Baedekers

GENERALGOUVERNEMENT

BAEDEKERS GENERALGOUVERNEMENT

Baedekers

GENERALGOUVERNEMENT

BAEDEKERS REISEHANDBÜCHER

(1943 zum Teil vergriffen)

	RM
Autoführer für das Deutsche Reich (Großdeutschland), offizieller Führer des DDAC. 70 Stadtpläne und Straßenkarte. 2. Aufl. 1939	9.—
Das Deutsche Reich, für Bahn und Auto. 109 Karten und Pläne. 6. Aufl. 1936	12.50
Norddeutschland. 73 Karten und Pläne. 1936	8.—
Süddeutschland. 105 Karten und Pläne. 34. Aufl. 1937	11.50
Berlin und Potsdam. 30 Karten und Pläne. 21. Aufl. 1936 kartoniert	3.80
Mark Brandenburg. 39 Karten und Pläne. 2. Aufl. 1928	5.50
Elsaß (Straßburg und die Vogesen). 13 Karten und Pläne. 1942 kartoniert	5.50
Harz. 42 Karten und Pläne. 3. Aufl. 1943	6.50
München siehe Südbayern.	
Nordbayern (Franken, Bayerischer und Böhmer Wald). 51 Karten und Pläne. 2. Aufl. 1930	6.75
Österreich (ohne Tirol). 68 Karten und Pläne, 2 Panoramen. 31. Aufl. 1931	11.25
Deutsche Ostseeküste. 66 Karten und Pläne. 1922	4.—
Rheinlande. 108 Karten und Pläne. 34. Aufl. 1931	10.80
Sachsen, die nordböhm. Bäder, nebst einem Ausflug nach *Prag.* 56 Karten und Pläne. 2. Aufl. 1928	8.50
Schlesien und Riesengebirge. 56 Karten und Pläne, ein Panorama. 2. Aufl. 1938	2.80
Schwarzwald. 36 Karten und Pläne, 2 Panoramen. 3. Aufl. 1936 Leinen RM 6.20; kartoniert	5.50
Südbayern (München und die Bayerischen Alpen). 48 Karten und Pläne, 3 Panoramen. 40. Aufl. 1942	7.20
Thüringen. 63 Karten und Pläne. 3. Aufl. 1935. In Leinen RM 5.50; kartoniert	4.80
Tirol, Vorarlberg, westliches Salzburg und Hochkärnten. 42 Karten und Pläne, 8 Panoramen. 40. Aufl. 1938	8.50
Weimar und Jena. 5 Karten und Pläne. 1932	1.25
Westfalen. 51 Karten und Pläne. 1921	3.50
Wien und Niederdonau. 38 Karten und Pläne. 1943	6.50
Das Generalgouvernement. 9 Karten und Pläne. 1943	7.—
Ägypten u. *Sûdân.* 106 Kart. u. Pläne, 56 Abb. 8. Aufl. 1928	20.—
In englischer Sprache: *Egypt and the Sûdân.* 106 Maps and Plans. 8. Aufl. 1929	25.20
Belgien und Luxemburg. 41 Karten u. Pläne. 26. Aufl. 1930	10.80
Canada, *with Newfoundland and Alaska.* 26 Maps and Plans. 4. Aufl. 1922. Nur in englischer Sprache	RM 14.40
Dänemark siehe Norwegen.	
Finnland siehe Schweden.	
Frankreich:	
Paris und Umgebung, mit Chartres, Reims, Verdun usw. 63 Karten und Pläne. 20. Aufl. 1931, mit Nachtrag 1937	10.80
Südost-Frankreich und Korsika siehe Riviera.	
Großbritannien. Nur in englischer Sprache: *Great Britain (England, Wales, Scotland).* 96 Maps and Plans. 9. Aufl. 1937	13.—
London and its Environs. 48 Maps and Plans. 19. Aufl. 1930	12.60
Holland. 34 Karten und Pläne. 26. Aufl. 1927	7.—
Indien. *Ceylon, Vorderindien, Birma, die malayische Halbinsel, Siam, Java.* 63 Karten und Pläne. 1914	14.—
Italien *von den Alpen bis Neapel.* 98 Karten und Pläne. 8. Aufl. 1931	11.25
Oberitalien mit Ravenna, Florenz und Pisa. 105 Karten und Pläne, 1 Panorama. 20. Aufl. 1931	12.50
Unteritalien, Sizilien, Sardinien, Malta, Tripolis, Korfu. 77 Karten und Pläne. 17. Aufl. 1936	13.50
Madeira, *Kanarische Inseln, Azoren.* 23 Karten und Pläne. 1934 kartoniert	5.—
Mittelmeer, mit *Marokko, Algerien, Tunesien.* 89 Karten und Pläne. 2. Aufl. 1934	14.50
Norwegen, *Dänemark, Island, Spitzbergen.* 77 Karten und Pläne, 3 Panoramen. 14. Aufl. 1931	12.50
Österreich und **Tirol** siehe unter Deutsches Reich.	
Riviera, *Südost-Frankreich, Korsika, Oberitalienische Seen.* 90 Karten und Pläne. 6. Aufl. 1930	13.50
Rußland, russ. Asien, Teheran, Peking. Vergriffen. In englischer Sprache: *Russia.* 118 Maps and Plans. 1914	16.20
Schweden und Finnland. 84 Karten und Pläne. 14. Aufl. 1929	10.80
Schweiz, *Chamonix, Oberitalienische Seen.* 103 Karten und Pläne, 18 Panoramen. 39. Aufl. 1937	12.50
Übersichtskarten der Autostraßen und Eisenbahnen der Schweiz 1:1000000	—.90
Spanien und Portugal. 82 Karten und Pläne. 5. Aufl. 1929	17.—
The United States. *Mexico, Cuba, Porto Rico,* and *Alaska.* 81 Maps and Plans. 4. Aufl. 1909. Nur in engl. Sprache	14.40

DAS GENERALGOUVERNEMENT

Das vorliegende Handbuch enthält keine bezahlten
Anzeigen, auch nicht in der Form der Hervorhebung durch Druck,
Wort oder Abbildung im Text.

MENT



:2.000.000

KARL BAEDEKER · 1943

DAS GENERALGOUVERNEMENT


19°
20°
21°
22°
23°
24°
25°
26°
53°
52°
51°
50°
49°
48°
Thorn
Leslau
Schrottersburg
Plöhnen
Waldrode
Modlin
Gombin
Kutno
Zichlin
Sochaczew
WARSCHAU
Lowitsch
Lentschitz
Brückstädt
Wandalenbrück
Grojec
LITZMANNSTADT
Tomaschow
Petrikau
Radomsko
Przedborz
Konskie
Starachowice
RADOM
Pulawy
Siedlce
Minsk
Kolbiel
Garwolin
Luków
Radzyn
Biała Podlaska
Terespol
Brest-Litowsk
Kobryn
Pinsk
Janowo
Drohiczyn
Antopol
Zabinka
Ostrowy
Sokolow
Platerow
Mordy
Losice
Konstantynow
Janow Podl.
Wolczyn
Ostrow
Bielsk
Brańsk
Hajnowka
Białowieża
Siemiatycze
Wysokie Litowskie
Drohiczyn
Ostrozany
Grodek
Czeremcha
Klesczele
Pruzana
Kartuska
Motol
Ghomsk
Ogrodniki
Lomza
Bialystok
Wolkowysk
Slonim
Baranowitsche
Lachowitze
Gonczewicze
Ostrow
Lyskowo
Nowydwór
Jalowka
Topolany
Andrzejewicze
Isabelin
Jeziornika
Padorask
Wizna
Kolno
Stojki
Jasielda
Siolek
Chotenicze
Tluszcz
Wegrow
Liw
Lochow
Sloczek
Kuluszyn
Milosław
Otwock
Skorzec
Ostrow
Malkinia
Wyszkow
Rudzymin
Jablonna
Wengrow
Ostenburg
Gasocin
Nasielsk
Mlawa
Dobrin
Gora
Belsk
Sichelberg
Leipe
Neidenburg
Strzegowo
Zichenau
Mackeim
Rozan
Soldau
Neidenburg
Prasknitzen
Graudenz
Sarensk
Riesenburg
Hermannsbad
Weinsberg
Nessau
Briesen
Kulm
Thorn
Ruppin
Plonne
Mielau
Krzywologa Mala
Scharfenwiese
Sniadowo
Rutki
Lapy
Zabludow
Sokoly
Jezewo
Miastkowo
Wysokie Mazowieckie
Narew
Bransk
Orla
Nurzec
Kleszczele
Czeremcha
Dmitrowicze
Wysokie Litowskie
Siemiatycze
Drohiczyn
Platerow
Mordy
Losice
Janow Podl.
Wolczyn
Konstantynow
Siedlce
Minsk
Kolbiel
Skorzec
Ostrow
Malkinia
Wyszkow
Rudzymin
Jablonna
Wengrow
Liw
Lochow
Sloczek
Kuluszyn
Milosław
Otwock
Garwolin
Luków
Radzyn
Biała Podlaska
Terespol
Brest-Litowsk
Kobryn
Pinsk
Janowo
Drohiczyn
Antopol
Zabinka
Ostrowy
Sokolow
Platerow
Mordy
Losice
Konstantynow
Janow Podl.
Wolczyn
Ostrow
Bielsk
Brańsk
Hajnowka
Białowieża
Siemiatycze
Wysokie Litowskie
Drohiczyn
Ostrozany
Grodek
Czeremcha
Klesczele
Pruzana
Kartuska
Motol
Ghomsk
Ogrodniki
Lomza
Bialystok
Wolkowysk
Slonim
Baranowitsche
Lachowitze
Gonczewicze
Ostrow
Lyskowo
Nowydwór
Jalowka
Topolany
Andrzejewicze
Isabelin
Jeziornika
Padorask
Wizna
Kolno
Stojki
Jasielda
Siolek
Chotenicze
Tluszcz
Wegrow
Liw
Lochow
Sloczek
Kuluszyn
Milosław
Otwock
Skorzec
Ostrow
Malkinia
Wyszkow
Rudzymin
Jablonna
Wengrow
Ostenburg
Gasocin
Nasielsk
Mlawa
Dobrin
Gora
Belsk
Sichelberg
Leipe
Neidenburg
Strzegowo
Zichenau
Mackeim
Rozan
Soldau
Neidenburg
Prasknitzen
Graudenz
Sarensk
Riesenburg
Hermannsbad
Weinsberg
Nessau
Briesen
Kulm
Thorn
Ruppin
Plonne
Mielau
Krzywologa Mala
Scharfenwiese
Sniadowo
Rutki
Lapy
Zabludow
Sokoly
Jezewo
Miastkowo
Wysokie Mazowieckie
Narew
Bransk
Orla
Nurzec
Kleszczele
Czeremcha
Dmitrowicze
Wysokie Litowskie
Siemiatycze

Pv/17

DAS GENERALGOUVERNEMENT

REISEHANDBUCH

VON

KARL BAEDEKER

MIT 3 KARTEN UND 6 STADTPLÄNEN

LEIPZIG · KARL BAEDEKER · 1943

Wort oder Abbildung im Text.

'Für die aus dem Osten nach dem Reich Reisenden ist das Generalgouvernement bereits ein stark heimatlich anmutendes Gebilde, für die aus dem Reich nach dem Osten Reisenden aber ist es bereits der erste Gruß einer östlichen Welt.'

Generalgouverneur Reichsminister Dr. Frank
am 23. Oktober 1942

Die Anregung zu diesem neuen Bande unserer Sammlung gab der Herr Generalgouverneur Reichsminister Dr. *Hans Frank*. Der Herausgeber hat die Aufgabe mit Freuden begrüßt, ein Handbuch zu schaffen, das eine Vorstellung gibt von dem Umfang der ordnenden und aufbauenden Arbeit, die unter schwierigen Kriegsbedingungen in $3^1/_2$ Jahren schon bewältigt oder in Angriff genommen worden ist, seit das Deutsche Reich die Verwaltung des Weichselraumes übernommen hat. Das Land und seine Städte haben ein anderes Gesicht gewonnen, die weit verstreuten Schönheiten der Natur und die unzähligen, vielfach verschütteten Zeugen alter deutscher Kultur- und Pionierarbeit, vor allem die Schöpfungen deutscher Baukunst, sind leichter zugänglich geworden. Sie auch in den noch verkehrsabgelegenen Gebieten zu finden, Land und Leute richtig zu sehen und die geschichtlichen Zusammenhänge kennenzulernen, dazu will unser neues Handbuch helfen, und zwar nicht nur dem Reisenden, sondern jedem, der sich mit dem Weichselraume beschäftigt.

Die Bearbeitung lag in den Händen meines langjährigen Mitarbeiters *Oskar Steinheil*, der das Gebiet dank einer Einladung des Herrn Generalgouverneurs und dessen persönlicher Förderung im Herbst 1942 für die Zwecke des Buches bereisen konnte und von den amtlichen Stellen in Krakau, Radom, Warschau, Lublin, Lemberg usw. durch Auskunft und wertvolles Material unterstützt wurde; Herr *H. H. Stallberg*, Referent für Fremdenverkehr in der Regierung des Generalgouvernements, Hauptabteilung Propaganda, stellte eine inhaltreiche eigene Arbeit zur Auswertung zur Verfügung. Ihnen allen sei auch an dieser Stelle gedankt. Dazu kam die Durchsicht des vorhandenen Schrifttums.

Neben dem beschreibenden Text werden die einleitenden Aufsätze willkommen sein, die von ausgezeichneten Sachkennern beigesteuert wurden: von Prof. Dr. *Dagobert Frey* (Breslau) zur Kunstgeschichte; von Dr. *Ernst R. Fugmann* (stellvertretender Leiter der Sektion Landeskunde im Institut für Deutsche Ostarbeit in Krakau; S. 41) über Landschaft, Mensch und Wirtschaft; von Dr. *Erwin Hoff* (Sektion Geschichte am Institut für Deutsche Ostarbeit) zur Geschichte

des Weichselraumes; von Oberlandesgerichtsrat Dr. *Albert Weh* (Leiter des Amtes für Gesetzgebung in der Regierung des Generalgouvernements) über die rechtliche Stellung und die Verwaltung des Generalgouvernements.

Die Karten und Pläne wurden nach den neuesten amtlichen Unterlagen bearbeitet. Die Schreibweise der Ortsnamen im Text und auf den Karten entspricht den Erlassen der Regierung des Generalgouvernements vom 15. August 1941 und 20. Mai 1942.

Buchstäbliche Genauigkeit jeder Einzelangabe ist in einem Reisehandbuch, das über so vielerlei ständigem Wechsel unterworfene Dinge Auskunft geben muß, nicht zu erreichen, zumal in der Kriegszeit und in einem neuerschlossenen Gebiet, in dem vieles noch im Werden ist. Alle Berichtigungen, Anregungen und Verbesserungsvorschläge sind dem Herausgeber immer willkommen und werden gewissenhaft geprüft.

Karl Baedeker, Leipzig C 1

Abkürzungen.

B. = Betten
Bhf. = Bahnhof
Einw. = Einwohner
Erfr. = Erfrischungen
Fr. = Frühstück
GG. = Generalgouvernement
Gasth. = Gasthof oder Gasthaus
Gr. = Groschen
K. = Karte
l. = links
M. = Mittagessen
ℳ = Reichsmark
Min. = Minuten
MW. = markierter Weg
nördl. = nördlich
östl. = östlich
P. = Pension, d. h. Tagespreis für Unterkunft und Verpflegung
Pl. = Stadtplan
R. = Route
r. = rechts
Rest. = Restaurant
RM. = Reichsmark
S. = Seite; s. = siehe
So., Mo., Di., Mi., Do., Fr., Sa. = Sonntag, Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag, Samstag (Sonnabend)
St. = Stunde
südl. = südlich
Trkg. = Trinkgeld
Wegw. = Wegweiser
westl. = westlich
Wirtsch. = Gastwirtschaft
WM. = Wegmarkierung
Z. = Zimmer
Zl. = Złoty
Zw. = Zeitwende (Christi Geburt)

Hotel-Telegraphenschlüssel s. S. XIX.

Besonders Beachtenswertes ist durch Sternchen (*) hervorgehoben. — Die hinter Orts- und Bergnamen eingeklammerten *Meterzahlen*, z. B. Krakau (212m), bedeuten die Höhenlage über dem Meeresspiegel. Die *Kilometerzahlen* geben bei den Eisenbahnstrecken die Entfernung vom Ausgangspunkt der Strecke, bei fortlaufenden Straßenbeschreibungen die Entfernung vom vorhergehenden Ort mit Kilometerangabe (falls nicht anders vermerkt). *Zeitangaben*, gleichgültig ob in Klammern oder nicht, zählen von der letzten Angabe an, falls nicht anders vermerkt.

INHALT

A. Praktische Vorbemerkungen.

Seite

I. Einreise: Paß-, Zoll- und Devisenbestimmungen, Geld, Sprache IX
II. Verkehrsmittel: Eisenbahn, Post, Straßenwesen. Auskunftsstellen XIII
III. Sommerfrischen, Kurorte und Wintersportplätze XVII
IV. Unterkunft und Verpflegung XIX
V. Unterhaltung und Sport XX

B. Land und Leute.

VI. Landschaft, Mensch und Wirtschaft . . . XXI
VII. Zur Geschichte des Weichselraumes . . . XXXV
VIII. Die rechtliche Stellung und die Verwaltung des Generalgouvernements LI
IX. Kunstgeschichte LIV
X. Bücher und Karten LXIV

C. Hauptzufahrtsstrecken.

Route

1. Von Breslau über Oppeln und Kattowitz nach Krakau 1
2. Von Wien über Prerau nach Krakau oder Warschau 8
3. Von Breslau über Litzmannstadt nach Warschau . 13
4. Von (Berlin) Posen nach Warschau 17
5. Von Danzig oder Königsberg über Soldau nach Warschau 24

D. Die Distriktstädte und ihre Hauptverbindungslinien.

6. Krakau und Umgebung 33
7. Von Krakau über Tschenstochau nach Warschau . 53
8. Von Krakau über Kielce nach Radom (Warschau) 68
9. Radom 77
10. Von Radom nach Warschau 81
11. Warschau und Umgebung 85
12. Von Warschau über Malkinia nach Bialystok . . . 101
13. Von Warschau über Siedlce nach Brest-Litowsk . . 104
14. Von Warschau nach Lublin 109
15. Von Radom nach Lublin und Lemberg 116

Route		Seite
16.	Von Krakau nach Sandomir und Lublin	121
17.	Lublin	126
18.	Von Lublin nach Cholm oder über Zamosc nach Lemberg	132
19.	Von Krakau über Tarnow und Przemysl nach Lemberg	142
20.	Lemberg und Umgebung	157

E. Das Karpatenvorland. Tatra. Beskiden. Waldkarpaten.

21.	Von Krakau nach Zakopane (Tatra)	166
22.	Von Zakopane nach Neu-Sandez (Krynica)	180
23.	Von Krakau nach Neu-Sandez und Bad Krynica	185
24.	Von Neu-Sandez über Jaslo und Krosno nach Sanok	199
25.	Von Sanok über Sambor nach Lemberg oder Stanislau	207
26.	Von Lemberg nach Stanislau	220
27.	Von Lemberg nach Brody und Tarnopol	225
28.	Von Stanislau über Czortkow nach Tarnopol, Iwanie Puste oder Zaleszczyki	233
29.	Von Stanislau nach Sniatyn (Czernowitz-Bukarest)	240
30.	Die Waldkarpaten	243

Karten und Pläne.

Am Kopf mancher Seiten ist auf die zugehörigen Karten verwiesen, z. B. *K. S. 176* = vgl. die Karte, die bei Seite 176 eingeklebt ist.

1.	Karte des Generalgouvernements, 1 : 2000000	vor dem Titel
2.	Plan von Krakau, 1 : 25000	33
3.	Plan von Radom, 1 : 18000	78
4.	Plan von Warschau, 1 : 40000 und 1 : 20000	88
5.	Karte der Umgebung von Warschau, 1 : 150000	100
6.	Plan von Lublin, 1 : 15000	128
7.	Plan von Lemberg, 1 : 20000	160
8.	Karte der Umgebung von Zakopane (Tatra), 1 : 150000	176
9.	Plan von Bad Krynica, 1 : 15000	195

A. PRAKTISCHE VORBEMERKUNGEN

I. Einreise.

a. Paß-, Zoll- und Devisenbestimmungen.

Das Generalgouvernement (GG.) ist als 'Nebenland' des Deutschen Reiches (vgl. S. LII) von diesem durch eine Polizei-, Zoll- und Devisengrenze getrennt. Zur Einreise ist daher auch für Deutsche neben einem amtlichen Lichtbildausweis wie **Reisepaß** oder *Kennkarte* noch ein *Durchlaßschein* erforderlich, der beim Nachweis der Dringlichkeit durch die Polizeibehörde des Wohnsitzes ausgestellt wird. Die Dringlichkeit kann nachgewiesen werden bei Dienstreisen durch Bestätigung der beteiligten Dienststelle, bei Geschäftsreisen durch eine Befürwortung der zuständigen Industrie- und Handelskammer bzw. des Landesernährungsamtes (für Angehörige des Nährstandes), bei einem Aufenthalt zu Kurzwecken durch ein amtsärztliches Zeugnis über die Notwendigkeit eines Kurgebrauchs in einem Kurort oder Heilbad des GG., ferner bei Besuchen von im GG. eingesetzten Angehörigen (auch Soldaten) und von Kriegergräbern. Der nur für einen begrenzten Zeitraum (im allgemeinen bis zu 3 Monaten) gültige Durchlaßschein wird an den Grenzstellen zusammen mit dem Lichtbildausweis geprüft und ist außerdem bei der ersten Übernachtung im GG. im Hotel vorübergehend abzugeben.

Die Bestimmungen über den **Zoll** wurden in letzter Zeit weitgehend gelockert. Handgepäck unterliegt neuerdings im allgemeinen keiner Zollkontrolle. Auskunft darüber erteilen die Zollämter sowie die S. XVI/XVII genannten Auskunftsstellen.

Die **Devisenbestimmungen** müssen streng eingehalten werden. Ohne besondere Genehmigung darf der Reisende nur 10 RM. bzw. 20 Zl. aus- und einführen. Die Ein- und Ausfuhr höherer Beträge ist nur mit einer Genehmigung gestattet. Bei Geschäftsreisen gibt die zuständige Industrie- und Handelskammer oder das Landesernährungsamt (vgl. oben) nach Vorlage des Durchlaßscheines (vgl. oben) eine Befürwortung zum Erwerb der notwendigen Devisen; auf Grund dieser Befürwortung erteilt die Devisenstelle die Genehmigung zum Erwerb der entsprechenden Zahlungsmittel (Złoty; vgl. S. X), die man dann bei jeder Devisenbank erhält. Besucher von Kurorten

und Bädern im GG. erhalten die Genehmigung zum Erwerb der notwendigen Devisen (z. Z. bis 1000 Zl.) bei der Devisenstelle unter Vorlage eines amtsärztlichen Zeugnisses (vgl. S. IX); beim Besuch von Gräbern gefallener Angehöriger werden bei entsprechendem Nachweis ebenfalls 1000 Złoty freigegeben. Beim Grenzübertritt ist neben dem mitgeführten Geldbetrag auch die Genehmigung bzw. die Quittung der Devisenbank vorzuzeigen.

Zweckmäßigerweise läßt man sich von der Bank einen kleinen Teil der Devisen als Wechselgeld geben, um nach dem Grenzübertritt Kleingeld zur Verfügung zu haben. Reichsmark dürfen im GG. nur bis zu 10 RM. in Zahlung gegeben werden; höhere Beträge müssen der Emissionsbank (s. unten) oder einer Devisenbank angeboten werden. Die Umwechslung von Reichsmark in Złoty an anderer Stelle wird streng bestraft; nur die Ostbahn darf auf einigen Bahnhöfen beim Kauf von Fahrkarten Reichsmark in Zahlung nehmen bzw. wechseln.

Bei der Ausreise aus dem GG. können die Reisenden die ihnen verbliebenen Złoty ohne neue Genehmigung (jedoch unter Vorlage der bei der Einreise benutzten Genehmigung) wieder in das Reich zurückbringen, müssen sie dort jedoch sofort bei einer Devisenbank unter Vorlage der oben gen. Genehmigung in Reichsmark umwechseln.

Im Verkehr zwischen dem Generalgouvernement und den weiteren Ostgebieten (Reichskommissariate Ostland und Ukraine) gelten Sonderbestimmungen, die man bei den Devisenstellen und andern Auskunftsstellen (vgl. S. XVI) erfährt.

b. Geld.

Die Währungseinheit des Generalgouvernements ist der *Złoty* (Zl.; d. h. 'Goldener', Gulden), der 100 *Groschen* (Grosze) zählt und mit Verordnung vom 15. Nov. 1939 als gesetzliches Zahlungsmittel aus der früheren Zeit übernommen wurde. Der Złoty steht im festen Wertverhältnis zur Reichsmark, und zwar ist der Wechselkurs auf 0.50 RM. für 1 Zl. festgesetzt, während der frühere Złoty eine Reichsmark-Parität von 1 : 0,47 gehabt hatte. — Die am 8. April 1940 vom Generalgouverneur errichtete *Emissionsbank* (Hauptsitz Krakau, S. 42) gibt Noten über 1, 2, 5, 10, 20, 50, 100 und 500 Zl. aus, die gegen die alten Scheine im Verhältnis 1 : 1 umgetauscht wurden. Als Scheidemünzen blieben die alten Groschenstücke (meist nur noch 10 und 20 Gr.) gültig.

Die Kaufkraft des Złoty ist etwas geringer als die einer halben Reichsmark im Reich. Zur Bestreitung des reinen Lebensunterhaltes ohne Wohnung hat man z. Z. bei Verpflegung im Restaurant mindestens etwa 12-15 Zl. täglich aufzuwenden; bei Selbstverpflegung wird man schon mit 10-12 Zl. auskommen können. Für Wohnung im Hotel (vgl. S. XIX) muß man durchschnittlich 8-12 Zl. (einschl. Bedienung) rechnen; ein möbliertes Zimmer (geringes Angebot) kostet monatlich etwa 60-80 Zl., eine leere Zweizimmerwohnung für Deutsche je nach Lage und Qualität 50-100 Zl. — Die Preise für diejenigen Lebensmittel, die auf Karte bezogen werden (vgl. S. XX), entsprechen etwa denen im Reich; die Preise im freien Handel, soweit dieser gestattet ist, liegen auch für Gebrauchsartikel, Bekleidung usw. zum großen Teil wesentlich höher.

c. Sprache.

In den Städten kommt man auch im Verkehr mit der nichtdeutschen Bevölkerung überall mit der deutschen Sprache aus und wird als Deutscher nur dann Polnisch oder Ukrainisch sprechen, wenn es unbedingt erforderlich ist. Auf dem Lande führe man ein polnisches oder ukrainisches Taschenwörterbuch bei sich, um sich notdürftig verständlich zu machen.

Die **polnische Sprache** gehört mit der tschechischen und der slowakischen zum westlichen Zweig der slawischen Sprachfamilie und zerfällt in mehrere Mundarten. Ihre Erlernung ist für den Deutschen, dem die slawische Welt fremd ist, schwer; die Wortformen und ihre Wandlung sind anders als in den germanischen und romanischen Sprachen. Leichter ist die Erwerbung eines Vorrats von Wortstämmen, da eine Fülle von Fremd- und Lehnwörtern dem Neuling mit bekanntem Klang und Sinn entgegenkommt. Das Lateinische zog als Kirchen-, Amts- und Gelehrtensprache nach dem Osten und hinterließ hier, ähnlich wie bei uns, eine Oberschicht von Ausdrücken, die den breiten Volksmassen aber zum großen Teil fremd blieben. Seit der Renaissancezeit beeinflußte das Italienische die künstlerischen Berufe.

Weitaus am regsten aber war schon seit dem X. Jahrh. (s. S. XXXVII) der Einfluß des Deutschen. Einige Tausend Lehnwörter weisen auf die deutschen Grundlagen der Kultur hin. Von 100 Wörtern sind durchschnittlich je 17 deutscher Herkunft: *plug* Pflug, *majster* Meister, *burmistrz* Bürgermeister, *rada* Rat, *ratusz* Rathaus, *rynek* Ring (Marktplatz), *warta* Wache, *handel* Handel, *funt* Pfund, *pieniądz* ('Pfennig') Geld; *dach* Dach, *cegla* Ziegel, *malarz* Maler, *drukarz* Buchdrucker, *kramarz* Krämer, *browar* Brauerei, usw.

Für die Aussprache sind kennzeichnend die nasalen Selbstlauter und der feste Wortton auf der vorletzten Silbe. Im einzelnen sei bemerkt: *a, e, i, o, u* sind kurz und klingen wie im Deutschen, *c* wie z (auch vor k), *c* vor i und *ć* fast wie tch, *cz* wie tsch, *dz* und *dź* wie ds, *dż* wie dsch, *h* und *ch* sind Kehlkopflaute, *ł* wie dumpfes u oder englisches w in 'well', *ń* wie nj, *rz* wie französ. j ('journal'), *s* wie ß, *ś* wie ßj, *sz* wie sch (*szcz* wie schtsch), *z* wie weiches s, *ż* wie französ. j, *ź* wie sj; *ą* wird ähnlich wie französ. on, *ę* wie französ. ain, *ó* wie u gesprochen, *y* ist ein Laut zwischen i und ü. Es gibt kein Geschlechtswort, wohl aber eine Biegung der Hauptwörter. Die Anrede 'Sie' wird mit 'der Herr' .... (*pan*), 'die Dame' (*pani* Frau, *panna* Fräulein) umschrieben. Besonders häufig ist der Gebrauch des Wörtchens 'bitte' (*proszę*, spr. proschä); danke heißt *dziękuje*, *tak* ja, *nie* (spr. nje) nein, *dobry wieczór* guten Abend, *do widzenia* auf Wiedersehen, *po niemecku* deutsch, *po polsku* polnisch.

Zahlen: *jeden* eins, *dwa* zwei, *trzy* drei, *cztery* vier, *pięć* fünf, *sześć* sechs, *siedem* sieben, *osiem* acht, *dziewięć* neun, *dziesięć* zehn, *jedenaście* elf, *dwanaście* zwölf, *piętnaście* fünfzehn, *dwadzieścia* zwanzig, *trzydzieści* dreißig, *czterdzieści* vierzig, *pięćdziesiat* fünfzig, *sto* hundert, *tysiąc* tausend.

Tageszeiten: *rano* Morgen, *dzień* Tag (*dziennik*, Tageblatt, Zeitung), *południe* Mittag, *wieczór* Abend, *noc* Nacht.

Wochentage: *niedziela* Sonntag, *poniedziałek* Montag, *wtorek* Dienstag, *środa* Mittwoch, *czwartek* Donnerstag, *piątek* Freitag, *sobota* Sonnabend (Samstag).

Eisenbahn: *kolej żelazna* Eisenbahn, *dworzec* Bahnhof, *konduktor* Schaffner, *pakunek* Gepäck, *tragarz* Gepäckträger, *wejście* Eingang, *wyjście* Ausgang, *urząd celny* Zollamt.

Gaststätte: *hotel*, *gospoda* Gasthaus, *pokój* Zimmer, *łożko* Bett, *ogień* Feuer, *świeca* Kerze, *klozet* Klosett, *toaleta* Toilette, *jadalnia* Speisesaal, *restauracya* Restaurant, *widelec* Gabel, *nóz* Messer, *szklanka* Glas, *flaszka* Flasche, *woda* Wasser, *wino* Wein, *piwo* Bier, *kawa* Kaffee, *kawiarnia* Kaffeehaus, *cukiernia* Konditorei, *herbata* Tee, *mleko* Milch, *chleb* Brot, *masło* Butter, *mięso* Fleisch, *jaja* Eier, *ser* Käse.

Stadt und Land: *miasto* Stadt, *ulica* Straße, Gasse, *plac* Platz, *ogród* Garten, *most* Brücke, *dom* Haus, *grod* Schloß, *palac* Palast, *brama* Tor, *wieża* Turm, *kościół* Kirche, *klasztor* Kloster, *księgarnia* Buchhandlung, *łazienki* Bäder, *poczta* Post, *szkoła* Schule, *telegraf* Telegraph, *teatr* Theater, *tramwaj* Straßenbahn, *lekarz* Arzt, *fryzjer* Friseur; — *wieś* Dorf, *dolina* Tal, *droga* Weg, *dwór* Hof, *drzewo* Baum, *bagno* Sumpf, Morast, *góra* Berg, *huta* Hütte, *jezioro* See, *las* Wald, *łąka* Wiese, *pole* Feld, *potok* Bach, *rzeka* Fluß, *skała* Fels, *studnia* Brunnen; — *wóz* Wagen, *koń* Pferd, *przewodnik* Führer.

Eigenschaftswörter: *niemecky* deutsch, *polski* polnisch, *wielky* groß, *mały* klein, *nowy* neu, *stary* alt, *nisko* niedrig, *wysoko* hoch, *blisko* nahe, *daleko* weit, *późny* spät, *wczesny* früh, *powolny* (adv. *powoli*) langsam, *prędki* (adv. *prędko*) schnell, *dobrze* gut, *źle* schlecht, *za drogo* zu teuer, *u dołu* unten, *u góry* oben, *na lewo* links, *na prawo* rechts, *cało* ganz, *pół* halb, *czerwony* rot, *niebieski* blau, *biały* weiß, *czarny* schwarz, *zielony* grün, *święty* heilig, *niewolno* verboten.

Ukrainisch, früher *Ruthenisch* genannt, wird in Galizien sowie in den östlichen Teilen der Distrikte Krakau und Lublin gesprochen. Es bildet mit dem Großrussischen und dem Weißruthenischen den östlichen Zweig der slawischen Sprachfamilie und wird mit kyrillischen (russischen) Schriftzeichen geschrieben. Weniger formenreich als die polnische Sprache ist es etwas leichter zu erlernen, enthält aber ebenfalls für den Deutschen ungewöhnliche Konsonantenverbindungen, z. B. *twij* dein, *wße* alles, *štšo* was. Der Wortton kann auf allen möglichen Silben liegen, die Selbstlauter sind kurz wie im Polnischen. Im Wortschatz spiegelt sich die wechselvolle politische Geschichte. Wie im Polnischen (s. S. XI) wurden seit den ältesten Zeiten zahlreiche deutsche Wörter durch Bauern und Handwerksmeister ins Land getragen und setzten sich durch; einzelne Ausdrücke noch im XIX. Jahrhundert, als Galizien ein Teil der Donaumonarchie war.

II. Verkehrsmittel.

a. Eisenbahn.

Die Eisenbahnen im ehem. Polen waren durch die Kriegshandlungen des Polenfeldzuges im September 1939 großenteils zerstört worden. Die Brücken über die größeren Flüsse (Weichsel, Bug, San, Warthe, Pilica, Wieprz, Bzura) waren alle gesprengt. Besonders schwer hatten auch die Warschauer Bahnanlagen gelitten. Alle Schäden wurden aber ebenso wie die Zerstörungen, welche die Sowjetrussen an den Bahnanlagen im Distrikt Galizien im Juni 1941 verursacht hatten, in kurzer Zeit wieder beseitigt.

Die im Gebiet des Generalgouvernements gelegenen Teile der ehem. Polnischen Staatsbahn bilden die heutige *Ostbahn*, deren Generaldirektion ihren Sitz in Krakau hat (vgl. S. 34). In dem weiträumigen Lande kommt den Eisenbahnen besondere Bedeutung zu, die sich noch dadurch erhöht, daß der größte Teil des Verkehrs zwischen dem Reich und dem europäischen Osten und Südosten über die Strecken der Ostbahn läuft.

Die wichtigsten Strecken gruppieren sich um das große Dreieck Krakau-Warschau-Lemberg. Von Krakau aus erreicht man Warschau sowohl über Tschenstochau (Route 7a) als auch über Radom (Route 8a und 10a). Zwischen der Regierungshauptstadt Krakau und den Distriktshauptstädten Radom, Warschau, Lublin und Lemberg bestehen Schnellzugverbindungen. Von besonderer landschaftlicher Schönheit sind die Karpatenstrecken, die nach der Slowakei, nach Ungarn und nach Rumänien führen (Routen 21a, 23, 30). Ebenso reizvoll ist die Beskidenbahn von Chabówka über Neu-Sandez, Jaslo, Krosno, Sanok und Sambor nach Stanislau (Routen 22a, 24, 25). Nach Zakopane in der Hohen Tatra und nach dem Badeort Krynica bestehen von Krakau aus Schnell- und Eilzugverbindungen (Routen 21a, 23a). Die sanften Hügel der Lysogóry (S. 76), die für das Auge eine angenehme Abwechslung in der Weite der mittelpolnischen Ebene bilden, werden durch die Strecken Kielce-Radom (Route 8a) und Skarżysko-Kamienna-Sandomir (Route 15b) erschlossen. — Ein großer Teil der Eisenbahnen des Generalgouvernements besteht aus Schmalspurbahnen (über 600km). So erschließt z. B. ein geschlossenes Kleinbahnnetz das Gebiet östlich und südöstlich von Jędrzejów, dessen Strecken größtenteils während des ersten Weltkrieges von österreichischen Truppen angelegt und von den Polen weiterbetrieben wurden (vgl. S. 70).

Die Betriebsführung der Ostbahn wird in den leitenden Stellen von Deutschen wahrgenommen. Die Vorsteher der größeren und mittleren Bahnhöfe sind deutsche Beamte, während im übrigen überwiegend polnisches und ukrainisches Personal verwendet wird, das jedoch meist auch etwas Deutsch versteht. Für deutsche Fahrgäste sind besondere Fahrkartenschalter, Wartesäle, Sperren und Eisenbahnwagen vorhanden.

Die Fahrpreise sowie die Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze sind bei der Ostbahn die gleichen wie bei der Deutschen Reichsbahn, ebenso die Zuschläge für Eil- und Schnellzüge sowie die Bestimmungen über Schlafwagenbenutzung u. ä. Fahrpreis III. Klasse 8 Groschen für 1km, II. Klasse 11,6 Gr., I. Klasse (nur in den wichtigen Schnellzügen) 17,4 Gr. — Zuschläge für Eilzüge in der III. bzw. II. Klasse: bei 1-75km 0.50 und 1 Zl., bei 76-150km 1 und 2 Zl., bei 151-225km 1.50 und 3 Zl., bei 226-300km 2 und 4 Zl., über 300km 2.50 und 5 Zl. Schnellzugszuschläge für die III. bzw. II. und I. Klasse: 1-225km 3 und 6 Zl., 226-300km 4 und 8 Zl., über 300km 5 und 10 Zl.

Kursbücher: *Reichsbahn-Kursbuch*, Ausgabe für Nordost- und Mitteldeutschland (mit Fernverbindungen), 2 Zl.; *Amtlicher Taschenfahrplan* für das Generalgouvernement (nebst Anschlußstrecken und den wichtigsten Fernverbindungen), 1 Zl.

b. Post.

Entsprechend der Stellung des Generalgouvernements als Nebenland des Deutschen Reichs ist die *Deutsche Post Osten* als Zweig der Deutschen Reichspost aufgebaut worden. Ihr Leiter ist zugleich Präsident der Hauptabteilung Post (vgl. S. 34).

Die Gliederung der Deutschen Post Osten ist, soweit sie den Postbenutzer interessiert, auch genau so, wie er es vom Reiche her gewöhnt ist. An allen Orten, in denen deutsche Dienststellen und Behörden sind, befinden sich Postämter und Zweigpostämter (mit rotem Schild und der Aufschrift 'Deutsche Post Osten'), die unter deutscher Leitung stehen und völlig nach deutschen Grundsätzen ihren Dienst durchführen. An kleineren Orten sind Postbüros und Postagenturen eingerichtet, die mit einheimischen Kräften besetzt sind und den Bedürfnissen des Landes nach deutschen Vorschriften entsprechen (Schild mit der Aufschrift 'Post').

Die Gegebenheiten des Landes haben die Einführung einer besonderen Dienstpost erforderlich gemacht, die nur durch deutsche Hände geht. Postsendungen, deren Beförderung als Dienstpost verlangt wird, müssen die Aufschrift 'Durch Deutsche Dienstpost', ein liegendes blaues Kreuz sowie als Abholstelle die Behörde oder Dienststelle des Empfängers tragen. Die Dienstpost wird nicht zugestellt. Es bleibt dem Auflieferer überlassen, ob er seine Korrespondenz als Dienstpost führen oder sie als gewöhnliche Post versenden will.

Die Post- und Fernmeldegebühren sind bis auf wenige Ausnahmen dieselben wie im Reich. Lediglich der Ortstarif von 5 Pf. für die Postkarte und 8 Pf. für den Ortsbrief

ist nicht eingeführt. Die Postwertzeichen des Generalgouvernements, wegen der andern Währung von denen des Reichs verschieden, sind künstlerisch besonders beachtenswert.

Die Deutsche Post Osten unterhält auch ein ausgedehntes Kraftpostliniennetz, das allerdings z. Z. durch die Erfordernisse des Krieges eingeschränkt ist, jedoch später wieder erheblich verstärkt werden soll. Der Fahrpreis für 1km beträgt 16 Gr. Bei Andrang werden Deutsche bevorzugt befördert. Für den Dienstgebrauch gibt es einen Taschenfahrplan. Die Nennung einer Kraftpostlinie im Fahrplan und in diesem Handbuch bietet keine Gewähr, daß die Linie z. Z. betrieben wird. Man erkundige sich bei einer Postanstalt.

Der Postscheckdienst wird ebenfalls unter Angleichung an die Vorschriften der Deutschen Reichspost durchgeführt. Für Deutsche kann ein Übertragungsbuch ausgestellt werden, mit der Möglichkeit der devisengenehmigungsfreien Übertragung des Guthabens auf ein Sparbuch der Reichspost.

Zurzeit sind folgende Postwertzeichen als Dauerreihen im Gebrauch: Freimarken von 2 Gr. bis 1.60 Zl. mit Führerkopfbild, ferner Freimarken von 6 Gr. bis 10 Zl. mit Bildern verschiedener Bauten im GG. — Außerdem hat die Deutsche Post Osten zu wichtigen Gelegenheiten Sondermarken herausgegeben, die durch ihre künstlerische Ausführung das große Interesse der Sammler erweckt haben. Im Jahr 1942 sind erschienen: Führergeburtstagsmarken, drei Werte zu insgesamt 5 Zl.; Lubliner Marken (zur Sechshundertjahrfeier der Stadt Lublin), vier Werte zu insgesamt 3.50 Zl., Kulturträger-Marken (mit Kopfbildern berühmter Deutscher aus dem Weichselraum: Veit Stoß, Hans Dürer, Joh. Schuch, Jos. Elsner, Nik. Kopernikus), fünf Werte zu insgesamt 4.40 Zl.

c. Straßenwesen.

Die Straßen sind in dem vorliegenden Handbuch größtenteils auf Grund eigener Erfahrung ausführlich beschrieben. Die Karte vor dem Titel enthält das Netz der Hauptstraßen. Am Rande der Stadtpläne sind die wichtigsten Straßenziele mit Entfernungsangaben (vom Stadtmittelpunkt aus gerechnet) angegeben. — Im Generalgouvernement gelten während des Krieges für den Kraftfahrzeugverkehr dieselben Einschränkungen wie im Reich. Bei längerem Aufenthalt empfiehlt sich die Mitnahme eines Fahrrades. — Kraftfahrzeug-Kennzeichen im GG.: Distrikt Krakau = Ost I, Radom = Ost II, Lublin = Ost III, Warschau = Ost IV, Galizien = Ost V.

Das Straßennetz des Generalgouvernements wird von der Hauptabteilung Bauwesen (vgl. S. 34) verwaltet. Die *Durchgangs-* und *Distriktsstraßen* werden durch Mittel der Regierung, die *Kreisstraßen* auf Kosten der einzelnen Kreise unterhalten. Zur Instandhaltung der Straßen sind polnische Straßenmeister eingesetzt.

Die Straßenverhältnisse waren in der polnischen Zeit zum größten Teil sehr schlecht. Zu Beginn des Polenfeldzuges waren nur etwa 1000km neuzeitlich ausgebaut, im allgemeinen die radial von den großen Städten ausgehenden Strecken und auch diese nur in der näheren Umgebung der Städte. Im Zuge des deutschen Straßenausbauprogramms

wurden seitdem zahlreiche Strecken verbessert, in erster Linie die West-Ost-Verbindungen als Anschlußstrecken an das Reich. So sind schon heute alle Durchgangsstraßen und zahlreiche Distriktsstraßen wie auch viele Kreisstraßen gut befahrbar, wenn auch der mit östlichen Verhältnissen noch nicht vertraute Fahrer einen andern Maßstab als an die Straßen des Altreiches anlegen muß. Hervorzuheben ist das gut ausgebaute Straßendreieck Krakau-Warschau-Lemberg, dessen Straßen überwiegend staubfreie Decken besitzen. Auch die Strecke von Krakau nach Zakopane ist vorzüglich ausgebaut. Im übrigen trifft man jedoch z. Z. noch überwiegend staubige und z. T. sandige Straßen, die insbesondere in Galizien oft noch stark ausgefahren sind.

Die *Steigungen* sind in dem überwiegend flachen Land naturgemäß meist gering; auch im Karpatenvorland und im Gebirge gehen sie nicht über das in den deutschen Mittelgebirgen übliche Maß hinaus. Dagegen trifft man auch im Flachland und z. B. im Krakauer Jura (S. 72) oft unerwartet starke Kurven, so daß auch auf längeren Geradstrecken stets Vorsicht geboten ist. — Die *Markierung* der Straßen durch die auch im Reiche üblichen gelben Wegweiser und Ortsschilder sowie durch die internationalen Verkehrszeichen ist überall durchgeführt. — *Tankstellen*, gut eingerichtete *Reparaturwerkstätten* und *Garagen* sind wesentlich seltener als im Altreich. Man tanke deshalb stets rechtzeitig und versehe sich mit Reservekanistern sowie mit den notwendigsten Ersatzteilen.

Da infolge des starken Pferdefuhrwerkverkehrs Reifenpannen durch Nägel außerordentlich häufig sind, empfiehlt sich die Mitnahme mehrerer Reservereifen und Schläuche sowie von Flickzeug nebst einer guten Luftpumpe. — Auf längeren einsamen Strecken und bei Nachtfahrten ist z. Z. auch die Mitnahme einer Waffe ratsam.

Bei Benutzung von *Pferdedroschken* frage man nach dem Tarif.

d. Auskunftsstellen.

Auskunft über alle das Generalgouvernement betreffenden Fremdenverkehrsfragen erteilt der *Fremdenverkehrsverband Generalgouvernement*, der seinen Sitz in Krakau hat (Außenring 101, vgl. S. 33). Außerdem bestehen in den einzelnen Distriktshauptstädten (Krakau, Radom, Warschau, Lublin und Lemberg) *Distriktsfremdenverkehrsverbände*, die jedoch z. T. noch im Aufbau sind. An größeren Fremdenverkehrsorten gibt es auch örtliche *Verkehrsämter* (Verkehrsbüros, Kurverwaltungen). — Neben diesen Verkehrsstellen erteilen auch die Behörden entsprechende Auskunft, für das ganze Generalgouvernement die *Hauptabteilung Propaganda* (Referat Fremdenverkehr) in der Regierung des Generalgouvernements (vgl. S. 34); für jeden Distrikt die *Abteilung Propaganda* in dem

betr. Distriktsamt; für die einzelnen Kreise der *Kreishauptmann*, der auch für die Kreisstädte selbst meist die geeignetste Auskunftsstelle bildet, soweit nicht noch ein deutscher *Stadtkommissar* vorhanden ist. Auch die Ortsgruppen der NSDAP. erteilen Auskunft. — Auskunft im Reich durch den *Bevollmächtigten des Generalgouverneurs in Berlin* (W 35, Standartenstr. 14) und die *Werbestelle des Generalgouvernements in Berlin* (W 8, Unter den Linden 17).

Reisebüros, mit Zweigstellen des Mitteleuropäischen Reisebüros (MER), sind in allen Distriktsstädten und in Bad Krynica vorhanden.

III. Sommerfrischen. Kurorte und Wintersportplätze.

Die **Sommerfrischen** und **Luftkurorte** des Generalgouvernements liegen zum größten Teil im Karpatenvorland und im Gebirge, doch finden sich auch im Flachland in der Umgebung der Distriktsstädte geeignete Erholungsorte. In der Nähe von Krakau liegt reizvoll in einem Felsental des Krakauer Juras das Dorf *Ojców* (260m; S. 52), südlich am Hang der Beskiden das alte deutsche Städtchen *Landskron* (350m; S. 167). — Von Radom geht man zum Wassersport nach *Jedliński* (S. 83), während das waldreiche *Kielcer Bergland* (Lysogóry, 611m; S. 76) lohnende Wanderungen ermöglicht. — In den Kiefernwaldungen um Warschau liegen u. a. der Luftkurort *Otwock* (97m; S. 109) und die Sommerfrische *Konstancin* (S. 82). — Die beliebtesten Lubliner Erholungsorte sind Bad *Nałęczów* (162m; S. 114) und das an der Weichsel gelegene reizvolle Städtchen *Kazimierz* (120m; S. 112), während um Lemberg besonders das Seengebiet von *Gródek* (279m; S. 152) und Bad *Lubień Wielki* (S. 212) besucht werden.

Am Fuße der Hohen Tatra liegt *Zakopane* (837-980m; S. 173), der bekannteste Luftkurort und Wintersportplatz des Generalgouvernements. Daran reihen sich nach Osten in den Beskiden zahlreiche als Sommerfrischen geeignete Orte, von denen allerdings nur die S. XVIII gen. Bäder *Krynica*, *Szczawnica*, *Iwonicz*, *Truskawiec* und *Morszyn* z. Z. schon für deutsche Besucher aufnahmebereit sind. Nach Einrichtung deutscher Gaststätten kommen weiterhin besonders in Betracht der malerisch am Dunajec gelegene Ort *Czorsztyn* (510m; S. 182), dann *Rytro* im Popradtal, *Krępna* im Wisłokatal (377m; S. 202), *Cisna* (S. 207) südlich von Sanok und *Rozłucz* (620m; S. 211) südlich von Sambor. — In den Waldkarpaten seien u. a. genannt: *Skole* (437m; S. 244) und *Hrebenów* (490m; S. 245) im Oportal,

die prächtig im Pruthtal gelegenen Orte *Jaremcze, Jamna, Mikuliczyn, Tatarów* und *Worochta* (748m; S. 248/249) sowie südlich von Kolomea *Kosów, Kuty* und *Żabie* (S. 251/252). Ganz im Südosten des Landes liegt am Seret die als Standort für lohnende Ausflüge geeignete Stadt *Czortków* (S. 236), am Dnjestr *Zaleszczyki* und *Okopy* (S. 239), die schon südliches Klima besitzen.

Badeorte. — Das Generalgouvernement ist durch seinen Reichtum an Heilquellen besonders ausgezeichnet. Neben den Säuerlingen sind es hauptsächlich Solquellen (über 200), Schwefelquellen und Bitterwässer, während es nur eine einzige Thermalquelle in Jaszczurówka bei Zakopane (S. 175) gibt. Das führende Bad des Generalgouvernements ist *Krynica* (538-741m; S. 194), das wegen seiner günstigen Lage inmitten der Beskiden auch als Klimakurort und zum Wintersport geeignet ist. Daran reihen sich am Rande der Beskiden *Rabka* (500-580m; S. 168), das ebenfalls auch zum Wintersport besucht wird; dann im Vorland nordöstlich von Krakau das Rheumabad *Busko* (280m; S. 77), im Osten des Landes am Fuße der Ostbeskiden bzw. Waldkarpaten die galizischen Bäder *Truskawiec* (377-405m; S. 214) und *Morszyn* (324m; S. 217), das letztere ebenso wie Krynica durch sein großartiges Kurhotel bekannt. Alle genannten fünf Bäder sind Staatsbäder des Generalgouvernements und haben deutschen Kurbetrieb. — Aus den zahlreichen andern Badeorten seien hier noch *Szczawnica* (500m; S. 183) am malerischen Durchbruch des Dunajec durch das Pieninengebirge, *Żegiestów* (413m; S. 193) im prächtig bewaldeten Popradtal und *Iwonicz* (410-450m; S. 204) am Fuße der mittleren Beskiden hervorgehoben, die jedoch 1942 erst teilweise auf deutsche Besucher eingerichtet waren, während zahlreiche andere gute und schön gelegene Bäder wie *Horyniec* (S. 149), *Łomnica* (S. 193), *Lubień Wielki* (S. 212), *Muszyna* (S. 193), *Nałęczów* (S. 114), *Niemirów* (S. 138), *Piwniczna* (S. 192), *Podlute* (S. 219), *Rymanów* (S. 205), *Szkło* (S. 164), *Wysowa* (S. 200) usw. 1942 noch kaum Unterkunftsmöglichkeiten für Deutsche hatten und z. T. noch der Erschließung bedürfen.

Säuerlinge finden sich u. a. in Krynica, Szczawnica, Truskawiec und Wysowa. — Solquellen in Rabka (25,0 mg Jodgehalt), Jwonicz, Rymanów und Delatyn. — Schwefelquellen u. a. in Busko, Truskawiec, Szkło, Lubień Wielki und Swoszowice (S. 166). — Bitterwässer in Morszyn und Truskawiec. — Außerdem gibt es eine große Menge von erdigen, alkalischen und eisenhaltigen Quellen. Eine Besonderheit der Schwefelquellen des Landes ist, daß sie neben einem sehr hohen Gehalt an Schwefelwasserstoff meist viel Kochsalz und oft auch Jod und Brom enthalten, wodurch ihr Indikationsgebiet wesentlich erweitert wird. — Neben den Quellen gibt es vielfach auch wertvolle Mineralmoore und Mineralschlamm, so in Busko, Rabka, Krynica, Morszyn und Jaremcze.

Für den **Wintersport** bietet das Generalgouvernement im Süden des Landes (Tatra, Beskiden) ausgezeichnete Möglichkeiten. Der bekannteste und bedeutendste Wintersportplatz ist *Zakopane* (837-980m; S. 173), wo im Frühjahr 1939 die Wettkämpfe des Internationalen Ski-Verbandes (FIS) abgehalten wurden. Auch *Krynica* (538-741m; S. 194) und *Rabka* (500-580m; S. 168) besitzen günstiges Wintersportgelände. Unter den zahlreichen weiteren geeigneten Orten in den Beskiden und Waldkarpaten seien noch die Orte am Fuße der *Babia Góra* (S. 168), weiterhin *Krępna* (377m; S. 202), *Cisna* (S. 207), *Sianki* (835m; S. 211), *Slawsko* (570-600m; S. 245) und *Worochta* (748m; S. 249) genannt. — Auch die Hänge der *Lysogóry* (611m; S. 76) bieten die Möglichkeit zum Skilauf.

IV. Unterkunft und Verpflegung.

Größere **Hotels** unter deutscher Leitung gibt es im Generalgouvernement z. Z. fast nur in den Distriktsstädten und in den wichtigeren Kur- und Badeorten, wo besonders die erstrangigen Kurhotels in Bad Krynica und Bad Morszyn hervorzuheben sind. Doch sind auch in einer ganzen Reihe von Kreisstädten bereits deutsche Hotels eingerichtet (vielfach als 'Deutsches Haus', vgl. S. xx), die oft schon höheren Ansprüchen genügen. In den kleineren Städten werden manchmal in einem nichtdeutschen Hotel eine Anzahl von Betten für Deutsche freigehalten. In Notfällen wende man sich an die deutschen Behörden (Kreishauptmannschaft, Stadtkommissar, NSDAP.). Die in diesem Buch genannten Hotels sind, wenn nichts anderes angegeben ist, deutsch geführte Häuser. Die Preise (vgl. S. x; Übernachtung 5-12 Zl., Frühstück etwa 3 Zl.) müssen in den Zimmern angeschlagen sein.

Internationaler Hotel-Telegraphenschlüssel. Zur Vereinfachung telegraphischer Zimmerbestellungen hat der Internationale Hotelbesitzerverein nachstehende Abkürzungen angenommen:

Bestellung (Vorname, Familienname und genaue ständige Adresse sind anzugeben): 1 Zimmer 1 Bett *alba*, 1 Zimmer mit zweischläfrigem Bett *alduo*, 1 Z. 2 B. *arab*, 1 Z. 3 B. *abec;* 2 Z. mit je 1 B. *belab*, 2 Z. 3 B. *birac*, 2 Z. 4 B. *bonad;* 3 Z. 3 B. *ciroc*, 3 Z. 4 B. *carid*, 3 Z. 5 B. *calde*, 3 Z. 6 B. *caduf;* Kinderbett *kind*, Salon *sal*, Dienerzimmer *serv;* mit Privatbad *bat*, mit fließendem warmen und kalten Wasser *cour*, Zimmerverbindung *conex*. — Güte des Zimmers: *best, bon* oder *plain* (einfach). — Ankunftszeiten: 0-7 Uhr *notte*, 7-12 Uhr *matin*, 12-19 Uhr *apres*, 19-24 Uhr *sera*. — Aufenthalt: eine Nacht *pass*, mehrere Tage *stop*. — Garage: *box*. — Abbestellung: *anul* mit dem Namen.

Deutsche **Gaststätten** (Restaurants und Cafés) sind in allen wichtigeren Orten vorhanden, vielfach neu erbaut und vorbildlich eingerichtet, häufig in niederdeutschem Stil. Weitere Häuser sind im Bau oder geplant, da die deutsche Gaststätte im GG. vielfach die fehlende Häuslichkeit ersetzen muß. In

allen Distriktsstädten, in den meisten Kreisstädten und auch in kleineren Städten wurden daher deutsche Heime (Kasinos) geschaffen, die meist als *Deutsches Haus* den Mittelpunkt der Deutschen des Ortes bilden. — Auch viele Bahnhofswirtschaften haben bereits deutsche Wirte und führen z. T. auch eine gute Küche. — Preis für Mittag- oder Abendessen etwa 3-7 Zl. Seit 1942 ist im GG. eine Trinkgeldablösung in Höhe von 15% des Rechnungsbetrags eingeführt.

Im Generalgouvernement sind ebenso wie im Reich Lebensmittelmarken eingeführt. Man erhält sie entweder auf Grund einer Abmeldung vom Heimatort oder im Umtausch gegen Reise- oder Urlaubermarken, die in größeren Gaststätten auch direkt angenommen werden. Die zugeteilten Mengen sind z. T. etwas höher als im Reich (Fleisch z. Z. das Doppelte). Käse und Eier sind in den Gaststätten z. Z. noch ohne Marken erhältlich, soweit der Vorrat reicht. — Tabakwaren werden auf besondere Karte zugeteilt; Durchreisende können vielfach auf Bahnhöfen (meist am Zeitungsverkaufsstand) je 5 Zigaretten ohne Karte erhalten, soweit Ware vorhanden ist. — In nichtdeutschen Gaststätten kann man zur Not auch ohne Marken essen, jedoch gegen höhere Preise. Man besuche aber in solchen Ausnahmefällen nur eines der Lokale, die durch ein Schild im Fenster als 'für Wehrmacht bzw. Deutsche erlaubt' gekennzeichnet sind. Andere Lokale sind grundsätzlich streng zu meiden.

V. Unterhaltung und Sport.

An deutschen Veranstaltungen kultureller und sportlicher Art fehlt es im Generalgouvernement nicht. In den großen Städten werden die *Stadttheater* teils täglich, teils in monatlichen Gastspielen bespielt, die in einer Reihe von mittleren Städten mit Varieté- und Kleinkunst-Darbietungen wechseln. In mehreren Städten gibt es auch ständige *Kleinkunstbühnen*, wie in Krakau, Warschau, Lemberg und Zakopane. In den großstädtischen *Barbetrieben* empfiehlt es sich, vor der Bestellung die Preise der Getränkekarte anzusehen. *Lichtspieltheater* mit deutschen Filmen sind selbst in mittleren Städten fast überall vorhanden. Wer abends ein Lichtspieltheater besuchen will, besorge sich Karten im Vorverkauf, da der Andrang sehr stark ist. Beim Theater ist eher damit zu rechnen, daß es noch eine Karte an der Abendkasse gibt. — Deutsche *Büchereien* gibt es ebenfalls in vielen Städten, daneben auch schon viele deutsche Buchhandlungen. Die *Museen* und Sammlungen sind zum größten Teil während des Krieges geschlossen. In Galizien sind einige beachtenswerte ukrainische Museen geöffnet. In einigen Städten sind auch *Stadtführungen* eingerichtet.

Der **Sport** steht im GG. auf hoher Stufe. Fast alle Sportarten werden betrieben, vor allem Fuß- und Handball, Leichtathletik, Tennis, Pferderennen (Lemberg und Lublin), Boxen, Wassersport und Wintersport. In den größeren Städten bestehen deutsche Turn- und Sportgemeinschaften.

B. LAND UND LEUTE

VI. Landschaft, Mensch und Wirtschaft

von

Dr. *Ernst R. Fugmann* (Krakau, Inst. für Deutsche Ostarbeit).

Lage, Gliederung, Grenzen. Das Generalgouvernement, das 'Nebenland des Reiches' (vgl. S. LII), ist Vorfeld und Brücke zum Osten zugleich. Seine politischen Grenznachbarn sind im Norden und Westen großdeutsches Reichsgebiet (Prov. Ostpreußen, Reichsgau Wartheland, Prov. Oberschlesien), im Süden die Slowakei und Ungarn, im Osten die besetzten ehemals sowjetischen Gebiete (Reichskommissariat Ukraine und Bezirk Bialystok). Wenn auch die Landschaft im Südosten des Generalgouvernements, in Galizien und Podolien, nach Klima, Oberflächenformen und Böden vorwiegend durch osteuropäische Züge bestimmt wird, so kann im ganzen gesehen das Generalgouvernement als Mittelweichselland im weitesten Sinne — ein trapezförmiges Gebiet zwischen Weichsel/Narew im Norden und Karpatenkamm im Süden, Petrikauer Schwelle im Westen und Bug im Osten — seiner Natur nach doch nur als ein Teil des östlichen Mitteleuropa begriffen werden, dessen Dreiklang der Großlandschaften — Hochgebirge, Mittelgebirge, Tiefland — hier sein kleineres Seitenstück findet. Die Kultur dieses Landes ist jedoch in der Entwicklung so zurückgeblieben, wie wir dies sonst in Mitteleuropa nicht kennen. Die unschöpferische Gestaltung der Landschaft, ja eine Verunstaltung mit der Folge der Versteppung und 'Wüstwerdung' und der sehr große Rückstand in allen Zweigen der Kultur liegt ganz vorwiegend in dem Wesen und der Rasse der einheimischen Bevölkerungen und einer Einstellung zum Dasein begründet, die dem deutschen Menschen völlig fremd ist. Das Wesen des polnischen Menschen prägte sich trotz der germanischen Vor- und Frühgeschichte und einer fast ununterbrochenen deutschen Kulturtätigkeit in die Züge der Landschaft ein, so daß uns hier vieles eher östlich als mitteleuropäisch anmutet. Wenn heute der Geograph sagen kann, bis in die Gebiete von Bug und San, ja bis zum oberen Dnjestr reicht mitteleuropäische Natur, so wird der Kulturforscher späterer Zeiten feststellen können, daß erst mit der deutschen Inbesitznahme dieses Raumes dessen kulturelle Angliederung an den deutsch-mitteleuropäischen Lebensraum vollendet wurde. Heute aber ist die augenfällige Unstimmigkeit, die zwischen der Ähnlichkeit des großlandschaftlichen Gesichts von der Elbe bis zur Weichsel und dem Kulturgefälle östlich

der alten politischen Grenzen besteht, dem Reisenden ein noch starkes Erlebnis.

Gliederung. Mitteleuropa besitzt eine auffallende und durchgehende West-Ost-Gliederung mit den Alpen und ihrem Vorland im Süden, den mitteldeutschen Berg- und Beckenlandschaften und dem weitflächigen norddeutschen Tieflande mit den seenreichen Hügelreihen vor der Küste der Ostsee. Die deutschen Landschaften setzen sich ohne wesentliche Grenzen in den Karpaten und ihrem Vorlande, in den mittelgebirgigen Stufen- und Schollenländern beiderseits der Mittelweichsel und im Warschauer Becken gegen Osten fort, ein Umstand, welcher die wesentlichste natürliche Grundlage für die geschichtliche deutsche Ostbewegung war. Ähnlich wie der Rhein im Westen durchquert und verbindet die Weichsel im Osten alle diese Landschaftszonen. Die Gleichheit der Landschaftsgliederung geht auf gemeinsame erdgeschichtliche Vorgänge zurück. Erst östlich des Bugs hat der Raum eine andere geologische Entwicklung durchgemacht und damit ein anderes Aussehen erhalten.

Von Süden nach Norden durchschreiten wir im Generalgouvernement mehrere Großlandschaften von ausgeprägter Eigenart:

I. Die Karpaten-Nordabdachung, durch das stark entwaldete Paßland von Dukla (S. 204) in die Bogenstücke der Westkarpaten und Waldkarpaten getrennt, ordnet und stuft sich in die hohen Karpaten, auch Beskiden genannt (600-1800m) und die karpatischen Hügellandschaften (Hochflächen und Rücken; 300-600m). Im Gegensatz zu den vorwiegend Mittelgebirgscharakter tragenden Beskiden und Waldkarpaten mit ihren Kalken und Sandsteinen mesozoischen und tertiären Alters erheben sich die zentralen Kerne der *Hohen Tatra* (S. 173) und *Czarnohora* (über 1800m; s. S. 252) zu echten Hochgebirgsmassiven aus den breiten, vorwiegend sanften Rückenformen und Buckelflächen der Karpaten-Mittel- und -Außenzonen heraus; die höchste Erhebung innerhalb des Generalgouvernements ist die *Meeraugspitze* oder *Rysy* (2503m) in der Hohen Tatra (S. 180).

II. Die vorkarpatischen Ebenen und Senken, die Weichsel-San-Niederung und die Dnjestr-Niederung, durch die europäische Hauptwasserscheide in der Schwelle von Gródek (S. 152) geschieden, stellen mit ihrer Langseite auf den Vorbergen der Karpaten ruhende Einbruchsbecken dar, deren Oberflächengestaltung nicht durchgehend einheitlich ist und in der Weichsel-San-Niederung durch eiszeitliche Aufschüttungen eine mehrfache leichte Kammerung erfahren hat. Die Weichselniederung ist über tiefe Wasserscheiden mit dem

schlesischen Odertal und durch die Mährische Pforte (S. 11) mit der Marchniederung, dem Wiener Becken und dem Alpenvorlande vorteilhaft verbunden. Nach Osten öffnet der Dnjestr den Weg zur Ukraine. Uralt ist die Straße vom Schwarzen Meer nach Mitteldeutschland durch das karpatische Vorland, und *Krakau* wurde hier frühzeitig zu einem der wichtigsten Handelsplätze des näheren Ostens (vgl. S. 37).

III. Die Kielce-Lubliner Mittelgebirgsschwelle wird durch den Weichseldurchbruch zwischen Sandomir und Pulawy (S. 111/112) in das in den Oberflächenformen stärker bewegte *Kielcer Bergland* (611m; S. 76) weichselwestwärts und das *Lubliner Plattenland* (334m; S. 135), eine eintönigere Kreidetafel, weichselostwärts geschieden. Das Kielcer Bergland erinnert in seinen Kerngebieten an unsere heimischen Mittelgebirge, an Frankenwald, Vogtland und sächsisches Erzgebirge mit ihren ebenen Landrücken (Riedeln) und Hochflächen.

IV. Das Lemberger Hügelland zwischen San und Bug mit der schwellenartigen Aufwölbung des *Roztocze* (bis 400m; S. 149) und die stark zertalte, lößüberwehte jungtertiäre Podolische Tafel im Entwässerungsbereich der südlich zum Dnjestr strömenden Flüsse Zlota, Seret und Zbrucz, die physisch wie kulturgeographisch eine Übergangszone zum osteuropäischen Landschaftstypus darstellt, bilden die östliche und südöstliche Fortsetzung der Lubliner Kreideplatte.

V. Das Warschauer Becken, eine breite Niederungszone, steht als eiszeitliche Urstromtalung über das Warthetal mit dem Berliner Urstromtal in unmittelbarer Verbindung.

Natürliche Verkehrslinien. Alle fünf Großlandschaften mit Ausnahme des östlichen Distrikts Galizien (Podolien) werden durch das Flußsystem der Weichsel miteinander verklammert. Sie beschreibt dabei einen großen Umweg, indem sie die Niederungsgebiete im Süden und Norden des Landes für lange Strecken benutzt, bevor sie die vorgelagerten Höhenzüge — zuerst das Kielce-Lubliner Hügelland, dann den Preußischen Landrücken — im direkten Lauf nach Norden durchbricht. Das Kielcer Bergland war ehedem die natürliche Barre zwischen den Niederungen der Ober- und Mittelweichsel, der historische Grenzsaum zwischen Masowien und Kleinpolen. Obwohl die Weichsel die einzige natürliche Querverbindung der westöstlich verlaufenden Landschaftsgürtel ist, wurde der Strom nie zu jener kulturellen Lebensader, wie dies der Rhein für die Deutschen schlechthin oder die Oder für das ganze östliche Reichsgebiet seit jeher sind. Die Weichselstraße wurde in ihrer Bedeutung von den natürlichen Westostlinien des Verkehrs in geschichtlicher Zeit fast immer übertroffen. Deutscher Kulturstrom, deutsche Menschen gingen zu allen

Zeiten diese natürlichen Wege, die ohne Hindernisse aus den Herzkammern Deutschlands nach den Ostgebieten führen. Es ist kein Zufall, daß gerade längs der Weichsel bis Warschau aufwärts und den Karpatenrand entlang noch heute die Spuren deutscher Kulturtätigkeit am gedrängtesten aufgefunden werden. Umgekehrt drangen auch immer wieder Eroberscharen aus dem Osten im Zuge dieser breiten Naturgassen durch die wehrlosen slawischen Bauernlandschaften nach der Mitte Europas vor, so daß dessen Kultur und Volkstum nur zu oft mit deutschem Blute vor den entlegenen Toren des Ostens verteidigt werden mußte. Die Vorgänge der staatlichen Geschichte Polens, des östlichen Vorfeldes Mitteleuropas, hingen stärkstens von dessen Lagebedingungen und der skizzierten Zonengliederung ab. Auch seine Bevölkerung ist ein Mischergebnis aus Ost und West, verschwommen, abwartend und oft hemmungslos zugleich, und sein Brückenzöllner war seit Jahrhunderten der jüdische Händler.

Grenzen. Das Generalgouvernement ist gleichsam das Kernland des Wohnbereichs der polnischen Bevölkerung, dem am 1. August 1941 das in Denkart, Kulturkraft und Wirtschaftsgeist vom Polen und Ostukrainer sich absetzende Karpato-Ukrainertum Ostgaliziens zugeschlagen wurde. Der Karpatenkamm bildet die natürliche Grenzscheide im Süden; die Ostgrenze kann als unfertige Saumgrenze verstanden werden; bei der Grenzziehung im Norden und Westen wurden der großschlesische Wirtschaftsraum und der Litzmannstädter Textilbezirk als reichsunmittelbare Gebiete begünstigt.

Erdgeschichte. Die Großgliederung der Landschaft liegt vor allem in den Vorgängen der jüngeren erdgeschichtlichen Entwicklung begründet. Die *Karpaten* wurden im Tertiär über das im Norden einsinkende Vorland herausgehoben. An seiner großen, von Krakau über Sandomir reichenden Bruchlinie schied sich das Karpatenvorland vom Kielcer Bergland und Lubliner Plattenland, die ebenfalls aber schwächer als die Karpaten gehoben wurden. Die Mulde des Warschauer Beckens sank stetig ab und wurde mit dem Abtragungsschutt des Mittelgebirges aufgefüllt, das dabei selbst in von Nordwesten nach Südosten streichende Schollen zerlegt wurde. Sie treten uns heute landschaftlich entgegen im *Krakauer Jura* (375m; S. 53), in der *Nidamulde* (250m), im *Kielcer Bergland* mit den *Lysogóry* (*Heiligkreuzbergen;* höchster Gipfel *Lysica*, 611m; S. 76) als dem markantesten Rücken und in der schwach gefalteten *Lubliner Kreideplatte* (300m), die bereits zu den flachen Tafelländern Osteuropas hinüberleitet. Andauernde Hebungen bis in die Eiszeit verschärften in den Karpaten und besonders in der Hohen Tatra die Höhenunterschiede und zwangen namentlich

die zur *Weichsel* strebenden Karpatenflüsse zur Bildung der schönen Durchbrüche im Zuge der Härtlingszonen (Pieninen) der Beskiden (S. 183). Die Weichsel aber mußte unterhalb Sandomir immer tiefer in den Kreidekalk der Mittelgebirgsschwelle einschneiden: die Bildung des 90km langen Durchbruchstales war das Ergebnis. Dieses Weichsel-Engtal zwischen Zawichost und Pulawy verknüpft das Gewässernetz der Karpaten mit jenem Flußgebiet, das im Warschauer Becken gleichfalls in die Weichsel einmündet (Pilica/Bzura im Westen, Bug/Narew im Osten). Der Durchbruch des Stromes erhält damit für das Wasserstraßennetz des östlichen Mitteleuropa eine ausschlaggebende Bedeutung. Auch die Erosion des *Dnjestr* in die Tiefe und Breite ist beachtlich und beeinflußte die vertikale Flächengliederung namentlich im linken Einzugsbereich, auf der Podolischen Tafel, im konkretesten Sinne des Wortes 'einschneidend'. Das von den Gewässern modellierte Land wurde in der folgenden Eiszeit vom skandinavischen Inlandeis in mehreren Eisvorstößen überfahren und landschaftlich stark verändert. Die heutigen Bodenverhältnisse leiten sich fast völlig aus den Vorgängen jener geologischen Periode her. Am Eisrand, der sich von Holland über das nördliche Mitteldeutschland weit nach Rußland hineinzog, kam es jeweils zu großen Stauungen der vordem nach Norden abfließenden Gewässer, dadurch zu mächtigen Sandablagerungen, auf denen die Flüsse in breiten Talungen nach Westen zogen. Sie bestehen als die bekannten Urstromtäler fort und haben zur west-östlichen Erschließung des Landes ihren besonderen Beitrag geliefert. Die ausgeprägten Formen der jüngsten Vereisung im nördlichen Teil des Generalgouvernements wiederholen sich als Zeugen älterer Eisvorstöße in verwaschener Form über das ganze zentrale Berg- und Plattenland hinweg weit nach Süden in die Talausgänge der Flüsse des vorkarpatischen Hügellandgürtels hinauf und nach Südosten über den Roztocze hinweg bis zu einer ungefähren Linie Sambor-Lemberg-mittlerer Styr. Nordische Geschiebe (erratische Blöcke) finden sich dort allenthalben. Die mehr örtliche Vereisung der Hohen Tatra aber führte zur Bildung jener formenreichen Hochgebirgslandschaft, wie wir sie nur in vergletscherten Gebirgen beobachten können.

Das **Klima** des Landes wird von der Höhenlage und von der Lage im Kontinent bestimmt. Die erstere gibt im Süden den Ausschlag, am deutlichsten im Gebirgsklima der Karpaten; in der fast ebenen Landschaft des Nordens sowie auf den weiten, fast waldlosen Platten Lublins und Podoliens sind die weiträumigen Einflüsse der Kontinentallage stärker spürbar. Einige kennzeichnende Erscheinungen seien hervorgehoben. Lage und Oberflächengestalt des Landes bewirken nach

Osten zunehmend strengere Wintertemperaturen, während die des Sommers sich von denen Mitteldeutschlands weit weniger unterscheiden. Oft unerwartet raschen Wechsel der Einflüsse von West und Ost zeigt das Karpatenvorland bei Krakau, wobei das Auftreten von warm-trockenen Fallwinden (Föhn) aus dem Süden das Klima noch vielseitiger gestaltet. Tarnow (225m) ist mit einem Jahresmittel von 8,7° C einer der wärmsten Orte des Generalgouvernements, Zakopane (837m) mit 4,8° C der kühlste, während außerhalb der Gebirge der Osten des Distrikts Galizien mit etwa 6,7° C (Tarnopol, 335m) die geringsten mittleren Jahrestemperaturen aufweist.

Auch in den Niederschlagsmengen zeigen die Landschaftszonen verschiedener Meereshöhe deutliche Unterschiede. Der Trockenheit des Warschauer Gebietes (unter 500mm Niederschlag im Jahr) und der podolischen Kultursteppe (zwischen 500 und 600mm) steht die höhere Niederschlagsmenge der West- und Nordabfälle der Mittelgebirgsschwelle (650-750mm), in den Karpaten (750-900mm) und in der Hohen Tatra (über 1600m) gegenüber. Die verhältnismäßig meisten Niederschläge fallen überall im Sommer. Im allgemeinen tritt nach Osten zu auch eine gewisse Verschärfung des Charakters von Winter und Sommer und eine Verlängerung beider Jahreszeiten auf Kosten der folgenden Übergangszeit ein. Die oft plötzlich eintretende Schneeschmelze und noch mehr das vermehrte Auftreten gußartiger Regen sind im Verein mit der geringen Wasserdurchlässigkeit weiter Gebiete und den unausgeglichenen Gefällsverhältnissen der großen Flüsse die Ursache oft verheerender Überschwemmungen, deren die polnische Verwaltung nicht Herr wurde.

Die **Verteilung der Böden** ist weitgehend von der eiszeitlichen Geschichte der beschriebenen Längszonen unseres Raumes abhängig. Der Norden besitzt ziemlich magere Sand- und Bleicherdeböden (helle saure Verwitterungsböden von mäßiger Fruchtbarkeit). Die letzteren ziehen sich in breitem Streifen von der Petrikauer Schwelle über die Weichsel zwischen Warschau und der Pilica gegen Siedlce im Osten. Südlich davon schließen wieder Sandböden an; sie reichen im Westen bis Wolbrom-Ilkenau (S. 69) und enden am Rande des Mittelgebirges etwa in einer Linie Kielce-Radom. Zwischen den Flüssen Wieprz und Bug stoßen die Sandböden ebenfalls weit nach Süden vor. Dieser Gleichförmigkeit über größere Flächen steht im südlichen Generalgouvernement ein größerer Reichtum an Bodenarten gegenüber. Das Kielcer Bergland und Teile der Lubliner und Podolischen Platte haben Kalkböden mittlerer Güten. Die Abdachung dieser Gebiete nach Süden und Osten (Hochfläche von Opatow, Ackerbauzone von Miechów, der Großteil der Podolischen Tafel) tragen in Sprenkeln oder weitflächig den fruchtbaren Löß, den wir wahrscheinlich als zwischeneiszeitliche Staubauswehungen nach den eisfreien Landstrichen hin anzusehen haben. Hüllt er in Podolien gemeinsam mit der Schwarzerde das ganze Plattenland, in dem nur in den Talprofilen die älteren Gesteinshorizonte aufgeschlossen werden, in seinen Mantel feinsten Sandes ein, so tritt er am Karpatenrand entlang inselartig oder in mehr oder weniger breiten Streifen auf (Terrassenlandschaft um Jaroslau). Weite Sandflächen herrschen hingegen in der Weichsel-San-Niederung vor. Die Karpaten überzieht eine oft mächtige Lehmschuttdecke, die bei entwaldeten Hängen zu Rutschungen neigt. Immer wieder tritt in der Natur des Landes die Eigenart der einzelnen Landschaftszonen verschiedener Höhenlage hervor; der Lauf der Weichsel aber hebt diesen Wechsel der Zonen noch stärker heraus, indem er sie als Teile der von den Hochkarpaten zur Ostsee nach Norden sich neigenden großen Pultfläche verbindet.

Mensch und Wirtschaft. — Volkstum und Besiedlung. Das Generalgouvernement besitzt eine Fläche von rund 142000qkm d. h. 37% der ehemaligen polnischen Staatsfläche mit ungefähr 18 Mill. Einwohnern, von denen etwa 72 v. H. *Polen*, 17 v. H. Ukrainer (Ruthenen), 0,7 v. H. Deutsche sind.

Distrikte	qkm	Bevölkerung 23. Nov. 1942	auf 1 qkm	Hauptstädte
Krakau	28691	3932899	137	Krakau
Lublin	26560	2334362	88	Lublin
Radom	24431	2881806	118	Radom
Warschau	16877	3234540	192	Warschau
Galizien	45554	4574776	100	Lemberg
Generalgouvernement	142113	16958383	119	Krakau

Der Volksboden der *Ukrainer* stößt über Bug (Cholm) und San (Jaroslau, Sanok) nach Nordwesten und Westen vor; in den Karpaten erstreckt sich das Wohngebiet ukrainischer Bergstämme (Huzulen, Bojken, Lemken) bis über den Poprad in die Ostbeskiden hinein. Ihnen benachbart wohnt in der Tatra und deren Vorland (Podhale; s. S. 173) die polnisch sprechende Bergbevölkerung der *Goralen* (etwa 80-100000), deren kulturelle Formen sich im XIX. Jahrhundert nordwärts bis in die Beskidentäler um Rabka, Neumarkt, Jordanow und Limanowa verbreitet haben. Nicht zu übersehen ist in der Bevölkerung der Einschlag an deutschem Blut, das durch eine

kaum abreißende Einwanderung von *Deutschen* seit der mittelalterlichen Ostbewegung, seit dem XII. und XIII. Jahrhundert verstärkt, eingeströmt ist (vgl. S. XXXIX). Die Längsgliederung des Landes erleichterte diese Bewegung. Das Netz der Städte und der besonders im Süden zahlreichen Dörfer, welche nach deutschem Recht und Stil gegründet wurden, legen in ihrem Grundriß und einer großen Anzahl von erhaltenen Bauelementen Zeugnis von der deutschen Leistung im Weichselraume ab. Von den deutschen Einwanderern ging der Aufschwung Polens im XIV. und XVI. Jahrhundert und ein Großteil der späteren kulturellen Leistungen im ehemaligen Polen aus. Deutsche bäuerliche Siedlung durchdrang in langen Streifen die Karpaten und ihr Vorland, so von Bielitz bis Landskron im Neumarkter Becken, von Limanowa (Ilmenau) bis Biecz (Beitsch), von Krosno (Krossen) bis Rymanów (Reimannshau), aber auch bei Tarnow und zwischen Landshut und Jaroslau. Von ihnen gingen die deutschen Hof-, Dorf- und Flurformen aus, die weit in den polnischen Gebieten Anklang fanden. — Im XVIII. Jahrh. erschlossen Deutsche, von Norden kommend, die Weichsellandschaft bis weit oberhalb Warschau (Holländereien), und nach 1800 beginnt der Aufbau des Litzmannstädter Raumes durch Deutsche (s. S. 15). Weite Landstriche um Cholm und bis tief nach Wolhynien hinein wurden von den Söhnen deutscher Kolonisten der Unwirtlichkeit entrissen, und auch in Galizien setzte vor 1800 im Zuge des josephinischen Siedlungswerkes (S. XLVI) eine neue Welle bäuerlicher Kolonisation ein, deren Schwergewicht nun jenseit des San lag. Obwohl der alte deutsche Blutzustrom in den Städten um 1500, auf dem Lande oft erst viel später durch systematische Polonisierung verwischt werden sollte, ist er im Landschafts- und Ortschaftsbild, häufig in Sitte und Brauchtum der Bewohner, im rassischen und kulturellen Unterschied gegenüber den ständig polnisch gewesenen Gebieten unverkennbar.

Die Bevölkerung zeigt in ihrer heutigen Verteilung und Gliederung folgendes Bild: etwa 65% aller Einwohner des Generalgouvernements sind in der Landwirtschaft tätig. Da die Volksvermehrung bis zuletzt sehr groß war, eine Abwanderung nach den menschenarmen Räumen des Ostens oder in eine aufstrebende Industrie auch während der polnischen Zwischenzeit nur zu einem geringen Maße möglich wurde, ist besonders im Süden des Landes eine Bodenzersplitterung und Verkleinerung der landwirtschaftlichen Betriebe anzutreffen, wie sie in dieser übersteigerten Form in Mitteleuropa sonst fremd ist. In der früheren Woiwodschaft Krakau erreichten 41,1% der Betriebe an Nutzfläche noch nicht 2ha, 85,5% aber blieben unter 5ha.

Die Zentralisation im Nationalitätenstaat des ehemaligen Polen führte in Warschau zu einer Menschenballung von $1^1/_4$ Millionen, wovon 0,4 Mill. Juden waren; Krakau und die übrigen Verwaltungsstädte wurden in einem mehr provinzialen Zustande belassen. Die Bevölkerungsstruktur ist eines der größten Probleme für die Neuordnung des Raumes. Ihre Auswirkungen auf die Landwirtschaft, die Nahrungssicherung, auf die Technisierung und den Ausbau der Wirtschaft im allgemeinen kann man nur in eine Formel bringen: die Versäumnisse jahrhundertealter polnischer Mißwirtschaft, welche außerdem noch einen Riesenanteil der Landeserträge der jüdischen Handelsschicht überließ, führte im zentralen und südlichen Polen zu einer Proletarisierung und Verarmung breitester Volksschichten und zu einer technischen Rückständigkeit aller Wirtschaftsformen und -zweige, deren Hebung allein durch die Initiative des benachbarten Großdeutschen Reiches vollzogen werden kann.

Landwirtschaft. Von der Gesamtfläche des Generalgouvernements sind 58,3% Ackerland, 15% Wiesen und Weiden und 20,7% Wald. Der Wald ist aber oft nur eine mit Bäumen durchstandene Weide oder ungenutztes Ödland (Krüppelwald). Den geringsten Waldanteil haben das Warschauer Becken und die Lößzonen im Süden und Südosten. Wirklich waldreich sind dagegen das zentrale Mittelgebirge, der Weichsel-San-Winkel, die Waldkarpaten und kleinere Gebiete in den Beskiden. Der Ertrag der Wälder erreicht im Verhältnis zur Fläche kaum die Hälfte des Reichsertrages.

Getreidebau. Das Generalgouvernement gehört der Hauptsache nach zur mitteleuropäischen Roggenzone. Der Roggen nimmt auf den Sandböden 50-60% der Getreidefläche ein. Nur die löß- und schwarzerdeähnlichen Böden des Südens weisen stärkeren Weizenanbau (über 30%) auf. Der Gerstenanbau ist vorwiegend im ganzen Süden üblich, der Hafer, für den neben Roggen die meiste Ackerfläche zur Verfügung steht, besonders im gebirgigen Teil des Distriktes Krakau. Die Hektarerträge erreichen bei allen Anbauarten nur 50-75% der Reichsdurchschnitte; besonders tief liegen sie trotz der günstigen klimatischen Bedingungen beim Weizen (53%), aber auch bei der Gerste (49%). Die höchsten Erträge werden allgemein im Lößackerland von Miechów und Podolien, die geringsten in den Karpatenkreisen erzielt. Die Löß/Schwarzerdebezirke können zu Überschußgebieten ausgebaut werden. Groß-Warschau und volkreiche Gebirgsteile der südlichen Distrikte benötigen einen hohen Zuschuß an Brotgetreide, aber auch an Kartoffeln und Kraftfuttermitteln.

Gleichermaßen kennzeichnend für die Zustände, die im alten Polen herrschten, sind die Verhältnisse in der Viehwirtschaft. Trotz der Zunahme der landwirtschaftlichen Betriebe von 1921-31 um 14,8% ist der Viehbestand, besonders im Süden des Landes, auch absolut zurückgegangen. Die fortschreitende Besitzverkleinerung nahm der Viehwirtschaft schon seit längerer Zeit jede Möglichkeit eines ähnlichen Aufstieges, wie wir ihn im Deutschen Reiche, aber auch in anderen Staaten nach dem ersten Weltkrieg erlebten. So wurden vor 1939 im Reiche gegenüber dem Gebiet des Generalgouvernements mehr als das Dreifache an Rindern und das Siebenfache an Schweinen auf gleicher Nutzfläche gezogen. Dazu kommt, daß die Milchleistung der Kühe hier nicht einmal die Hälfte der Reichs-Durchschnittsleistung erreicht, und daß der Auffütterungsgrad des zur Schlachtung kommenden Viehs ebenfalls beträchtlich unter dem des Reiches bleibt.

Der Ertrag. Es kann also nicht genug vor der Fehlannahme gewarnt werden, daß das gesamte Polen ein landwirtschaftlich reiches Land gewesen sei. Ertragreich und verhältnismäßig gesund waren Posen und Westpreußen, die nun ins Reich zurückgekehrt sind. Zentral- und Südpolen (außer Podolien) aber waren und sind heute erst recht ein landwirtschaftliches Notstandsgebiet, dessen Überschüsse, soweit solche erzielt werden konnten, schon früher nur durch die große Bedürfnislosigkeit der bäuerlichen Bevölkerung möglich waren. Wenn auch fast alle Böden des Generalgouvernements bei entsprechender Behandlung eine Ertragssteigerung um mindestens die Hälfte des heutigen Ertrages und damit eine entsprechende Hebung der Viehwirtschaft zulassen, so liegt doch das alte Übel viel tiefer, da bei der heutigen Bodenzersplitterung und der fast fatalistischen Einstellung des auf Genügsamkeit dressierten Kleinbauerntums eine Besserung der Bodenbearbeitung auf breiter Basis erst nach beharrlicher längerer Schulung durch die deutschen Landwirtschaftsstellen gelingen kann. Die Übervölkerung, welche für das Gebiet des Generalgouvernements mit rund 4,5 Mill. = 47% der landwirtschaftlichen Bevölkerung errechnet ist und welche nicht nur ein Heer von freien, sondern sogar die Hebung der Landwirtschaft störenden Arbeitskräften darstellt, hat in diesem Zusammenhang für das Reich eine besondere Bedeutung erlangt.

Bodenschätze und Gewerbe. Gegenüber der Landwirtschaft hat die industrielle und gewerbliche Wirtschaft im Generalgouvernement eine nebengeordnete Rolle gespielt. Nach der Berufszugehörigkeit entfallen auf Handwerk und Industrie noch nicht 18 v. H., nur in Fabriken erwerbstätig sind vielleicht 0,6 Mill. Menschen. Die großen Industriebetriebe im westlichen Polen sind als Stätten deutschen Aufbaues dem Reiche angeschlossen worden. Nur noch ostwärtige Spitzen dieser einheitlichen größeren Wirtschaftsbezirke blieben im Gebiet des Generalgouvernements (Tschenstochau, Petrikau, Tomaschow); es ist eine grundlegende Organisations- und Wirtschaftsaufgabe, einer gefährlichen Verkümmerung dieser Westgrenzzone entgegenzuwirken.

Aus der räumlichen Verteilung der Industrien, die sich im allgemeinen in Mitte und Westen des Generalgouvernements häufen, heben sich einige Industriezonen heraus, die z. T. auch in der Produktion ihre Eigenart zeigen. — 1) Der karpatische Gürtel. In der Längserstreckung der Gebirgskarpaten und der nördlichen Vorlandzone haben sich fast durchweg bodengebundene Industrien gürtelmäßig angesiedelt. Hauptmerkmal ist seit der Mitte des XIX. Jahrhunderts die *Erdölgewinnung* mit den verarbeitenden Raffineriebetrieben; kurz nach 1900 war 'der Bohrturm ein charakteristisches Attribut der galizischen Landschaft'. Die Erdöl- und Erdgasvorkommen, geologisch eng mit der tertiären Faltung der Karpaten verknüpft, sind hauptsächlich an die neogenen Flysche gebunden. Die noch belangvoll fündigen Stellen, meist den Faltensätteln folgend, ziehen sich aus der Gegend Grybów/Gorlice über den Grenzfluß Czeremosz bis in die Bukowina hinein. Die drei wichtigen Gewinnungsreviere sind: a) Revier Jaslo-Krosno mit 27 v. H. der Gesamtförderung 1938 (Hauptsonden: Potok, Sadkowa), b) Revier Drohobycz zwischen San und Stryj mit 64 v. H. der Gesamtförderung (Boryslau, Tustanowice, Mraznica), c) Revier Stanislau im östlichsten Galizien mit 9 v. H. Ausbeute (Bytkow, Dłuban, Rypne). Gesamtförderung 1938: 507000 Tonnen Erdöl, 584 Mill. cbm Erdgas. — Im ungefalteten Miozän des Karpatenvorlandes liegen abbauwürdige *Salzlager*, die bei Wieliczka (Groß-Salze) und Bochnia (Salzberg) seit alters ausgebeutet werden (S. 142 f.). Ihre Produktion übersteigt den Bedarf des Landes beträchtlich. Die galizischen Phosphatvorkommen sind ebenfalls bedeutend. — Die *Holzindustrie* erstreckt sich über die gesamte Karpatenlandschaft; am Austritt der Gebirgsflüsse stehen Sägemühlen und holzverarbeitende Fabriken dicht aufgereiht.

2) Mittelweichselland. Industrielles Hauptmerkmal im Kielcer Berglande ist der bereits ins Mittelalter zurückreichende Bergbau auf *Eisenerze* mit Verhüttung und Metallverarbeitung. Der mittelalterliche Bergbau auf Blei-, Zink- und Kupfererz ist erloschen. Die Eisenerze entstammen verschiedenen Horizonten der Trias und dem mittleren und oberen Keuper. Um Tschenstochau lagern Toneisensteine des Braunen Jura (Dogger). 1937 wurden im Gebiet des heutigen

Generalgouvernements 110000 Tonnen Eisenerz gefördert. Der sichere Erzvorrat wird mit 24 Mill. Tonnen angegeben. Wichtigster Standraum der Eisenhütten und Metallverarbeitungsstätten ist das obere Drczewiczka- und Kamiennatal (Konskie, Skarżysko-Kamienna, Starachowice, Ostrowiec; S. 118). In den Verband der Mittelweichselland-Industrien gehören auch die meisten bereits vor 1939 im Gang befindlichen Rüstungswerke — im Zuge der Entwicklung des zentral gelegenen 'Dreiecks der Sicherheit' (Centralny Okręg Przemysłowy, abgekürzt C.O.P.) — wie Stalowa Wola und Mościce. *Holzindustrie* und *Industrie der Steine und Erden* zeigen hie und da auch örtliche Konzentration (Konskie, Kielce, Ćmielów u. a.).

3) Westgrenzzone. Als Häufungsgebiet der Industrie, mit mehreren nicht größengleichen Siedlungsringen, erweisen sich die Städte an der Westgrenze des Generalgouvernements (Tschenstochau, Radomsko, Petrikau, Tomaschow, Żyrardów, Warschau). Es sind meist Ausläufer und Restindustrien der größeren oberschlesischen und wartheländischen Wirtschaftsgebiete (vgl. S. XXXI). Textil- und Metallindustrie, in Warschau auch chemische und Lebensmittelindustrien, sind hier bestimmend. — Die Mehrzahl aller von der landwirtschaftlichen Erzeugung abhängigen Industriezweige, wie Mühlen, Brennereien, Zuckerfabriken, Molkereien, zeigen dem Bauernland gemäß eine ziemliche Streuung über das ganze Generalgouvernement, mit einer Verdichtung im Süden und Westen. Die hoch entwickelten Nahrungs- und Genußmittelindustrien bevorzugen wegen der Verkehrs- und Absatzvorteile als Standort die größeren Städte (Warschau, Krakau, Lemberg, Radom). Nicht wenige Erholungsorte und Heilbäder (s. S. XVII), namentlich in der Bergwelt der Karpaten, sind vorhanden; dem Fremdenverkehr steht noch eine große Zukunft bevor.

Außenhandel. Es ist klar, daß das Generalgouvernement nur in enger Bindung an das Deutsche Reich lebensfähig ist; denn es ist, von Erdöl, Salz und einigen landwirtschaftlichen Produkten (Zucker) abgesehen, ein rohstoffarmes Gebiet, und das einzige Kapital, das es derzeit besitzt, ist der versteckte Überschuß an Arbeitskräften. Der Handel war übersetzt und lag in jüdischen Händen. Ein völliger Umbau des polnischen wirtschaftlichen Erbes und eine Neuausrichtung unter deutscher Planung und Organisation ist im Gange. Die oft widersinnige Ausrichtung des polnischen Außenhandels hat eine gesunde Lenkung dahin erfahren, daß der naturgegebene Einbau in den mitteleuropäischen Wirtschaftskörper vollzogen wurde. Die Lösung der Aufgabe dieses Raumes, Brücke zwischen dem rohstoffreichen Osteuropa und der hochindustrialisierten Mitte Europas zu sein — schon heute gehen $^4/_5$ des Gesamtverkehrs zwischen Osten und Reich durch das Generalgouvernement — wird seit dem Übergang des Landes in den Machtbereich des Reiches erfolgreich vorangetrieben.

Verkehr. Eine Verkehrskarte zeigt, daß das Generalgouvernement von zwei hervorragenden *West-Ost-Landwegen* durchquert wird, die durch das östliche Kriegsgeschehen zu neuer Bedeutung gelangt sind: 1) Der Verkehrsstrang Berlin-Warschau-Moskau mit seinen beiderseitigen Weiterleitungen und Abzweigungen, 2) der Weg Mitteldeutschland-Oberschlesien (hier mit der Einmündung der Straße von Wien und dem Süden und Südwesten Europas)-Krakau-Lemberg-Südrußland. Als Querverbindung ist die *Weichsel* wichtig, deren Ausbau von den Polen allerdings völlig vernachlässigt wurde. Das Generalgouvernement ist somit nach allen Richtungen der Windrose vorteilhaft mit dem Reiche und den ferneren Ostlanden verbunden. Hinzu kommt der Ausbau der alten oder die Anlage neuer, im Projekt bereits vorliegender *Kanalsysteme* nach Westen (Weichsel-Oder-Kanal) und Osten (zwischen den Gewässernetzen von Weichsel, Bug, Dnjestr und Dnjepr). Die Einschaltung des Weichselsystems in das mitteleuropäische Wasserstraßennetz wird die Verbindung des industriellen Großoberschlesiens an der Oder-Weichsel-Donau-Wasserscheide und des auf vielen wirtschaftlichen Gebieten entwicklungsfähigen Generalgouvernements mit den Ostseehäfen einerseits und mit den agraren Großräumen des Südostens anderseits voll leistungsfähig herstellen und sichern. Das Schienennetz der *Eisenbahnen* bedarf ebenfalls regional einer Verdichtung. Allein der Ausbau dieses Schienen- und Wasserstraßenverkehrsnetzes Ostmitteleuropas stellt an das deutsche Volk eine riesige Aufgabe, die nicht allein als Sache der Verkehrserschließung, sondern noch mehr als verpflichtender Auftrag der endgültigen Kultivierung des Weichselraumes im weitesten Sinne aufzufassen ist.

Die neue Ordnung. Im Raume zwischen Deutschland und Rußland ist Polen als Versailler Staatengebilde in dem von seinen Erfindern propagierten 'Zwischeneuropa' nicht zuletzt deshalb so rasch zerbrochen, weil seine Lenker über die wahre Größe ihrer politischen Basis sich nicht im klaren waren. Ihnen war durch die räuberische Verbreiterung ihres Staates nach Westen und Osten das Gefühl dafür verloren gegangen, daß sie eigentlich das Volk eines Grenzsaumes zwischen kulturell und politisch weit kräftigeren Großvölkern und Großmächten waren, und daß einem Volk das Mitbestimmungsrecht an der Ordnung Europas nur durch seine tatsächlichen Lei-

stungen, aber nicht durch eine großmachtähnliche Repräsentation oder gar durch Garantien festlandfremder Mächte gegeben wird. Die 'Interessengrenze' zwischen Generalgouvernement und den heute politisch-räumlich noch nicht endgültig gestalteten Ostlanden ehemaliger sowjetrussischer Provinzen, die, im einzelnen noch verbesserungsbedürftig, sich nach den Verhältnissen der Landesnatur, der Volksbodengrenzen und nach den besonderen Lebensnotwendigkeiten beider Bereiche richtet, quert den vom Finnischen Meerbusen bis in den Balkan reichenden Grenzsaum. Damit ist die Grundlage einer wahren, nämlich großräumigen Ordnung auch in diesem 'Zwischen-Raum' gegeben, deren zwingender Logik sich die kleinen, zu dauerhafter Staatsbildung unfähigen Völker nicht länger entziehen können. Verkürzung der Wege und Vereinfachung des Austausches aller Wechselbeziehungen zwischen Mitte und Osten Europas sprechen am besten für das Sinnvolle und Harmonische der neuen Raumordnung. Sie wird in mühevoller Kulturarbeit unseres Volkes auch das Gebiet des Generalgouvernements zu einem Teile Mitteleuropas gestalten, wie es schon in dessen Natur vorgezeichnet ist. 'Das Generalgouvernement ist schon heute angesichts der jetzigen Kriegslage ein Ordnungsblock im Osten und stellt ein wichtiges Verbindungsglied zwischen Front und Heimat dar' (Generalgouverneur Dr. Frank, 23. Okt. 1942). Auf verschüttete Spuren und steinerne Zeugen deutscher Kultur- und Schöpferkraft, die uns in diesem Raume so heimatlich ansprechen, treffen wir immer wieder. Das übergeordnete Ziel bleibt die Wiedererfüllung dieses Weichselraumes mit deutschen Menschen und mit Deutschbewußtheit in jedem Sinn!

VII. Zur Geschichte des Weichselraumes

von

Dr. *Erwin Hoff* (Krakau, Institut für Deutsche Ostarbeit).

VOR- UND FRÜHZEIT.

Aus der ALTSTEINZEIT (Eiszeit) stammen die ältesten Spuren des Menschen im Weichselraum (vgl. S. 53).

Von der JUNGSTEINZEIT an läßt sich die Kulturentwicklung des osteuropäischen Bodens, zunächst durch Bodenfunde, im Zusammenhang verfolgen. In der sog. Indogermanenzeit strömen in mehreren Siedlerwellen Volksstämme des nordischen Kulturkreises in den Weichselraum ein (vgl. S. LIV). In der Zeit der *Trichterbecherkultur*, einer in Dänemark und Schleswig-Holstein beheimateten Untergruppe, wird bereits die wichtige Brückenstellung Schlesiens klar, denn von hier aus und vom Nordwesten ergreift diese Kultur den Weichselraum. Ihr folgt eine Siedlerwelle der *Kugelflaschenkultur*, einer Untergruppe mitteldeutschen Ursprungs.

um 2000 v. Zw. Von der brandenburgischen und sächsisch-thüringischen Stammesgruppe der indogermanischen *Schnurkeramiker*, die nach den mit Schnüren eingedrückten Verzierungen der Tongefäße benannt sind, ziehen um 2000 v. Zw. viele Siedler nach Osten ins Neuland.

1800-800 v. Zw. BRONZEZEIT. Aus der von den Schnurkeramikern angetroffenen Vorbevölkerung und den eingewanderten Nordmännern entstehen die Einzelvölker der *Altbalten*, der *Nordillyrier* und Urgermanen. Die Urgermanen dringen um 1000 v. Zw. von Westen her in das Mündungsgebiet der Weichsel ein.

800 v. Zw. Zu Beginn der Großgermanenzeit stoßen die ostgermanischen *Bastarnen* und *Skiren* von Norden nach Südosten längs Warthe, Weichsel und Bug vor. In langsamem Weiterwandern erreichen sie über das Lemberger Gebiet hinaus den Dnjestr und Dnjepr und er-

um 230 scheinen um 230 v. Zw. im Gebiet des heutigen Niko-

v. Zw. lajew nahe dem Schwarzen Meer.

Im 1. Jahrh. v. Zw. kommen von der Insel Bornholm die ostgermanischen *Burgunder* nach Ostpommern und ins Weichselmündungsgebiet. Die Soldau im Norden, Bug- und Bzuramündung in die Weichsel im Süden bezeichnen das Ausmaß ihres Vordringens. Ihre Friedhöfe haben uns reichen Waffenschmuck und schöne Trachtenreste dieses Bauernstammes geschenkt. Von Norden wird ihr Siedlungsgebiet durch die Goten, von

Süden durch die Wandalen eingeengt. Diese beiden
bis 400 Völker besiedeln in den ersten vier Jahrhunderten
n. Zw. den Raum des heutigen Generalgouvernements. Der oderaufwärts wandernde Hauptzug der *Wandalen* traf in Mittelschlesien auf die keltischen Bojer, in Oberschlesien und im westlichen Kleinpolen auf andere Kelten, die aber in diesen Gebieten erst kurze Zeit gesiedelt hatten. Westwandalen nennen wir die Oder- und Wartheseidler dieses Stammes, Ostwandalen die Weichselbewohner; wir finden sie nördlich von Bug und Narew, zwischen Bug und Weichsel, am San und noch tief in Ostgalizien, wie jenseit der Karpaten. Friedhöfe und dörfliche Siedlungen zeugen von jahrhundertelanger Kultivierung des Raumes: reiche Funde aus den ostgermanischen Gräberfeldern von Chmielow Piaskowy (Kreis Opatow, S. 119), und von Stara Wieś (S. 103). Neben den Wandalen beherrschen die *Goten* den weiten Ostraum. Vom schwedischen Götaland kommend, hatten sie die Burgunder (s. S. XXXV) verdrängt und das Weichselgebiet gotisch gemacht.

Östlich der Weichsel setzen sich die verwandten *Ge-*
II. Jahrh. *piden* fest, die seit der zweiten Hälfte des II. Jahrh. in das Land der Wandalen vorstoßen; neben dörflicher Kultur blüht bei ihnen Handel und Gewerbe.

Der weitere Ostraum bis zum Schwarzen Meer, nach Norden schließlich bis zum Finnischen Meerbusen ausgreifend, wird durch Besetzung der wichtigsten Stütz-
um 350-375 n. Zw. punkte im *Gotenreich König Ermanarichs* großartig und machtgebietend zusammengefaßt, bis es, bei noch zu geringer Bevölkerungszahl, im J. 375 dem Ansturm des asiatischen Reitervolkes der *Hunnen* erliegt.

IV.-VI. Jahrh. Das Vordringen der Hunnen veranlaßt die Goten, in der Völkerwanderung nach Südwesten auf das Römische Reich auszuweichen. In die ursprünglich rein germanischen Gebiete zwischen Elbe und Weichsel schieben sich seit dem VI. Jahrh. Slawen aus dem mittleren Dnjeprgebiet ein. Doch beweisen die Bodenfunde, daß einzelne germanische Gruppen zurückblieben, wie auch das germanische Element für die ersten slawischen Staatenbildungen nach der Völkerwanderung ausschlaggebend ist. So ist z. B. das älteste russische Reich, der *Kiewer Großstaat* des Rjurik und seiner Sippe,
seit 862 eine bedeutende Leistung der durch Kriegertum, Kaufmannsgeist und staatliche Organisationsfähigkeit gleich ausgezeichneten nordgermanischen *Wikinger* (*Waräger*).

DIE HERRSCHAFT DER PIASTEN (962-1370).

Das älteste Herrschergeschlecht sind die von dem sagenhaften Bauern Piast abstammenden Piasten. Vorgänger des Piasten Misika schließen verschiedene slawische Stämme (Polanen, Kujawen u. a.) zusammen.

962-992 *Misika* (Dago Mieszko) I., von mütterlicher Seite normannischer Abstammung, ist der erste geschichtlich greifbare Piast. Sein Staat verdankt die Organisationsformen den nordisch-fränkischen, über Böhmen vermittelten Errungenschaften, wobei die ausgesprochen monarchische Stellung des Königs aus normannischen Einwirkungen herzuleiten ist.

963 Misika wird von dem *Markgrafen Gero*, dem Waffengefährten Kaiser Ottos d. Gr. und einem der Hauptträger der deutschen Ostpolitik, besiegt und dem Kaiser tribut- und lehnspflichtig. Er läßt sich nach seiner

966 Heirat mit *Dubrawka*, der christlichen Tochter des Böhmenherzogs, taufen und nimmt für sein Land das Christentum in der römischen Form an. Die ersten Bischöfe Polens sind die Deutschen Jordan und Unger, und *deutsche Geistliche*, besonders Mönche, spielen bei der Christianisierung und den zahlreichen Klostergründungen von jetzt an die ausschlaggebende Rolle.

968 Gründung des von Magdeburg abhängigen Bistums Posen.

um 975 Bau der ältesten Rundkirche auf dem Krakauer Burgberg (s. S. 46).

981 *Wolodymir* (*Wladimir*, 'Woldemar'), Großfürst von Kiew, erobert das Cholmer Land.

986 *Misika* heiratet in zweiter Ehe eine Deutsche, *Oda*, die Tochter des Markgrafen Dietrich von der Nordmark (der heutigen Altmark). Er übergibt ('kommendiert')
vor 992 sein Land dem Heiligen Stuhl, um der Kirche für die Entwicklung der polnischen Eigenstaatlichkeit größeren Einfluß einzuräumen.

992-1025 *Boleslaus I. der Tapfere* (*Chrobry*), Misikas Sohn, leistet Kaiser *Otto III.* den Lehnseid; er besetzt aber Pommern, Böhmen, Mähren, Schlesien und die Lausitz, vorübergehend auch Kiew.

999 wird der von Boleslaus I. für eine Missionsreise zu den Preußen gewonnene Bischof *Adalbert von Prag*, ein Freund Kaiser *Ottos III.*, im Samland ermordet. Otto III. pilgert im J. 1000 zu seinem Grabe nach *Gnesen*, der Hauptstadt des Boleslaus, und gründet hier ein unabhängiges lateinisches Erzbistum, dem die neuen Bistümer Krakau, Breslau, Kolberg und schließlich auch Posen (s. oben) unterstellt werden. Damit wird Polen aus der kirchlichen Oberhoheit Magdeburgs gelöst, was sich für die weitere Entwicklung des Deutschtums im Weichselraum sehr ungünstig auswirkt.

Anf. XI. Jahrh. Erbauung des ersten Doms auf dem Krakauer Burgberg (s. S. 46).

1005 Nach einem längeren Krieg mit *Kaiser Heinrich II.* erkennt Boleslaus die Lehnsoberhoheit des Deutschen
1018 Reiches an und gibt Böhmen wieder heraus. Er heiratet
1025 *Oda*, die Tochter des Markgrafen Ekkehard von Meißen. Nach dem Tode Heinrichs II. läßt er sich mit Zustimmung des Papstes in Gnesen krönen.

1025-34 *Mieszko II.* kann die durch Boleslaus I. geschaffenen Grenzen des Reiches nicht halten. Er huldigt Kaiser
1032 Konrad II. in Merseburg und verzichtet darauf, sich König zu nennen. Nach seinem Tode ist sogar der Bestand des Christentums in Polen gefährdet.

1038 Herzog *Bretislaus von Böhmen* dringt bis nach Gnesen vor und entführt die Gebeine seines Landsmanns Adalbert (s. S. XXXVII) nach Prag.

1040-58 *Kasimir I.*, der Erneuerer, festigt mit Hilfe Kaiser Heinrichs III. die fürstliche Gewalt und das Christen-
1054 tum in Polen von neuem.

1058-79 *Boleslaus II. der Kühne*, Sohn Kasimirs I., erobert 1069 Kiew und nimmt im Investiturstreit Partei für
1076 Papst Gregor VII. gegen Kaiser Heinrich IV., was ihm die Königskrone einbringt. Er tötet, wohl aus poli-
1079 tischen Gründen, den Krakauer *Bischof Stanislaus* (1253 heilig gesprochen, Patron von Polen und Krakau; vgl. S. 47 und 50) und muß das Land verlassen.

1079-1102 *Ladislaus I. Hermann*, Boleslaus' Bruder, heiratet
1088 in dritter Ehe *Jutta*, eine Schwester Kaiser Heinrichs IV.

um 1100 Beginn des Baues der zweiten Kathedrale auf dem Burgberg in Krakau, unter süddeutschem Einfluß (vgl. S. 46).

1102-38 *Boleslaus III. Schiefmund*, Sohn Ladislaus' I., führt mit Hilfe seines Lehrers, des Bischofs *Otto von Bamberg*, 1124-28 das Christentum in Pommern ein. Er kämpft gegen Kaiser Heinrich V., erkennt aber 1135 in Merseburg die Lehnshoheit Konrads III. an. Sein Testament teilt das Land unter seine vier Söhne und sucht den Zusammenhalt durch Einsetzung des Seniorats, der Vorherrschaft des Ältesten mit dem Titel 'Princeps' und dem Sitz in Krakau zu wahren; damit wird Krakau praktisch zur Hauptstadt bestimmt und das Schwergewicht Polens von Gnesen-Posen ('Großpolen') nach Süden ('Kleinpolen') verlegt.

Der 1098 gestiftete *Zisterzienserorden* und der 1120 gestiftete *Prämonstratenserorden* gewinnen in der Folgezeit durch zahlreiche Klostergründungen und die Aussetzung deutscher Bauerndörfer hohe Bedeutung für die deutsche Ostsiedlung.

1157 Kaiser *Friedrich Barbarossa* greift durch einen erfolg-
1163 reichen Feldzug in die polnischen Verhältnisse ein; auf seinen Befehl gelangen die Söhne Ladislaus' II. (1138-46) in den Besitz *Schlesiens*, das mehr und mehr dem Deutschtum zurückgewonnen und zu einem Ausgangspunkt der deutschen Ostsiedlung wird. Auch Pommern wird deutsch.

1194-1247 *Konrad I.*, Herzog von Masowien, ruft, um sich der heidnischen Preußen und Litauer zu erwehren, 1226 den *deutschen Ritterorden* in das Kulmer Land, der von hier aus Preußen unterwirft und mit Deutschen besiedelt.

1237 Herzog *Heinrich I.*, der eigentliche Begründer des deutschen Einzelstaates Schlesien, der auch in Krakau herrscht, stiftet dort das Franziskanerkloster, das von Prag aus besetzt wird. Im Gegensatz zu den Zisterziensern und Prämonstratensern sind die *Bettelorden* fast ausschließlich in den Städten ansässig.

1238-41 Herzog *Heinrich II.* von Schlesien räumt wie sein Vater dem Deutschtum immer größeren Einfluß ein.

1241 9. April. In der Schlacht auf der *Wahlstatt* bei Liegnitz fällt Heinrich II. und Boleslaus von Mähren mit dem größten Teil des abendländischen Ritterheeres im Kampf gegen die nach Mitteleuropa einfallenden *Mongolen*, die trotz ihres Sieges nach Ungarn abziehen.

Die großartige deutsche Kolonisationsepoche zur Wiedergewinnung des Weichselraumes nimmt nun, nach der Vernichtung der vortatarischen Anfänge, bald einen neuen starken Aufschwung; bis in das XV. Jahrh. werden Tausende deutscher Ritter, Bauern, Bürger und Handwerker in das polnische Staatsgebiet entsandt. Zahlreiche deutsch bestimmte Klöster tragen als Mittelpunkte geistigen Schaffens jahrhundertelang zum Aufbau bei. Dörfer und Städte werden zu Magdeburger Recht gegründet; das polnische Städtewesen ist durchaus deutschen Ursprungs. Zahlreiche Lehnwörter aus allen Bereichen der Kultur, der Wirtschafts- und Lebensformen beweisen noch heute die einzigartige deutsche Leistung (vgl. S. XI).

In Großpolen, dem Raum um Posen und Gnesen, sind von 1210 bis 1333 164 Ansiedlungsurkunden, bei denen der Leiter oder Lokator wie die Mehrzahl der Siedler Deutsche waren, für ländliche Siedlungen zu deutschem Recht überliefert. In dem gleichen Raume entstanden bis 1500 153 Städte deutschen Rechtes; im Lande Lemberg 73 Städte und 96 ländliche Siedlungen; in den kleinpolnischen und rotrussischen Gebieten insgesamt 650 deutschrechtliche Gründungen.

1243-79 *Boleslaus V.* der Schamhafte, Herrscher von Krakau und Sandomir, fördert ebenfalls das Deutschtum. Aufblühen des Bergbaus, unter deutschem Einfluß.

um 1250 Lemberg als Stadt gegründet. — 1253 wird *Posen* unter Zuweisung von siebzehn Dörfern des Umkreises nach dem Muster der schlesischen Weichbildkolonisation von deutschen Einwanderern angelegt.

1259 zweiter Mongoleneinfall: Krakau wird niedergebrannt.

1287 dritter Mongoleneinfall bis Krakau.

1290-96 *Primislaus II.* von Großpolen herrscht in Krakau, wird 1295 in Gnesen zum König gekrönt, 1296 ermordet. Die nun folgenden Thronstreitigkeiten ermöglichen es

1300-06 *Wenzel II.* von Böhmen, in Polen festen Fuß zu fassen; er wird in Gnesen zum König gekrönt.

1306-33 *Ladislaus Ellenlang* (Łokietek).

1308-09 Der Deutsche Orden erobert *Pommerellen* (Westpreußen).

1311-12 Vogt Albert und die deutsche Bürgerschaft von Krakau im Aufstand gegen Ladislaus.

1320 Ladislaus auf der Burg zu Krakau zum König gekrönt; Krakau nun Krönungs- und Hauptstadt.

1322-64 Dritter Dombau auf dem Krakauer Burgberg (S. 46).

1327-33 Ladislaus und Herzog Gedymin von Litauen im Kampf gegen den Deutschen Orden und König Johann von Böhmen.

1333-70 *Kasimir der Große*, der letzte Piast, sucht sich mit dem Deutschen Orden zu einigen und dehnt sein Reich nach Südosten aus. Auch er setzt das deutsche Volkstum zur Entwicklung seines Staates ein; auf der Burg zu Krakau wird ein Obergericht zu deutschem Recht eingerichtet. Kasimirs Grabmal s. S. 47.

1335 Kasimir verzichtet im Vertrag von Trentschin auf alle Rechte in *Schlesien*, Johann von Böhmen dafür auf die polnische Königskrone.

1340-66 *Halitsch* und *Wolhynien* werden Polen einverleibt.

1342 Neugründung der Stadt *Lublin* zu deutschem Recht (vgl. S. 129).

1343 Kasimir verzichtet im Vertrag von Kalisch zugunsten des Deutschen Ordens auf Pommerellen, das Kulmer und das Michelauer Land.

Mitte XIV. Jahrh. Neubau der Krakauer Marienkirche (S. 39).

1364 Gründung einer Universität bei der neubegründeten Stadt *Kasimir* südlich der Krakauer Burg (s. S. 37). — 1370 Baubeginn der röm.-kath. Kathedrale in Lemberg (S. 160).

1370-82 *Ludwig von Ungarn*, ein Neffe Kasimirs, König in Polen auf Grund eines Erbfolgevertrags.

1380-1400 Erbauung der Krakauer Tuchhallen, 1383 des gotischen Rathauses (nur der Turm erhalten, s. S. 41).

1384-99 *Hedwig*, eine Tochter Ludwigs, Königin von Polen.

1385 Der das Schicksal des Landes für Jahrhunderte entscheidende Unionsvertrag mit Litauen wird unter Beteiligung des Deutschen Henneke von Riga in Krewo geschlossen.

DAS ZEITALTER DER JAGIELLONEN (1386-1572).

1386-1434 *Ladislaus Jagiello*, Großfürst von Litauen, wird durch Heirat mit Königin Hedwig König von Polen, nachdem er sich hat taufen lassen und auch für sein Volk Annahme des Christentums verspricht. Sein Grabmal s. S. 47.

1400 Neugründung der Universität Krakau (s. S. 37).

1410 Gegen die polnisch-litauische Übermacht erleidet der zahlenmäßig unterlegene und vom Deutschen Reich nicht unterstützte Deutsche Orden die Niederlage bei Tannenberg und muß 1411 im ersten Thorner Frieden u. a. die Landschaft Samogitien an Litauen abtreten.

1434-44 *Ladislaus III.* (unmündig, seit 1440 auch König von Ungarn) fällt 20jährig bei Warna gegen die Türken.

1447-92 *Kasimir IV.*; seine Gemahlin *Elisabeth von Österreich* fördert die deutsche Kultur am Krakauer Hofe (s. unten).

1454-66 der 'Dreizehnjährige Krieg' gegen den Deutschen Orden.

1466 Im zweiten Thorner Frieden fällt *Pommerellen* an Polen; der Hochmeister des Ordens wird dem polnischen König verpflichteter Teilfürst.

1474 Errichtung der ersten Buchdruckerei in Krakau.

1477 Der Nürnberger Meister *Veit Stoß* wird von der deutschen Gemeinde in Krakau zur Schaffung des Hauptaltars der Marienkirche berufen (s. S. 40) und erhält 1492 von der Königin Elisabeth den Auftrag für das Grabmal Kasimirs IV. (S. 47). — 1481 vollenden deutsche Baumeister die röm.-kath. Kathedrale in Lemberg (S. 160).

1491-95 Der deutsche Astronom *Nikolaus Kopernikus* als Student der Universität in Krakau (vgl. S. 37). — Seit 1492 Neubau der Universität.

1492-1501 *Johann I. Albrecht* (Olbracht), Sohn Kasimirs IV., muß 1496 dem Adel im Petrikauer Statut neue Freiheiten gewähren: die geistlichen Kapitel bleiben fast ganz dem Adel vorbehalten, eine Maßnahme, die sich gegen die Bürger richtet; auch gegen die Bauern werden scharfe Maßnahmen durchgesetzt.

1497 Feldzug gegen die Türken. Niederlage des polnischen Heeres in der Bukowina.

1499-1503 Der Krieg mit Moskau endet mit der Abtretung eines Drittels des Staatsgebietes an den Zaren Iwan III.

1501-06 *Alexander von Litauen*, Bruder Johann Albrechts. Der neue Hochmeister des Deutschen Ordens *Herzog Friedrich von Sachsen* leistet weder den Huldigungseid noch den Eid auf den Thorner Frieden (s. oben).

1505 Konstitution *Nihil novi* in Radom: nichts Neues darf im Staate angeordnet werden ohne die gemeinsame Zustimmung des Senats (Sejm) und der Landboten (der

Abgeordneten des Landtags); sie ist die erste rechtliche Konstituierung des Reichstags und verschafft auch dem Kleinadel Einfluß auf die Regierung.

1506-48 *Sigismund I. der Alte* kämpft 1507-08, 1512-22 und 1534-37 gegen Moskau.

1515 Erbvertrag der Jagiellonen mit dem Hause Habsburg.

1521-25 wechselvolle Kämpfe mit dem Deutschen Orden unter

1525 Markgraf *Albrecht von Brandenburg-Ansbach.*

1537 Die Polonisierung der ursprünglich rein deutschen Stadt ***Krakau*** führt zur Wegnahme der Marienkirche (S. 39); die deutsche Bürgerschaft wird in die kleine Barbarakapelle (S. 40) verwiesen. Das Land erlebt durch die großen Möglichkeiten des Getreideexports eine wirtschaftliche Blüte, die sich auch auf künstlerischem Gebiet äußert. Der Neubau des Krakauer Königsschlosses (S. 46) wird im wesentlichen vollendet; das Baurechnungswesen und die Berufung der Meister besorgt der Deutsche *Hans Boner*, der bei Sigismund I. eine ähnliche Stellung einnimmt wie Jakob Fugger in Augsburg bei Kaiser Karl V.

1548-72 *Sigismund II. August*, der letzte Jagiellone. Trotz scharfer königlicher Maßnahmen finden die neuen Gedanken der Reformation großen Anklang.

1556-59 Neubau der Tuchhallen in Krakau (S. 40).

1569 *Union von Lublin*: Polen und Litauen bilden eine Realunion mit gemeinsamem König, gemeinsamen Reichstagen und einheitlicher Münze. Litauen behält eigene Verwaltung und selbständiges Finanz- und Heerwesen.

1572-73 Zwischenregierung. Erste freie Königswahl des gesamten Adels.

DIE ZEIT DES WAHLKÖNIGTUMS (1572-1795).

Mit der Einführung des Wahlkönigtums beginnt der Niedergang des Landes. Die in ihrer Macht eingeschränkten Könige müssen die Rechte der Krone immer mehr an den selbstsüchtigen Adel, die *Schlachta*, preisgeben, und die Wahlen geben den europäischen Mächten Veranlassung, in Polen einzugreifen.

1573-74 *Heinrich von Valois* beschwört die 'Articuli Henriciani' und die 'Pacta conventa'; sie enthalten die Bedingungen, auf die in Zukunft von jedem König der Eid geleistet werden muß. Heinrich verläßt Polen nach fünf Monaten, um als Heinrich III. den französischen Thron zu besteigen.

1576-86 *Stefan Báthory* von Siebenbürgen erobert in drei erfolgreichen Feldzügen gegen Moskau *Polozk* und *Wjelikije Luki* und gelangt bis *Pskow*.

1587-1632 *Sigismund III. Wasa* (1592-1604 auch König von Schweden).

In der polnischen Geschichte spielen nun die *Konföderationen* von König, Reichstag oder Adelsparteien zur Erreichung bestimmter Ziele eine immer größere Rolle. Vor allem bei den Königswahlen stürzen die Gegensätze der Partei das Land oft in Unruhe und

blutigen Streit. Durch Einführung der Forderung der Einstimmigkeit wird die Entwicklung zu dem später viel mißbrauchten *Liberum veto* (freier Einspruch) angebahnt, das jedem Mitglied das Recht gibt, einen Reichstagsbeschluß zu verhindern; es wurde zuerst 1652 angewandt und 1791 abgeschafft.

1595 Sigismund muß die Reichsverweserschaft in dem protestantischen Schweden seinem Oheim Karl (IX.) überlassen, der 1604 an seiner Stelle König wird.

1601-11 Erste Periode der durch den Thronanspruch Sigismunds und seiner Nachfolger hervorgerufenen Kriege mit Schweden.

1609-18 Krieg mit Moskau. — 1610 Zar *Wassilij Schujskij* abgesetzt. — 1613 besteigt gegen Sigismunds Kandidatur mit dem Zaren *Michael* das *Haus Romanow* den russischen Thron.

1617-29 Zweite Periode der Kriege mit Schweden. Niederlage Polens gegen *Gustav Adolf*, der Livland besetzt.

1620-21 Türkenkrieg.

1632-48 *Ladislaus IV. Wasa* führt 1632-34 Krieg mit Moskau.

1648 Kosakenaufstand des Hetmans *Bogdan Chmielnicki* in der Ukraine.

1648-68 *Johann II. Kasimir*, Bruder Ladislaus' IV., führt den Krieg gegen die Kosaken fort.

1651 Chmielnicki wird bei Beresteczko in Wolhynien geschlagen. Nach Siegen über die Polen bietet er 1654 dem Zaren Alexej die Herrschaft über die ihm folgenden Gebiete an.

1654-56 Zar Alexej sichert seine Erwerbung gegen Polen.

1655-60 Krieg mit Schweden. *Karl X. Gustaf*, aus dem Hause Pfalz-Zweibrücken, vertreibt den polnischen König. Der *Große Kurfürst Friedrich Wilhelm* besetzt das *Herzogtum Preußen* und wird für seine militärische Hilfeleistung von Karl X. Gustaf als souveräner Herrscher anerkannt. — 1656 Sieg der Schweden und Brandenburger über die Polen und Tataren bei Warschau. — 1657 erkennt Polen im Vertrag zu Wehlau die Souveränität des Großen Kurfürsten im Herzogtum Preußen an; die polnischen Lehen in Hinterpommern, Bütow, Lauenburg und Draheim werden an den Großen Kurfürsten abgetreten. — 1660 Im Frieden von *Oliva* verliert Polen Livland bis zur Düna an Schweden.

1666-67 neuer Türkenkrieg. Das von den fortwährenden Kriegen schwer heimgesuchte Land leidet an zunehmender innerer Anarchie, die hauptsächlich durch die auf ihre Freiheiten pochende Schlachta (Liberum veto s. oben) verursacht wird.

1668 Abdankung Johanns II. Kasimir.

1669-73 *Michael Wiśniowiecki*, seit Jahrhunderten wieder ein einheimischer Herrscher, heiratet *Eleonore*, die Schwester Kaiser Leopolds von Österreich.

1671-72 Verlustreicher Krieg mit Türken und Tataren.

1674-96 *Johann III. Sobieski.* Die Zeit seiner Regierung ist fast gänzlich von Türkenkriegen ausgefüllt.

1683 Sobieski mit 13000 Mann an der Befreiung Wiens von den Türken beteiligt.

1686 Polen verzichtet im Frieden zu Moskau endgültig auf das Gebiet östl. des Dnjepr mit Kiew.

1686-94 wird Schloß Wilanów (S. 100) für Johann Sobieski erbaut. — 1689-93 arbeitet Andreas Schlüter in Warschau (s. S. 88).

1697-1733 *August II. der Starke*, Kurfürst von Sachsen, gewinnt durch seinen Übertritt zum Katholizismus die polnische Krone; er versucht in Polen den Absolutismus einzuführen, was jedoch nicht gelingt.

1699 *Friede von Karlowitz*, Ende der polnisch-türkischen Kriege.

1700-21 *Der zweite Nordische Krieg.* August der Starke im Bündnis mit Zar Peter dem Großen und Dänemark versucht den jungen Schwedenkönig Karl XII. zu besiegen; nach mehreren Niederlagen spricht die ihm feindliche Adelskonförderation Augusts Absetzung aus

1704-09 und wählt den Woiwoden von Posen, *Stanislaus Leszczyński*, zum König.

1706 Im *Frieden von Altranstädt* muß August II. auf den polnischen Thron verzichten.

1717 Der 'stumme' *Reichstag von Warschau* muß ohne Debatte die Abmachung des Zaren mit dem polnischen Adel bestätigen, daß Polen und Litauen, entgegen den Absichten Augusts des Starken, dem Königtum durch ein starkes stehendes Heer Rückhalt zu geben, nie mehr als 24000 Mann unter Waffen haben dürfe.

1734-63 *August III.*, Sohn Augusts des Starken. Seine Wahl wird durch Rußland und Österreich gegen den Kandidaten Stanislaus Leszczyński (s. oben) erzwungen, der von einem russischen Heer vertrieben und von Frankreich mit dem Herzogtum Lothringen entschädigt wird. August III. († 1763 in Dresden) kann sich wegen der Schlesischen Kriege wenig um Polen kümmern.

Die Zustände in dem durch die ständigen Kriegs- und Parteiwirren verwüsteten Polen waren höchst unerfreulich. Der Bauernstand, der mit etwa 6 Millionen den größten Teil der Bevölkerung ausmachte, lebte in völliger Abhängigkeit von seinen adeligen Herren und in strikter Schollengebundenheit in den kümmerlichsten Verhältnissen dahin. Auch die Masse des Adels war verarmt und zeigte einen im Verhältnis zum westlichen Europa ungewöhnlich niedrigen Bildungsstand. Einzig die sog. Magnaten versuchten

auf kulturellem Gebiet dem Westen nachzueifern, vor allem die Familien *Potocki* (die sog. 'Partei') und *Czartoryski* (die 'Familie'). Die Potocki lehnten sich an Frankreich und Schweden an, die Czartoryski an Rußland. Über die Kunstpflege der Könige aus sächsischem Hause s. S. XLI und 88.

1762 Thronbesteigung *Katharinas II.* in Rußland; damit bekommt die Partei der Czartoryski mächtigen Auftrieb.

1764 Russisch-preußischer Defensivvertrag und geheime Verständigung über Polen.

1764-95 *Stanislaus August Poniatowski*, der letzte König von Polen, wird durch den Einfluß von Rußland und Preußen gewählt und ist ganz in russischer Hand. Unter seiner Regierung kommt es zu den drei polnischen Teilungen von 1772, 1793 und 1795, durch die Polen als selbständiger Staat von der Karte verschwindet.

Deutsche Architekten in Warschau, s. S. 88.

1772 Teilungsverträge Rußlands mit Preußen und Österreich über die sog. *erste Teilung Polens*, das im wesentlichen Gebiete mit nichtpolnischer Bevölkerung verliert. Rußland erhält die Bezirke östlich von Düna und Dnjepr; Österreich die wirtschaftlich wertvollsten, Galizien ohne Krakau, die Zips und Rotrußland mit Lemberg und Halitsch; Preußen das alte Deutschordensland (Ermland, Westpreußen ohne Danzig und Thorn), sowie den Netzedistrikt. Die von Österreich und Preußen erworbenen Gebiete werden in besonderem Maße Gegenstand der Fürsorge ihrer neuen Regierung. Kaiser Joseph II. ruft zahlreiche deutsche Siedler ins Land, deren Dörfern ihr altes Deutschtum noch heute anzusehen ist.

1791 Die Konstitution vom 3. Mai beseitigt das Liberum veto (S. XLIII) und verkündet die Erblichkeit der polnischen Königswürde im kursächsischen Hause, gewinnt aber praktisch keine Bedeutung.

1793 Russisch-preußischer Vertrag über die *zweite Teilung* Polens: Rußland erhält Weißrußland, Podolien und die Ukraine, Preußen Danzig, Thorn, Großpolen mit Posen.

1794 *Tadeusz Kościuszko* tritt an die Spitze eines Aufstands, siegt bei Racławice (30km nordöstl. von Krakau) am 4. April über die Russen, unterliegt aber bei Maciejowice (S. 110) am 10. Okt. einem russischen Heer unter Suworow und gerät in Gefangenschaft (mit dem legendären Ausruf 'Finis Poloniae!'). Suworow erobert Warschau.

1795 *Dritte Teilung Polens*: Preußen erhält Masowien und die Hauptstadt Warschau, Białystok und Suwalki (jetzt Sudauen, Neuostpreußen), ferner ein kleines Gebiet im Südwesten (Neuschlesien); Österreich Krakau und Kleinpolen bis zum Bug, Rußland den Rest mit Wilna. — Abdankung Stanislaus Augusts.

NAPOLEONISCHE ZEIT (1807-15).

1807 Nach der Niederlage gegen Napoleon verliert Preußen im Tilsiter Frieden seine polnischen Erwerbungen mit Ausnahme Westpreußens. Napoleon errichtet das *Herzogtum Warschau* unter König Friedrich August von Sachsen. Danzig wird 'Freie Stadt' mit französischer Besatzung, kommt aber 1814 an Preußen zurück.

1809 Nach den Siegen Napoleons über Österreich kommt Westgalizien und Krakau zum Herzogtum Warschau.

1812 Napoleons Feldzug gegen Rußland unter starker polnischer Beteiligung. Katastrophe der 'Großen Armee'.

1815 Auf dem Wiener Kongreß wird der größte Teil Polens (*Kongreßpolen*) an Rußland gegeben; Galizien bleibt bei Österreich, Posen und Westpreußen bei Preußen, Krakau wird Freistaat und erst 1846 Österreich angegliedert.

DIE RUSSISCHE ZEIT (1815-1918).

1815 Der preußische König garantiert seinen polnischen Untertanen die Erhaltung ihrer nationalen Eigenart. Zar *Alexander I.*, in Personalunion König von Polen, gibt dem Lande eine eigene Verfassung, Verwaltung und Armee, die es aber nach dem großen Aufstand von 1830/31 verliert. Starke deutsche Einwanderung in Kongreßpolen: Weber und Tuchmacher in Lodz (heute Litzmannstadt, S. 15) und Tomaschow (S. 60), Siedler im Cholmer und Lubliner Land (S. 134).

1830/31 Der *polnische Aufstand* wird bei Grochów (S. 104) und Ostrolenka (S. 102) von den Russen niedergeschlagen, die in Warschau einrücken. Massenauswanderung beteiligter Polen. Aus der romantischen Zeitstimmung entwickelt sich in Deutschland eine unbegründete Polenschwärmerei, die sich für Preußen ungünstig auswirkt.

1846 und 1848 weitere *Aufstände* in Posen und Westgalizien. Krakau wird Österreich einverleibt (vgl. S. 38).

1863 neuer Aufstand in Russisch-Polen. Militärkonvention zwischen Rußland und Preußen über die Sperrung der preußischen Grenze.

1868 Während in Galizien die polnische Sprache Amtssprache wird, nehmen in Russisch-Polen die Russifizierungsmaßnahmen ihren Fortgang. Das 'Zartum' wird ein *Generalgouvernement Weichselland*.

1871-90 zielbewußte *deutsche Ostmarkenpolitik* unter Bismarck in Posen und Westpreußen: Deutsch Lehrsprache für die Volksschulen usw.

1887 Gründung der *Liga Polska* in der Schweiz. Während die großpolnische Bewegung nach Westpreußen und Oberschlesien übergreift, entsteht jedoch erst 1894 der *deutsche Ostmarkenverein*.

1908 Auf dem panslawischen Kongreß in Prag tritt *Roman Dmowski* für russische Führung des Slawentums ein.
20. März *Bodengesetz in Posen* zur Stärkung deutscher Niederlassungen. Trotz dieser und anderer staatlicher Maßnahmen hat jedoch das Polentum im Kampf um den Bodenbesitz bis zum Ausbruch des Weltkrieges in den meisten Gegenden im Verhältnis zur deutschen Hand einen Gewinn erzielen können.

1914 Der Ausbruch des *Weltkrieges* gibt den Polen die willkommene Möglichkeit, ihre Pläne zur Errichtung eines selbständigen Staates zu verfolgen. Zwar stehen zunächst von *Joseph Pilsudski* aufgestellte polnische Legionen auf österreichischer Seite im Kampf gegen Rußland, aber mit den wachsenden Schwierigkeiten für die Mittelmächte steigen die polnischen Wünsche, denen auch die Proklamierung eines unabhängigen polnischen Königreichs (5. Nov. 1916) keine Erfüllung bedeutet.

1917 Joseph Pilsudski wird wegen Verweigerung einer Eidesleistung in Magdeburg interniert. Am 15. August wird von Dmowski ein 'polnisches Nationalkomitee' mit dem Sitz in Paris gegründet.

Der zunächst den polnischen Wünschen gegenüber zurückhaltende amerikanische Präsident *Wilson* wird durch die tendenziösen Berichte des amerikanischen Professors *Lord* und den Einfluß des polnischen Klavierkünstlers *Paderewski* für eine völlig unsinnige Lösung des Problems gewonnen (besonders in der Frage der angeblichen Notwendigkeit eines polnischen Zugangs zum Meer und des Anspruchs auf Oberschlesien).

DIE ZEIT VON 1918 BIS 1939.

1918, 8. Oktober: *Abdankung des Regentschaftsrats*, der im Oktober 1917 eingesetzt worden war; 28. Oktober Anschluß Galiziens an Polen. — Am 11. November kommt *Pilsudski* von Magdeburg zurück und *übernimmt die Staatsgewalt*. Beginn der Kämpfe mit den Ukrainern.

1919 Das Versailler Diktat (28. Juni) spricht den größten Teil der Provinz Westpreußen (als 'Polnischen Korridor') und fast die ganze Provinz Posen ohne jede Volksbefragung dem neuen polnischen Staate zu. Danzig wird 'Freie Stadt' mit polnischen Sonderrechten. Über Oberschlesien soll eine Volksabstimmung entscheiden. So erhält Polen den Charakter eines ausgesprochenen Nationalitätenstaates ($^1/_3$ nichtpolnische Bevölkerung) und birgt damit schon den Keim der Auflösung in sich.

Um vor der Abstimmung in *Oberschlesien* eine vollendete Tatsache zu schaffen, wird am 18. August der sog. erste polnische Aufstand entfacht, ein Überfall polnischer Banden auf oberschlesisches Gebiet.

1920 Schwere Kämpfe der Polen gegen die *Bolschewisten*, die am 14.-21. August 1920 vor den Toren von Warschau durch Pilsudski zurückgeschlagen werden ('Das Wunder an der Weichsel'; vgl. S. 101).

In den zu Abstimmungsgebieten bestimmten Teilen von *Ost- und Westpreußen* werden am 11. Juli weit über 90% der Stimmen für Deutschland abgegeben; sie bleiben beim Deutschen Reich. — In *Oberschlesien* erfolgt im August ein neuer Putschversuch der Polen, der sog. zweite polnische Aufstand.

Am 9. Okt. besetzt Polen das von Litauen mit Recht beanspruchte *Wilna (Vilnius)* durch einen Handstreich, der erst 1923 durch den Botschafterrat genehmigt wird.

1921 Polen schließt Verträge mit Frankreich, Rumänien und der Tschecho-Slowakei. — Im Frieden zu Riga (18. März) erkennt Rußland Polens ostgalizischen Besitz an.

Die *Volksabstimmung in Oberschlesien* am 20. März 1921 ergibt etwa zwei Drittel der Stimmen für Deutschland. Da Polen auf rechtmäßigem Wege seine Okkupationsabsichten vereitelt sieht, erregt es den sog. dritten polnischen Aufstand. Die heldenhafte Abwehr des deutschen Selbstschutzes gipfelt in der Erstürmung des *Annaberges* (21. Mai; vgl. S. 7).

Trotzdem sich Oberschlesien mit überwiegender Mehrheit für Deutschland entschieden und für seine Freiheit gekämpft hatte, werden am 20. Okt. 1921 die wertvollsten Teile des Kohlenreviers Polen zugesprochen.

1922 Zum Schutz der Minderheiten in Oberschlesien, zu dem Polen durch die Friedensschlüsse verpflichtet ist, wird am 15. Mai 1922 das *Genfer Abkommen* zwischen dem Deutschen Reich und Polen getroffen. — Im Dezember 1922 tritt Pilsudski zurück.

1924 Ende der Inflation und Einführung der Zlotywährung (vgl. S. x).

1925 setzen neue *deutschfeindliche Maßnahmen* in Polen ein: brutale Ausweisung der deutschen Optanten, Fortsetzung der schon früher rücksichtslos und widerrechtlich begonnenen Enteignung deutschen Besitzes in Westpreußen und Posen (bis 1925 sahen sich 790000 Deutsche zum Verlassen des neuen polnischen Staatsgebietes gezwungen).

1926 Durch militärischen Staatsstreich erhält *Pilsudski* am 12. Mai von neuem die Staatsgewalt. Am 1. Juni wird sein Freund Dr. *Ignacy Mościcki* Staatspräsident.

1930 ergeben die Wahlen zum Sejm einen neuen Sieg der Partei Pilsudskis, der zwar aus Gesundheitsrücksichten

zurücktritt, jedoch die tatsächliche Herrschaft in der Hand behält.

1933, 30. Jan. Machtübernahme des *Nationalsozialismus* in Deutschland. Im April deutschfeindliche Ausschreitungen in ganz Polen. 8. Mai: Mościcki zum zweiten Male Staatspräsident.

28. Mai: die NSDAP. erlangt die Mehrheit im Danziger Volkstag. — 20.-23. Nov.: Ausschreitungen gegen Deutsche in Graudenz.

1934, 26. Jan.: nach Verhandlungen zwischen *Adolf Hitler* und Marschall Pilsudski wird ein *Nichtangriffspakt*, zunächst auf 10 Jahre, geschlossen, um den Frieden zu sichern und eine Verständigung einzuleiten. — 14. März: ein Wirtschaftsabkommen macht dem zehnjährigen Zollkrieg ein Ende. Trotzdem setzen die Polen die Verfolgung der deutschen Volksgruppe fort, durch die sog. Agrarreform wird der deutschstämmige Grundbesitz immer mehr enteignet.

28. Nov.: der Gauleiter der NSDAP. *Arthur Greiser* (seit Herbst 1939 Gauleiter und Reichsstatthalter im Reichsgau Wartheland) übernimmt als Präsident des Senats die Führung des Freistaats Danzig.

1935, 23. April: eine *neue Verfassung* erweitert die Machtbefugnisse des polnischen Präsidenten: er ist nicht persönlich verantwortlich und kann über Krieg und Frieden beschließen. — 12. Mai: Tod Pilsudskis (vgl. S. 48); Nachfolger wird General (seit 1936 Marschall) *Edward Rydz-Smigly* (geb. 1886), einer seiner nächsten Mitarbeiter, der unter englischem und französischem Einfluß die Realpolitik Pilsudskis aufgibt.

1936, 12.-16. Aug.: Besuch des französischen Generalstabschefs Gamelin in Warschau. — 30. Aug.-5. Sept.: Besuch Rydz-Smiglys in Paris. — 29. Nov.: französische Rüstungsanleihe an Polen.

1937 Die gewaltsame Unterdrückungspolitik gegen das Deutschtum in Ostoberschlesien wird trotz der gemeinsamen deutsch-polnischen Minderheitenerklärung (5. Nov.) durchgeführt.

1938, 2. Okt.: im Zusammenhang mit der Rückkehr des Sudetenlandes in das Reich erlangt Polen das Olsagebiet (mit Oderberg) von der Tschecho-Slowakei.

1939, 5. Jan.: Adolf Hitler unterbreitet dem polnischen Außenminister Beck in Berchtesgaden den ersten großzügigen Vorschlag, den Widersinn des Weichselkorridors auf friedlichem Wege zu beseitigen (Rückkehr Danzigs zum Reich, Bau einer eigenen Eisenbahn und Autostraße

durch den Korridor) sowie den Nichtangriffspakt auf 25 Jahre zu verlängern. – 26. März: die polnische Antwort läuft auf eine völlige Ablehnung hinaus.

6. April: Veröffentlichung des englisch-polnischen Garantievertrags. Die Reichsregierung erklärt daraufhin den Nichtangriffspakt (S. XLIX) für hinfällig.

Mai-August: ständige Steigerung der polnischen Hetze und Deutschenverfolgung.

29. August: nochmaliges deutsches Angebot zur Bereinigung der Danziger und der Korridorfrage.

30. August: die polnische Gesamtmobilmachung, Grenzverletzungen und unmenschliche Grausamkeiten gegen Volksdeutsche zwingen das Reich zum Gegenschlag.

1.-18. September: Feldzug in Polen. Unter den raschen Schlägen der deutschen Wehrmacht bricht Polen, von seinen Bundesgenossen England und Frankreich im Stich gelassen und militärisch schlecht geführt, in achtzehn Tagen zusammen. Marschall Rydz-Smigly flieht schon am 17. Sept. mit der Regierung über die rumänische Grenze.

Am 1. Sept. überschreiten in zwei Heeresgruppen (Generaloberst v. Bock und Generaloberst v. Rundstedt) fünf deutsche Armeen (v. Küchler, v. Kluge, Blaskowitz, v. Reichenau, List) die polnische Grenze. Die deutsche Luftwaffe erringt schon in den ersten Kampftagen die Herrschaft im polnischen Luftraum, die Kriegsmarine sperrt die Danziger Bucht, die Stadt selbst wird wieder mit dem Reiche vereinigt. Der Abschneidung und Vernichtung der polnischen Truppen im Korridor (Schlacht in Westpreußen, 1.-5. Sept.) folgt die Einkesselung bei Radom (8.-12. Sept.), und noch vor den Toren Warschaus wird der Masse der polnischen Armeen der Rückzug hinter die Weichsel verlegt. Die in fortgesetzten Angriffen mehr und mehr zusammengetriebenen polnischen Divisionen versuchen durch verzweifelte Gegenstöße an verschiedenen Stellen den Ring um Kutno zu sprengen (Schlacht an der Bzura, 7.-19. Sept.; vgl. S. 19). Die polnischen Armeen waren nach 18 Tagen fast völlig vernichtet. Am 17. Sept. marschieren sowjetische Truppen in Ostpolen ein, wo am 22. Sept. eine deutsch-russische Demarkationslinie festgelegt wird. Am 27. Sept. ergibt sich Warschau (vgl. S. 89), am 28. die Festung Modlin. Die Zahl der polnischen Gefangenen beträgt 694000, nur geringe Reste des Heeres gelangen über die rumänische Grenze. Die deutschen Gesamtverluste betragen 10572 Gefallene, 30322 Verwundete und 3409 Vermißte. Aber mehr als 58000 Volksdeutsche waren von den Polen hingemordet worden.

26. Okt. Errichtung des *Generalgouvernements* (s. S. LI) unter dem Generalgouverneur Reichsminister Dr. *Hans Frank*. Der Freistaat Danzig und die Westgebiete der ehem. polnischen Republik kehren als Reichsgaue Danzig-Westpreußen (Hauptstadt Danzig) und Wartheland (Hauptstadt Posen) ins Reich zurück, ebenso Ostoberschlesien. Der Zipfel von Suwalki und das Gebiet des heutigen Regierungsbezirks Zichenau kommen an Ostpreußen.

VIII. Die rechtliche Stellung und die Verwaltung des Generalgouvernements

von

Oberlandesgerichtsrat Dr. jur. *Albert Weh*,
Leiter des Amtes für Gesetzgebung in der Regierung des Generalgouvernements.

Der Grundstock des Generalgouvernements umfaßt die ehemaligen polnischen Woiwodschaften Krakau, Lublin, Kielce und Warschau, sowie Teile der Woiwodschaft Lodz. Durch Erlaß des Führers vom 25. Sept. 1939 waren diese Gebiete unter die Militärverwaltung des Oberbefehlshabers Ost gestellt worden, dem zur einheitlichen Steuerung und Durchführung der Verwaltung im zivilen Bereich Reichsminister Dr. Frank als Oberverwaltungschef beigegeben war. Am 26. Okt. 1939 fand die Militärverwaltung ihr Ende und der grundlegende Erlaß des Führers über die Verwaltung der besetzten polnischen Gebiete vom 12. Okt. 1939 (s. unten) trat in Kraft. Mit diesem Erlaß wurden 'die besetzten polnischen Gebiete' dem Generalgouverneur unterstellt. Am 1. Aug. 1941 wurde das Gebiet der ehemaligen polnischen Woiwodschaften Lemberg, Tarnopol und Stanislau, soweit es nicht schon am 26. Okt. 1939 zum Generalgouvernement gekommen war, als Distrikt Galizien in den Bestand des Generalgouvernements aufgenommen.

Grundgesetz des Generalgouvernements ist der Führererlaß über die Verwaltung der besetzten polnischen Gebiete vom 12. Okt. 1939, geändert durch den Führererlaß über die Verwaltung des Generalgouvernements vom 7. Mai 1942. Die wichtigsten Sätze daraus sind folgende:

1. Die von den deutschen Truppen besetzten, nicht in das Deutsche Reich eingegliederten Gebiete werden dem Generalgouverneur für die besetzten polnischen Gebiete unterstellt (§ 1).

2. Zum Generalgouverneur wird Reichsminister Dr. Frank bestellt (§ 2 Abs. 1).

3. Der Generalgouverneur untersteht unmittelbar dem Führer; sämtliche Verwaltungszweige sind ihm zugewiesen (§ 3).

4. Das am 26. Oktober 1939 in Geltung gewesene Recht bleibt in Kraft, soweit es nicht der Übernahme der Verwaltung durch das Deutsche Reich widerspricht (§ 4).

5. Der Ministerrat für die Reichsverteidigung, der Beauftragte für den Vierjahresplan und der Generalgouverneur können durch Verordnung Recht setzen (§ 5 Abs. 1).

6. Die Kosten der Verwaltung trägt das besetzte Gebiet (§ 7 Abs. 1).

Über die Rechtsnatur des Generalgouvernements ist folgendes zu sagen. Das Generalgouvernement verfügt über

keine eigene Staatsgewalt; es ist, wie sich aus §4 des Führererlasses ergibt, 'in die Verwaltung des Deutschen Reiches übernommen'. Jede Hoheitsgewalt, die im Generalgouvernement ausgeübt wird, leitet sich demnach vom Deutschen Reiche her. Es liegt auf der Hand, daß diese Übernahme der Verwaltung durch das Deutsche Reich die staats- und völkerrechtliche Stellung des Generalgouvernements entscheidend bestimmt. Dabei ist das Generalgouvernement nicht in das Deutsche Reich eingegliedert, es ist auch nicht wie etwa das Protektorat Böhmen und Mähren Gebietsbestandteil des Großdeutschen Reiches. Es ist dem Deutschen und Großdeutschen Reich gegenüber 'Ausland', ist von ihm durch eine Währungs-, Devisen-, Zoll- und Polizeigrenze getrennt. Rechtsnachfolger des ehemaligen polnischen Staates ist das Generalgouvernement nicht. Alles in allem ist sonach das Generalgouvernement eine Schöpfung eigener Prägung. Der Führer hat es den 'Vorplatz des Reiches' genannt, der Generalgouverneur hat das Wort vom 'Nebenland des Reiches' geprägt.

Die Organisation der Verwaltung ist klar und übersichtlich aufgebaut. Sie ist grundsätzlich unmittelbare deutsche Verwaltung; lediglich die unterste Verwaltungsstufe, die Verwaltung der Gemeinden, ist der nichtdeutschen Bevölkerung überlassen.

Der deutsche Verwaltungsaufbau zeigt folgenes Bild:

1. An der Spitze der Gesamtverwaltung steht der Generalgouverneur. Ihm sind grundsätzlich sämtliche Verwaltungszweige zugewiesen, von ihm wird grundsätzlich alle Verwaltungstätigkeit gesteuert. Er bedient sich als oberster Verwaltungsbehörden der Regierung des Generalgouvernements und des Staatssekretariats für das Sicherheitswesen. Die Chefs dieser obersten Verwaltungsbehörden, der Staatssekretär der Regierung des Generalgouvernements und der Staatssekretär für das Sicherheitswesen, sind ihm unmittelbar unterstellt.

a) Die Regierung des Generalgouvernements gliedert sich in 6 Ämter (Staatssekretariat der Regierung) und 13 Hauptabteilungen.

b) Das Staatssekretariat für das Sicherheitswesen, dessen Geschäftsbereich der Generalgouverneur im Einvernehmen mit dem Reichsführer ᛋᛋ und Chef der Deutschen Polizei festgelegt hat, umfaßt die Aufgabengebiete des Befehlshabers der Ordnungspolizei, des Befehlshabers der Sicherheitspolizei und des Vertreters des Reichskommissars für die Festigung deutschen Volkstums.

2. Als Mittelstufe der Verwaltung sind die Distriktsverwaltungen geschaffen. Das Generalgouvernement ist in die fünf Distrikte Krakau, Lublin, Radom, Warschau und Galizien

eingeteilt. An der Spitze der Distriktsverwaltung steht ein Gouverneur des Distrikts; ihm sind ein Chef des Amtes des Distrikts und ein ᛋᛋ- und Polizeiführer unmittelbar unterstellt.

3. Als Unterstufe der Verwaltung sind die Kreis- und Stadthauptmannschaften eingerichtet. Das Generalgouvernement ist in 54 Kreis- und 7 Stadthauptmannschaften (Krakau, Lublin, Radom, Warschau, Lemberg, Kielce, Tschenstochau) eingeteilt, an deren Spitze ein Kreishauptmann (Stadthauptmann) steht.

Beherrschender organisatorischer Grundsatz ist der Grundsatz der Einheit der Verwaltung. Hiernach sind die Chefs der Zentral-, der Distrikts- und der Außenverwaltungen zur einheitlichen Führung sämtlicher Verwaltungszweige in ihrer Verwaltungsstufe berufen.

Die sachlichen Leitgedanken der Verwaltungstätigkeit im Generalgouvernement sind folgende:

1. Die Verwaltung wird im Geiste rechtlicher Ordnung geführt.

2. Die Verwaltung des Generalgouvernements ist ausgerichtet auf das Reich.

3. Alle Verwaltungstätigkeit ist auf dem deutschen Führungsanspruch aufgebaut.

4. Im Rahmen des deutschen Führungsanspruchs ist der nichtdeutschen Bevölkerung die Betätigung ihrer Eigenart verbürgt (Proklamation des Generalgouverneurs vom 26. Oktober 1939). Die unterste Verwaltungsstufe ist ihr überlassen; der Bürgermeister, der der überwiegenden Volksgruppe der Gemeinde angehört, führt die Verwaltung der Gemeinde in voller und ausschließlicher Verantwortung. Ihre privaten Rechtsbeziehungen kann die nichtdeutsche Bevölkerung grundsätzlich nach ihren überkommenen Gesetzen gestalten; ihr Recht nimmt sie in einer eigenen nichtdeutschen Gerichtsbarkeit, die nur insofern der deutschen Gerichtsbarkeit weichen muß, als entscheidende Interessen des Deutschen Reiches und Volkes dies verlangen oder Rechtsbeziehungen Deutscher in Frage stehen.

Dreieinhalb Jahre ist die deutsche Verwaltung nunmehr im Generalgouvernement am Werk. Was sie an Aufbauarbeit geleistet hat, liegt offen zutage. Was es noch zu leisten gilt, hat der Führer am 6. Oktober 1939 angedeutet, als er sagte: 'Die Probleme, die dort zu lösen sind, werden weder am Konferenztisch noch in Redaktionsstuben gelöst, sondern in einer jahrzehntelangen Arbeit. . . . Die Rechtfertigung dieser deutschen Arbeit liegt in der politischen Ordnung dieses Gebietes sowohl als in der wirtschaftlichen Erschließung. Letzten Endes kommt aber beides ganz Europa zugute.'

IX. Kunstgeschichte

von

Prof. Dr. *Dagobert Frey* (Universität Breslau).

Das Generalgouvernement umfaßt geographisch den größten Teil des Stromgebietes der oberen Weichsel und des oberen Dnjestr. Damit ist die Ausrichtung einerseits nördlich nach der Ostsee, andererseits südöstlich nach dem Schwarzen Meer gegeben. Niedere Wasserscheiden zwischen Oder und Weichsel und San und Dnjestr geben dem südlichen Teil, den ehemaligen Ländern Galizien und Lodomerien, die Bedeutung eines wichtigen westöstlichen Verbindungsweges. Von Schlesien führte die sogen. 'Hohe Straße' über Krakau östlich nach Lemberg, ans Schwarze Meer und in die Walachei, südlich über die Karpatenpässe nach der Zips und in die ungarische Tiefebene. Der nördliche Teil, das alte Masowien mit dem Mittelpunkt in Warschau, stand dagegen durch die Weichselschiffahrt und den allmählichen Übergang in die norddeutsche Tiefebene in engerer Verbindung mit den Ostseeländern, Brandenburg, Pommern und Preußen. Diese geographischen Gegebenheiten sprechen sich auch in der Kunstgeschichte aus.

Vor- und Frühgeschichte. Die menschliche Besiedlung läßt sich durch mannigfache Höhlenfunde (Wierzchower Mammutgrotte im Krakauer Jura, S. 53) bis in die Altsteinzeit zurückverfolgen. In der Jungsteinzeit (vgl. S. xxxv), in der der Ackerbau zur vollen Entwicklung gelangte, gehört der südliche Teil dem weiten Verbreitungsgebiet der sogen. *Bandkeramik* an und erscheint damit in den Sudeten- und Donauraum einbezogen. Das Vordringen der *Trichterbecherkultur* stellt einen Einbruch nordischer Völkerwellen aus Pommern in den Weichselraum dar. Diese Vernordung wurde durch weitere Zuwanderung aus Mitteldeutschland und Brandenburg verstärkt. Im Zeitraum der binnenländischen *Schnurkeramik* und *Streitaxtkultur* fand die Indogermanisierung des Ostens ihren Abschluß. In der Bronzezeit schiebt sich die Lausitzerkultur, als deren Träger Volksstämme der *Nordillyrier* anzunehmen sind, bis in die Gegend westlich von Warschau vor und erreicht in der Spätzeit östlich den Bug und südlich den Oberlauf der Pilica und Weichsel, womit sich eine engere kulturelle Angliederung an den schlesischen Siedlungsraum ergibt. Die Lausitzer Kultur, die sich in ihren spielerisch aufgelösten Spätformen bis in die Zeit zwischen 500 und 400 v. Zw. erhält, bricht unter dem Vordringen der Germanen von Nordwesten und der Skythen von Osten zusammen. Der germanische Stamm der *Bastarnen* dringt in Etappen aus Pommerellen über Schlesien an die obere Weichsel vor und überzieht in der

jüngeren Eisenzeit den ganzen Weichselraum bis zum Bug. Ihm folgen die *Burgunder* und schließlich die aus Jütland stammenden *Wandalen*, welche die bis nach Oberschlesien vorgedrungenen Kelten verdrängen. Die langgestreckten wandalischen Pfostenhäuser zeigen enge Verwandtschaft mit dem nordgermanischen Haustypus. Die Beigaben der Brandgräber, filigranverzierte Goldfibeln und vergoldeter Silberschmuck, verraten eine hochstehende künstlerische Kultur. Die alte Bernsteinstraße von der Ostsee und die Weichselstraße nach Südrußland stellen den Wanderweg der Goten nach dem Südosten dar.

Mittelalter. In die durch die Abwanderung der Burgunder, Wandalen und Goten stark entblößten Gebiete, in denen sich aber doch Teile germanischer Bevölkerung erhielten, drangen seit dem VII. und VIII. Jahrhundert *Westslawen* im Gefolge der Awaren vor. Das häufige Auftreten fränkischer Waffen und Geräte macht es wahrscheinlich, daß fränkische Handelsgefolgschaften in den von den Slawen neubesiedelten Gebieten einen militärisch geschützten Handel betrieben. Nach neuester Forschung ist die Bildung des polnischen Staates ähnlich wie in Rußland auf wikingische Führung unter dem ersten beglaubigten Fürsten Dago (Misika; S. xxxvii) zurückzuführen. Wikingerfunde finden sich vielfach weit verstreut im Weichselraum und in Masowien (Schröttersburg und im Kreis Kutno). Auch die Ortsnamen weisen auf Wikinger und Waräger hin.

Der älteste teilweise erhaltene und gut wiederhergestellte Steinbau ist die Rundkapelle der Heiligen Felix und Adauctus auf dem Burgberg in *Krakau* (S. 46), die dem Ende des X. Jahrh. angehört und unmittelbar auf das Vorbild der ältesten Veitskirche auf dem Hradschin zu Prag, mittelbar auf die karolingischen Pfalzkapellen zurückgeht. Spricht sich hier die politische und kulturelle Zugehörigkeit Krakaus zum böhmischen Przemyslidenreich aus, so kündigt sich im ersten Dombau in Krakau aus dem Beginn des XI. Jahrhunderts der Anschluß 'Kleinpolens' an das großpolnische Gebiet durch Boleslaus den Tapferen und im weiteren die Auswirkung der ottonischen Baukunst Niedersachsens an. Die unter der Burg freigelegten Grundmauern des Querschiffes und der Ostkrypta lassen einen ansehnlichen romanischen Bau erkennen, der in seiner Anlage auf St. Michael in Hildesheim und den ältesten Dom in Merseburg hinweist. Auch die zweitürmige Kollegiatskirche in *Opatow* (S. 119) aus dem XII. Jahrh., die im Innern barockisiert wurde, am Außenbau aber den romanischen Stilcharakter bewahrt hat, gehört diesem kulturellen Nordstrom an. Im zweiten Dombau von *Krakau* aus dem Beginn des XII. Jahrhunderts, von dem der südliche Westturm ("Turm

der silbernen Glocken') und die Leonhardskrypta erhalten sind, zeigt dagegen die Abhängigkeit von Süddeutschland, vor allem von Regensburg. Das ostgalizische Herzogtum von *Halicz* gehört in dieser Zeit noch zum ukrainisch-byzantinischen Kunstkreis, wie die Ausgrabung einer großen fünfschiffigen Kathedrale bei Halicz (S. 223) nach Vorbild der Sophienkathedrale in Kiew beweist. Aber selbst bis in dieses der griechischen Kirche zugehörige Gebiet dringen süddeutsche Einflüsse vor und verbinden sich mit der östlichen byzantinischen Bauweise. So finden sich an der Stanislauskirche (ehem. Panteleimonskirche) in Halicz Portale von bayerisch-ostmärkischem Stilcharakter.

Gotik. Der gotische Gewölbebau wird vom Zisterzienserorden aus Burgund im Osten eingeführt. In den Distrikten Krakau und Radom hat sich eine Reihe bedeutender Zisterzienserkirchen aus der ersten Hälfte des XIII. Jahrhunderts unter einer meist nur leichten Barockisierung neben Teilen der Klosteranlage (Kreuzgang, Kapitelhaus) erhalten: *Sulejów, Jędrzejów, Wąchock, Koprzywnica.* An der Zisterzienserkirche in *Mogiła* bei Krakau (S. 52) aus der Mitte des XIII. Jahrhunderts tritt durch schlesische Vermittlung zum erstenmal in diesem Gebiete der norddeutsche Backsteinbau in Verbindung mit Hausteingliederungen auf. Er gewinnt im späten Mittelalter in Kleinpolen und dem westukrainischen Gebiet die Vorherrschaft. Die Dominikanerkirchen in *Krakau* (S. 44) und *Sandomir* (S. 123) verwenden in Verbindung mit dem Backstein an Portalen und Gesimsen in Modeln ausgeformte Ornamentplatten, wie sie zur gleichen Zeit in Lehnin (Brandenburg) und im Deutschordensland zu finden sind.

Nach dem Mongolensturm von 1241, durch den die im Schutze der Krakauer Burg entstandenen Siedlungen (darunter bereits eine nachweislich deutsche) weitgehend zerstört wurden, gründete 1257 Boleslaus der Schamhafte im Bestreben, das verwüstete Land wieder aufzubauen, die Stadt Krakau nach Magdeburger Recht und besiedelte sie mit Deutschen. Es folgen zahlreiche weitere Stadtgründungen, die zu deutschem Rechte ausgesetzt werden, so um das Jahr 1260 die von Warschau. Für alle diese planmäßig angelegten Städte ist die Anordnung eines großen rechteckigen Marktes kennzeichnend, der im Osten allgemein als 'Ring' bezeichnet wird. In der Mitte des Platzes erheben sich zumeist das freistehende Rathaus mit Turm (*Sandomir, Tarnow, Lemberg, Buczacz*) und Kaufhallen (Tuchhallen in *Krakau*), ein Brauch, der sich in Um- und Neubauten bis in den Klassizismus erhalten hat (*Brody*). Vom Markt aus entwickelt sich ein regelmäßiges Straßennetz mit rechteckigen Baublocks in schachbrettartiger Anordnung, von den Stadtmauern und Wehrtürmen eingefaßt.

Von den städtischen Wehranlagen haben sich Teile in *Krakau* (Florianstor mit Rundbastei, S. 42), in *Warschau* (nördliche Mauer der Altstadt mit Graben und Brücke) und besonders gut in *Szydłów* (S. 71) erhalten. Der Burgenbau läßt seiner Herkunft nach zwei Gruppen erkennen: im Südwesten unter mitteldeutschem schlesischen Einfluß sogen. Abschnittburgen auf Berghöhen mit unregelmäßiger, dem Gelände angepaßter Planung und zumeist rundem Bergfrit (*Chęciny, Mirow* und *Olsztyn* bei Tschenstochau), im Norden vorwiegend regelmäßige, rechteckige Anlagen mit Tor- und Ecktürmen nach dem Vorbild der Deutschordensburgen (Kern des *Warschauer* Schlosses, *Liw, Czersk*). Die Burgen Ostgaliziens sind in der Zeit der Türkengefahr im XVI. und XVII. Jahrhundert weitgehend umgebaut worden. Auch im Kirchenbau lassen sich zwei Kunstkreise deutlich scheiden. Die gotische Baukunst *Krakaus* gehört dem Ausstrahlungsgebiet Böhmens und Schlesiens an. Der dritte Dom (S. 46), der heutige gotische Bau, 1322 von Bischof Nanker begonnen, folgt in der eigenartigen Chorbildung mit geradem Schluß und Umgang unmittelbar dem Vorbild des Breslauer Domes aus der zweiten Hälfte des XIII. Jahrhunderts, während die spätere Marienkirche (S. 39), deren Chor 1384 vollendet wurde, böhmischen Stilcharakter zeigt. Auch die ansehnlichen Stadtpfarrkirchen von *Bochnia* und *Biecz* mit mächtigen Backsteingiebeln stehen unter schlesischem Einfluß, der sich bis in die von Kasimir dem Großen 1352 mit Polen verbundenen ostgalizischen Fürstentümer auswirkt. Am röm.-kath. Dom in *Lemberg* (S. 160) wird der Chor von dem deutschen Baumeister *Nikolaus Gonzage* (Gansecke; 1404), das Langhaus von dem Breslauer Architekten *Joachim Grom* und *Ambrosius Rabisch* als deutsche Hallenkirche aufgeführt. Die wohlhabende armenische Kolonie in Lemberg, die einen wichtigen Träger der Handelsbeziehungen nach dem Osten darstellte, läßt sich zu Anfang des XIV. Jahrhunderts von dem schlesischen Baumeister *Doring* eine Kathedrale nach Vorbildern ihrer Heimat erbauen. Das masowische Gebiet im Norden steht dagegen unter der Einwirkung Brandenburgs und des Deutschordenslandes (*Warschau*, Marienkirche und die im XIX. Jahrhundert weitgehend erneuerte Johanneskirche, jetzt Kathedrale).

Die gotische Plastik und Malerei ist vor allem in *Krakau* und seinem weiteren Umkreis zu hoher Blüte gediehen. Die polnischen Königsgräber in der Krakauer Kathedrale (S. 47) lassen die Abfolge der jeweils führenden deutschen Kunstzentren in ihrer Auswirkung nach dem Osten beobachten. Das älteste Grabmal des Ladislaus Lokietek († 1333) folgt in der Anordnung des Trauergefolges an der

Tumba nach französischem Brauche dem Vorbild des Grabmals Heinrichs IV. in Breslau und darüber hinaus der Naumburg-Meißener Werkstatt. Das nächste Kasimir des Großen († 1370) läßt den Einfluß der Dombauhütte Peter Parlers in Prag erkennen, während der bedeutende Bildhauer des Grabmals des Ladislaus Jagiello († 1434) aus Oberdeutschland oder Burgund zugewandert sein muß. Daneben erhält sich aber der kulturelle Zusammenhang mit Schlesien, der vor allem in der Holz- und Kleinplastik aus Stein in Erscheinung tritt ('Schwarzer Kruzifixus' im Dom, Vesperbild in der Barbarakapelle). Die Entwicklung der Malerei im XV. Jahrhundert zeigt den Wechsel österreichisch-oberitalienischer Einflüsse (Wandmalereien im Kreuzgang des Franziskanerklosters, Dreifaltigkeitsaltar von 1467 in der Kreuzkapelle des Domes), die von oberdeutschen (Außenseiten der Flügel des Dreifaltigkeitsaltars) und fränkischen (Flügel des Maria-Dolorosa-Altars, jetzt in der Marienkirche) abgelöst werden. Am Ende des XV. Jahrhunderts wird Krakau ein östlicher Vorposten der Nürnberger Kunst. 1477 beruft das deutsche Patriziat *Veit Stoß* (um 1440/50-1533) aus Nürnberg nach Krakau, um in der Marienkirche, in der nach archivalischer Überlieferung seit alters her deutsch gepredigt wurde, den Hochaltar zu errichten. Er wurde ausschließlich aus Spenden und Legaten deutscher Bürger hergestellt (vollendet 1489; vgl. S. 40). Von Veit Stoß stammt auch der Steinkruzifixus im rechten Seitenschiff, und aus seiner Werkstatt das Triumphbogenkreuz. Die Königin Elisabeth, Tochter des Habsburgers Albrechts II., betraut ihn mit der Ausführung des Grabmales ihres 1492 verstorbenen Gatten Kasimirs IV. im Dom, mit dem die Folge der Königsgräber ihren künstlerischen Höhepunkt erreicht. Die Nachwirkung der Kunst des Veit Stoß ist auch nach seiner Rückkehr nach Nürnberg (1496) getragen von seinem Mitarbeiter am Königsgrab *Jörg Huber* aus Passau und seinem Sohn *Stanislaus Stoß*, der bis zu seinem Tode (um 1527) eine Werkstatt in Krakau unterhielt, in weitem Umkreis bis ins zweite Jahrzehnt des XVI. Jahrhunderts zu verfolgen. Die berühmte Gußhütte *Peter Vischers* und seiner Söhne in Nürnberg beliefert Krakau mit bronzenen Grabplatten (Emeran und Peter Salomon in der Marienkirche, Callimachus in der Dominikanerkirche, Peter Kmita und Kardinal Friedrich Kasimir im Dom); der Schüler Albrecht Dürers *Hans Süß von Kulmbach* († 1522) stellt zwei große Flügelaltäre im Auftrage der Familie Boner für die Marienkirche und einen für die Klosterkirche 'auf dem Felsen' (Skałka) her, Albrechts Bruder *Hans Dürer* (1490-um 1538) wird königlicher Hofmaler und malt die Innenräume der Burg aus (S. 48).

Renaissance. Durch Nürnberger Künstler und Kunstwerke gelangten auch italienische Renaissanceformen in deutscher Umbildung nach *Krakau*. Italienische Künstler aus der Toscana werden von Sigismund I. (1506-48), der am Ofener Hofe bei seinem Bruder Ladislaus, König von Böhmen und Ungarn, die neueste italienische Kunst kennengelernt hatte, nach *Krakau* berufen. *Francesco della Lora* beginnt um 1510 die mittelalterliche Burg (S. 45), von der sich im Innern noch Reste erhalten haben, umzubauen und legt den schönen dreigeschossigen Arkadenhof an; ihm folgt nach seinem Tode als Hofarchitekt 1516 *Bartolomeo Berecci*, der den Umbau der Burg weiterführt und nach dem Vorbilde der Kapelle des Bischofs Bakócz am Dom zu Gran das Mausoleum des Königs am Krakauer Dom (Sigismund-Kapelle) errichtet, für das Nürnberger Künstler, *Peter Flötner*, *Pancraz Labenwolf* und *Georg Pencz*, den Flügelaltar mit Silberreliefs (S. 48) liefern. Nürnberger Kunst dringt sogar bis *Lemberg* vor, wie das bronzene Rittergrab des Edelmannes Herburt von Labenwolf im röm.-kath. Dom bezeugt. Für die Entwicklung der Renaissance-Baukunst Polens ist der Umbau der mittelalterlichen Tuchhallen in *Krakau* nach dem Brande 1555 durch den königl. Hofarchitekten *Johann Frankenstein*, wahrscheinlich aus dem gleichnamigen Städtchen in Schlesien, und den Bildhauer *Gian Maria Mosca*, nach seiner Herkunft *Padovano* genannt, von besonderer Bedeutung, da hier zum erstenmal jene für Polen und Nordungarn so charakteristische Form der Bekrönung des Baues durch eine mit Blendbogen gegliederte Wand mit Voluten und Maskarons, durch die das Dach verdeckt wird, ihre entscheidende Ausprägung erhielt ('polnische Attika'). Sie hat im ganzen Lande an Rathäusern (*Tarnow*, *Sandomir*), Wehr- und Kirchtürmen und Bürgerhäusern (*Warschau*, *Lemberg*, *Kazimierz* an der Weichsel) eine weite Verbreitung gefunden und erhält sich bis in den Beginn des XVII. Jahrhunderts. Nach dem Stadtbrande von 1527 drang auch in *Lemberg* die Renaissance ein, vermittelt von italienischen Baumeistern zumeist aus der Gegend von Lugano und dem Schweizer Kanton Tessin ('Schwarzes Haus', Ring 4; 'Sobieski-Haus', Ring 6). Im Kirchenbau verbinden sich die Renaissanceformen mit der ukrainisch-byzantinischen Bauüberlieferung wie in Lemberg an der Walachischen Kirche, erbaut von *Petrus Italus* (Pietro di Barbona) nach 1547, der an diese angebauten 'Kapelle der drei Weisen aus dem Morgenlande' (1578) und der Mariä-Geburt-Kirche in *Rohatyn* südlich von Lemberg. Gegen Ende des XVI. Jahrhunderts und zu Beginn des XVII. nimmt wieder das Einströmen deutscher Kunst zu, mit der sich niederländische Ein-

flüsse durch Danzig vermittelt verbinden. Die bedeutendste Künstlerpersönlichkeit ist der Breslauer *Johann Pfister* (1573-um 1640), der in Tarnow das Grabmal des Johann und der Susanne Ostrogski (mit der Signatur des Meisters und dem Datum 1621), in der Bernhardinerkirche zu *Reichshof* ein alabasternes Altarrelief mit der Beweinung Christi, in *Lemberg* am röm.-kath. Dom die Kampian-Kapelle und das Grabmal der Familie Boim in der gleichnamigen Kapelle neben dem Dom, in *Brzeżany* die ansehnlichen Grabdenkmäler der Familie Sieniawski ausführt. Das schöne Chorgestühl im *Krakauer* Dom aus der Zeit um 1616, das Werk eines Schnitzers *M. Sreter* (wahrscheinlich polnische Schreibweise für Schröter), das spätere Gestühl der Marienkirche, die großen Hochaltäre der Katharinen- und Fronleichnamskirche und der großartige Orgelprospekt in *Leżasjsk* im deutschen Knorpelstil leiten bereits zum Frühbarock über.

Barock und Rokoko. Nach dem Brande der Krakauer Burg im J. 1596 wird 1610 die königliche Residenz endgültig von Krakau nach *Warschau* verlegt; damit gewinnt die Stadt auch kunstgeschichtlich an Bedeutung. Durch die sogen. Juridica, Baurechte des Adels, die diesen durch die Ansiedlung außerhalb der Stadtmauern von der Stadtverfassung frei machten, fand die kleine Altstadt, die ihren ursprünglichen Charakter noch gut bewahrt hat, längs der Weichsel in einer Reihe von Palast- und Villenbauten eine glänzende Entfaltung. Das königliche Schloß war schon 1598-1619 nach den Entwürfen von *Andreas Hegner* mit einem Ehrenhof und Torturm ausgebaut worden. Südlich der Stadt ließ sich König Johann Sobieski an der Weichsel das Sommerschloß Wilanów (Villa nova; S. 100) durch *Agostino Locci* erbauen, das unter August II. von Sachsen durch Flügelbauten einen großen Ehrenhof erhielt. An der Ausschmückung war neben Italienern, Franzosen und Polen auch *Andreas Schlüter* (um 1660-1714) als Bildhauer beteiligt, doch dürfte sich nichts von seinen Arbeiten erhalten haben. Wahrscheinlich wurde von ihm das große Giebelrelief des Krasinski-Palais in Warschau ausgeführt. Gesicherte Werke sind die beiden Grabmäler der Familie Sobieski in der Pfarrkirche zu *Żółkiew*. Für den Ausgang des XVII. Jahrhunderts ist der holländische Baumeister *Tylman von Gameren* (vor 1630-1706) von Bedeutung, der im Dienste der Königin Maria Kasimira d'Arquieu stand. Sein bedeutendster Bau ist die St. Annakirche in *Krakau* (S. 41; 1689-1705). In *Warschau* erbaute er im Auftrage der Königin die Benediktinerinnen-Kirche zum h. Sakrament als einen streng zentralen Kuppelbau (1688-89) und die Kirche in dem Vorort Czerniaków (1690-93). Wahrscheinlich hat er auch künstlerischen Anteil an den Landschlössern in *Landshut* (S. 148), *Nieborów*

(S. 21) und *Lubartów* (S. 106). Durch die Personalunion Sachsens und Polens unter August II. dem Starken (1697-1733) und August III. (1734-63) dringt der reiche sächsische Barock in *Warschau* ein und verbreitet sich von hier über das Land. Das königl. Schloß, für das *Daniel Pöppelmann* einen gewaltigen Plan entwarf, der leider nicht zur Ausführung kam, wurde in etwas bescheidenerem Umfange von *Johann Christoph Knöffel* umgebaut. Das Palais Sanguszko, erbaut von *Tylman*, erfuhr als Sitz des sächsischen Ministers Grafen Heinrich Brühl eine Umgestaltung in den bewegteren Formen des sächsischen Hochbarocks, die vor allem in den geschweiften Mansarddächern an das Japanische Palais in Dresden erinnert. Das sogen. Blecherne Palais (1720) neben dem königl. Schloß zeigt dagegen schwerere Formen in der Art des Dresdener Baumeisters George Bähr. Auch das guterhaltene Landschloß *Radzyn*, das von *Josef Fontana* und seinem Sohne *Jakob* um die Mitte des XVIII. Jahrhunderts erbaut wurde, zeigt in der Anlage des großen Ehrenhofes mit zwei Tortürmen eine entfernte Erinnerung an den Dresdener Zwinger. Das XVIII. Jahrhundert bringt vor allem im Osten einen bedeutsamen Aufschwung der Baukunst und Plastik, der durch die neubelebten Handelsbeziehungen *Lembergs* mit dem Schwarzen Meer und dem Balkan angeregt wurde. Deutsche Baumeister und Bildhauer, vornehmlich aus Schlesien und Süddeutschland, sind dabei führend. In Lemberg erbaut *Jan de Witte*, wahrscheinlich holländischer Herkunft, mit dem Deutschen *Martin Urbanik* die großartige Kuppelkirche der Dominikaner (1744-64), die Beziehungen zum Wiener Barock verrät. Das eigentliche Schulhaupt ist *Bernhard Merderer* (italienisiert Meretini, gest. in Lemberg 1759), der die griech.-unierte Georgskathedrale zu Lemberg in beherrschender Lage ausführt (beg. 1746). Weitere Bauten Merderers sind das Palais Lubomirski in Lemberg (Ring 10), die reizvollen kleinen Kirchen in *Hodowica* und *Nawaria*, das eigenartige Rathaus in *Buczacz* mit einem mächtigen Mittelturm und die Kirche in *Horodenka*. Ein später Nachzügler des Rokoko ist die in ihrer Berglage über Terrassen an das Kloster Melk an der Donau gemahnende Klosterkirche in *Poczajów* (Ukraine) von dem Breslauer Architekten *Gottfried Hoffmann*, die erst 1771 begonnen wurde. Der kunstbegabte Dilettant *Graf August Moszyński*, in Dresden als Sohn eines hohen Hofbeamten und einer natürlichen Tochter Augusts des Starken geboren, entwirft den großzügigen Kuppelbau der Dominikanerkirche in *Tarnopol* und die Kirche in *Mikulińce* bei Tarnopol (1779 geweiht), in denen sich Dresdener Einflüsse mit volkstümlichen ukrainischen Formen verbinden. Am mittleren Bug ist der

deutsche Baumeister *Thomas Rezler* tätig, vielleicht ein Mitglied der österreichischen Familie Rößler, der wahrscheinlich in Lublin seine Werkstatt hatte, und dem die Spitalskirche in *Lublin* und die Kirchen in *Lubartów*, *Włodawa* (1733) und *Cholm* (1738) zuzuschreiben sind. Eine eigenartige Bildhauerschule, die an das bayerische Rokoko anschließt, bildet sich in *Lemberg* heraus. Ihre Hauptvertreter sind die Mitglieder der Familie *Fesinger*, *Georg Marquard*, *Thomas Hudderer* und *Pinzel*, die bedeutendsten Werke die Plastiken der Dominikanerkirche und der Georgskathedrale in *Lemberg*, der Hochaltar in *Hodowica* und die Schiffskanzel in *Przemysl*, eine Kanzelform, die aus Bayern stammt und in Polen eine weitere Verbreitung fand (Fronleichnams- und Andreaskirche in Krakau, Visitandinnenkirche in Warschau). Im unmittelbaren Schülerverhältnis zu diesen deutschen stehen die polnischen und ukrainischen Meister *Anton Osińsky* (Plastik in *Zbaraż*), *Stefan Kodezky* und die Brüder *Peter* und *Matthias Polejowski*. Auch die barocke Wand- und Deckenmalerei zeigt süddeutschen Charakter: *Joseph Mayer*, Dom in *Lublin* (1757), *Stanislaus Stroinski* (1719-1802), Dominikanerkirche in *Podkamień*.

Klassizismus. In der Zeit des letzten Königs Stanislaus August Poniatowski (1764-95) findet in *Warschau* an dem international eingestellten Hof und in den Adelskreisen der Klassizismus auffallend früh Eingang. Der bedeutendste Baumeister ist *Domenico Merlini* aus Castello di Valsolda am Luganer See (1731-97), der seit 1764 in königlichen Diensten stand (Umbau des Schlosses Łazienki); wahrscheinlich sind ihm auch die Schlösser Jabłonna, Natolin und Królikarnia (S. 99) in der näheren Umgebung von Warschau zuzuschreiben. Als Dekorationsmaler und Porträtist wirkte seit 1765 *Marcello Bacciarelli* aus Rom (1731-1818), der vorher am Dresdener und Wiener Hof tätig war. Daneben finden wir Franzosen wie *Jean Pierre Norblin de la Gourdaine* (1745-1830), der im Stile Watteaus und Lancrets Schäferspiele und Gartenfeste malte, *Louis Marteau*, *Lesseur*, *André Lebrun*, der die Reliefs im Lustschloß Łazienki ausführte, und den in Rom bei Raphael Mengs ausgebildeten *Franz Smuglewicz*, der vor allem Altarbilder für Warschauer Kirchen malte. Die ausgebreitete Tätigkeit deutscher Künstler erhält sich auch in dieser Periode weiter: der Dresdener *Simon Gottlieb Zug* erbaute 1777-81 die Evangelische Kirche in den klassizistischen Formen eines Rundtempels, *Ephraim Schröger* aus Thorn (1727-83) errichtet das Palais Tepper (1774) die frühklassizistische Fassade der Karmeliterkirche (1777), und das Primatialpalais (1784, Anfang des XIX. Jahrhunderts umgebaut), *Johann Gottlieb Plersch* ist als Dekorationsmaler und *Johann Baptist Kamsetzer* aus Dresden

als gewandter Stukkateur tätig (Palais Potocki an der Krakauer Straße). Den reichen und späten Klassizismus, der das Stadtbild *Warschaus* weitgehend bestimmt, vertreten: die monumentale Fassade der Bernhardinerkirche und der Umbau des Palais Radziwill (1818), beide von *Peter Aigner* (1760-1841), der als Sohn eines sächsischen Hofmarmorierers in Warschau geboren wurde; das Schloß Belvedere von *Jakob Kubicki* (1823), einem Schüler Merlinis; die ehemalige polnische Staatsbank, die 'Finanzkommission' und das Große Theater des *Antonio Corazzi* aus Livorno (1792- nach 1841); der Umbau des Palais Pac durch *Enrico Marconi* (1823) und der Neubau des Sächsischen Palais durch *Adam Idźkowski* (1842). In *Krakau* und *Lemberg*, wo der Wiener Einfluß vorherrscht, tritt die Strenge und Kühle des Klassizismus gegenüber einer gelösteren und schmuckfreudigeren Auffassung zurück. Die bedeutendsten Werke der Plastik dieser Zeit stammen von dem dänischen Bildhauer *Bertel Thorwaldsen* (1768-1844), der damals als der größte Meister Europas galt: in Warschau das Reiterdenkmal Joseph Poniatowskis (1818), das Małachowski-Grabmal im Dom (S. 93) und das Kopernikusdenkmal, in Krakau das Grabmal Potocki (1821) und eine Wiederholung des Christus aus der Frauenkirche in Kopenhagen, beide im Dom, in *Lemberg* ein Grabmal der Gräfin Borkowska in der Dominikanerkirche.

Neuzeit. Durch die 'dritte Teilung Polens' (1795; s. S. XLV) wurde Galizien enger mit Wien, Kongreßpolen enger mit Petersburg verbunden. *Lemberg* erhielt als Hauptstadt des österreichischen Kronlandes von Wien aus sein Gepräge: Skarbek-Theater von *Johann Salzmann*, Neubau des Rathauses von *Joseph Markl* (1827-35). Auch für die polnische und ukrainische Malerei bildet Wien den entscheidenden Anziehungspunkt. *Jan Matejko* (1838-93), die stärkste künstlerische Persönlichkeit des XIX. Jahrhunderts, studierte an der Münchener und Wiener Akademie, und die Krakauer Künstler des ausgehenden Jahrhunderts schließen sich der Wiener Sezession an. Sie suchen zumeist aus dem Anschluß an die lebende Volkskunst ihre Kräfte zu schöpfen. Zugleich zeigt sich in der Malerei eine Umstellung von der deutschen zur französischen Kunst, wobei Paris eine faszinierende Anziehungskraft ausübt. Auch hierbei wird die künstlerische Ausrichtung von den politischen Bewegungen mitbestimmt. — Das Generalgouvernement hat durch Sicherungsmaßnahmen, Restaurierungen von Werken der Malerei und Plastik, wie sie die letzten Ausstellungen des Institutes für Deutsche Ostarbeit (S. 41) zeigten, und durch die Berufung deutscher Künstler für öffentliche Aufträge auch im Kriege weitgehend kulturfördernd gewirkt.

X. Bücher und Karten.

Wir geben nur eine Auswahl aus dem in den letzten Jahren erschienenen Schrifttum.

Allgemeines. — An erster Stelle stehen die Veröffentlichungen des *Instituts für Deutsche Ostarbeit* (S. 41): wissenschaftliche Abhandlungen zur Landeskunde, Vorgeschichte, Geschichte, Kunstgeschichte usw., die in der Zeitschrift 'Die Burg' (s. unten), einem 'Jahrbuch' (10 ℳ) oder einzeln erscheinen (Burgverlag Krakau, Annagasse 5). — Sammelwerke: *Max Frhr. du Prel*, Das Generalgouvernement (2. Aufl., Würzburg 1942; 9 ℳ), mit fachmännischen Einzelbeiträgen über Land und Leute, Geschichte, Verwaltung, Landwirtschaft usw., Kartenskizzen und Abbildungen; *Helmut Gauweiler*, Deutsches Vorfeld im Osten (Krakau 1941; 350 Abb.; 7.50 ℳ), ein Bildbuch über die deutsche Aufbauleistung im Generalgouvernement; *Bruno Hans Hirche*, Erlebtes Generalgouvernement (Krakau 1941, mit 48 Abb., 9 ℳ), Reiseeindrücke eines Journalisten. — Zeitschriften: *Die Burg* (seit 1940; das Heft 2 ℳ), die repräsentative Vierteljahresschrift des Instituts für Deutsche Ostarbeit (vgl. oben); *Das Generalgouvernement* (Krakau, seit 1940; das Heft 2 ℳ), eine reich illustrierte Monatsschrift; *Das Vorfeld*, eine vom Schulungsamt der NSDAP. herausgegebene Zeitschrift mit Bildern. — Tageszeitungen s. S. 34.

Landeskunde. — Das Sonderheft *Das Generalgouvernement* der Zeitschrift für Erdkunde (Frankfurt a. M., Juni 1942, Heft 6; Mitredaktion Ernst R. Fugmann) enthält landeskundliche Aufsätze aus dem Institut für Deutsche Ostarbeit (S. 41); *Theodor Müller*, Landeskunde des Generalgouvernements (Krakau 1943); *R. Winkel* (Herausgeber), Die Weichsel, ihre Bedeutung als Strom und ihre Kulturaufgaben (Leipzig 1939; 30 ℳ); *Peter Heinz Seraphim*, Die Wirtschaftsstruktur des Generalgouvernements (Krakau 1941; 2.50 ℳ); *J. Bühler* und *W. Heuber*, Das Generalgouvernement und seine Wirtschaft (Berlin 1940/41; Loseblattausgabe, 22 ℳ). — Städteführer: *Heinrich Kurtz*, Führer durch die Stadt Krakau (2. Aufl., Krakau 1942); *G. Sappok*, *J. Swart* und *H. Weidhaas*, Krakau (Leipzig 1940; 3 ℳ); *Karl Grundmann*, Führer durch Warschau (Krakau 1942; 3.75 ℳ); *Fritz Schöller* und *Max Otto Vandrey*, Führer durch die Stadt Lublin (Krakau 1942; 2 ℳ).

Geschichte. — Aufsätze in der Zeitschrift 'Die Burg' (s. oben), u. a. *Werner Radig*, Die Vorgeschichte des Ostdeutschen Lebensraumes (II. Jahrg., Heft 1) und *Hermann Aubin*, Das Deutsche Reich und die Völker des Ostens (I. Jahrg., Heft 1); *Gertrud Schubart-Fikentscher*, Die Verbreitung der deutschen Stadtrechte in Osteuropa (Forschungen zum Deutschen Recht, Band IV, Heft 3, Weimar, 24.85 ℳ); *Kurt Lück*, Deutsche Aufbaukräfte in der Entwicklung Polens (Plauen 1934; 15 ℳ); *Kurt Lück* (Herausgeber), Deutsche Gestalter und Ordner im Osten (2. Aufl., Leipzig 1942; 12 ℳ), enthält 38 Biographien deutscher Aufbauploniere im ehem. Polen; *Friedrich Gollert*, Warschau unter deutscher Herrschaft (Krakau 1942; mit 210 Abb.; 11 ℳ), berichtet über die deutsche Aufbauarbeit; *Erwin Hoff*, Lublins Gründungshandfesten zu deutschem Recht 1317/1342 (Krakau 1942, mit photographischen Wiedergaben, 5 ℳ); *Theo von Zeska*, Der Feldzug in Polen 1939 (2. Aufl., Berlin 1941; 1.20 ℳ).

Kunst. — Kunstgeschichtliche Aufsätze in der oben gen. Zeitschrift 'Die Burg', u. a. *Dagobert Frey*, Die deutsche Baukunst in Polen (Jahrg. I, Heft 1), *Ewald Behrens*, Deutsche Malerei in Polen (Jahrg. II, Heft 2); ferner *Dagobert Frey*, Krakau (Berlin 1941; 6 ℳ), eine abgerundete Schilderung der kunst- und kulturgeschichtlichen Entwicklung, mit 96 Aufnahmen der staatlichen Bildstelle Berlin; *Cornelius Gurlitt*, Warschauer Bauten aus der Zeit der sächsischen Könige (Berlin 1917), eine grundlegende Darstellung.

Karten. — *Reichsamt für Landesaufnahme*, Blätter im Maßstab 1:800 000 und 1:300 000.

C. HAUPTZUFAHRTSSTRECKEN ZUM GENERALGOUVERNEMENT

Route		Seite
1.	Von Breslau über Oppeln und Kattowitz nach Krakau	1
	a. Eisenbahn 1.	
	Von Oppeln nach Tschenstochau 2.	
	b. Autobahn 5.	
	c. Straße 6.	
	Von Oppeln nach Tschenstochau 7.	
2.	Von Wien über Prerau nach Krakau oder Warschau	8
	a. Eisenbahn 8. — b. Straße 10.	
3.	Von Breslau über Litzmannstadt nach Warschau	13
	a. Eisenbahn 13.	
	Von Litzmannstadt über Lowitsch nach Warschau 15.	
	b. Straße 16.	
	Von Litzmannstadt über Rawa nach Warschau 17.	
4.	Von (Berlin) Posen nach Warschau	17
	a. Eisenbahn 17.	
	Von Kutno nach Litzmannstadt 18; nach Thorn 18; nach Schröttersburg 19.	
	b. Straße 22.	
	Von Kroßwitz nach Litzmannstadt, nach Thorn, nach Schröttersburg 23.	
5.	Von Danzig oder Königsberg über Soldau nach Warschau	24
	a. Eisenbahn 24. — b. Straße 28.	

1. Von Breslau über Oppeln und Kattowitz nach Krakau.

a. Eisenbahn.

274km, Schnellzug in 5½-6 St., Personenzug in 8½ St.; durchgehende Züge (mit Schlafwagen) von Berlin und von Dresden (Leipzig, München) über Breslau nach Krakau, von Berlin (Zool. Garten) 612km in 11-12 St., von Dresden 545km in 10½ St. — Ausführliche Beschreibung der Strecke bis Beuthen s. Baedekers 'Schlesien'.

Die Bahn führt von **Breslau** (s. Baedekers 'Schlesien') in südöstlicher Richtung in einiger Entfernung vom linken Ufer der Oder durch die fruchtbare, dicht besiedelte mittelschlesische Ackerebene. — 27km *Ohlau* (s. S. 6).

42km **Brieg** (148m), am linken Ufer der Oder gelegene alte Stadt von 31 000 Einwohnern, vom XIV. bis zum XVII. Jahrhundert Hauptstadt eines Herzogtums, mit bedeutendem Re-

naissance-Schloß (XVI. Jahrh.), schönem Rathaus (ebenfalls im Renaissancestil; 1570-77), kathol. Pfarrkirche (1735-46) und evang. Pfarrkirche (1370-1416). Hotel Goldenes Lamm, 30 B. zu 2.60-3.30 *M*. — 57km *Löwen* (150m), Städtchen von 4000 Einwohnern, am linken Ufer der *Neiße*, die hier die Grenze zwischen Nieder- und Oberschlesien bildet.

82km **Oppeln.** — HOTELS: *Forms Hotel*, 100 B. zu 3-4½ *M*, gut; *Central*, 35 B., *Krug*, 34 B. zu 2½-3½ *M*; *Deutsches Haus*, 20 B. zu 2½-2¾ *M*.

Die alte Oderbrückenstadt *Oppeln* (157m), oberschlesische Regierungsbezirkshauptstadt von 53000 Einwohnern, liegt am rechten Ufer der Oder an der Stelle, wo die alte Handelsstraße von Breslau nach Krakau (vgl. S. 36) den durch Inseln zweimal gegabelten Strom bequem überschreiten konnte. — Vom Bahnhof führt die Hindenburgstraße, die Hauptgeschäftsstraße der Stadt, in 10 Min. zum Ring mit dem 1822 erbauten burgartigen *Rathaus*. Unweit südlich die *Evang. Pfarrkirche* (XIV. Jahrh.), nördlich die *Kath. Pfarrkirche* (um 1400 erbaut; die Türme von 1900). Westlich vom Ring liegt auf der alten Oderinsel Wilhelmstal das 1930-34 erbaute *Regierungsgebäude*, an der Stelle des alten Schlosses der Oppelner Piastenherzöge, von dem noch der sog. Piastenturm erhalten ist (XIII. Jahrh.).

Von Oppeln nach Tschenstochau: Eisenbahn 96km in 3¼-3½ St. (nur Personenzüge; in Voßwalde umsteigen); Straße s. S. 7. — Die Bahn führt in östlicher Richtung durch die ausgedehnten Waldgebiete von Malapane. — 21km *Malapane*, Industrieort von 4000 Einwohnern, an dem gleichnam. Flüßchen, dem man weiterhin flußaufwärts folgt.

32km *Voßwalde* (Gasth. Bürgerhof), wo Bahnlinien nach Tarnowitz, Kreuzburg, Groß-Strehlitz und Guttentag (11km; s. S. 7) abzweigen. — Die Bahn nach Tschenstochau zieht östlich weiter durch Wald und erreicht bei (47km) *Pawonkau* das 1922 durch den Völkerbund den Polen zugesprochene Gebiet, das seit 1939 wieder zu Oberschlesien gehört.

56km **Loben** (ehem. *Lublinitz;* 256m), Städtchen von 8500 Einwohnern, wo man die von Breslau über Kreuzburg nach Beuthen führende Bahnlinie (s. Baedekers 'Schlesien') kreuzt.

73km *Alt-Herby*, an der Kreuzung mit der 1934 von den Polen angelegten Kohlenbahn von Kattowitz nach Gdingen (Gotenhafen); lohnende Fußwanderung nordöstlich durch den *Herbyer Forst* in 1½ St. zum *Blachstädter See* und in 20 Min. zur Bahnstation Blachstädt (s. unten). — Die Bahn nach Tschenstochau überquert in Alt-Herby die bis zum ersten Weltkrieg bestehende deutsch-russische Grenze und berührt die Station (80km) *Blachstädt*, unweit von dem oben gen. See.

86km *Gnaschyn*, wo man die Grenze zwischen Oberschlesien und dem Generalgouvernement erreicht. — 91km *Stradom* (Paßprüfung). — Dann in großem Bogen südlich um Tschenstochau herum, mit Blick auf den hohen Kirchturm des Paulinerklosters.

96km **Tschenstochau** (s. S. 55). — Von hier nach Krakau s. S. 55, nach Kielce und nach Warschau s. S. 57.

Die Bahn von Oppeln nach Beuthen führt am rechten Oderufer weiter; links der niedrige Höhenzug des oberschlesischen Muschelkalkrückens. — 102km *Gogolin*, Dorf von 4000 Einwohnern, an der Abzweigung einer Nebenbahn nach Neustadt in

Oberschlesien (s. Baedekers 'Schlesien'). — 113km *Odertal*, Dorf von 2000 Einwohnern (Bahnhofshotel, 5 B.), Ausgangspunkt für den Besuch des Annabergs (S. 7; Kraftpost 6km in 15-20 Min., Fußweg mit blauer WM. in 1½ St.).

123km **Heydebreck** (175m), Dorf von 6000 Einwohnern, an einem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt (Reichsbahnhotel im Bahnhof, 10 B. zu 2-2½ *M*), wo u. a. südlich die Bahn über Ratibor nach Oderberg (Wien; vgl. S. 9) abzweigt. — Die Krakauer Linie wendet sich nach Osten und durchquert die großen Waldgebiete rechts der Oder, deren Tal man verläßt.

155km *Laband*, Dorf von 8000 Einwohnern. — Weiter durch das OBERSCHLESISCHE INDUSTRIEGEBIET, das seine Bedeutung der unmittelbaren Nachbarschaft von Kohle und Erz verdankt. Der Kern des Bergbaues entwickelte sich um Beuthen (vgl. unten), wo die Steinkohle von den Eisen-, Blei- und Zinkerzen überlagert wird; nördlich davon erstrecken sich die reinen Erzgebiete, südlich die reinen Kohlengebiete, deren Flöze eine Mächtigkeit von zusammen 27m erreichen. — Vor Gleiwitz rechts der Gleiwitzer Hafen, vorläufiger Endpunkt des von der Oder kommenden Adolf-Hitler-Kanals.

160km **Gleiwitz** (Hauptbahnhof; 218m), Stadt von 117000 Einwohnern, die westliche Eingangspforte in das oberschlesische Kohlenrevier und Sitz bedeutender Konzernverwaltungen. Hotels: *Haus Oberschlesien, 120 B. zu 3½-6½ *M*; Schlesischer Hof, 50 B. zu 3-4 *M*, gut; Gold. Gans, 40 B. zu 2¾-4 *M*.

Von Gleiwitz nach Kattowitz führt die Bahn entweder über Hindenburg, oder (10km länger) über Beuthen (s. unten). — 168km **Hindenburg** (Hauptbahnhof; 253m), Industriestadt von 126000 Einwohnern, aus dem 1915 umbenannten ehem. Dorf Zabrze und mehreren andern Landgemeinden und Hüttenwerken entstanden und 1922 zur Stadt erhoben. Hotels: Admiralspalast, 46 B. zu 2¾-3¾ *M*; Monopol, 30 B. zu 2¼-3 *M*. — Weiter über die ehemalige deutsch-polnische Grenze (vgl. S. 4) nach (173km) *Ruda*. — 181km *Königshütte-Bismarck*, wo sich die Bahn mit der über Beuthen kommenden Linie (s. unten) wieder vereinigt. — 187km *Kattowitz* (s. S. 4).

Die Bahn von Gleiwitz (s. oben) über Beuthen nach Kattowitz führt etwas nördlich von der Hindenburger Linie zwischen Gruben und Hüttenwerken hin; rechts die Stadt Hindenburg (s. oben). — 170km Bahnhof *Hindenburg-Ludwigsglück*, 2km nördlich von der Stadtmitte. — 179km **Beuthen** (290m), im Mittelpunkt des Oberschlesischen Industriereviers gelegene Stadt mit 101000 Einwohnern. Hotels: Kaiserhof, 80 B. zu 2½-5 *M*, gut; Europahof, 36 B. zu 2½-4 *M*; Reichsbahnhotel, 46 B. zu 3¾-4 *M*. — Weiter über die ehemalige deutsch-polnische Grenze (vgl. S. 4) nach (184km) *Königshütte*-Ost.

188km **Königshütte** (294m), Stadt von 115000 Einwohnern, 1868 aus verschiedenen Industriesiedlungen hervorgegangen. Hier gründete der preußische Oberberghauptmann Graf Friedr. Wilh. v. Reden 1791 die erste oberschlesische Steinkohlengrube 'König' und 1797 das Hochofenwerk 'Königshütte'. Hotel: Graf Reden, 50 B. zu $2^1/_4$-$3^1/_4$ *M.* — 190km *Königshütte-Bismarck*, wo man die von Beuthen über Hindenburg kommende Linie (s. S. 3) erreicht.

197km **Kattowitz.** — HOTELS: *Monopol*, Bahnhofstr. 9, 120 B. zu 3-7 *M.*; *Savoy*, Holtzestr. 6, 67 B. zu $3^1/_2$-5 *M.*; *Eichendorff*, Eichendorffstr. 3, B. zu 4-5 *M.*; *Europa*, Holtzestr. 15, 54 B. zu 2.60-4.10 *M.*; u. a.

Die oberschlesische Hauptstadt *Kattowitz* (272m), mit 140000 Einwohnern die größte der oberschlesischen Industriestädte, ist seit 1941 Sitz des Gauleiters und preußischen Oberpräsidenten von Oberschlesien und besitzt bedeutende Kohlengruben, Hüttenwerke und Maschinenfabriken. Von 1921 bis 1939 war Kattowitz die Hauptstadt von 'Ostoberschlesien', dem nach dem ersten Weltkrieg durch den Völkerbund den Polen zugesprochenen größten Teil des Industriereviers. Obgleich bei der Volksabstimmung am 20. März 1921 60% der Bevölkerung für das Deutsche Reich gestimmt hatten, erhielt Polen von 67 Kohlengruben 53, von 37 Hochöfen 22, von 12 Stahlwerken 9, wobei der durch Besitzverhältnisse, Verkehrswege, Wasser- und Stromleitungen völlig verflochtene Wirtschaftskörper willkürlich und bedenkenlos zerschnitten wurde. Der Feldzug in Polen im September 1939, in dem das Industrierevier durch den deutschen Umgehungsangriff vor Zerstörungen bewahrt blieb, brachte die Wiedervereinigung zu einem geschlossenen Kraftfeld der Arbeit. — Verkehrsmittelpunkt der Stadt Kattowitz ist der Friedrichsplatz, mit dem 1907 erbauten *Stadttheater*. Gegenüber dem *Gauhaus* ein Porzellan-Glockenspiel, zur Erinnerung an den oberschlesischen Befreiungskampf (vgl. S. XLVIII).

Von Kattowitz über *Pleß* nach *Dzieditz* (Oderberg-Wien) sowie über *Sosnowitz* nach *Zombkowitz* (Tschenstochau-Warschau) s. S. 10.

Die Krakauer Bahn führt von Kattowitz östlich weiter durch das Industriegebiet. — 202km *Schoppinitz*-Süd, wo die Bahn nach Warschau abzweigt (S. 10).

206km **Myslowitz** (267m; Hotel Köhler), Stadt von 25000 Einwohnern, mit zahlreichen Steinkohlengruben; 2km südöstlich die ehemalige 'Dreikaiserecke', wo bis zum ersten Weltkrieg die Grenzen des Deutschen Reiches, Österreich-Ungarns und Rußlands zusammenstießen. — Weiter über das Flüßchen *Przemsza*, das ehemals die Grenze zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn (Galizien) bildete. Dann durch waldreiche Gegend.

219km *Szczakowa* (s. S. 54), wo die von Krakau über Tschenstochau nach Warschau führende Linie abzweigt. — Weiter über (235km) *Trzebinia* nach (274m) **Krakau** s. Route 7a.

b. Autobahn von *(Berlin)* Breslau nach Krakau.

Von Berlin 604km, von Breslau 276km bis Krakau (von Stadtmitte zu Stadtmitte). — Die Autobahn war Anfang 1943 bis Beuthen befahrbar, auf der Strecke nach Krakau in Planung. Die Kilometerangaben beziehen sich auf die Entfernung vom Berliner Ring.

Von *Berlin* (Ring) bis zur (306km) Aus- und Einfahrt Breslau s. Baedekers 'Autoführer Deutsches Reich'. — Von **Breslau** (120m; s. Baedekers 'Schlesien') gelangt man südlich durch die Neue Schweidnitzer Straße im Zuge der Reichsstraße Nr. 6 und 116 zur (9km) Einfahrt in die von Berlin kommende Autobahn (vgl. oben). — Auf dieser in südöstliche Richtung.

319km (vom Berliner Ring): Aus- und Einfahrt *Breslau*-Ost, 18km südlich von der Stadtmitte. — Weiter durch die fruchtbare mittelschlesische Ackerebene, südlich von der Oder hin.

331km: Aus- und Einfahrt *Ohlau*, 11km südwestlich von der an der Oder gelegenen Stadt (s. S. 6).

346km: Aus- und Einfahrt **Brieg**, 14km südwestlich von der Stadt (s. S. 1), an den Reichsstraßen Nr. 148 und 149.

357km: Aus- und Einfahrt *Michelau*, westlich von dem Dorf; von hier führt eine Landstraße östlich zu dem Städtchen Löwen (8km; S. 1). — Die Autobahn überquert hinter Michelau die *Neiße* und zieht weiter durch ein hübsches Seengebiet.

375km: Aus- und Einfahrt *Falkenberg*, 5km nordöstlich von dem Städtchen (2700 Einw.; Gasth. Roter Hirsch, 6 B.), das ein Schloß aus dem XVI. Jahrhundert besitzt. — Dann durch den großen *Tillowitzer Forst*.

392km: Aus- und Einfahrt **Oppeln**, 13km südwestlich von der Stadt (s. S. 2), an der Reichsstraße Nr. 147 unweit von dem Marktflecken *Proskau* (2500 Einw.; Gasth. Deutsches Haus), der 1763-1850 Sitz einer bedeutenden Fayencefabrik war und ein Schloß aus dem XVI. und XVII. Jahrhundert besitzt; Straße von Oppeln nach Tschenstochau s. Route 1c. — Die Autobahn führt weiter durch Wald, dann in das Odertal und über die *Oder*.

402km: Aus- und Einfahrt *Krappitz*, 4km nördlich von dem am linken Ufer der Oder gelegenen gewerbtätigen Städtchen (5300 Einw.; Hotel Reichsadler, 15 B.). — Später südlich an *Gogolin* (S. 2) vorüber, dann über die Anhöhen am Nordfuß des aus den oberschlesischen Abstimmungskämpfen bekannten *Annabergs* (sehenswertes Reichsehrenmal; s. S. 7).

424km: Aus- und Einfahrt **Groß-Strehlitz**, 5km südlich von der Stadt (s. S. 7).

439km: Aus- und Einfahrt *Bischofstal*, unweit von dem Städtchen (2000 Einw.; Schloß und Wallfahrtskirche), an der Reichsstraße Nr. 115. — Weiter über die *Klodnitz*, dann über den Adolf-Hitler-Kanal, der von der Oder (Cosel) in das Oberschlesische Industriegebiet (Gleiwitz) führt; dahinter durch Wald.

445km: rechts zweigt bei *Klüschau* die geplante Autobahn in das Generalgouvernement ab (s. unten). — Die Beuthener Strecke zieht geradeaus weiter.

457km: Aus- und Einfahrt **Gleiwitz**, am Hafen für den Adolf-Hitler-Kanal (s. oben), $3^1/_2$km nördlich von der Stadtmitte (s. S. 3). — Weiter durch das Oberschlesische Industriegebiet (vgl. S. 3 und 4).

463km: Aus- und Einfahrt *Gleiwitz*-Ost (Tankstelle mit Erfr.), mitten im Gruben- und Hüttenbezirk.

467km: Aus- und Einfahrt *Hindenburg*-Nord, am Nordostrand der Stadt (s. S. 3).

$474,_5$km (vom Berliner Ring): Aus- und Einfahrt **Beuthen**, 4km westlich von der Stadt (s. S. 3), an der Reichsstraße Nr. 5. — Auf dieser von Beuthen über *Kattowitz* nach (94km) *Krakau* s. S. 8.

Die Autobahn nach Krakau (1943 in Planung) zweigt bei *Klüschau* (445km vom Berliner Ring; s. oben) von der Beuthener Strecke rechts ab und führt zunächst südöstlich nach *Kriewald*, dann in östlicher Richtung zwischen *Kattowitz* und *Nikolai* hindurch, erreicht südlich von *Krenau* (S. 10) und *Kressendorf* (s. S. 54) das Generalgouvernement und zieht weiter durch die reizvolle Landschaft des Krakauer Juras (vgl. S. 53). — 565km (vom Berliner Ring) **Krakau**, s. Route 6.

c. Straße von Breslau nach Krakau.

Reichsstraße Nr. 5, 340km; bis Kattowitz 262km. — Die sehr gut ausgebaute Strecke (meist Teerstraße, streckenweise auch Kleinpflaster), mit zahlreichen Geraden und nur mäßigen Steigungen, folgt der schon im Mittelalter vielbefahrenen 'Hohen Straße' (vgl. S. 36).

Ausfahrt in **Breslau** (120m; s. Baedekers 'Schlesien') südöstlich durch die Klosterstraße, hinter der Stadt in langen Geraden abseits vom linken Ufer der Oder über die fruchtbare, dicht besiedelte mittelschlesische Ackerebene (viel Zuckerrüben- und Weizenbau).

27km *Ohlau* (130m), zwischen Ohle und Oder gelegene Stadt von 13000 Einwohnern, mit einem 1830 nach Schinkels Plänen erbauten Rathaus und ehem. herzogl. Schloß (XVI. Jahrh.; jetzt Schule); Hotel Deutsches Haus, 26 B. zu $2^1/_2$ *M*.

4km *Rosenhain* (140m); am Ende des Dorfes geradeaus weiter (rechts die Reichsstraße Nr. 148 nach Neisse).

12km **Brieg** (148m), an der Oder gelegene alte Stadt (s. S. 1), in der die Reichsstraße Nr. 140 nach Neisse abzweigt. — Nach Krakau weiter in langen Geraden durch Ackerland.

21km *Schurgast* (150m), Städtchen mit 1200 Einwohnern; hier über die *Neisse*, die 6km unterhalb in die Oder mündet, und auf oberschlesisches Gebiet.

10km *Schönwitz* (150m); dahinter geradeaus weiter (rechts die Reichsstraße Nr. 120 nach Neisse). — Vor Oppeln erreicht man wieder die *Oder*, die man dann überquert.

11km **Oppeln** (150m), am rechten Ufer der Oder gelegene Regierungsbezirkshauptstadt (s. S. 2).

Von Oppeln nach Tschenstochau: 98km. — Ausfahrt in Oppeln östlich durch die Malapaner Straße, später am Wald entlang, jenseit *Kranst* durch den Forst Dembio.

23km *Malapane* (S. 2), wo man das gleichnam. Flüßchen überquert. — Weiter in nordöstlicher Richtung durch ausgedehnte Waldungen.

19km **Guttentag** (253m; Hotel Deutsches Haus, 12 B.), Städtchen von 4000 Einwohnern, mit Schloß (Sitz der Reichsforstverwaltung), wo man die von (Breslau) Oels über Kreuzburg nach Gleiwitz führende Reichsstraße Nr. 117 kreuzt. — Weiter auf der Reichsstraße Nr. 424, vor *Pawonkau* in das nach dem ersten Weltkrieg an Polen verlorene Gebiet (vgl. S. 2).

19km *Loben* (256m; s. S. 2). — Nun auf der Reichsstraße Nr. 431 in langen Geraden zuerst durch Ackerland, später viel durch Wald.

17km *Herby* (S. 2), wo man die bis zum ersten Weltkrieg bestehende deutsch-russische Grenze überquert.

7km Bahnhof *Blachstädt* (S. 2), 2km südlich vom Ort und dem hübschen Blachstädter See (Wanderung s. S. 2).

5km *Gnaschyn* (S. 2); dahinter über die oberschlesische Grenze in das Generalgouvernement. — Weiterhin im Vorblick der hohe Turm des Tschenstochauer Paulinerklosters.

8km **Tschenstochau** (243m); Stadtbeschreibung s. S. 55, Weiterfahrt nach Krakau s. S. 64, nach Kielce sowie nach Warschau s. S. 65.

Die Reichsstraße Nr. 5 von Oppeln nach Krakau zieht in langen Geraden durch Oberschlesien, teilweise durch ausgedehnte Kiefernwälder, dann durch Ackerland am Nordfuß des oberschlesischen Muschelkalkrückens entlang, den der Annaberg krönt (s. unten).

25km *Strelau* (links abseits). — Dahinter rechts lohnender Abstecher 12km südlich über Blütenau und Hohenkirch nach dem Dorf *St. Annaberg* (2000 Einw.; mehrere Gasth.), am Hang der Basaltkuppe des Annabergs (400m), der von einem Franziskanerkloster mit Wallfahrtskirche von 1749 gekrönt wird; in der Nähe das 1936-38 errichtete Reichsehrenmal für die 1921 während der oberschlesischen Abstimmungskämpfe (vgl. S. XLVIII) und anderwärts gefallenen Selbstschutz- und Freikorpskämpfer sowie eine Feierstätte.

8km **Groß-Strehlitz** (235m), Stadt von 11000 Einwohnern, mit Schloß; Hotel Deutsches Haus, 25 B.

17km *Tost* (252m), Städtchen mit 3500 Einwohnern, überragt von der Ruine einer Burg, die 1797-1803 dem Vater des Dichters Eichendorff gehörte; Hotel zur Burg.

11km *Peiskretscham* (230m; Gasth. Meyer), Städtchen von 8000 Einwohnern, wo die Reichsstraße Nr. 117 nach Gleiwitz abzweigt (12km südl.; S. 3).

10km *Randsdorf* (283m). — Nun durch das Oberschlesische Industriegebiet (vgl. S. 3), an einer Abzweigung nach Hindenburg (9km südl.; S. 3) vorüber.

14km **Beuthen** (309m; s. S. 3). — Die Reichsstraße Nr. 5 nach Krakau führt nun in das nach dem Weltkrieg an Polen verlorene, im September 1939 wieder befreite Gebiet von Ostoberschlesien (vgl. S. 4).

6km *Königshütte* (294m; s. S. 4). — Weiter durch das Industrierevier, in dem sich eine Stadt an die andere reiht.

8km **Kattowitz** (272m; s. S. 4), die Hauptstadt von Oberschlesien. — Die Straße nach Krakau zieht weiter in südöstlicher Richtung.

9km *Myslowitz* (260m; s. S. 4), an einem Straßenknotenpunkt (vgl. S. 13). — Von hier nach (71km) **Krakau** s. Route 7b.

2. Von Wien über Prerau nach Krakau oder Warschau.

a. Eisenbahn.

Nach Krakau 413km, Schnellzug in $9^1/_2$-$9^3/_4$ St.; über Kattowitz nach Warschau 689km, Schnellzug (1942/43 nur nachts, mit Schlafwagen) in $15^3/_4$ St. — Kraftpost von Wien nach Krakau s. Route 2b.

Die Bahn fährt in **Wien** (s. Baedekers 'Wien und Niederdonau') vom Ostbahnhof oder (fast nur Personenzüge) vom Nordbahnhof ab und überquert die *Donau*. — 6km *Floridsdorf*. — Weiter in nordöstlicher Richtung; im Rückblick der Kahlenberg und der Leopoldsberg. Vor Deutsch-Wagram in den Reichsgau Niederdonau.

19km *Deutsch-Wagram* (160m), bekannt durch den Sieg Napoleons I. über die Österreicher am 5. und 6. Juli 1809. — Weiterhin quer durch das *Marchfeld*, die Ebene zwischen Donau, March und dem Südrande der Hügel des Weinviertels, die der Schauplatz vieler bedeutungsvoller Schlachten war. — 40km *Angern;* dahinter am rechten Ufer der *March*, des Grenzflusses zwischen Deutschland und der Slowakei, jenseit (65km) *Hohenau* an der *Thaya* flußaufwärts, die man vor Lundenburg überquert; links der Raistenberg, an seinem Fuße das Städtchen Feldsberg.

84km **Lundenburg** (159m; Bahnhofswirtsch.), Stadt von 11000 Einwohnern, die bis 1938 zu Mähren gehörte und dann zu Niederdonau kam, mit Renaissance-Schloß (XVI. Jahrh.) in einem Park; Hotels: Wiener Hof, 35 B., Grand-Hotel, 30 B. zu 2 ℳ. — Dahinter über die Grenze von Niederdonau in das PROTEKTORAT BÖHMEN UND MÄHREN; vor Göding wieder in das Tal der March.

105km **Göding** (162m), Stadt von 16500 Einwohnern, mit ehemals kaiserlichem Schloß; Grand-Hotel, 34 B. zu 1.30-1.80 ℳ. — Weiter im Marchtal zwischen den Höhen der Weißen Karpaten (r.) und des Marsgebirges hin. — 138km *Altstadt-Welehrad*, von wo eine Nebenbahn nach Ungarisch-Hradisch führt (5km; S. 11).

155km *Otrokowitz* (*Batov;* 194m), von wo Nebenbahn 11km östlich nach **Zlin**, einer Industriestadt von 42000 Einwohnern, mit der von Thomas Bat'a (1876-1932) gegründeten größten Schuhfabrik der Welt.

169km *Hullein* (196m), Städtchen von 4000 Einwohnern, an einem Straßen- und Eisenbahnknotenpunkt. — Weiter abseits von der March durch fruchtbare Gegend; rechts auf der Höhe das Kloster Hostyn.

184km **Prerau** (212m), an der Einmündung einer von Prag und Brünn kommenden Bahnlinie gelegene betriebsame Stadt von 23000 Einwohnern, mit gotischem Rathaus und Schloß aus dem XVI. Jahrhundert (Stadtmuseum). Grand-Hotel Lipner, 56 B. von 2 ℳ an; Hotel Prerau, 100 B. zu $1^1/_2$-$1^3/_4$ ℳ. — Weiter nordöstlich im Tal der *Betschwa*.

199km *Leipnik* (246m), industriereiches Städtchen von 7500 Einwohnern, mit Türmen der alten Befestigung; Hotel Gold. Kreuz, 15 B. von 1 ℳ an. — Dahinter rechts auf der Höhe die Burgruine Helfenstein.

212km *Mährisch-Weißkirchen* (255m), alte Stadt von 10000 Einwohnern, mit Schloß von 1594; Hotel Stadt Brünn, 25 B. zu $1^1/_4$-$1^1/_2$ ℳ. — Weiter in den SUDETENGAU und in das Gebiet der Oder; rechts die kleinen Karpaten.

233km *Zauchtel* (250m), wo eine Lokalbahn nach Neutitschein abzweigt (10km südöstl.; S. 12). — 262km *Schönbrunn-Witkowitz* (209m; vgl. unten); dahinter wieder in einen Zipfel des Protektorats.

268km **Mährisch-Ostrau** (217m), die unweit vom rechten Ufer der hier die *Ostrawitza* aufnehmenden *Oder* gelegene drittgrößte Stadt des Protektorats (nach Prag und Brünn), mit 190000 Einwohnern, erst in den letzten hundert Jahren aufgeblüht als Mittelpunkt eines bedeutenden Steinkohlenreviers und einer vielseitigen Industrie (großes Eisenwerk in Witkowitz; vgl. oben). Hotels: National-Palace, 200 B. zu 3-$4^1/_2$ ℳ; Imperial, 150 B. zu 2-$3^3/_4$ ℳ; u. a.

276km *Oderberg* (205m), oberschlesische Grenzstation und Industriestadt von 10000 Einwohnern, an einem Eisenbahnknotenpunkt, von wo Züge über Heydebreck (S. 3) nach Breslau und Berlin weiterfahren. — Die Bahn nach Krakau und Warschau biegt in östliche Richtung um und führt durch einförmiges Flachland.

327km *Dzieditz* (252m), Dorf mit Steinkohlengruben, an einem Eisenbahnknotenpunkt, wo die Linie nach Kattowitz und Warschau abzweigt (s. unten).

Die Bahn nach Krakau führt nordöstlich weiter über (348km) *Auschwitz*, eine Industriestadt von 12000 Einwohnern, ehemals Hauptort der Piastenherzogtümer Auschwitz und Zator (Hotel Zator, 20 B.), von wo eine Nebenbahn über Skawina (49km; S. 166) nach Krakau führt (69km in 3 St.). — 368km **Krenau** (ehem. Chrzanow; 266m), Industriestadt von 23000 Einwohnern; Bahnhofhotel, 10 B. — 374km *Trzebinia* (S. 54). — Weiter nach (413km) **Krakau** s. Route 7a.

Die Bahn von Dzieditz (s. oben) nach Warschau führt in östliche Richtung über die obere *Weichsel* und berührt (330km) *Bad Gottschalkowitz*, einen kleinen Badeort mit kräftigen jod- und bromhaltigen Solquellen. — 335km *Pleß* (246m), Städtchen von 8000 Einwohnern, mit einem 1870 in Renaissancestil ausgebauten Schloß des Fürsten von Pleß und schönem Park (Wisent-Gehege); Hotel Pleßer Hof, 10 B. — Dann in das oberschlesische Industriegebiet (vgl. S. 3).

371km **Kattowitz** (272m; s. S. 4). — Weiter östlich auf der nach Krakau führenden Linie bis (376km) *Schoppinitz*-Süd, dann wieder in nördliche Richtung. — 379km **Sosnowitz** (Nordbhf.), 1902 gegründete, bis zum ersten Weltkrieg russische, dann polnische und jetzt zur Provinz Oberschlesien gehörende Industriestadt von 130000 Einwohnern; Central-Hotel, 42 B. von $2^1/_2$ *M* an. — 383km *Bendsburg* (ehem. Bendzin), Industriestadt mit 50000 Einwohnern, überragt von der mächtigen Ruine einer Burg aus dem XIV. Jahrhundert; Hotel Bristol, 40 B. von $2^1/_2$ *M* an. — 392km *Golonog* (S. 69).

396km *Zombkowitz*, wo eine von Krakau kommende Linie mündet. — Weiter über *Tschenstochau* nach (689km) **Warschau** s. Route 7a.

b. Straße von Wien nach Krakau oder Warschau.

Nach Krakau 421km, nach Warschau 696km; durchweg gut ausgebaute Hauptstraße, bis Wilfersdorf Reichsstraße Nr. 116, weiter bis Wadowitz (Krakau) Reichsstraße Nr. 374, von Auschwitz nach Tschenstochau (Warschau) Reichsstraße Nr. 391. — KRAFTPOST von *Wien* (Abfahrt vom Reisebüro der Deutschen Reichspost, Kärntner Ring 18) in 2 Tagen über *Preßburg* (66km) und durch die slowakische Tatra nach *Zakopane* (535km) und weiter (vgl. Route 21b) nach *Krakau* (645km; Ankunft am Adolf-Hitler-Platz); 1942/42 vorübergehend nicht im Betrieb.

Die Reichsstraße Nr. 116 führt von **Wien** (170m; s. Baedekers 'Wien und Niederdonau') auf der Floridsdorfer Brücke über die *Donau* in die Fabrikvorstadt *Floridsdorf*, bei der Straßenteilung am 'Spitz' geradeaus; weiter nördlich auf der Brünner Straße nach dem Vorort *Stammersdorf*, dann am Westrande des Marchfeldes entlang (vgl. S. 8).

23km *Wolkersdorf* (176m), mit Schloß. — Weiterhin in langen welligen Geraden, z. T. kurz etwas stärker bergab und bergauf durch das *Weinviertel*, ein großenteils mit fruchtbarem Löß bedecktes Hügelland von etwa 200-370m Höhe, dessen Rebgärten das größte geschlossene Weinbaugebiet Deutschlands bilden (270qkm).

25km *Wilfersdorf* (190m), im Tal der *Zaja*. — Am Ortsende von der Reichsstraße Nr. 116 rechts ab und weiter auf der Reichsstraße Nr. 374 in nordöstliche Richtung.

29km **Lundenburg** (159m; s. S. 8), wo man die *Thaya* überquert. — Jenseit der Stadt über die Grenze des Reichsgaues Niederdonau in das PROTEKTORAT BÖHMEN UND MÄHREN.

13km *Mährisch-Neudorf*. — Dahinter am Rande der ausgedehnten Parkanlagen der fürstlich Liechtensteinschen Herrschaft *Eisgrub* entlang (das sehenswerte Schloß liegt 7km nördlich abseits).

11km **Göding** (162m; s. S. 8), im Tal der *March*, dem man weiterhin bis Hullein folgt, zwischen den Höhen der Weißen Karpaten und des Marsgebirges hin.

27km *Wesseli an der March* (177m), Ort von 5000 Einwohnern, mit Schloß und Park.

4km *Ungarisch-Ostra* (181m), alter Markt mit Schloß aus dem XVI. Jahrhundert.

8km *Kunowitz* (194m), wo die Reichsstraße Nr. 376 über den seit alters viel umkämpften Vlara-Paß nach Trentschin abzweigt.

4km **Ungarisch-Hradisch** (188m), alte Stadt von 6000 Einwohnern, Mittelpunkt der 'Mährischen Slowakei' (hübsche Volkstrachten), mit beachtenswertem Rathaus von 1296. Hotels: Grand Hotel, 67 B., Foyta, 60 B. von $1^1/_2$ *M* an.

18km *Otrokowitz* (194m), wo r. eine Straße nach der Schühstadt Zlin abzweigt (11km; S. 9).

15km *Hullein* (196m; s. S. 9). — Nun verläßt man die March und fährt durch fruchtbare Gegend; rechts die Höhen des von einem Kloster gekrönten *Hostyn* (736m).

16km **Prerau** (212m; s. S. 9). — Weiter nordöstlich, z. T. im *Betschwatal;* bei *Pschedmost* eine vorgeschichtliche Fundstätte.

16km *Leipnik* (230m; s. S. 9). — Dahinter r. auf der Höhe die Burgruine *Helfenstein* (406m).

12km *Mährisch-Weißkirchen* (255m; s. S. 9). — Nun über die Protektoratsgrenze in das zum Reichsgau SUDETENLAND gehörende sog. 'Kuhländchen', das eine bedeutende Rinderzucht betreibt; weiter durch die sog. 'Mährische Pforte', die nur 310m hohe Senke zwischen Karpaten und Sudeten.

20km *Alttitschein*, hart an der Protektoratsgrenze gelegener Markt mit hochgelegener Burgruine (486m).

4km **Neutitschein** (285m), durch seine Hutindustrie (Hückel, Böhm u. a.) bekannte Stadt von 14000 Einwohnern, mit Schloß; Hotel Heinrichshof, 36 B. zu $2^1/_2$-$4^1/_2$ ℳ.

12km *Freiberg* (297m), altes Städtchen von 6700 Einwohnern, an einer Abzweigung nach *Nesselsdorf* (6km südl.; Sitz der Ringhoffer-Tatra-Werke). — Hinter Freiberg nochmals in einen Zipfel des Protektorats.

16km *Friedberg*, Stadt von 11000 Einwohnern, am linken Ufer der *Ostrawitza*, an deren rechtem Ufer die Schwesterstadt *Friedeck* (12000 Einw.) liegt, mit Schloß und Pfarrkirche aus dem XIII. Jahrhundert; Beskiden-Hotel, 40 B. zu $1^1/_2$-2 ℳ.

8km jenseit Friedeck über die Protektoratsgrenze in das zu OBERSCHLESIEN gehörende Teschener Land, das im Mittelalter ein selbständiges Herzogtum war.

16km **Teschen** (296m), auf einer Anhöhe über der 1920-38 die polnisch-tschechische Grenze bildenden *Olsa* schön gelegene gewerbreiche Stadt von 35000 Einwohnern, schon 1374 mit Magdeburger Recht begabt und ehemals Hauptstadt eines Herzogtums, mit schlichtem Schloß von 1837 (Heimatmuseum; im Park ein Turm vom alten Schloß aus dem XIII. Jahrh.) und turmgekröntem Rathaus von 1800. Hotels: Brauner Hirsch, 90 B. von 2 ℳ an; Grand-Hotel, 50 B. von $1^3/_4$ ℳ an; u. a.

15km *Skotschau* (295m), Städtchen von 5000 Einwohnern, mit Schloß, wo man den Oberlauf der *Weichsel* quert. — Weiter am Nordfuß der Beskiden hin (vgl. S. XXII).

20km **Bielitz** (312m), an der *Biala* gelegene oberschlesische Kreisstadt von 50000 Einwohnern, mit bedeutender Tuchindustrie; Hotel Kaiserhof, 100 B. von $2^1/_4$ ℳ an; u. a. — Abzweigung nach Kattowitz und Warschau s. unten.

Nach **Krakau** östlich weiter auf der Reichsstraße Nr. 374, zuerst bergauf und z. T. in Windungen hart am Fuße der Beskiden hin. — 19km *Kety* (277m), Städtchen von 6000 Einwohnern; hier rechts weiter. — 9km *Andrychow* (332m), Städtchen von 4000 Einwohnern, mit großer Baumwollspinnerei und Weberei. — 12km **Wadowitz** (272m), altes Städtchen von 8000 Einwohnern; dahinter über die oberschlesische Grenze in das Generalgouvernement. — 14km *Kalwaria* (333m; s. S. 167), mit sehenswerter Wallfahrtskirche; dahinter r. auf der Höhe der Ort Landskron (s. S. 167). — 6km *Izdebnik* (S. 167). — 10km weiter erreicht man bei *Glogoczów* die Straße von Krakau nach Zakopane. — Auf dieser nördlich nach (19km) **Krakau** s. Route 21 b.

Von Bielitz (s. oben) nach **Warschau** folgt man der in nördliche Richtung führenden Straße. — 4km *Batzdorf;* hier

rechts und über die Biala, dann durch seenreiche Gegend. — 28km *Auschwitz* (250m; s. S. 10); weiter auf der Reichsstraße Nr. 391 und über die Weichsel, die hier bis zum ersten Weltkrieg die Grenze zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn bildete. — 26km *Myslowitz* (267m; s. S. 4). — Von hier entweder nordwestlich auf der Reichsstraße Nr. 5 (vgl. S. 8) noch 9km bis **Kattowitz** (272m; s. S. 4); oder nördlich über *Sosnowitz* und *Bendsburg* nach *Tschenstochau* und (306km) **Warschau**, s. Route 7 b.

3. Von Breslau über Litzmannstadt nach Warschau.

a. Eisenbahn.

403km, Schnellzug in 9 St.; bis Litzmannstadt 263km, Schnellzug in $5^1/_2$-$5^2/_4$, Personenzug in $7^1/_2$ St.

Die Bahn führt vom Hauptbahnhof in **Breslau** (120m; s. Baedekers 'Schlesien') in weitem Bogen westlich um die Stadt herum und über die *Oder*. — 6km Bahnhof *Breslau-Odertor*, am Nordrande der Stadt. — Weiter in nordöstlicher Richtung durch die Ackerebene. — 20km Bahnhof *Sibyllenort*, 15 Min. südlich von dem S. 16 gen. Schloß.

34km **Oels** (178m), alte Stadt von 16000 Einwohnern, mit stattlichem Renaissanceschloß (XVI./XVII. Jahrh.; Schloßkirche XIV. Jahrh.), das wie die ganze 'Waldgutherrschaft Oels' Besitz des früheren deutschen Kronprinzen ist. Hotels: Bahnhof, 30 B., Gold. Adler, 24 B. von $2^1/_2$ ℳ an.

Die Bahn nach Litzmannstadt wendet sich in nördliche Richtung; links die Höhen des Katzengebirges (255m). — Jenseit (42km) *Juliusburg* durch ausgedehnte Waldungen.

52km *Großgraben*, von wo eine Bahnlinie nordöstlich über Neumittelwalde direkt nach Ostrowo führt (54km; 21km kürzer als die unten gen. Strecke). — Die Hauptstrecke zieht von Großgraben nördlich weiter in die Teichlandschaft der Bartschniederung (bedeutende Karpfenzucht). — 76km *Militsch* (106m), altes Städtchen von 5000 Einwohnern, mit klassizistischem Schloß; Hotel Laske, 24 B. zu $1^3/_4$-3 ℳ. — Dahinter über die *Bartsch*, später wieder durch Wald.

89km *Freyhan*, Marktflecken mit Schloß und Park der Grafen v. Pückler. — Dann über die niederschlesische Grenze in die 1919-39 an Polen verlorene ehem. preußische Provinz Posen, den jetzigen Reichsgau WARTHELAND. — 91km *Treustädt* (ehem. Zduny), altes Städtchen von 3000 Einw., mit Zuckerfabriken.

98km **Krotoschin** (147m), an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt gelegene betriebsame Kreisstadt von 13000 Einwohnern, ehemals Hauptort eines dem Fürsten von Thurn

und Taxis gehörenden Fürstentums, mit Schloß aus dem XVII. Jahrhundert in einem großen Park; Hotel Deutsches Haus, 24 B. von $1^1/_2$ ℳ an. — Die Bahn wendet sich nun nach Osten und durchquert ein teilweise bewaldetes Hügelland.

127km *Ostrowo* (132m), an einer von Posen nach Beuthen führenden Bahnlinie und an der Einmündung der direkt von Großgraben (s. S. 13) kommenden Strecke gelegene Kreisstadt von 25000 Einwohnern, mit vielseitiger Industrie; Hotel Deutsches Haus, 30 B. — Weiter in nordöstlicher Richtung, zuerst durch die Niederung des *Ollebachs*, dann über flachwellige Ackerflächen. — Unmittelbar jenseit (144km) *Kalmen* über die bis zum ersten Weltkrieg bestehende deutsch-russische Grenze.

151km **Kalisch** (125m), an der *Prosna* gelegene alte Kreisstadt von 50000 Einwohnern, nach den Zerstörungen im Weltkrieg (August 1914) fast völlig neu aufgebaut, mit bedeutender Leder- und Samtindustrie; in der im XIII. Jahrhundert gegründeten Nikolauskirche eine Kreuzabnahme von Rubens. Hotels: Berlin, 50 B. zu $2\text{-}3^1/_4$ ℳ; Deutsches Haus.

Von Kalisch weiter östlich über (165km) *Spatenfelde*, ein ehem. Opatowek gen. Städtchen von 3000 Einwohnern.

204km **Schieratz** (150m), im Tal der *Warthe* gelegene gewerbtätige Kreisstadt von 10000 Einwohnern, 1914 sowie Anfang September 1939 als Warthebrückenkopf hart umkämpft, mit zwei urspr. gotischen, barock umgebauten Kirchen und der Ruine eines Piastenschlosses; Hotel Posener Hof, 40 B.

221km *Freihaus* (ehem. Zdunska Wola; 150m), Industriestadt von 23000 Einwohnern, wo man die 1934 von den Polen für den Kohlentransport von Kattowitz nach Gdingen (Gotenhafen) erbaute Bahnlinie kreuzt. — 232km *Lask* (160m), an der *Grabia* gelegenes Kreisstädtchen von 7000 Einwohnern, mit Textilfabriken und beachtenswerter Stiftskirche (XV. Jahrh.). — Weiter in nordöstlicher Richtung, über (248km) *Pabianitz*, eine schon zum Litzmannstadter Textilbezirk gehörende Industriestadt von 45000 Einwohnern, mit Renaissance-Rathaus und Pfarrkirche aus dem XVI. Jahrhundert.

263km **Litzmannstadt.** — Hauptbahnhof im Westen der Stadt. — HOTELS: **General Litzmann*, Adolf-Hitler-Str. 72, 235 B. zu 3-7 ℳ, mit Restaurant und Café; *Savoy*, Straße der 8. Armee Nr. 6, 155 B. zu 2-5 ℳ, mit Weinstube; *Deutsches Haus*, Schlageterstr. 38, 120 B. zu 3-4 ℳ; *Monopol*, 76 B. zu 2-4 ℳ; u. a. — RESTAURANTS in den oben gen. Hotels, ferner: *Meisterhaus*, Meisterhausstr. 1; *P. W. Matthaeus*, Dietrich-Eckart-Str. 1; *Münchener Bierstuben*, Adolf-Hitler-Str. 63.

Die wartheländische Regierungsbezirkshauptstadt *Litzmannstadt* (210m), bis 1940 *Lodz* oder *Lodsch*, mit 484000 Einwohnern (1942), liegt in sandiger Hügellandschaft und hat sich seit 1820 aus einem damals nur 800 Einwohner zählenden Flecken durch deutsche Tatkraft zu einem der bedeutendsten

Textilplätze Europas entwickelt. Mit den in den Jahren 1818-29 aus Schlesien, Böhmen und Sachsen angesiedelten deutschen Tuchmacherfamilien bauten seit 1853 der Rheinländer Karl Scheibler und andere Unternehmer eine Textil-Großindustrie auf, die vor dem ersten Weltkrieg ganz Rußland versorgte. Im Weltkrieg war die Stadt Ende 1914 Mittelpunkt harter Kämpfe (vgl. unten), in deren Verlauf General Litzmann den berühmten Durchbruch bei Brzeziny unternahm (s. unten); im polnischen Feldzug 1939 wurde Lodz am 10. September von den deutschen Truppen besetzt und mit dem Deutschen Reich vereinigt.

Das unausgeglichene Stadtbild zeigt noch wie manche amerikanische Städte die hastige und unorganische Entwicklung: einstöckige Weberhäuschen stehen zwischen großen Mietskasernen, dahinter düstere Fabrikanlagen, regellos durch die Stadt verstreut. Seit 1940 ist eine großzügige Neugestaltung nach modernen städtebaulichen und sozialhygienischen Grundsätzen im Werden. — Die Hauptgeschäfts- und Verkehrsader der Stadt ist die *Adolf-Hitler-Straße*, die Litzmannstadt in 5km Länge von Norden nach Süden durchzieht; der Hauptverkehr liegt zwischen Deutschlandplatz und Meisterhausstraße. An der Moltkestraße das *Theater* (1941 erweitert). Im Süden der Stadt (Tuschiner Zufuhrbahn) erinnert der *Gräberberg* mit den Gräbern von 2000 deutschen Soldaten an die Schlacht bei Lodz (16. Nov. bis 6. Dez. 1914; vgl. oben). 24km östlich von Litzmannstadt liegt Löwenstadt (s. unten).

Von Litzmannstadt über Lowitsch nach Warschau: Eisenbahn 142km (etwa gleiche Entfernung wie die unten gen. Hauptstrecke über Koluszki), Straße s. S. 17. — Die Eisenbahn führt zuerst in nördliche Richtung durch Hügelland nach (11km) *Görnau* (ehem. Zgierz), einer an der *Bzura* gelegenen Stadt von 26000 Einwohnern, ebenfalls mit Textilindustrie; Abzweigung nach Kutno s. S. 18. — Die Lowitscher Bahn zieht von Görnau nordöstlich weiter durch einförmige Gegend nach (27km) *Strickau*, einem 1914/15 hart umkämpften Städtchen von 4000 Einwohnern; dahinter über die Grenze des Warthegaues in das Generalgouvernement.

37km *Glowno* (120m), schon 1427 gegründetes Städtchen von 8000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Lowitsch, in hübscher Lage im waldumrahmten Tal der *Mroga*. Deutsche Gaststätte, Ring 21; Auskunft durch die NSDAP.

62km **Lowitsch** (s. S. 19), wo man die von Berlin über Posen nach Warschau führende Linie erreicht. — Auf dieser nach **Warschau** s. Route 4a.

Die Haupteisenbahnlinie von Litzmannstadt nach Warschau führt über Koluszki: die Bahn umzieht Litzmannstadt im Süden und berührt dann den im Osten der Stadt gelegenen Bahnhof *Litzmannstadt*-Ost, wo eine Linie vom Bahnhof Litzmannstadt-Mitte mündet. — Weiter östlich durch sandige, teilweise bewaldete Hügellandschaft.

291km (von Breslau) *Galkau;* von hier Straße 9km nördlich nach **Löwenstadt**, einer bis 1939 *Brzeziny* genannten Kreisstadt von 13000 Einwohnern, bei der am 23./24. Nov. 1914

General Litzmann (der 'Löwe von Brzeziny') als Führer der 3. Gardedivision durch kühnen Durchbruch das XXV. deutsche Res.-Korps aus russischer Umklammerung befreite und 12000 Gefangene mitbrachte. — Hinter Galkau in das Generalgouvernement.

298km *Koluszki* (S. 59), wo man die von Krakau und Kattowitz über Tschenstochau nach Warschau führende Bahnlinie erreicht. — Auf dieser nach (403km von Breslau) **Warschau** s. Route 7b.

b. Straße von Breslau über Litzmannstadt nach Warschau.

Reichsstraßen Nr. 6, 386a und 386 (gut ausgebaut), bis Litzmannstadt 213km, nach Warschau 344km. — Von Breslau auf den Reichsstraßen Nr. 116, 78 und 387 über Kalisch nach Schieratz (Litzmannstadt-Warschau) 33km mehr als auf der unten gen. Strecke; Ortsbeschreibungen s. bei der Eisenbahn (Route 3a).

Die Reichsstraße Nr. 6 führt in **Breslau** (120m; s. Baedekers 'Schlesien') über die *Oder;* weiter nordöstlich durch die Matthiasstraße, dann über die *Alte Oder;* hinter dem Vorort *Hundsfeld* auf schönen Alleen ziemlich gerade durch flachwelliges Ackerland.

15km Gasthof *Wolfskretscham;* Abzweigung links 2km nördlich zu dem von prächtigen Parkanlagen umgebenen *Schloß Sibyllenort* (1851-67 erbaut; ehem. Sommersitz der sächsischen Könige). — Die Reichsstraße Nr. 6 zieht geradeaus weiter, streckenweise durch Wald.

17km **Oels** (178m; s. S. 13), mit sehenswertem Schloß. — Weiter nordöstlich durch eine teilweise bewaldete Gegend.

26km *Groß-Wartenberg* (170m), Städtchen von 3000 Einwohnern, mit großem Schloß; Hotel Goldene Krone, 12 B. — Nun in östliche Richtung und über die ehemalige deutsch-polnische Grenze in den Reichsgau WARTHELAND; hinter *Schlaupe* an ausgedehnten Waldungen hin.

20km *Kempen* (163m), an einem Eisenbahnknotenpunkt gelegenes Kreisstädtchen von 7000 Einwohnern, schon 1282 erwähnt; Hotel Deutsches Haus, 16 B.

12km *Weruschau* (ehem. Wieruszów), an der *Prosna* gelegener alter, 1919 niedergebrannter und wieder neu aufgebauter Marktflecken von 1500 Einwohnern, mit ehem. Paulinerkloster, von dem noch die im Barockstil erbaute zweitürmige Kirche (jetzt Pfarrkirche; Grab des Priors Kordecki, vgl. S. 56) erhalten ist. — Weiter in langen Geraden.

16km *Lichtenwall;* hier links weiter (r. die Fortsetzung der Straße Nr. 6 nach Welun) und nun auf der Reichsstraße Nr. 386a in nordöstlicher Richtung durch Ackerland oder Wald.

22km *Schlötzau* (ehem. Zloczew), Städtchen an der Einmündung der von Welun kommenden Reichsstraße Nr. 386, der man nördlich folgt.

23km **Schieratz** (150m; s. S. 14), wo die Straße Nr. 387 von Kalisch (Breslau; vgl. S. 16) mündet. — Hinter Schieratz über die *Warthe* und schnurgerade nach Osten.

14km *Freihaus* (150m; s. S. 14), an einem Eisenbahnknotenpunkt gelegene Industriestadt.

15km *Lask* (160m; s. S. 14), wo die Reichsstraße Nr. 387 südöstlich nach Petrikau abzweigt (45km; S. 58). — Nach Litzmannstadt weiter auf der Straße Nr. 386 in nordöstlicher Richtung, z. T. durch Wald.

17km *Pabianitz* (183m; s. S. 14), wo man den Litzmannstadter Textilindustriebezirk erreicht; am Ende der Stadt links.

16km **Litzmannstadt** (Stadtmitte; s. S. 14), von wo man über Lowitsch oder Rawa nach Warschau weiterfahren kann.

Die Straße über Rawa nach Warschau (141km; 10km länger als die unten gen. Reichsstraße) führt von Litzmannstadt (Ausfahrt durch die Sulzfelder Straße) östlich weiter durch sandiges Hügelland.

24km *Löwenstadt* (ehem. Brzeziny; s. S. 15), bekannt durch den Durchbruch des General Litzmanns im November 1914. Dahinter über die Grenze des Warthegaues in das Generalgouvernement.

37km **Rawa** *Mazowiecka* (160m; S. 62), wo man die von Krakau und Kattowitz über Tschenstochau kommende Straße erreicht. — Auf dieser nordöstlich nach (80km) **Warschau** s. S. 67.

Die Hauptstrecke von Litzmannstadt nach Warschau (131km) führt im Zuge der Reichsstraße Nr. 386 nordöstlich durch teilweise bewaldetes Hügelland.

17km *Strickau* (s. S. 15). — Dahinter über die Grenze des Reichsgaues Wartheland in das Generalgouvernement.

11km *Głowno* (s. S. 15), im waldumrahmten Tälchen der *Mroga.* — Weiter in langen Geraden durch einförmige Gegend.

24km **Lowitsch** (S. 19), wo man die von Berlin über Posen nach Warschau führende Straße erreicht. — Auf dieser über *Sochaczew* nach (79km) **Warschau** s. S. 24.

4. Von *(Berlin)* Posen nach Warschau.

a. Eisenbahn.

Von Berlin bis Warschau 575km, Schnellzug in 11½ St.; von Posen nach Warschau 305km, Schnellzug in 7 St.

Von *Berlin* über (93km) *Frankfurt an der Oder* bis (270km) **Posen** s. Baedekers 'Deutsches Reich'.

Die Bahn von Posen nach Warschau führt von *Posen-Hauptbahnhof* nördlich um die Stadt herum, mit Blick r. auf den Rathausturm und das Schloß. — 3,2km Bahnhof *Posen-Gerberdamm;* dann über die *Warthe,* mit Blick r. auf den zweitürmigen Dom. — 5,7km Bahnhof *Posen-Ost.*

Weiter in östlicher Richtung durch das flachwellige fruchtbare Ackerland des Reichsgaues WARTHELAND. — 13km Bahnhof *Schwersenz*, 1km südlich vom Ort (s. S. 22). — 24km *Kostschin* (s. S. 22). — 37km *Nekla* (s. S. 22).

49km **Wreschen** (105m), an der *Wreschnitza* gelegene betriebsame Kreisstadt von 9000 Einwohnern, wo man eine Bahnlinie von Gnesen nach Krotoschin (S. 13) kreuzt; in der Stadt die gotische Pfarrkirche aus dem XV. Jahrhundert (im XIX. Jahrh. erneuert); Hotel Deutsches Haus, 14 B.

67km *Stralkau*; dahinter über die bis zum ersten Weltkrieg bestehende ehemalige deutsch-russische Grenze. — 71km *Grenzhausen* (s. S. 22).

100km *Konin* (100m), $2^1/_2$km südlich vom Bahnhof am linken Ufer der *Warthe* gelegene alte Kreisstadt von 13000 Einwohnern, mit gotischer Pfarrkirche aus dem XV. Jahrhundert.

129km **Warthbrücken** (ehem. Koło; 93m), $2^1/_2$km südlich vom Bahnhof an einem wichtigen Flußübergang gelegene regsame Kreisstadt von 12000 Einwohnern, mit beachtenswerter Pfarrkirche aus dem XIV. Jahrhundert und Rathaus von 1815, dessen gotischer Turm noch von einem früheren Bau aus dem XIV. Jahrhundert stammt; Hotel Deutsches Haus, 16 B.

Die Bahn verläßt nun das Warthetal und zieht östlich weiter durch Hügelland. — In (138km) *Barloh* kreuzt man die 1934 von den Polen für den Kohlentransport von Kattowitz nach Gotenhafen (Gdingen) erbaute Kohlenbahn. — 147km *Tonningen* (s. S. 23). — 166km *Kroßwitz* (s. S. 23).

178km **Kutno** (90m), an einem bedeutenden Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt gelegene wartheländische Kreisstadt von 25000 Einwohnern, mit Schloß aus dem XVIII. Jahrhundert und Park; Hotel zum Bahnhof, gelobt.

Von Kutno nach Litzmannstadt: Eisenbahn 68km in $1^1/_2$-2 St. (durchgehende Schnellzüge von Berlin in 10 St.). — Die Bahn führt zuerst in südwestlicher Richtung durch das Gebiet der 'Schlacht an der Bzura' (vgl. S. 19). — 25km **Lentschütz** (ehem. Łęczyca; 110m), am Rande des versumpften Tales der *Bzura* gelegene alte wartheländische Kreisstadt von 10000 Einwohnern, mit Pfarrkirche aus dem XV. Jahrhundert (1722 erneuert) und Ruine einer Burg aus dem XIV. Jahrhundert; Hotel Cuevas, 14 B. — Weiter in südöstlicher Richtung. — 35km *Brunnstadt* (ehem. Ozorkow), an der oberen Bzura gelegene Stadt von 12000 Einwohnern, die bereits zum Textilindustriebezirk von Litzmannstadt gehört. — 58km *Görnau* (s. S. 15). — 68km **Litzmannstadt**; Beschreibung und Weiterfahrt nach Warschau s. Route 3a.

Von Kutno nach Thorn: Eisenbahn 109km in $2^1/_4$-3 St. (durchgehende Schnellzüge von Warschau über Thorn und Bromberg nach Berlin). — Die Bahn führt zuerst in nordwestliche Richtung. — 14km *Kranzwerder*, wo eine Kleinbahn nach Brunnstadt (s. oben) abzweigt; weiter in nördliche Richtung.

55km **Leslau** (ehem. Włocławek; 60m), schön am linken Ufer der *Weichsel* gelegene industriereiche wartheländische Kreisstadt von 63000 Einwohnern, schon im XI. Jahrhundert gegründet, mit sehenswerter zweitürmiger gotischer Kathedrale aus dem XIV. und XV. Jahrhundert (Ende des XIX. Jahrh. erneuert) und ehem. bischöfl. Schloß (XVII. Jahrh.; erneuert); Hotel Viktoria, 20 B. von 2 ℳ an.

78km Bahnhof *Nessau* (ehem. Nieszawa; 50m), 4km südwestl. von dem über dem linken Ufer der Weichsel gelegenen altertümlichen Städtchen (3000 Einw.). — 92km *Weichselstädt* (ehem. Aleksandrow), Städtchen mit 9000 Einwohnern; Nebenbahn 7km östlich zu dem unweit vom linken Ufer der Weichsel gelegenen Kreisstädtchen und Reichsbad **Hermannsbad** (ehem. Ciechocinek; 46m), das mehrere jod- und eisenhaltige warme Solequellen (30° C; großes Solefreischwimmbad) sowie Moorbäder besitzt und schon zur Zarenzeit viel besucht wurde (Hotel Müller, 130 B.; u. a.).

Die Bahn führt jenseit Weichselstädt über die Grenze des Warthegaues in den Reichsgau Danzig-Westpreußen. — 109km **Thorn** (40m); Beschreibung und Weiterfahrt nach Bromberg (Berlin), Graudenz (Marienburg) und Deutsch-Eylau (Königsberg) s. Baedekers 'Deutsches Reich'.

Von Kutno nach Schröttersburg: Eisenbahn 48km in $1^3/_4$-2 St. — Die Bahn führt nordöstlich durch Ackerland oder Wald. — 29km *Waldrode* (ehem. Gostynin; 118m), wartheländisches Kreisstädtchen von 7500 Einwohnern, mit dem Turm eines alten Schlosses aus dem XV. Jahrhundert. — 46km *Schröttersburg-Süd*, am linken Ufer der *Weichsel*; dann über den schiffbelebten Strom auf ostpreußisches Gebiet.

48km **Schröttersburg-*Nord***; die ehemals Plock und jetzt nach dem ostpreußischen Oberpräsidenten Freiherrn Fr. L. v. Schrötter (1743-1815) benannte ostpreußische Kreisstadt Schröttersburg (102m), mit 34000 Einwohnern, liegt hübsch auf dem rechten Hochufer der Weichsel und besitzt als alte Herzogs- und Bischofsstadt zahlreiche beachtenswerte Baudenkmäler, u. a. einen stattlichen zweitürmigen kath. Dom, eines der frühesten deutschen Bauwerke im Weichselland (XII., XVI. und XVIII. Jahrh.), sowie eine im XVII. Jahrhundert erbaute evang. Kirche. Hotels: Deutsches Haus, 26 B. von $1^1/_2$ ℳ an; Reichshof, 15 B.

Von Schröttersburg weiter über *Sichelberg* und *Strasburg* (Westpr.) nach *Graudenz* s. Baedekers 'Deutsches Reich'.

Die Bahn von Kutno nach Warschau durchquert das Gebiet der gewaltigen 'Schlacht an der Bzura', in der im Polenfeldzug die deutschen Truppen vom 7. bis 19. September 1939 im Raum zwischen der Bzura und dem Weichselbogen etwa ein Viertel des gesamten polnischen Heeres (9 Divisionen, Teile von 10 weiteren Divisionen und 3 Kavalleriebrigaden) trotz verzweifelter Durchbruchsversuche umschlossen hielten und vernichteten (etwa 200000 Gefangene).

197km Bahnhof *Zichlin*, 3km südlich von dem gleichnam. Städtchen. — Dann über die Grenze des Reichsgaues Wartheland in das GENERALGOUVERNEMENT. — Vor Lowitsch über die *Bzura*.

224km **Lowitsch**. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Haus der deutschen Gemeinschaft*, am Alten Ring; *Kameradschaftsheim*, Deutsche Straße 8; mehrere volksdeutsche *Gaststätten*. — *Lichtspielhaus*, *Bücherei*, *Schwimmbad*, *Krankenhaus*. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, den Stadtkommissar (Rathaus) und die NSDAP. (Litzmannstadter Straße).

Die Stadt *Lowitsch* (85m), mit etwa 16000 Einwohnern, Sitz einer Kreishauptmannschaft im Westen des Distriktes Warschau, liegt an der *Bzura*, an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt, inmitten einer flachwelligen waldlosen Ackerlandschaft, deren Landbewohner zum Teil (besonders beim Kirchgang und auf den Wochenmärkten) noch eine aus dem XVI.

Jahrhundert stammende und vielleicht nach dem Vorbild alemannischer (südwestdeutscher) Kolonisten oder der päpstlichen Schweizergarde entstandene eigenartige bunte Tracht tragen. — Die alte Siedlung, schon 1359 mit deutschem Recht und seit 1516 mit Magdeburger Stadtrecht begabt, war vom XIV. bis zum XVIII. Jahrhundert Residenz der Erzbischöfe von Gnesen, die zugleich Primase von Polen waren. Vom XV. bis zum XVII. Jahrhundert erlebte die Stadt mit einer überwiegend deutschen Bürgerschaft ihre Blütezeit, bis die Schwedenkriege und die allmähliche Verdrängung des deutschen Bürgertums einen Niedergang mit sich brachten. Bei der zweiten Teilung Polens 1793 kam Lowitsch bereits für kurze Zeit zu Preußen und erlebte den Einzug Friedrich Wilhelms II., der damals am Alten Ring Nr. 18 wohnte. Im ersten Weltkrieg wurde Lowitsch nach schweren Kämpfen am 17. Dez. 1914 von den deutschen Truppen genommen, im Polenfeldzug 1939 war es einer der Brennpunkte der 'Schlacht an der Bzura' (vgl. S. 19); hier endete dann auch der 240km lange Leidensmarsch zahlreicher von den Polen verschleppter Volksdeutscher, die von den deutschen Panzertruppen befreit wurden.

Am Alten Ring erhebt sich die schöne *Stiftskirche*, im XVII. Jahrhundert auf gotischen Fundamenten neu erbaut, mit zwei stattlichen Barocktürmen; in dem dreischiffigen sehenswerten Innern reiche Kunstschätze, u. a. am Hochaltar (von E. Schröger, S. 88) Schnitzwerk aus der Werkstatt von J. G. Plersch (S. 88), im rechten Seitenschiff das Grabmal des Primas Uchanski († 1580), ferner weitere Grabmäler von Erzbischöfen, die in der Krypta ruhen. Nördlich von der Stiftskirche das klassizistische *Rathaus*, südlich die ehem. *Piaristenkirche*, ein Barockbau des XVIII. Jahrhunderts. Östlich gegenüber der Stiftskirche im *ehem. Missionarkloster* (XVII. Jahrh.; jetzt Schule) eine Barockkapelle mit Fresken von Michael Engel. — Im Westen der Stadt liegt an der Bzura die Ruine der ehem. erzbischöfl. *Burg* (XII. Jahrh.).

Umgebung. — Der Kreis Lowitsch besitzt zahlreiche deutsche Streusiedlungen, u. a. die 1809 von schwäbischen Bauern gegründeten Dörfer *Erdmannsweiler* und *Karlshof*. — Südöstlich von Lowitsch (Straße 5km) liegt das Dorf **Arkadia**, mit einem von der Fürstin Helene Radziwill gegen Ende des XVIII. Jahrhunderts im romantischen Stil angelegten Park, der kleine Tempel, künstliche Ruinen u. a. enthält (seit dem Weltkrieg verfallen); 4½km weiter südöstlich liegt *Nieborów* (s. S. 21), noch 6½km weiter *Bolimow* (s. S. 21). — Kraftpost von Lowitsch westlich über *Bielawy* (22km) in 1¼ St. nach dem am linken Ufer der *Bzura* gelegenen Städtchen *Sobota* (26km); zwischen Bielawy und Sobota liegt etwas links abseits der Ort **Walewice**, mit Gestüt (Vollblut-Zucht) und klassizistischem Schloß von 1774, in dem 1809 Napoleon die schöne Gräfin Marie Walewska besuchte (ihr 1810 geborener Sohn Graf Alexander Walewski war 1855-60 französ. Außenminister).

Eisenbahn von Lowitsch südöstlich über *Nieborów* (11km; Bahnhof 7km südwestl. von dem S. 21 gen. Ort) in 38 Min. nach *Skierniewice* (22km; s. S. 62). — Eisenbahn und Straße von Lowitsch nach *Litzmannstadt* s. S. 15 und 17.

Die Bahn nach Warschau führt von Lowitsch weiter in nordöstlicher Richtung. — 233km Bahnhof *Bednary*, für das 2km nördlich gelegene gleichnam. Dorf; 3km südlich vom Bahnhof das Dorf *Nieborów*, mit einem im XVII. Jahrhundert für die Erzbischöfe von Gnesen wahrscheinlich unter Beteiligung des Baumeisters Tylman von Gameren (vgl. S. 41) erbauten Barockschloß des Fürsten J. Radziwill, das von einem prächtigen, 1772 im französischen Geschmack angelegten Park, einem der schönsten im Generalgouvernement, umgeben ist; Bahnhof Nieborów s. S. 20.

An der Warschauer Bahn folgt die Station (242km) *Leonow*; 10km südlich (Straße) liegt im flachen Tal des Flüßchens *Rawka* der Marktflecken *Bolimow* (6000 Einw.), im Mittelalter ein lebhafter Handelsplatz und schon im XIV. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht begabt, mit Pfarrkirche aus dem XV. Jahrhundert (barock umgebaut) und der gotischen St. Annakirche (Inneres barock; schöne Stuckarbeiten, Renaissance-Altar aus dem XVII., Bild der h. Anna aus dem XV. Jahrh.).

251km **Sochaczew.** — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Gästehaus;* Gaststätte *Westfalenkrug* (Blockhaus); *Deutsches Haus* (Kasino); *Haus der NSDAP.*, Bahnhofstr. 16. — Lichtspielhaus, Volksbücherei, Krankenhaus. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft und die NSDAP. (s. oben).

Die alte Stadt *Sochaczew* (76m), am rechten Ufer der *Bzura*, zählt etwa 12000 Einwohner und ist Sitz einer Kreishauptmannschaft im Distrikt Warschau. Der schon 1476 mit deutschem (Kulmer) Stadtrecht begabte Ort wurde mehrfach im Kriege zerstört, u. a. 1657, 1756, im ersten Weltkrieg (in dem die deutsch-russische Front mitten durch die Stadt verlief) und auch im Polenfeldzug 1939, so daß keine mittelalterlichen Baudenkmäler erhalten sind. — Auf einer Anhöhe vor der Stadt die Ruine einer schon im XIII. Jahrhundert erwähnten, im XVII. Jahrhundert durch die Schweden zerstörten *Burg* der Herzöge von Masowien, die den Übergang über die Bzura deckte.

Umgebung. — In der Weichselniederung, nördlich von Sochaczew, liegen mehrere deutsche Siedlungen aus dem XVII. Jahrhundert, u. a. *Feliksow* (5km nordöstl.) und *Mathildow* (12km nordwestl.). — 11km nordöstlich das Dorf *Żelazowa Wola*, Geburtsort des Komponisten Fr. Chopin (1810-49; vgl. S. 96), mit dessen Geburtshaus (Sammlung von Erinnerungen), einem Chopin-Denkmal von 1894 und interessanter alter Mühle.

Eisenbahn (Kleinbahn) von Sochaczew nördlich im Tal der *Bzura* in 40 Min. nach (10km) *Wolka*, 12km südlich von der Mündung der Bzura in die Weichsel. — 3km nordwestlich vom Bahnhof Wolka liegt das Dorf *Brochow*, mit alter Wehrkirche aus dem XVI. Jahrhundert (im ersten Weltkrieg zerstört, 1928 erneuert).

Die Bahn nach Warschau zieht von Sochaczew schnurgerade östlich weiter; links in der Ferne in der Weichselniederung die ausgedehnten Waldungen des Urwaldes Kampinos (S. 22).

276km **Błonie** (95m), zum Kreis Sochaczew gehörendes altes, schon im XIV. Jahrhundert mit deutschem Recht begabtes Städtchen von 6000 Einwohnern, mit ursprünglich gotischer, barock umgebauter Pfarrkirche und alter deutscher Schule, die zur Polenzeit ein Hort des Deutschtums im Kreise war; Deutsche Gaststätten, Warschauer Str. 28 und 29.

8km nördlich von Błonie (Straße) liegt das Dorf *Leszno*, Ausgangspunkt zum Besuch des großen Urwaldes *Kampinos* (180qkm; Naturschutzgebiet).

297km *Wlochy*, wo r. die Bahn von Tschenstochau mündet (Route 7a). Kleinbahn nach Warschau s. S. 100.

302km Bahnhof *Warschau-West*, 305km **Warschau-*Hauptbahnhof***, s. Route 11. — Die Züge fahren östlich weiter über die Weichsel zum (309km) Bahnhof *Warschau-Ost*.

b. Straße von *(Berlin)* Posen nach Warschau.

Reichsstraße Nr. 114 von Posen nach Warschau 300km; von Berlin bis Warschau 555 oder 582km. — Die gut ausgebaute Strecke (meist geteert, z. T. auch Kleinpflaster) bildet die kürzeste Verbindung von der Reichshauptstadt und der Gauhauptstadt des Warthelandes nach der ehem. Hauptstadt Polens.

Von *Berlin* entweder auf der Reichsautobahn nach *Frankfurt an der Oder* und weiter auf den Reichsstraßen Nr. 167, 97 und 114 über *Schwiebus* und *Pinne* nach (282km) *Posen*. — Oder (kürzer) von *Berlin* auf der Reichsstraße Nr. 1 nach *Küstrin* und weiter auf der Reichsstraße Nr. 114 über *Pinne* nach (255km) Posen; Beschreibung s. Baedekers 'Autoführer Deutsches Reich'.

Die Reichsstraße Nr. 114 von Posen nach Warschau überquert in **Posen** (s. Baedekers 'Deutsches Reich') die *Warthe* und die zwischen zwei Nebenarmen des Flusses gelegene Dominsel mit dem Dom. — Weiter auf der Warschauer Straße in östlicher Richtung durch Vororte, dann durch das flachwellige Ackerland des Reichsgaues WARTHELAND.

11km *Schwersenz* (72m), hübsch am gleichnam. See gelegenes Städtchen von 4000 Einwohnern, mit Kirche aus dem XVI. Jahrhundert (erneuert); Eisenbahn s. S. 18.

10km *Kostschin* (80m), Städtchen von 3500 Einwohnern. Gasth. Wilke, 6 B.; Eisenbahn s. S. 18. — Dahinter an der Abzweigung der links über Gnesen und Hohensalza nach Thorn führenden Reichsstraße Nr. 382 vorüber und rechts weiter, über *Nekla* (Schloß mit Kunstsammlung; Eisenbahn s. S. 18).

25km **Wreschen** (105m; s. S. 18), wo man die *Wreschnitza* und die Reichsstraße Nr. 392 von Gnesen (Bromberg) nach Schroda (Breslau) kreuzt.

18km *Stralkau*. — Dahinter über die bis zum ersten Weltkrieg bestehende ehem. Grenze zwischen Deutschland und Rußland.

4km *Grenzhausen* (ehem. Slupca), schon im XIII. Jahrhundert gegründetes Städtchen von 6000 Einwohnern, mit den Resten einer Burg.

16km *Gohlen* (ehem. Golina), Städtchen von 2000 Einwohnern, mit Holzkirche aus dem XVIII. Jahrhundert; nördlich vom Ort erstrecken sich seenreiche Waldungen. — Weiter durch Ackerland, vor Konin über die *Warthe*.

13km *Konin* (100m; s. S. 18). — Nun durch Hügelland mit einzelnen Waldstücken.

22km *Kirchdorf* (Koscielec), wo die Reichsstraße Nr. 78 von Kalisch (Breslau; vgl. S. 14) mündet. — Dahinter wieder in das Tal der *Warthe*.

6km **Warthbrücken** (93m; s. S. 18), wo die Reichsstraße Nr. 78 nach Leslau (71km; S. 18) und die Straße Nr. 380 nach Hohensalza bzw. Lask (Petrikau; S. 17) abzweigen. — Die Straße Nr. 114 überquert die *Warthe* (hübscher Rückblick auf die Stadt) und zieht bei der folgenden Straßenteilung rechts weiter.

19km *Tonningen* (ehem. Klodawa), Städtchen mit einer Holzkirche aus dem XVI. Jahrhundert; Eisenbahn s. S. 18.

19km **Kroßwitz** (ehem. Krosniewice; 100m), Städtchen mit großer Zuckerfabrik, an einem bedeutenden Straßenknotenpunkt.

Von Kroßwitz nach Litzmannstadt: Reichsstraße Nr. 129, 60km. — Die Straße zieht schnurgerade nach Süden. — 20km jenseit Kroßwitz erreicht man das versumpfte Tal der im Polenfeldzug 1939 hart umkämpften *Bzura* (vgl. S. 19). — 2km *Lentschütz* (110m; s. S. 18); weiter nach Südosten. — 13km *Brunnstadt* (s. S. 18). — 14km *Görnau* (s. S. 15). — 11km **Litzmannstadt** (210m; s. S. 14).

Von Kroßwitz nach Thorn: Reichsstraße Nr. 129, 115km. — Die Straße führt in langen Geraden nördlich durch die Ebenen des alten Masowien und Kujawien, über die Städtchen *Lubenstadt* (ehem. Lubien) und *Kowall*; dahinter durch die ausgedehnten seenreichen Waldungen der Weichselniederung. — 47km **Leslau** (60m; s. S. 18), am linken Ufer der Weichsel. — Weiter in einiger Entfernung vom Strom, z. T. wieder durch Wald. — 26km *Nessau* (50m; s. S. 19), am linken Weichselufer, an dem eine Nebenstraße 9km stromabwärts nach *Hermannsbad* (s. S. 19) führt. — Die Reichsstraße Nr. 129 biegt am Anfang von Nessau links ab. — 17km *Schlusau* (ehem. Sluzewo), Städtchen von 2000 Einwohnern, mit einem 1683 erbauten Schloß. — Dahinter durch einen Zipfel des Reichsgaues Danzig-Westpreußen, dann nochmals in den Warthegau. — 14km hinter Schlusau mündet links die von Posen über Gnesen kommende Reichsstraße Nr. 382; weiter rechts, vor Thorn über die *Weichsel*. — 11km **Thorn** (40m); Beschreibung und Weiterfahrt s. Baedekers 'Autoführer Deutsches Reich'.

Von Kroßwitz nach Schröttersburg: Reichsstraße Nr. 385, 53km. — Die Straße führt in nordöstlicher Richtung durch Ackerland und einzelne Waldstücke. — 29km *Waldrode* (118m; s. S. 19); weiter z. T. durch Wald und an einigen Seen vorüber, dann in Windungen hinab in das breite Tal der *Weichsel* (schöner Blick auf Schröttersburg) und über den Strom. — 24km **Schröttersburg** (102m; s. S. 19).

Die Reichsstraße Nr. 114 nach Warschau zieht von Kroßwitz (s. oben) östlich weiter zum Tal der *Ochnia*, eines Nebenflüßchens der Bzura.

13km **Kutno** (90m; s. S. 18). — Nun durch das Gebiet der im September 1939 den Polenfeldzug entscheidenden 'Schlacht an der Bzura' (vgl. S. 19).

21km *Bleckau*. — Dahinter über die Grenze des Reichsgaues Wartheland in das GENERALGOUVERNEMENT.

23km **Lowitsch** (85m; s. S. 19), wo eine Straße von Litzmannstadt mündet (S. 17). — Weiter in nordöstlicher Richtung unweit vom linken Ufer der Bzura hin, die von Ende 1914 bis Anfang 1915 die deutsch-russische Frontlinie bildete (Soldatenfriedhöfe).

26km *Sochaczew* (76m; s. S. 21). — Nun wieder auf langen Geraden nach Osten; links im Hintergrund die Waldungen des Kampinos (S. 22).

26km *Blonie* (95m; s. S. 22). — Dahinter über das Flüßchen *Utrata*, dann durch das im Polenfeldzug 1939 hart umkämpfte Gebiet vor der Stadt Warschau (vgl. S. 89).

28km **Warschau** (97m); Einfahrt durch die Litzmannstadter Straße (Pl. A B 4); Stadtbeschreibung und Plan s. Route 11.

5. Von Danzig oder Königsberg über Soldau nach Warschau.

a. Eisenbahn.

Von Danzig nach Warschau 328km, Schnellzug in 8 St.; von Königsberg nach Warschau 362km, Schnellzug in 9¼ St. (s. S. 25). — Ausführlichere Beschreibung der Strecken von Danzig und Königsberg bis Soldau s. Baedekers 'Deutsches Reich'.

Von Danzig nach Soldau (Warschau). — Die Bahn führt von **Danzig** (Hauptbahnhof; s. Baedekers 'Deutsches Reich') zuerst in südlicher Richtung am Westrande des im Niederungsgebiet des Weichseldeltas gelegenen fruchtbaren *Danziger Werders* hin durch den Reichsgau DANZIG-WESTPREUßEN; rechts der Abhang des Pommerschen Höhenrückens.

33km *Dirschau* (16m), Kreisstadt von 22000 Einwohnern, 1919-39 im 'Polnischen Korridor' gelegen, am linken Ufer der Weichsel an der Einmündung der von Berlin und Bromberg kommenden Bahnlinien. Hotels: Deutsches Haus, 18 B., Dirschauer Hof, 22 B. zu 2½-3 ℳ. — Hinter Dirschau auf einer 1939 durch die Polen gesprengten, dann wiederhergestellten Brücke über die *Weichsel* und östlich durch das *Marienburger Werder;* vor Marienburg über die *Nogat*, den östlichen Mündungsarm der Weichsel (rechts prächtiger Blick auf die Marienburg).

51km **Marienburg** (15m), westpreußische Kreisstadt von 27000 Einwohnern, berühmt durch ihr mächtiges **Deutschordensschloß, das edelste Denkmal weltlicher Baukunst des deutschen Mittelalters (um 1275 gegründet, im XIV. Jahrh. ausgebaut, im XIX. Jahrh. erneuert; jetzt 'Burg des Deutschen Jungvolks'). Hotels: Nordischer Hof, 50 B. zu 3-3½ ℳ; König

von Preußen, 42 B. zu 2¾-3½ ℳ; u. a. — Die Bahn nach Warschau zweigt von der über Elbing nach Königsberg führenden Linie rechts ab und zieht durch den südöstlichen Teil des Reichsgaues Danzig-Westpreußen, ein hier ziemlich waldloses Ackerhügelland mit zahlreichen Seen.

86km *Riesenburg* (30m), an der Einmündung einer von Marienwerder kommenden Bahnlinie gelegenes altes Städtchen mit 8000 Einwohnern, beherrscht von dem mächtigen Turm einer im XIV. Jahrhundert vom Deutschen Orden erbauten Pfarrkirche; Hotel Drei Kronen, 15 B. zu 2¼ ℳ. — 119km *Deutsch-Eylau* (105m), hübsch zwischen Seen gelegene Stadt von 14000 Einwohnern, Knotenpunkt für die Linie von Thorn nach Allenstein; Hotel Kronprinz, 40 B. zu 2¼-3 ℳ; u. a. — Die Bahn nach Warschau führt südöstlich weiter, nun durch waldreichere Gegend; jenseit (125km) *Alt-Eiche* in das 1919-39 in polnischem Besitz befindliche Gebiet. — Jenseit (155km) *Rübenau* auf ostpreußisches Gebiet.

180km **Soldau** (s. S. 26), wo die von Königsberg über Allenstein kommende Bahnlinie mündet. — Weiter nach (328km von Danzig) *Warschau* s. S. 26.

Von Königsberg nach Soldau (Warschau). — Die Eisenbahn folgt von **Königsberg** (Hauptbahnhof; s. Baedekers 'Deutsches Reich') zuerst südwestlich der nach Elbing führenden Linie bis (17km) *Kobbelbude* und führt dann in südlicher Richtung durch das fruchtbare, teilweise bewaldete ostpreußische Ermland.

36km *Zinten* (20m), altes Städtchen von 6000 Einwohnern, am Knotenpunkt mehrerer Nebenbahnen; Hotel Pelikan, 20 B. zu 2¼ ℳ. — 62km *Mehlsack* (42m), an der Einmündung einer von Braunsberg kommenden Bahnlinie gelegenes Städtchen mit 5000 Einwohnern, beherrscht von dem hohen Turm seiner kath. Pfarrkirche (1895); Hotel Deutsches Haus, 16 B. zu 1¾-2 ℳ. — 78km *Wormditt* (62m), ebenfalls an einem Eisenbahnknotenpunkt gelegenes Städtchen mit 8000 Einwohnern, zu Beginn des XIV. Jahrhunderts von schlesischen Kolonisten besiedelt; Hotel Central, 25 B. zu 2½ ℳ. — 100km *Guttstadt* (98m), altes Städtchen von 6000 Einwohnern, an der *Alle*, der man weiterhin folgt.

131km **Allenstein** (125m), ostpreußische Regierungsbezirkshauptstadt von 50000 Einwohnern, an einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt (Kreuzung mit der Bahn Thorn-Insterburg), mit einem 1348 als Grenzburg errichteten ehem. bischöfl. Schloß (jetzt Sitz des Regierungspräsidenten und Heimatmuseum). Hotels: Deutsches Haus, 100 B. zu 3-3¼ ℳ; Bahnhofshotel, 70 B. zu 2¾-3¼ ℳ; Kronprinz, 75 B. zu 2¼-3¼ ℳ;

u. a. — Die Bahn nach Warschau führt südlich weiter über das Schlachtfeld von Tannenberg (vgl. unten).

161km **Hohenstein** (166m), vom Deutschen Orden gegründetes Städtchen von 4000 Einwohnern, nach seiner Zerstörung während der Tannenbergschlacht fast ganz neu aufgebaut (Hotel Kaiserhof, 60 B. zu 2½-3 ℳ); 1km westlich vor der Stadt erhebt sich das achttürmige **Reichsehrenmal Tannenberg* (1927 errichtet, 1935 als Grabstätte Hindenburgs ausgebaut), zum Gedächtnis der Schlacht bei Tannenberg (26.-30. Aug. 1914), in der Hindenburg und Ludendorff mit 166000 Mann die russische Narew-Armee (206000 Mann) zwischen Allenstein und Soldau in umfassendem Angriff vernichteten und damit den Vormarsch der Russen in Ostpreußen brachen (beim Ehrenmal der Tannenberg-Krug, 32 B. zu 2½ ℳ, mit großem Restaurant).

Die Eisenbahn zieht von Hohenstein südlich weiter an zahlreichen Seen vorüber. — 190km *Neidenburg* (170m), altes Städtchen von 9000 Einwohnern, im August 1914 von den Russen niedergebrannt, dann wiederaufgebaut, mit wohlerhaltener Deutschordensburg aus dem XIV. Jahrhundert (jetzt Amtsgericht); Schloß-Hotel, 35 B. zu 2-2¾ ℳ. — Nun in südwestliche Richtung, vor Soldau in das 1919 an Polen verlorene, 1939 wieder befreite Gebiet von Ostpreußen.

215km **Soldau** (157m), altes Deutschordensstädtchen von 5000 Einwohnern, 1914 am Südrande des Schlachtfeldes von Tannenberg gelegen und durch Beschießung großenteils zerstört (wiederaufgebaut), mit Resten einer Ordensburg aus dem XIV. Jahrhundert. Hotels: Reichshof, 30 B.; Deutsches Haus, 14 B.

Eisenbahn von Soldau über *Deutsch-Eylau* und *Marienburg* nach *Danzig* s. S. 25. — Nach Graudenz und Thorn s. Baedekers 'Deutsches Reich'.

Die Eisenbahn von Soldau nach Warschau führt in südöstlicher Richtung durch das schon vor dem ersten Weltkrieg zu Ostpreußen gehörende, 1919-39 an Polen verlorene ostpreußische Gebiet. — 227km (von Königsberg; 192km von Danzig) *Illowo*, am Rande des Forstes Grünfließ; dahinter über die bis 1914 bestehende deutsch-russische Grenze in den neuen südostpreußischen Regierungsbezirk Zichenau (vgl. S. 27).

233 bzw. 198km **Mielau** (ehem. Mlawa; 182m), südostpreußische Kreisstadt von 21000 Einwohnern, mit landwirtschaftlicher Industrie, schon im ersten Weltkrieg 1914/15 mehrfach umkämpft, zu Beginn des Polenfeldzugs als Mittelpunkt der polnischen Bunkerlinie gegen Ostpreußen am 2. Sept. 1939 nach heftigen Straßenkämpfen von ostpreußischer Landwehr genommen, jetzt im Wiederaufbau. Nebenbahn östlich über Grudusk nach Praschnitz (46km in 3 St.).

265 bzw. 230km **Zichenau** (120m; Hotel zur Burg), 2km südöstlich vom Bahnhof (Autobus) an der *Lydynia* gelegene Stadt von 18000 Einwohnern, schon 1065 urkundlich erwähnt und 1400 mit deutschem Recht begabt, seit 1939 Hauptstadt des gleichnam. südostpreußischen Regierungsbezirks (13000qkm mit 720000 Einw.). Die Stadt wird für etwa 50000 Einwohner völlig neu erbaut: im Stadtkern der Marktplatz mit 80m hohem Rathausturm, eine breite Nordsüdstraße sowie eine Ostweststraße zwischen dem Regierungsgebäude und den Bauten der NSDAP.; an der Bahnhofstraße die hochgelegene St. Josephskirche, 1345 gegründet, im XVI. Jahrhundert neu erbaut, mit freistehendem Glockenturm; im Norden der Stadt an der Lydynia die Ruine einer von Ordensbaumeistern errichteten mächtigen Wasserburg aus dem XIV. Jahrhundert, mit zwei Rundtürmen.

303 bzw. 268km *Nasielsk* (120m), 4km nordöstlich vom Bahnhof an dem Flüßchen *Nasielna* gelegenes Städtchen mit 5000 Einwohnern, wo eine Bahnlinie von Thorn über Sichelberg mündet.

319 bzw. 284km **Modlin** (80m), bedeutende Festung am rechten Ufer der *Weichsel*, in die hier der kurz zuvor den Narew aufnehmende Bug mündet, 1807-12 von Napoleon angelegt, im XIX. Jahrhundert von den Russen unter dem Namen Nowo-Georgijewsk zu einem Hauptstützpunkt der mittleren Weichsel ausgebaut, am 19. Aug. 1915 von der deutschen Armeegruppe Beseler und am 28. Sept. 1939 wiederum von den deutschen Truppen als eines der letzten Bollwerke des polnischen Widerstandes erobert (am Westende der Festung ein deutscher Heldenfriedhof aus dem ersten Weltkrieg). — Die Bahn überquert hinter Modlin den *Bug* und wendet sich nach Osten.

323 bzw. 289km *Bugmünde* (ehem. Nowy Dwór; 82m), auf der Landzunge zwischen Bug und Weichsel gelegenes ostpreussisches Grenzstädtchen. — Weiter (Warschauer Vorortverkehr) in das GENERALGOUVERNEMENT.

338 bzw. 303km *Legionowo*, eine 1925 gegründete Villenkolonie mit 9000 Einwohnern, von der eine Nebenbahn östlich nach Radzymin führt (19km, von Warschau 46km; s. S. 101); 3km südwestlich von Legionowo liegt Jabłonna (s. S. 100). — 346 bzw. 312km *Pludy*, 4km östlich von Tarchomin (s. S. 100).

357km von Königsberg (322km von Danzig) *Warschau-Danziger Bahnhof* (S. 85), Endpunkt der Personenzüge; die Schnellzüge fahren nach (358 bzw. 323km) *Warschau-Ost*, dann über die *Weichsel* zum (363 bzw. 328km) Hauptbahnhof von **Warschau** (97m; s. Route 11) und weiter nach (365 bzw. 331km) *Warschau-West*.

b. Straße von Danzig oder Königsberg nach Warschau.

Von Danzig über Osterode und Zichenau nach Warschau 368km, Reichsstraßen Nr. 130, 389, 382 und 128; von Königsberg über Bischofsburg und Zichenau nach Warschau 344km, über Allenstein und Zichenau 368km, Reichsstraßen Nr. 128 bzw. 134, 130, 389 und 382 (Streckenbeschreibung s. S. 29). Die Straßen sind fast durchweg gut ausgebaut (meist geteert). — Ausführlichere Beschreibung der Strecken bis Neidenburg bzw. Ortelsburg s. Baedekers 'Autoführer Deutsches Reich'.

Von **Danzig** (5m; s. Baedekers 'Deutsches Reich') folgt man der Reichsstraße Nr. 130 in südöstlicher Richtung durch das zum Reichsgau DANZIG-WESTPREUßEN gehörende fruchtbare *Danziger Werder* (vgl. S. 24).

24km *Käsemark*. — Dahinter auf einer Brücke über die *Weichsel* in das *Große Marienburger Werder*. — Später an dem Kreisstädtchen *Tiegenhof* (4000 Einw.) vorüber.

25km *Einlage*, Dorf von 400 Einwohnern. — Dahinter über die *Nogat*, den östlichen Mündungsarm der Weichsel.

10km **Elbing** (7m), eine am schiffbaren Elbingfluß unweit vom Frischen Haff gelegene alte Hansestadt von 86000 Einwohnern, mit bedeutender Industrie. Hotels: Central, 65 B. zu 3-3½ ℳ; Königlicher Hof, 35 B. zu 2½-3½ ℳ; u. a. — Weiter auf der Reichsstraße Nr. 130 nach Südosten, 4½km hinter der Stadt unter der Königsberger Autobahn hindurch.

14km *Güldenboden*. — Dahinter über die Grenze des Reichsgaues Danzig-Westpreußen auf das Gebiet von OSTPREUßEN.

8km *Preußisch-Holland* (48m), von eingewanderten Holländern gegründetes Städtchen von 6000 Einwohnern, mit gut erhaltener mittelalterlicher Befestigung und ehem. Deutschordensschloß (jetzt Amtsgericht); Hotel Schwarzer Adler, 20 B. zu 2 ℳ. — Weiter auf der Straße Nr. 130 durch das wald- und seenreiche ostpreußische Oberland, unweit vom *Oberländischen Kanal* hin, der durch seine die Höhenunterschiede überwindenden 'Geneigten Ebenen' (auf denen Schiffe auf Schienenwagen über Land gezogen werden) bekannt ist.

19km *Maldeuten* (78m). — Weiterhin durch den seenreichsten Teil des Oberlandes mit dem alten Deutschordensstädtchen *Liebemühl* (105m; 2500 Einw.).

30km **Osterode** (110m), schön zwischen Seen gelegene, schon 1270 vom Deutschen Orden gegründete Stadt mit 20000 Einwohnern, während der Tannenbergschlacht (vgl. unten) das Hauptquartier Hindenburgs; Hotel Deutsches Haus, 40 B. zu 2½-3 ℳ; u. a. — Weiter über das Schlachtfeld von Tannenberg (vgl. S. 26).

17km *Reichenau* (133m). — Hier links und in östlicher Richtung durch schönen Wald; dahinter werden die wuchtigen Türme des **Tannenberg-Denkmals* sichtbar, an dem die Straße 1km vor Hohenstein vorüberführt (vgl. S. 26).

14km **Hohenstein** (166m; s. S. 26). — Nun auf der Reichsstraße Nr. 389 nach Süden; rechts Blick auf das Reichsehrenmal.

11km *Waplitz*, mit einer am 28. August 1914 schwer umkämpften Brücke über die *Maranse* und großem Ehrenfriedhof.

18km *Neidenburg* (170m; s. S. 26), wo man die von Ortelsburg nach Soldau führende Reichsstraße Nr. 395 kreuzt.

15km *Wetzhausen* (ehem. Napierken). — Dahinter über die ehemalige deutsch-russische, von 1919 bis 1939 deutsch-polnische Grenze in den Regierungsbezirk Zichenau (vgl. S. 27).

15km *Mielau* (168m; s. S. 26), wo man die von Soldau kommende Reichsstraße Nr. 382 erreicht, der man nach Südosten folgt, streckenweise durch Heide- und Waldgebiete.

18km *Grudusk*. — Weiter auf der Reichsstraße Nr. 128 über **Zichenau** nach (130km) *Warschau* s. S. 30.

Von **Königsberg** (3m; s. Baedekers 'Deutsches Reich') auf der Reichsstraße Nr. 128 südlich am Park *Schönfließ* (links) vorüber, später an der Einfahrt zur Elbinger Autobahn vorbei; weiter in langen Geraden durch Ackerland.

27km *Mühlhausen* (37m); in der spätgotischen, barock ausgestatteten Dorfkirche zwei Gemälde von Lucas Cranach: Luther und seine dritte Tochter Margarete, die 1570 hier gestorbene und begrabene Frau des Georg von Kunheim.

12km **Preußisch-Eylau** (88m; Umgehungsstraße), Städtchen von 5000 Einwohnern; Hotel Preußisch-Eylauer Hof, 11 B. zu 2½ ℳ.

Von Preußisch-Eylau über Allenstein nach Zichenau, 209km (lohnender Umweg von 13km). — Man folgt zuerst der Reichsstraße Nr. 134 in südwestlicher Richtung durch das anmutige Hügelgebiet des Ermlandes. — 16km *Landsberg* (60m; Umgehungsstraße), Städtchen mit 3000 Einwohnern. — 21km *Heilsberg* (65m; Umgehungsstraße), im Tal der Alle gelegene alte Stadt von 12000 Einwohnern, mit einer der schönsten und besterhaltenen Deutschordensburgen (1350-1400 errichtet); Hotel Central, 60 B. zu 2-3 ℳ. — 22km *Guttstadt* (98m; s. S. 25). — 25km **Allenstein** (125m; s. S. 25); weiter südwestlich auf der Reichsstraße Nr. 130. — 11km *Darethen* (130m; Gasth. Seestrand), an dem hübschen *Wulpingsee* (Hertha-Insel mit Gasth. und Kriegsmuseum); dann über das Schlachtfeld von Tannenberg, dessen achttürmiges Denkmal vor Hohenstein sichtbar wird. — 16km *Hohenstein;* von hier über *Neidenburg* und *Mielau* nach (77km) *Grudusk* s. oben, weiter nach (21km) **Zichenau** s. S. 30.

Die direkte Reichsstraße Nr. 128 von Königsberg nach Warschau führt 1km hinter Preußisch-Eylau (s. oben) an einem Denkmal (etwas links abseits) zur Erinnerung an die unentschiedene Schlacht vom 7./8. Febr. 1807 zwischen Napoleon und den Russen und Preußen vorüber. — Vor Bartenstein in das Tal der *Alle*, die man überquert.

19km **Bartenstein** (43m), alte Deutschordensstadt von 13000 Einwohnern; Hotel Bartensteiner Hof, 30 B. zu 2¾-

$3^1/_4$ *M*. — Am Ende der Stadt durch das Heilsberger Tor (XV. Jahrh.) und weiter nach Süden.

21km *Bischofstein* (70m), altes Städtchen von 3000 Einwohnern, ebenfalls mit einem Heilsberger Tor (XVI. Jahrh.).

9km *Lautern* (140m). — Dahinter rechts der *Große Lauternsee*, bei *Groß-Bößau* der *Bößauer See*.

20km *Bischofsburg* (112m), Städtchen von 8500 Einwohnern, 1395 vom Deutschen Orden gegründet; Hotel Reblin, 35 B. zu $2^1/_4$-$2^3/_4$ *M*. — Weiter durch die wald- und seenreiche Landschaft Masuren.

38km **Ortelsburg** (149m), um die 1350 von dem Deutschordenskomtur Ortulf von Trier gegründete 'Ortulfsburg' entstandene Kreisstadt von 14000 Einwohnern; Hotel Berliner Hof, 40 B. zu $2^3/_4$-3 *M*; u. a.

20km *Willenberg* (155m), Städtchen von 3000 Einwohnern; Hotel Reichshof, 10 B. zu 2-$2^1/_4$ *M*.

14km *Flammberg*, Dorf von 700 Einwohnern. — Dahinter über die ehemalige deutsch-russische bzw. deutsch-polnische Grenze in den Regierungsbezirk Zichenau (vgl. S. 27).

4km *Chorzele*, im Orzyctal gelegenes Städtchen von 3000 Einw., Schauplatz für den Film 'Heimkehr', der die Rücksiedlung der Volksdeutschen aus den Ostgebieten behandelt.

15km *Krzynowloga Mala*. — Weiter auf der Straße Nr. 128 südöstlich durch ein dünn besiedeltes Landwirtschaftsgebiet.

15km *Grudusk* (120m), wo r. die Straße Nr. 382 von Mielau (Danzig, Allenstein-Königsberg; s. S. 29) mündet.

21km **Zichenau** (120m; s. S. 27). — Die Reichsstraße Nr. 128 nach Warschau zieht weiter durch hügeliges Ackerland und kleinere Waldstücke, streckenweise in langen Geraden.

35km *Plöhnen* (ehem. Plonsk; 100m), im Tal der *Plonka* gelegene südostpreußische Kreisstadt mit 14000 Einwohnern; Hotel am Markt, 8 B.

28km *Zakroczym* (80m), Städtchen von 6000 Einw., über dem r. Ufer der *Weichsel*, dem man nun stromaufwärts folgt.

9km **Modlin** (80m; s. S. 27). — Jenseit des Bahnhofs über den *Bug*, der hier in die Weichsel mündet.

4km *Bugmünde* (s. S. 27). — Weiter in einer langen Geraden unweit vom rechten Ufer der Weichsel hin und über die ostpreußische Grenze in das GENERALGOUVERNEMENT.

15km *Jablonna* (88m; s. S. 100), mit einem sehenswerten Schloß. — Weiter in einiger Entfernung von der Weichsel neben der S. 100 gen. Kleinbahn her.

6km jenseit Jablonna r. Abzweigung einer Nebenstraße nach *Tarchomin* (2km südwestl.; s. S. 100).

12km **Warschau** (97m; s. S. 85); Einfahrt durch die Vorstadt Praga (S. 99), dann über die Weichsel (s. Plan D E 2).

D. DIE DISTRIKTSTÄDTE UND IHRE HAUPTVERBINDUNGSLINIEN

Route		Seite
6.	Krakau und Umgebung . . . . . Prakt. Vorbemerkungen 33; Allgemeines 36; Geschichte 36. — a. Die Altstadt 39. — b. Burgstraße und Burg 43. — c. Das Regierungsviertel 48. — d. Die südlichen Vorstädte 49. — e. Umgebung: nach Bielany 51; nach Tyniec 51; nach Mogila 51; nach Ojców und Skala 52.	33
7.	Von Krakau über Tschenstochau nach Warschau	53
	a. Eisenbahn 53. Von Zabierzów und Kressendorf in den Krakauer Jura 53. — Von Tschenstochau nach Kielce 57. — Von Koluszki über Tomaschow und Konskie nach Skarżysko-Kamienna (Radom, Sandomir) 59. — Von Rogow über Rawa Mazowiecka nach Biala Rawska 62.	
	b. Straße von Krakau über Tschenstochau nach Warschau 63. Über Myslowitz nach Tschenstochau 63; über Plica 64. — Von Radomsko nach Konskie 65. — Von Petrikau nach Kielce und Radom 65. — Von Tomaschow nach Radom 67.	
8.	Von Krakau über Kielce nach Radom (Warschau)	68
	a. Eisenbahn 68. Von Miechów nach Kazimierza Wielka 68. — Von Tunel nach Kattowitz 69. — Von Jędrzejów nach Kazimierza W. 70; nach Szczucin (Tarnow) 70.	
	b. Straße von Krakau über Kielce nach Radom 72.	
	c. Kielce 74. Von Kielce in die Lysogóry 76; nach Bad Busko 76. — Von Busko nach Szczucin 77.	
9.	Radom . . . . . Prakt. Vorbemerkungen 77. — Allgemeines 79. — Geschichte 79. — Stadtbesichtigung 80. — Umgebung 81.	77
10.	Von Radom nach Warschau	81
	a. Eisenbahn 81. Von Warka über Góra Kalwaria nach Warschau 82.	
	b. Straße 83. Von Grojec nach Nowe Miasto 84.	
11.	Warschau und Umgebung . . . . . Praktische Vorbemerkungen 85; Allgemeines 87; Geschichte 87. — a. Der nördliche Teil der Innenstadt und die Altstadt 90. — b. Krakauer Straße und Neue Welt 94. — c. Der südliche Teil der Stadt (Siegesstraße, Belvedere, Seegarten) 97. — d. Praga 99. — e. Umgebung der Stadt (Wilanów, Bielany, Jablonna) 100.	85

Route		Seite
12.	Von Warschau über Malkinia nach Bialystok . Von Malkinia nach Scharfenwiese 102; über Sokolow nach Siedlce 103. — Von Sokolow über Wengrow nach Lochow oder Warschau 103.	101
13.	Von Warschau über Siedlce nach Brest-Litowsk Von Siedlce nach Platerów 105. — Von Łuków nach Lublin 106. — Von Biala Podlaska nach Janow Podlaski 108.	104
14.	Von Warschau nach Lublin . . . . . a. Eisenbahn 109. Von Dęblin nach Łuków 110. — Von Pulawy nach Kazimierz 111. — Von Nałęczów nach Opole 114. b. Straße von Warschau nach Lublin 114. Über Dęblin und Pulawy nach Kazimierz und Nałęczów 115.	109
15.	Von Radom nach Lublin und Lemberg . . . a. Über Dęblin nach Lublin (Lemberg) 116. b. Über Sandomir nach Lemberg 117. Von Ostrowiec über Opatow nach Sandomir 119.	116
16.	Von Krakau nach Sandomir und Lublin . . . a. Eisenbahn 121. — b. Straße 125.	121
17.	Lublin und Umgebung . . . . . Prakt. Vorbemerkungen 126. — Allgemeines 127. — Geschichte 129. — Stadtbesichtigung 129.	126
18.	Von Lublin nach Cholm oder über Zamość nach Lemberg . . . . . a. Eisenbahn 132. Von Cholm nach Kowel 134; nach Włodawa 134; nach Hrubieszów 134; nach Zamość 134. — Von Zamość nach Hrubieszów 136. — Von Zwierzyniec nach Bilgoraj 137. — Von Rawa Ruska nach Sokal 138. — Żółkiew 139. b. Straße von Lublin nach Cholm oder über Zamość nach Lemberg 140.	132
19.	Von Krakau über Tarnow und Przemysl nach Lemberg . . . . . a. Eisenbahn 142. Wieliczka 142. — Niepołomice 143. — Von Bochnia nach Limanowa 144. — Von Tarnow nach Szczucin 146; nach Jaslo 146. — Von Przeworsk nach Dynów 148. — Von Jaroslau nach Rawa-Ruska 149. — Przemysl 150. b. Straße von Krakau nach Lemberg 153. Von Gdów über Muchowka nach Neu-Sandez oder Tarnow 153. — Von Radymno über Jaworów nach Lemberg 156.	142
20.	Lemberg und Umgebung . . . . . Prakt. Vorbemerkungen 157; Allgemeines 158; Geschichte 159; Stadtbesichtigung 160. — Umgebung 163. — Von Lemberg nach Jaworów 164; nach Kamionka Strumilowa (Krystynopol, Stojanów) 164.	157





Wagner & Debes, Leipzig.

6. Krakau und Umgebung.

Ankunft und Abfahrt. — EISENBAHN. Bahnhöfe: *Hauptbahnhof* (Pl. D 2, 3; S. 43), mit guter Gaststätte (Mitropa), für alle Linien (s. unten); Bahnhof *Plaszów* (Pl. jenseit E 6; S. 142), südöstlich vor der Stadt, an den Linien nach Lemberg und Zakopane; *Bahnhof Podgórze* (Pl. jenseit E 6; S. 51), *Bahnhof Bonarka* und *Bahnhof Borek-Falecki*, im Süden der Stadt, an der Linie über Skawina nach Zakopane bzw. Auschwitz; *Bahnhof Prokocim* und *Bahnhof Bieżanów*, südöstlich an der Linie nach Lemberg. — Bahnlinien: von *Kattowitz* und *Breslau* (Berlin) s. Route 1a; von *Wien* s. Route 2a; über *Tschenstochau* nach *Warschau* s. Route 7a; über *Radom* nach *Warschau* s. Route 8a und 10a; über *Sandomir* nach *Lublin* s. Route 16a; nach *Wieliczka* und *Niepolomice* sowie über *Tarnow* und *Przemysl* nach *Lemberg* s. Route 19a; über *Skawina* nach *Zakopane* oder *Auschwitz* s. Route 21a; über *Tarnow* oder *Limanowa* nach *Neu-Sandez* und *Bad Krynica* s. Route 23.

STRAßEN: von *Kattowitz* und *Breslau* (Berlin) s. Route 1b; von *Wien* s. Route 2b; über *Tschenstochau* nach *Warschau* s. Route 7b; über *Radom* nach *Warschau* s. Route 8b und 10b; über *Sandomir* nach *Lublin* s. Route 16b; über *Tarnow* und *Przemysl* nach *Lemberg* s. Route 19b; nach *Zakopane* s. Route 21b; nach *Neu-Sandez* und *Bad Krynica* s. Route 23. — Kraftpost (Abfahrt am Postamt 2 beim Hauptbahnhof) über *Ojców* nach *Skala* s. S. 52; über *Mogila* nach *Kazimierza Wielka* s. S. 51; nach *Kalwaria-Landskron* s. S. 170; über *Gdów* nach *Lapanow* oder *Dobczyce* s. S. 153; über *Myslenice* nach *Dobczyce*, *Mszana Dolna*, *Bad Rabka* und *Zakopane* s. Route 21b, nach *Neu-Sandez* und *Bad Krynica* s. Route 23b; über Zakopane nach *Wien* s. S. 10.

Auskunft über die Stadt und den Distrikt Krakau durch den *Distrikts-Fremdenverkehrsverband* (Adolf-Hitler-Platz 30; Tel. 21420), ferner durch die *Stadthauptmannschaft* (S. 35), die *Kreishauptmannschaft* Krakau-Land (S. 35) und das *Distriktsamt* (Abteilung Propaganda; S. 35); Auskunft über das ganze Generalgouvernement durch den *Fremdenverkehrsverband Generalgouvernement* (Geschäftsstelle Außenring 101, unweit nordöstl. vom Invalidenplatz; Pl. B 1, 2; Tel. 20782) sowie durch die *Regierung des Generalgouvernements* (Hauptabteilung Propaganda, Referat Fremdenverkehr; S. 34); Auskunft über die Hohe Tatra und die Beskiden durch den *Deutschen Alpenverein* (Zweigverein Krakau; 1943 gegründet).

Reisebüro (MER), Adolf-Hitler-Platz 41 (Pl. C 3; Tel. 23243). — *Fahrplan-Auskunft* ferner im Hauptbahnhof (Tel. 12108). — *Wohnungsamt* (Quartieramt, Zimmervermittlung), Bahnhofstr. 4 (Pl. D 3; Tel. 16305). — Weitere Auskünfte bei den Behörden (vgl. S. 34/35).

Hotels (zur Zeit meist besetzt; Voranmeldung bzw. Vermittlung durch das oben genannte Quartieramt erforderlich): *Grand-Hotel* (Pl. a: C 3), Hauptstr. 5 (Tel. 20071/72), 90 B. zu 8-27 Zl., gut; *Deutscher Hof* (ehem. Francuski; Pl. b: C 3), Basteigasse 13, Ecke Johannisgasse (Tel. 20070), 106 B. zu 8-22 Zl., gut; *Poller* (Pl. f: C 3), Spitalgasse 30, 87 B. zu 7-18 Zl.; *Polonia*, Wehrmachtstr. 25 (Pl. C D 2,3), 108 B. zu 6-21 Zl.; *Polski*, Basteigasse 17 (Pl. C 2, 3), unweit östlich vom Deutschen Hof, 78 B., *Parkhotel* (Pl. c: C 5; ehem. Hubertushof, 1942/43 im Umbau), Burgplatz, Ecke Gertrudenstraße (Nr. 26), 65 B., *Alpenrose*, Gertrudenstr. 28 (Pl. C 4), 102 B., alle drei z. Z. belegt; *Rose* (Pl. e: C 3), Floriangasse 14, 77 B. zu 5-20 Zl., *Bahnhofhotel*, Bahnhofstr. 3, 85 B. zu 7-18 Zl., *Europa* (Pl. d: D 3), Bahnhofstr. 5, 70 B. zu 6-18 Zl., die drei letzteren 1942 nichtdeutsch; *Deutsches Gästehaus* (im Besitz des Fremdenverkehrsverbandes), Außenring 101, unweit nordöstl. vom Invalidenplatz (Pl. B I, 2), 80 B. zu 12-15 Zl. (vorzugsweise für Behörden reserviert); Fremdenheim *Rossy*, Seebenwirthgasse 4 (Pl. C 2), 12 B. zu 14-24 Zl.; u.a.

RESTAURANTS: *Ratsstuben*, gegenüber dem Rathaus, Rathausplatz 6, Ecke Kasinogasse (Pl. B 4), gut; Restaurant im *Grand-Hotel* (vgl. oben), vielbesuchter großer Speisesaal (Eingang Hauptstr. 5) und Café-Restaurant

(Eingang Thomasgasse), gut; Restaurant im Hotel *Deutscher Hof* (s. S. 33), gelobt; *Terrassen-Restaurant*, Schwertbrüderstr. 13 (Pl. A 2, 3), gelobt; *Haus Krakau*, in der Südwestecke des Adolf-Hitler-Platzes, Ecke Weichselstraße und Annagasse (Pl. C 3), mit Konzert; *Mitropa-Hauptbahnhofwirtschaft*, im Hauptbahnhof (Wartesaal II. Kl.), viel besucht; Restaurants in den Hotels *Poller*, *Polonia*, *Polski* und *Hubertushof* (s. S. 33); *Ring-Kasino* (Volksdeutsches Haus), Stephansplatz 3 (Pl. C 3), mit Konzert; *Hawelka*, Adolf-Hitler-Platz 34, Ecke Stephansgasse (Pl. C 3); *Wentzl*, Adolf-Hitler-Platz 19 (vgl. S. 41); *Alte Klause*, Reichsstr. 3 (Pl. B 2, 3); *Rudi Bauer*, Johann-Haller-Str. 38 (Pl. C 1, 2); *Saybusch*, Floriangasse 19 (Pl. C 3); *Bacchus*, Floriangasse 55; u. a. — *Staatskasino* (s. S. 49), nur für Angehörige und Gäste der Regierungsbehörden.

CAFÉS: *Alter Markt*, Johannisgasse, Ecke Adolf-Hitler-Platz (Pl. C 3), mit hübschem Blick auf den Adolf-Hitler-Platz, Konzert; im *Grand-Hotel* (s. S. 33; Eingang Thomasgasse); *Cristal*, Westring 52, Ecke Reichsstraße (Pl. B 3), mit Konzert; *Literarisches Café*, Stephansgasse 1, Ecke Adolf-Hitler-Platz (Pl. C 3), im ersten Stock, mit schönen Räumen (Stuckverzierungen von Baldassare Fontana, um 1700) und hübschem Blick auf den Adolf-Hitler-Platz; *Tuchhallen-Café*, in den Tuchhallen (S. 40); *Theater-Café*, gegenüber dem Staatstheater, Spitalgasse 38 (Pl. CD 3), mit Konzert; *Europa*, Adolf-Hitler-Platz 35 (Pl. C 3); *Volksdeutsches Kaffehaus (Bisanz)*, Westring 56 (Pl. B 3), mit Konzert; *Burg-Café*, Burgstr. 45; u. a.

Theater: *Staatstheater* des Generalgouvernements (Pl. D 3; S. 43), am Theaterplatz (Tel. 11095), für Oper, Operette und Schauspiel; *Theater der ᛋᛋ und Polizei*, Reichsstraße, Ecke Schlesienstraße (Pl. A 1); deutsche *Lichtspielhäuser* 'Scala' (Reichsstr. 4, Ecke Westring; Pl. B 3) und 'Urania' (Westring 34; Pl. B 3); *Varieté* 'Soldatenkino', Mogilskastr. 2 (Pl. jenseit E 3; Straßenbahn Nr. 5), regelmäßige monatliche Gastspiele von Theater, Varieté und Kleinkunst; *Kleinkunstbühne* 'Kreisel', Floriangasse 32 (Pl. C 3). — *Konzerte* der 'Philharmonie des Generalgouvernements', im Staatstheater oder im Haus Urania (s. oben); Kammermusikabende in der Alten Universität (S. 41) und im Rathaus.

WISSENSCHAFTLICHE EINRICHTUNGEN. — *Institut für Deutsche Ostarbeit* (S. 41), Annagasse 12; Zweigstellen in Warschau (S. 86) und Lemberg (S. 158). — Deutsche Schulen: *Oberschule*, Oleanderstr. 6; *Volks- und Hauptschulen*, Burgstr. 58/60, Dietmargasse 13, Fogelderstr. 7 und in Wola Duchacka; *Deutsche Lehrerbildungsanstalt*, Oleanderstr. 6; *Deutsche Gewerbliche Lehranstalten*, Vischerstr. 14; *Staatl. Kunstgewerbeschule*, Matejkoplatz 13; *Deutsche staatliche frauengewerbliche Lehranstalten*, Westring 1. — Büchereien: *Deutsche Staatsbibliothek* (S. 49), Außenring 40, geöffnet werkt. 9-19 Uhr; Bibliothek des *Instituts für Deutsche Ostarbeit* (s. oben); *Deutsche Bücherei*, Hauptstr. 17 (Pl. C 3), geöffnet täglich 15½-18½ Uhr; *Deutsche Buchhandlung Alfred Fritzsche*, Adolf-Hitler-Platz 23 (Pl. C 3; S. 41). — *Krakauer Zeitung* (Zeitungsverlag Krakau-Warschau), Poststr. 1 (Pl. D 4), einzige deutsche Zeitung des Generalgouvernements, mit Warschauer und Lemberger Ausgabe; Zeitschriften s. S. LXIV.

Behörden. — Regierung: *Der Generalgouverneur*, Dienstsitz und Kanzlei auf der Burg (S. 45); *Der Staatssekretär in der Regierung des Generalgouvernements* (Stellvertreter des Generalgouverneurs), Sitz im Regierungsgebäude (Pl. A 2; S. 49), Außenring 46; *Der Staatssekretär für das Sicherheitswesen und Höherer ᛋᛋ- und Polizeiführer*, ebenfalls im Regierungsgebäude. — Hauptabteilungen (Ressorts): *Hauptabteilung Arbeit*, Zipsergasse 2; *Hauptabteilung Bauwesen*, Invalidenplatz 4 (Pl. A 1, 2); *Hauptabteilung Eisenbahnen* (und Generaldirektion der Ostbahn), Matejkoplatz 6-12 (Pl. CD 2); *Hauptabteilung Ernährung und Landwirtschaft*, Danziger Str. 11; *Hauptabteilung Finanzen*, im Regierungsgebäude (S. 49); *Hauptabteilung Forsten*, Außenring 31 (S. 49); *Hauptabteilung Gesundheitswesen*, Burgstr. 64 (Pl. C 4); *Hauptabteilung Innere Verwaltung*, im Regierungsgebäude (S. 49); *Hauptabteilung Justiz*, Außenring 45 (S. 49); *Hauptabteilung Post* (und Hauptverwaltung der Deutschen Post Osten), Poststr. 19 (Pl. D 4); *Hauptabteilung Propaganda*, Klöppermarkt 4 (S. 42); *Hauptabteilung Wirtschaft*, Außenring 45 (S. 49); *Hauptabteilung Wissenschaft und Unterricht*, Außenring 40 (Staatsbibliothek; S. 49). — Wichtige Dienststellen im Staatssekretariat (vgl. S. 34): *Pressechef* der Regierung des Generalgouvernements, Außenring 17 (Haus der Presse; S. 49); *Amt für Gesetzgebung*, im Regierungsgebäude (S. 49); *Hauptamt für Raumordnung*, Außenring 31 (S. 49); *Direktion der Archive*, Außenring 31; *Dienststelle für Außenhandel*, im Regierungsgebäude (S. 49). — *Emissionsbank* (vgl. S. x), Wehrmachtstr. 20 (S. 42). — *Der Bevollmächtigte des Generalgouverneurs in Berlin*, Berlin W 35, Standartenstr. 14.

Distrikts-, Kreis- und Stadtbehörden. — *Distriktsamt* (Gouverneur des Distriktes Krakau), Adolf-Hitler-Platz 27 (S. 41); *Handwerkskammer*, Annagasse 9 (Pl. BC 3); *Hauptzollamt*, im Güterbahnhof; *Industrie- und Handelskammer*, Johann-Haller-Str. 1 (Pl. C 2); *Obergericht*, Burgstr. 52 (S. 44). — *Kreishauptmannschaft* Krakau-Land, Außenring 72 (Pl. A 3, 2). — *Stadthauptmann* und *Stadtverwaltung*, im Rathaus (S. 44); *Arbeitsamt*, Lubelska 23-27; *Polizeidirektion* und *Paßstelle*, Westring 45 (Pl. B 3, 4), deutsche Polizeiwache (Hauptwache) Franziskanergasse 1 (Pl. C 4); *Wohnungsamt* (Zimmervermittlung), Bahnhofstr. 4 (Pl. D 3; Tel. 16305).

NSDAP.: Arbeitsbereich Generalgouvernement, Adolf-Hitler-Platz 25; Distrikts-Standortführung, Stephansplatz 9; Standort Adolf-Hitler-Platz, Johannisgasse 1; Standort General Roetig, Außenring 29; Standort Horst Wessel, Bogenstr. 1; Standort Oswald Decker, Hansestr. 1; Standort Plaszow, Prokocimska 53; Standort Regierungsviertel, Holzweberstr. 8; Standort Süd, Borek Falecki, Deutsche Schule; Standort Wilhelm Gustloff, Wrzesinskastr. 3; Standort Leo Schlageter, Zacisze 5.

POST: *Hauptpost* (Pl. D 3, 4), Ostring, Ecke Poststraße; *Bahnpostamt* (Postamt 2) neben dem Hauptbahnhof (Pl. D 2); Hauptverwaltung der 'Deutschen Post Osten' s. S. 34.

Gesundheitswesen: zahlreiche deutsche Ärzte; *Städt. Gesundheitsamt* und *Städt. Amtsarzt*, Theaterplatz 4; deutsches *Distriktskrankenhaus*, Robert-Koch-Str. 37 (Tel. 15110); *Staatl. Krankenhaus*, deutsche Abteilung, Kopernikusstr. 23 (Pl. F 3); deutsche *Apotheke* 'Zur Sonne', Adolf-Hitler-Platz 42, Ecke Johannisgasse; deutsche *Drogerie*, Adolf-Hitler-Platz 36, Ecke Hauptstraße (vgl. S. 41); *Rettungsstelle*, Ostring 19 (Pl. D 3; Tel. 11111).

BÄDER: *Hallenschwimmbad*, Vischerstr. 8 (Pl. C 2); *Römerbad* (Wannen- und Dampfbäder), Sebastianstr. 9 (Pl. C 4); *Freischwimmbad Stadion* (s. unten; zwei Becken).

SPORT: *Deutsche Turn- und Sportgemeinschaft*, Adolf-Hitler-Platz 34; *Deutscher Alpenverein*, Sektion Krakau; u. a.; *Deutsche Kampfbahn* (Stadion), mit Rasensportplätzen, Tennisplätzen, Schießstätte usw.; ferner Sportplätze verschiedener Sportgemeinschaften.

Straßenbahn (Verwaltung Lorenzstr. 15). — Fahrpreis für eine einfache Fahrt und für Umsteiger 0.40 Zl., Karte für 10 Fahrten 3 Zl., Block mit 50 Fahrkarten 15 Zl.; Gepäck 0.40 Zl.; Wochenkarten für 6 Fahrten (tägl. eine Fahrt in einer Richtung) 1 Zl., Monatskarten (mit Lichtbild; unbegrenzte Fahrtenzahl) 25 Zl.; Fahrkartenverkaufsbüro Lorenzstr. 13. — Linien (vgl. den Stadtplan; Wagenfolge 3-8 Min.; getrennte Abteile für Deutsche und Polen): Nr. 1 vom *Hauptbahnhof* (Pl. D 2) durch die Wehrmachtstraße und Floriangasse zum *Adolf-Hitler-Platz*, weiter durch die Burgstraße (Burg) nach *Kasimir* (Zweite Brücke; S. 51); — Nr. 2 vom *Rakowitzer Friedhof* (Pl. E 1) durch die Rakowitzer Straße zum *Hauptbahnhof*, weiter über den Ostring und durch die Dominikanergasse zum *Rathausplatz*, durch die Franziskanergasse und über den Westring zur Reichsstraße und durch diese nach *Klein-Bronowice* (Pl. jenseit A 1); — Nr. 3 vom *Güterbahnhof* durch die Johann-Haller-Straße (Pl. C 1, 2) und die Hauptstraße zum *Adolf-Hitler-Platz*, weiter über Marienplatz, Kleiner Markt und Marktgasse zur Alten Weichsel-Straße, auf dieser zur Dritten Brücke (Pl. E 6) und durch *Podgorze* (S. 51) nach *Borek-Falecki* (S. 166); — Nr. 4 vom *Adolf-Hitler-Platz* durch die Schustergasse zum Westring, auf diesem zur Universitätsstraße und durch diese zum Außenring und zur *Waldstraße* (Stadion, Alte Kasematte); — Nr. 5 von der *Mogilska* (Pl.

jens. E 3) durch die Bahnhofstraße zum *Hauptbahnhof*, weiter wie Nr. 2 über den *Rathausplatz* zum Westring und durch die Hanse- und Glatzer Straße nach *Salvator* (Pl. jens. A 5); — Nr. 6 von der *Wielitzer Straße* (unweit vom Bahnhof Plaszow; S. 33) durch die Lemberger Straße zur Dritten Brücke, weiter wie Nr. 3 zum *Adolf-Hitler-Platz*, durch die Weichselstraße zum Westring und wie Nr. 5 nach *Salvator* (Pl. jens. A 5); — Nr. 8 (nur für Deutsche) von der *Mogilska* (Pl. jens. E 3) zum *Hauptbahnhof* und wie Nr. 2 zum *Invalidenplatz* (Kreuzung der Reichsstraße mit dem Außenring; Pl. A B 1, 2) und nach *Klein-Bronowice*.

DROSCHKEN (während des Krieges nur Pferdedroschken) am Hauptbahnhof, Adolf-Hitler-Platz und an allen wichtigeren Plätzen. — Tarif für jede angefangene Viertelstunde 3 Zl. (man frage vor Beginn der Fahrt nach dem Preis und verlange bei Unstimmigkeiten den Tarif).

Bei beschränkter Zeit gehe man zu Fuß vom Hauptbahnhof durch die Wehrmachtstraße zur *Rundbastei* und zum *Florianstor* (S. 42), weiter durch die Floriangasse zum *Adolf-Hitler-Platz* (Marienkirche und Barbarakapelle, Tuchhallen; S. 39/40); von hier Abstecher in die Annagasse zum *Institut für Deutsche Ostarbeit* (Alte Universität; Hof, S. 41), dann vom Adolf-Hitler-Platz durch die Burgstraße zum *Rathausplatz* (Franziskaner- und Dominikanerkirche; S. 44) und weiter zur *Burg* (S. 45); zurück mit der Straßenbahn Nr. 1; insgesamt ohne größere Aufenthalte etwa 2 St.

Krakau (212m), die Hauptstadt des Generalgouvernements, mit 345000 Einwohnern (davon 25000 Deutsche) auf einem Stadtgebiet von 169qkm (1942), liegt im Südwesten des Weichsellandes, etwa 30km von der oberschlesischen Grenze, in einer weiten Ebene der vorkarpatischen Hügellandschaft, mit dem Hauptteil auf dem linken Ufer der oberen *Weichsel*, die hier die *Rudawa* aufnimmt und östlich in die Weichselniederung eintritt. Die von einem Stadthauptmann geführte Stadt ist als Sitz des Generalgouverneurs, des Gouverneurs des Distriktes Krakau, des Kreishauptmanns des Kreises Krakau-Land und zahlreicher anderer wichtiger Behörden (vgl. S. 34) das Verwaltungszentrum des Landes, darüber hinaus aber auch eine kulturelle Hochburg für den deutschen Osten, wie dies in dem 1940 gegründeten Institut für Deutsche Ostarbeit (S. 41) zum Ausdruck kommt. Der verkehrsgünstigen Lage an einem wichtigen Fluß und am Knotenpunkt mehrerer Eisenbahnen und Straßen, unter denen die heute wieder zu besonderer Bedeutung gekommene Strecke von Breslau über Lemberg nach Kiew schon im Mittelalter als 'Hohe Straße' berühmt war, verdankt Krakau seine große Bedeutung im Handel und Verkehr, durch den auch eine vielseitige Industrie entstand.

Die **Geschichte** Krakaus, dessen Name nach dem sagenhaften wikingischen Helden Krakus (vgl. S. 51) auf jeden Fall germanischen Ursprung verrät, spiegelt in überzeugender Weise die vielhundertjährige deutsche Aufbauarbeit im Osten wider. Für die *frühgeschichtliche Zeit* läßt sich innerhalb des heutigen Stadtgebiets die Anwesenheit von Ostgermanen (Wandalen) seit dem II. Jahrhundert v. Zw. nachweisen, wie auch die weitere Umgebung der Stadt und das gesamte Weichselland ein Siedelboden der Wandalen und teilweise der Goten bis in die ersten Jahrhunderte n. Zw. gewesen sind. — Im Schutze des schon in vorgeschichtlicher Zeit besiedelten Burgfelsens über dem linken Ufer der Weichsel

konnte sich bereits zwischen dem VI. bis VIII. Jahrhundert eine *frühmittelalterliche Siedlung* entwickeln, die im X. Jahrhundert zum böhmischen Przemyslidenreich gehörte und damals von dem arabischen Kaufmann Ibrahim ibn Jakub schon als bedeutend bezeichnet wird; er erwähnt, daß in Krakau (dieser Name taucht im X. Jahrhundert zum ersten Mal auf) ansässige warägische, also wikingische Kaufleute mit Prag Handel trieben. Ein Zeichen für die in der 2. Hälfte des X. Jahrhunderts erfolgte Einführung des Christentums ist die Rundkapelle St. Felix und Adauctus auf dem Burgberg (vgl. S. 46), der älteste noch erhaltene Kirchenbau des Generalgouvernements. Gegen Ende des X. Jahrhunderts wurde Krakau auch wichtiger *Bischofssitz*, der mit der Eroberung dieser Gebiete durch Boleslaus den Tapferen (999) zum polnischen Staate kam und dem von Otto III., dem Lehnsherrn Polens, im Jahr 1000 in Gnesen gegründeten Erzbistum unterstellt wurde. Nun gestaltete der König die Burg neu und errichtete vermutlich durch deutsche Baumeister um 1010 den ersten Dom, an dessen Stelle in der ersten Hälfte des XII. Jahrhunderts ein Neubau trat (vgl. S. 46). Gleichzeitig entstanden auch mehrere Kirchen (u. a. der Wehrbau der Andreaskirche; S. 45) in der damals noch zumeist aus Holzhäusern bestehenden Kaufmannssiedlung, deren rasch zunehmende deutsche Einwohnerschaft schon 1228 unter ihrem Schulzen Peter nach deutschem Recht lebte, als der *Einfall der Mongolen* (Tataren) 1241 alles wieder zerstörte (nur St. Andreas und St. Adalbert hielten sich). — Von neuem begründeten die zum Wiederaufbau ins Land gerufenen Deutschen eine kaufmännische Siedlung, die schon 1244 wieder mit deutschem Recht bezeugt wird und durch König Boleslaus V. den Schamhaften (1243-79) am 5. Juni 1257 das Privileg einer *deutschen Stadt mit Magdeburger Recht* (nach Breslauer Vorbild) erhielt, in die nach der Gründungsurkunde kein Pole als Bürger aufgenommen werden durfte. Die bei einem zweiten Mongoleneinfall (1259) nochmals abgebrannte Stadt wurde nach einem von deutschen Baumeistern ausgearbeiteten Plan mit dem noch heute in der Altstadt sichtbaren Grundriß neu aufgebaut und mit Graben und turmbewehrter Stadtmauer befestigt, blühte durch den Fleiß ihrer deutschen Handwerker und Kaufleute rasch empor und bezeugte den Wohlstand ihres deutschen Bürgertums in ihren stattlichen Patrizierhäusern und öffentlichen Bauwerken, von denen besonders die Marienkirche (vgl. unten) und die Tuchhallen (S. 40) hervorzuheben sind. Mit der Krönung des Königs Ladislaus Lokietek (1306-33; vgl. S. 47) am 1. Januar 1320 wurde Krakau auch *Krönungsstadt* der polnischen Könige, die nun die Burg gotisch umbauten und die dritte Kathedrale (vgl. S. 46) als ihre Krönungskirche und Grabstätte errichten ließen. 1364 erfolgte unter König Kasimir d. Gr. (1333-70) die Stiftung einer *Universität* (ursprünglich in der heutigen Vorstadt Kasimir, vgl. S. 50), die jedoch nach dem Tode des Königs bald verfiel und 1400 in Krakau neu begründet wurde (heute Institut für Deutsche Ostarbeit, vgl. S. 41); ihre Blütezeit vom XV. bis zur Mitte des XVI. Jahrhunderts verdankte sie der überaus großen Zahl deutscher Professoren und Studenten (zeitweilig bis 70%), zu denen u. a. 1491-95 auch Nik. Kopernikus gehörte (vgl. S. 41). 1384 wurde auch die *Marienkirche* vollendet, eine reine Schöpfung deutscher Künstler vom Gelde deutscher Bürger (vgl. S. 39), noch heute der sichtbarste Ausdruck der stolzen Macht des deutschen Krakau im Mittelalter. Um 1400 zählte die Stadt bereits zu den größten des Ostens, deren Einwohner zu 90% deutsch waren. Durch die günstige Lage am Weichselschiffahrtsweg und am Schnittpunkt der von Breslau über Lemberg nach Kiew führenden 'Hohen Straße' mit den Handelswegen von Böhmen und Ungarn nach dem Norden wurde Krakau ein bedeutender Verkehrs- und Handelsplatz, der 1430 auch der Hanse beitrat. Die Blüte der Stadt, die im XV. und XVI. Jahrhundert ihren Höhepunkt erreichte, zeigt sich auch im Wirken zahlreicher deutscher Künstler, die damals in Krakau arbeiteten. An erster Stelle steht der Nürnberger Meister *Veit Stoß* (1440/50-1533), den die deutsche Bürgerschaft 1477 zur Schaffung des Hochaltars für die Marienkirche nach Krakau berufen hatte (vgl. S. 40 und 47) und der erst 1496 wieder nach Nürnberg zurückkehrte,

während sein Sohn Stanislaus bis zu seinem Tode (1527 oder 28) eine Werkstatt in Krakau unterhielt (vgl. S. 40). Weiter sind zu nennen die bronzenen Grabplatten der berühmten Nürnberger Gießhütte *Peter Vischers* und seiner Söhne (vgl. S. 40 und 47) sowie die Werke der Maler *Hans Sueß von Kulmbach* (Schüler Albrecht Dürers; 1511-18 mit Flügelaltären für die Marienkirche und die St. Mic elskirche beschäftigt) und *Hans Dürer* (des Bruders von Albrecht Dü r), der Hofmaler am polnischen Königshof war (vgl. unten). In Zusammenarbeit mit italienischen Künstlern erfolgte zu Anfang des XVI. Jahrhunderts unter König Sigismund I. (1506-48) und seinem mächtigen Finanzminister Hans Boner, der aus der Rheinpfalz stammte (seit 1483 in Krakau, † 1523), der *Umbau der Burg* zu dem heutigen großartigen Renaissanceschloß, wobei an der Neuausmalung auch Hans Dürer mitgewirkt hat. — Doch noch im Laufe des XVI. Jahrhunderts begann ein allmählicher Niedergang, verursacht durch die Verlagerung der Wirtschaftswege (u. a. infolge der Sperrung der Hohen Straße durch die Türken) sowie durch die schon 1400 einsetzende und sich immer mehr verstärkende Einbürgerung von Polen und die feindselige Einstellung des polnischen Adels gegen die deutsche Bürgerschaft, die 1537 durch einen Beschluß des polnischen Reichstags sogar aus der Marienkirche verdrängt wurde. Dazu kam eine rasche Zunahme der Juden, die den Geldmarkt und Handel an sich brachten, und endlich die durch die Union Polens mit Litauen (1569) veranlaßte und nach einem Burgbrand 1610 ausgeführte *Verlegung der Residenz nach Warschau* (vgl. S. 88). Zwar blieb Krakau noch bis 1734 Krönungs- und Begräbnisplatz der Polenkönige, verlor aber in den kriegerischen Wirren der folgenden Zeit (vgl. S. XLV) immer mehr an Bedeutung, bis es bei der letzten Teilung Polens (1795) Österreich einverleibt wurde. — Nach kurzer Zugehörigkeit zum Herzogtum Warschau (1809-13; vgl. S. 88) bildete Krakau dann seit 1815 die Hauptstadt eines gleichnam. kleinen *Freistaates*, dessen Gebiet ungefähr die nördlich der Weichsel gelegene Hälfte des heutigen Landkreises umfaßte, bis es dann nach verschiedenen Aufständen 1846 wieder *österreichisch* wurde. Nun nahm die Stadt eine neue Entwicklung, wobei auch eine vielseitige Industrie und stattliche neue Bauwerke entstanden (neue Universität, neues Theater, Bahnhof). Die Einwohnerzahl, die 1850 nur noch 30000 betragen hatte, stieg bis zum Weltkrieg auf 100000 an. — In der Zeit des nach dem ersten Weltkrieg entstandenen polnischen Zwischenstaates ist Krakau zugunsten Warschaus bewußt auf dem Stand einer *polnischen Provinzstadt* gehalten worden. Zu Beginn des Polenfeldzugs wurde die Stadt am 5. Sept. 1939 kampflos von den deutschen Truppen besetzt und am 25. September in deutsche Verwaltung übernommen. Damit begann ein neuer Abschnitt der Stadtgeschichte. Durch Verordnung vom 26. Okt. 1939 wurde Krakau Sitz des Generalgouverneurs Reichsminister Dr. Frank und damit *Hauptstadt des Generalgouvernements* (vgl. S. L). Eine großzügige Eingemeindung am 1. Juni 1941, die den Umfang des Stadtgebietes auf mehr als das Dreifache erweiterte, schuf die Voraussetzung für eine großräumige Entwicklung der Stadt, die wieder einen Brennpunkt deutscher Ostarbeit bildet.

Das STADTBILD Krakaus zeigt so eindrucksvoll wie wenige Städte des östlichen Siedlungsraumes das Gesicht einer überwiegend deutschen Stadt, in der man überall den Zeugnissen deutscher Arbeit und deutscher Kultur begegnet. Den Kern der Stadt bildet die zwischen Bahnhof und Burgberg gelegene, von Anlagen mit stattlichen Resten der ehem. Befestigung umgebene *Altstadt*, die noch völlig den in den deutschen Städten des Ostens üblichen Grundriß mit dem großen rechteckigen 'Ring' (Marktplatz) aufweist und noch manche alten Patrizierhäuser sowie zahlreiche Kirchen und Klöster besitzt (in ganz Krakau insgesamt 75). Südlich vom

Ring (jetzt Adolf-Hitler-Platz) führt die von bemerkenswerten Bauten umrahmte Burgstraße zum *Burgberg* (S. 45), der von dieser Seite gesehen nur wenig aufragt, jedoch nach Südosten und nach Südwesten zur Weichsel steil abfällt. Im Westen der Altstadt liegt das *Regierungsviertel* (S. 48), mit stattlichen neuen Verwaltungsgebäuden. Südlich vom Burgberg erstreckt sich die einst als polnische Konkurrenz zu Krakau gegründete heutige Vorstadt *Kasimir* (S. 50) bis zur *Weichsel*. Jenseit des Flusses liegt die Vorstadt *Podgorze* (S. 51), nördlich der Altstadt die Vorstadt *Klöpper* (S. 42), die beide ebenfalls ehemals selbständige Städte bildeten.

Die STADTBESICHTIGUNG (vgl. S. 36) beginnt man am besten in der Altstadt am Adolf-Hitler-Platz (Ringplatz), den man vom Hauptbahnhof durch die Floriangasse (S. 42) oder durch die Hauptstraße (S. 42) erreicht.

a. Altstadt.

Den Mittelpunkt der Altstadt (vgl. S. 37) bildet der fast quadratische ***Adolf-Hitler-Platz** (Pl. C 3), der alte *Ringplatz*, der bei der Neugründung der Stadt 1257 in den großzügigen Ausmaßen von 210 × 190m etwa wie der Breslauer Ring angelegt wurde und in seltener Geschlossenheit das Bild des in den deutschen Ostsiedlungen des Mittelalters üblichen Marktes bewahrt. In der Ostecke des Platzes die zweitürmige Marienkirche, in der Mitte die langgestreckten Tuchhallen, westlich davor der einzelstehende alte Rathausturm, südlich die kleine Adalbertkapelle, ringsum alte Patrizierhäuser.

Die ***Marienkirche** (kath. Stadtpfarrkirche; Pl. C 3), der großartigste Bau der Krakauer deutschen Bürgerschaft, in dem bis 1537 deutsch gepredigt wurde (vgl. S. 40), ist eine aus Backsteinen aufgeführte dreischiffige gotische Basilika ohne Querhaus, mit zwei in den Straßen der Altstadt immer wieder sichtbaren charakteristischen Westtürmen, deren nördlicher einen von 8 Spitztürmchen umgebenen Helm trägt (81m hoch; vgl. S. 40). Der Bau wurde 1220 gestiftet, war beim Mongoleneinfall (S. 37) erst an den Grundmauern im Bau und wurde dann besonders in der ersten Hälfte des XIV. Jahrhunderts unter der großzügigen Förderung des deutschen Patriziers Nikolaus Wirsing weitergeführt; 1384 war der Chor vollendet, zwischen 1395 und 1397 wurde das Langhaus von Meister Wernher aus Prag eingewölbt, 1442 das durch ein Erdbeben eingestürzte Chorgewölbe durch Nik. Zipser wiederhergestellt.

Das INNERE der Kirche, die man durch eine 1756 angebaute Barockvorhalle betritt, gibt besonders durch die Höhe des Mittelschiffs (28m) eine große Raumwirkung, wird aber durch die 1889-93 nach Matejkos Entwürfen durchgeführte Ausmalung und die überladene Ausstattung etwas beeinträchtigt. Die beiderseitigen Kapellenreihen stammen aus dem XV. und XVI. Jahrhundert und enthalten zahlreiche Grabmäler deutscher Patrizier, besonders aus dem XVI. und XVII. Jahrhundert, zum Teil von italienischen Bildhauern; hervorzuheben die Bonerkapelle (erste Kapelle

links), mit Grabplatten des Kaufmanns Severin Boner († 1549; vgl. S. 45) und seiner Frau, geb. Betmann, vielleicht aus der Hilgerschen Werkstatt in Freiberg i. Sa. In der Vorhalle der zweitletzten Kapelle links die Bronzegrabplatte des Patriziers Emeran Salomon, aus der Vischerschen Gießhütte (1504; vgl. unten). Am Ende des linken Seitenschiffes ein dem Sohn des Veit Stoß, *Stanislaus Stoß* (vgl. S. 38), zugeschriebener Schnitzaltar. Auf dem Barockaltar am Ende des rechten Seitenschiffes ein *Steinkruzifix von *Veit Stoß* (vgl. S. 37), dessen 1477-89 in Krakau ausschließlich aus Spenden der deutschen Bürger geschaffenes Hauptwerk, der berühmte Hochaltar, von den Polen bei Kriegsausbruch abgebrochen worden war und derzeit in Nürnberg, der Heimat des Künstlers, verwahrt wird. Rechts vom Eingang zum Chor ein Ziborienaltar von *Gian Maria Mosca* (vgl. unten; XVI. Jahrhundert). Im Triumphbogen ein großes Kruzifix von 1473, aus der Werkstatt des Veit Stoß. — Im Chor frühbarockes Gestühl von 1620. Der jetzige Hochaltar (Mater Dolorosa; urspr. in der Kreuzkapelle der Kathedrale) stammt wohl von einem fränkischen Meister aus dem Ende des XV. Jahrhunderts. Rechts vom Hochaltar mehrere prächtige *Bronzegrabplatten, u. a. die des Patriziers Peter Salomon († 1506), von dem Nürnberger Erzgießer *Peter Vischer* (vgl. S. 38).

TURMBESTEIGUNG während des Krieges nur mit besonderer Erlaubnis; der 1478 dem Nordturm aufgesetzte Helm mit seinen hölzernen Achtecktürmchen ist eine Meisterleistung des Stadtzimmermanns Mathias Heringk; in dem von einer Barockhaube gekrönten niedereren Südturm (1591) berühmte Glocken, die älteste vom Ende des XIV. Jahrhunderts.

Südlich neben der Marienkirche (reizvoller Winkel) die *St. Barabarakapelle* (Pl. 4: C 3), ein schlichter gotischer Bau aus dem XIV./XV. Jahrhundert (barock verändert), in der nach Verdrängung des deutschen Gottesdienstes aus der Marienkirche (1537; vgl. S. 38) noch bis Ende des XIX. Jahrhunderts deutsch gepredigt wurde; links neben dem Westeingang ein Kapellenanbau mit einem großen spätgotischen Steinrelief (Christus am Ölberg); das Innere der Kirche ist barock.

In der Mitte des Adolf-Hitler-Platzes steht das 120m lange Gebäude der ***Tuchhallen** (Pl. C 3), eine an die flandrischen Tuchhallen (Antwerpen, Brügge, Gent) erinnernde, aus einer überbauten Krambudengasse entstandene Kaufhalle, in der hier jedoch außer Tuch auch andere Waren verkauft wurden und jetzt verschiedene Läden (Café s. S. 34) sowie im Mittelgang zahlreiche einfache Verkaufsstände enthalten sind. Der Bau wurde 1391-95 von dem Stadtbaumeister *Martin Lindintolde* in gotischem Stil errichtet, nach einem Brande 1555-59 wohl unter Leitung des königl. Hofarchitekten Joh. Frankenstein (wahrscheinlich aus dem gleichnam. schles. Städtchen), von dem die schönen Treppenaufgänge stammen, und unter Mitwirkung des ital. Bildhauers Gian Maria Mosca aus Padua ('Padovano') im Renaissancestil umgebaut und durch eine vielfach nachgeahmte Attika mit Blendbogen gekrönt (vgl. S. LIX), 1875-79 unter Hinzufügung der Arkadengänge und Mittelrisalite an den beiden Längsseiten erneuert.

Die im XIX. Jahrhundert für Museumszwecke geschaffenen Räume im ersten Stock der Tuchhallen werden zur Zeit für wechselnde Ausstellungen benutzt.

Gegenüber der Südwestecke der Tuchhallen erhebt sich der stattliche gotische *Alte Rathaus-Turm* (Pl. 9: C 3), der einzige Überrest des 1817 bei einem Aufruhr z. T. abgebrannten und 1820 abgebrochenen alten Rathauses aus gotischer Zeit (1383), dessen Erbauer ebenfalls Martin Lindintolde war (vgl. S. 40), mit Anbauten des XIX. Jahrhunderts. — Gegenüber der Südostecke der Tuchhallen die kleine *St. Adalbert-Kapelle* (Pl. 1: C 3), die an der Stelle, wo der h. Adalbert aus Prag gepredigt haben soll, schon Anfang des XII. Jahrhunderts gegründet wurde und ihre urspr. romanische Gestalt bis auf den barocken Kuppelaufbau und die Seitenkapelle (XVII. und XVIII. Jahrh.) bewahrt hat.

Rings um den Adolf-Hitler-Platz stehen die alten Patrizierhäuser, die in ihrem Äußern freilich größtenteils im XVIII. und XIX. Jahrhundert barock und klassizistisch umgebaut wurden, teilweise aber noch schöne alte Steintreppenhäuser, Holzgalerien und Kellergewölbe besitzen. Hervorzuheben an der Südseite am Anfang der Burgstraße die *Alte Münze* (Nr. 17), mit einem schönen Saal aus der Mitte des XIV. Jahrhunderts; weiter rechts Nr. 19 das *Haus unter dem Bild* (Gaststätte Wentzl); dann die *Deutsche Buchhandlung* (Alfred Fritzsche; Nr. 23), mit beachtenswerter Hofgalerie und gotischem Kellergewölbe. — An der Westseite, Ecke Annagasse, das *Distriktsamt* (Nr. 27; Dienstsitz des Gouverneurs des Distriktes Krakau), auch 'Altes Palais' oder nach den unter dem Balkon angebrachten Widderköpfen auch 'Haus zu den Widdern' genannt, in dem 1810 der sächsische König Friedrich August als Herzog von Warschau residierte (vgl. S. 88), mit klassizistischer Fassade von 1780; das Nebengebäude (Nr. 28) zeigt z. T. noch gotischen Stil. — An der Nordseite des Platzes, Ecke Hauptstraße, ein später verändertes Haus (Nr. 36; jetzt deutsche Drogerie), in dem *Goethe* vom 5. bis 7. Sept. 1790 wohnte, als er in Begleitung des Herzogs Carl August von Weimar nach der Besichtigung schlesischer Bergwerke von Tarnowitz aus Krakau, Wieliczka und Tschenstochau besuchte.

Westlich vom Adolf-Hitler-Platz liegt in der Annagasse das ***Institut für Deutsche Ostarbeit** (Pl. B 3), eine größere Gebäudegruppe für die verschiedenen Abteilungen (Sektionen) der vom Generalgouverneur am 20. April 1940 gegründeten Forschungsanstalt für Ostfragen (vgl. S. 34), zum Teil in dem seit 1464 erbauten, 1837-60 durch Karl Krämer erneuerten Gebäude der *Alten jagiellonischen Universität* (Nr. 8; vgl. S. 37), die nach dem Bau des neuen Universitätsgebäudes als Universitätsbibliothek diente und einen prächtigen spätgotischen *Hof mit einem Bronzestandbild des Kopernikus († 1543; vgl. S. 37), von 1900, sowie schöne Innenräume besitzt; weiterhin (Nr. 12) das *ehem. St. Anna-Gymnasium* (jetzt Verwaltungsgebäude des Ostinstituts), ebenfalls mit schönem Arkadenhof, von Joh. Laitner (1639-43). — Gegenüber auf der Nordseite der Annagasse die *St. Annakirche* (Pl. 3: B 3; ehem. Universitätskirche), der beste Barockbau der Stadt, 1689-1705 von dem Niederländer Tylman von Gameren errichtet (vgl. S. 91), mit stattlicher zweitürmiger Fassade, Vierungskuppel und reicher Stuckausschmückung von Baldassare Fontana und Gemälden von Karl Dankwart.

Unweit südlich von der Alten Universität liegt an den Anlagen des Westrings das *ehem. Neue Universitätsgebäude* (Pl. B 3), 1883-87 im neugotischen Stil zum Ersatz der Alten Universität errichtet (vgl. S. 41; z. Z. Sitz verschiedener Behörden). — Nahebei südöstlich die *Norbertkirche* (Pl. 7: B 3; griech.-kath. Pfarrkirche), aus dem XVII. Jahrhundert.

Nordöstlich vom Adolf-Hitler-Platz führen die belebte Hauptstraße, die Johannisgasse und die Floriangasse zum Rande der Altstadt (Wehrmachtstraße, Hauptbahnhof). In der Hauptstraße (Pl. C 3), Ecke Markusgasse, die *St. Markuskirche*, mit Chor aus dem XII. Jahrhundert und Langhaus aus dem XV. und XVII. Jahrhundert. Rechts Nr. 17 die *Deutsche Bücherei* (Eintr. s. S. 34). — In der Johannisgasse (Pl. C 3), Ecke Thomasgasse, die *St. Johanneskirche*, ein Barockbau auf den Fundamenten einer schon vor der Stadtgründung bestehenden Kirche. Am Ende der Straße die *Piaristenkirche* (Pl. 8: C 3), ein Spätbarockbau von dem aus Dresden kommenden italienischen Baumeister Franz. Placidi (XVIII. Jahrh.). — In der Floriangasse (Pl. C 3) einige Häuser mit beachtenswerten Portalen aus dem XV. und XVI. Jahrhundert (Nr. 3, 9, 14 und 26). Am Nordende der Floriangasse das ***Florianstor** (Pl. 5: C 3), ein stattlicher Torturm der nach der Neugründung der Stadt (1257; vgl. S. 37) angelegten Stadtbefestigung, von der außerdem nur noch der beiderseits anschließende Rest der 8m hohen Mauer mit Wehrgang und drei weiteren Wehrtürmen erhalten ist, zusammen mit der Rundbastei (s. unten) aber noch heute ein eindrucksvolles Bild von der wehrhaften alten deutschen Stadt. Vor dem Florianstor steht die *Rundbastei* (*Barbakane;* Pl. 10: C 2), eine 1498 etwa in der Art des Görlitzer Kaisertrutz oder der Rothenburger Spitalbastei angelegte, ehemals mit dem Florianstor durch Wehrgänge verbundene Vorbefestigung, durch die früher die von Warschau kommende Straße führte.

Nordwestlich von der Rundbastei (s. oben) erhebt sich Ecke Wehrmachtstraße und Klöppermarkt (Nr. 4; Pl. C 2) ein stattlicher neuerer Bau, der u. a. die Dienststellen der *Hauptabteilung Propaganda* der Regierung des Generalgouvernements enthält (vgl. S. 34). Unweit nordöstlich liegt in der 1366 als Konkurrenz gegen Krakau zur selbständigen Stadt erhobenen heutigen Vorstadt **Klöpper** (urspr. 'Florentia') am Nordende des Matejkoplatzes die *Florianskirche* (Pl. D 2), 1184 gestiftet, 1677 und 1755 im Barockstil neu erbaut, mit zweitürmiger Fassade; im Innern in der dritten Seitenkapelle r. der spätgotische holzgeschnitzte Johannesaltar (1518); das Hochaltarbild (1677) zeigt eine alte Ansicht von Klöpper.

In der nordwestlich von der Altstadt gelegenen Vorstadt **Piasek** ('Sand') liegt Ecke Reichs- und Preußenstraße (Pl. B 2) die zu einem *Karmeliterkloster* gehörende Kirche der Heimsuchung Mariä, im XI. Jahrhundert gegründet, 1679 auf gotischen Grundmauern neu errichtet, mit prunkvollem Hochaltar aus dem XVII. Jahrhundert.

Folgt man von der Rundbastei der an Stelle der seit dem Ende des XVIII. Jahrhunderts abgetragenen alten Wallanlagen angelegten Promenade östlich durch die Wehrmachtstraße (Pl. C 2), so gelangt man an der *Emissionsbank* (vgl. S. X) und unweit vom *Staatstheater* (s. S. 43) vorüber zum *Hauptbahnhof* (s. S. 43).

Östlich vom Adolf-Hitler-Platz liegt der kleine Marienplatz, mit der *Barbarakapelle* (s. S. 40); Ecke Marienplatz und Spitalgasse das *Prälatenhaus* der Marienkirche, ein stattlicher Renaissancebau mit schönem Portal (1618). — Der anschließende Kleine Markt (Pl. C 3) ist von einigen Häusern mit bemerkenswerten Fassaden aus dem XVI.-XVIII. Jahrhundert umrahmt. An der Westseite des Platzes der Chor der Barbarakapelle (S. 40), daneben (Ecke Marktgasse) der ehem. Jesuitenkonvent.

In der vom Kleinen Markt nach Norden führenden Spitalgasse (Pl. C 3) ein Haus (Nr. 17) mit hübschem gotischen Portal und Erker; links die *St. Thomaskirche*, ein einfacher Barockbau vom Anfang des XVIII. Jahrhunderts. — Weiterhin auf dem Theaterplatz die kleine *Heilig-Kreuz-Kirche* (Pl. D 3), ein eigenartiges gotisches Backsteinbauwerk (Chor vom Anfang des XIV., Langhaus aus dem Ende des XV. Jahrh.), dessen Mittelschiff auf einer einzigen Säule ruht (beachtenswerte Wandmalereien des XV. und XVI. Jahrh., besonders in der Kapelle links vom Eingang ein got. Kreuzigungsfresko; am Choreingang ein bronzenes Taufbecken von dem Nürnberger Joh. Freudenthal, 1420). Am Nordrand des Theaterplatzes das **Staatstheater** des Generalgouvernements (Pl. D 3), 1891-93 in prunkvollem Neurenaissancestil erbaut, 1941 im Innern umgestaltet (950 Plätze; vgl. S. 34). — Unweit nordöstlich von hier der *Hauptbahnhof* (Pl. D 2), der aus dem Ende des XIX. Jahrhunderts stammt und ein bezeichnendes Beispiel der damaligen österreichischen Verwaltungsbauten bildet.

Östlich von dem die Innenstadt an der Ostseite begrenzenden Ostring (Pl. D 3), in dessen Nähe Ecke Hans-Dürer-Straße (Pl. C D 3) ein *Dominikanerinnenkloster*, das *ehem. Vogtshaus* und Reste der Stadtmauer liegen, erstreckt sich die Vorstadt **Wesola** (Pl. D E 3), mit drei Barockkirchen: der an Stelle einer Dorfkirche des XI. oder XII. Jahrhunderts erbauten *St. Nikolauskirche* (Pl. D 3; roman. und gotische Reste), der zum ehem. Lazarusspital (Staatl. Krankenhaus) gehörenden *St. Lazaruskirche* (von 1634; beachtenswerter Hochaltar) und der *St. Theresienkirche* (1725). Am Ende der Kopernikusstraße der *Botanische Garten* (Pl. E 3), mit verschiedenen Instituten und einer *Sternwarte*. — Nördlich von Wesola der *Rakowitzer Friedhof* (Pl. E 1; Straßenbahn Nr. 2), mit deutschen Heldengräbern von 1939.

b. Burgstraße und Burg.

Die vom Markt (Adolf-Hitler-Platz; S. 39) südlich zur Burg führende Burgstraße (Pl. C 3, 4; 600m lang; Straßenbahn Nr. 1) ist seit alters eine der wichtigsten und mit ihren z. T. erhaltenen alten Kirchen und Profanbauten noch heute die beachtenswerteste Straße der Stadt. — Vor dem Eingang der Burgstraße die *St. Adalbert-Kapelle* (s. S. 41). Am Anfang der Straße r. Nr. 1 ein Haus mit einem deutschen Türspruch von

1648. — Weiterhin kreuzt man den belebten Straßenzug der Dominikaner- und Franziskanergasse (Pl. C4), die sich hier zum Dominikanerplatz und zum Rathausplatz (r.) erweitern.

Am Rathausplatz steht das neue **Rathaus** (Pl. C 4), ein ehemaliges Adelspalais aus der Spätrenaissancezeit, das im XIX. Jahrhundert für seinen heutigen Zweck umgebaut wurde. Nördlich davor das *Dietl-Denkmal*, für den aus Wien stammenden Arzt Josef Dietl (1804-78), der Krakauer Bürgermeister und Rektor der Universität war (vgl. S. 196). Ecke Rathausplatz und Franziskanergasse die **Franziskanerkirche** (Pl. C 4), ursprünglich ein frühgotischer Bau des XIII. Jahrhunderts (1269 vollendet), von dem jedoch fast nur der Grundriß in Form eines griech. Kreuzes erhalten ist, während das Bauwerk nach einem großen Brand 1850 großenteils erneuert wurde; im Innern neue Ausmalung und moderne Glasmalereien vom Anfang des XX. Jahrhunderts; in dem gotischen *Kreuzgang des 1237 von Heinrich I. von Breslau gestifteten Klosters, das von Prag aus besetzt wurde, bedeutende mittelalterliche Wandmalereien (XV. Jahrh.) und Bildnisse von Krakauer Bischöfen aus dem XV.-XVIII. Jahrhundert.

An dem östlich der Burgstraße an den Rathausplatz anschließenden Dominikanerplatz erhebt sich die mächtige ***Dominikanerkirche** (Pl. C 4), eine gotische Backstein-Hallenkirche mit hohem Staffelgiebel; sie stammt, wie das dazugehörige Kloster, aus dem XIII. Jahrhundert, wurde im XIV. Jahrhundert erweitert und nach dem Brande von 1850 stark erneuert. An der Ostseite ein Ornamentplatten-Fries, für dessen Verzierungen wohl dieselben Model wie für die Breslauer Adalbert-Kirche verwendet wurden (vgl. S. LVI).

Das INNERE der Kirche, das man durch eine neue Vorhalle und ein reich skulptiertes gotisches Portal betritt, zeigt große Raumschönheit. Im linken Seitenschiff führt eine Marmortreppe zu der Hyazinth-Kapelle, einem Werk des Johann von Breslau (1533), mit Stuckarbeiten von B. Fontana. — Im Chor links vom Hochaltar die treffliche *Bronzegrabplatte des florentinischen Humanisten Fil. Buonaccorsi gen. Callimachus († 1496), des Erziehers König Sigismunds I., von *Peter Vischer*, wahrscheinlich nach einem Modell des *Veit Stoß* (vgl. S. 37). — In dem gotischen Kreuzgang zahlreiche Grabmäler aus dem XVI. und XVII. Jahrhundert.

In der Fortsetzung der Burgstraße einige bemerkenswerte alte Häuser, z. T. mit schönen Portalen; rechts, Ecke Veit-Stoß-Straße, stand einst das *Wohnhaus des Veit Stoß* (Nr. 39; vgl. S. 37); links im östlichen Teil der Veit-Stoß-Straße die kleine barocke *St. Josefskirche* (Pl. 6: C 4), aus der zweiten Hälfte des XVII. Jahrhunderts. — Weiterhin in der Burgstraße, Ecke Wirsingstraße (Pl. C 4), links Nr. 52 das *Deutsche Obergericht*, ehem. Jesuitenkolleg, dann Senatsgebäude (Rathaus); rechts Nr. 53 ein stattlicher Steinbau mit beachtenswertem Hof (ehem. Collegium juridicum).

An der Erweiterung der Burgstraße zum Jörg-Huber-Platz (r.) liegt links die prächtige *Baugruppe der barocken St. Peter- und Pauls-Kirche und der romanischen Wehrkirche St. Andreas (s. unten). Die **St. Peter- und Pauls-Kirche** (Pl. C 4; deutsche kath. Garnisonkirche) ist ein an Stelle einer gotischen Kirche 1597-1619 von Gian Maria Bernardoni und Paul Bauderth für die Jesuiten errichteter typisch italienischer mächtiger Barockbau, mit großer Kuppel und stattlicher Fassade; davor die Steinfiguren der zwölf Apostel, von Canavesi (1723); das wirkungsvolle Innere zeigt eine streng barocke Ausstattung von 1719. — Die mit St. Peter und Paul durch einen hübschen Klosterhof (XVI. Jahrh.) verbundene ***St. Andreaskirche** (Pl. C 4) ist das bedeutendste romanische Bauwerk Krakaus, das zu Anfang des XII. Jahrhunderts nach mitteldeutschem Vorbild (Georgenberg bei Goslar) als Wehrkirche, die 1241 selbst den Mongolen widerstand, errichtet wurde und noch fast ganz die ursprüngliche Anlage bewahrt hat (1316 den Klarissinnen übergeben). Die Barockhauben der beiden Türme stammen von 1639, das Innere der Kirche (Eingang auf der Nordseite) wurde Anfang des XVIII. Jahrhunderts barockisiert (beachtenswerte Schiffskanzel, eine aus Bayern stammende Form).

Im südlichen Teil der Burgstraße links die *Evang. Kirche* (St. Martin; deutsche evang. Garnisonkirche), ein schlichter Bau aus dem XVII. Jahrhundert. Am Südende der Straße links das *alte Bürgerarsenal*, rechts die in die Straße vorspringende kleine *St. Agidiuskirche* (Pl. 2: C 4), um 1080 gegründet, im XIV., XVI. und XVII. Jahrhundert umgebaut, mit beachtenswertem Chorgestühl. Von hier bietet sich ein schöner Blick auf die Burg (s. unten). — Nach Kasimir s. S. 49.

In der unweit westlich der unteren Burgstraße verlaufenden Bonergasse (Pl. C 4), die nach einem einflußreichen alten Patriziergeschlecht benannt ist (vgl. S. 38), stehen noch zahlreiche alte Häuser, die z. T. von den Geistlichen der Burgkirche bewohnt wurden, mit schönen Portalen und Höfen (hervorzuheben Nr. 11, 15, 17, 18 und besonders 21).

Die ****Burg** (Pl. BC 4, 5), Dienstsitz des Generalgouverneurs (vgl. S. 34), liegt am Südende der Altstadt über dem linken Ufer der Weichsel auf einem etwa 25m hohen Kalkhügel (Wawel), der schon in vorgeschichtlicher Zeit besiedelt war (vgl. S. 36). — Die stattliche Burganlage, die man am besten von dem neuerdings von störenden Bauten befreiten Burgplatz und von der Bernhardinerstraße überblickt, besteht aus mehreren Teilen, die an Stelle der schon im frühen Mittelalter hier stehenden hölzernen und im XIV. Jahrhundert aus Stein neuerbauten Burg im Lauf der Jahrhunderte nach vielen Bränden und Zerstörungen entstanden sind (vgl. S. 37/38). Der gegenüber der Burggasse aufragende Nordostteil mit dem auf hohem Sockel weit vorspringendem Erker ('Hahnenfuß') bildet das

Hauptgebäude, das den S. 48 gen. Arkadenhof umschließt und unter Sigismund I. (1506-48; vgl. S. 47) und dessen Finanzminister Hans Boner (S. 38) seit etwa 1510 durch die aus der Toskana stammenden italien. Künstler Franc. della Lora bzw. nach dessen Tod seit 1516 durch den Hofarchitekten Bart. Berecci aus einer gotischen Burg, von der sich jedoch noch Reste erhalten haben, zu einem Renaissanceschloß umgebaut wurde. Westlich anschließend die große Kathedrale, die seit dem Ende des X. Jahrhunderts immer wieder umgestaltet wurde (vgl. unten). Südwestlich vom Hauptbau liegt ebenfalls auf der Höhe des Burghügels die Vorburg, die im XVII.-XIX. Jahrhundert am stärksten gelitten hat und unter der österr. Regierung zu einer Kaserne und einem Militärkrankenhaus umgebaut wurde, jetzt aber wie die ganze Burg wiederhergestellt wird. Um den Burghügel ziehen sich starke Ziegelmauern mit Bastionen, ursprünglich aus spätgotischer Zeit (um 1390), im XIX. Jahrhundert ganz erneuert.

Zwei Aufgänge führen vom Ende der Bonergasse (Pl. C 4; s. S. 45) und vom Burgplatz (Pl. C 5; Auffahrt für Kraftfahrzeuge) hinauf zur Burg, deren Betreten z. Z. nur mit besonderer Erlaubnis möglich ist (Auskunft durch die Wache und den Burghauptmann).

Das großartigste und an Kunstwerken reichste Bauwerk der Burg ist die **Kathedrale** (Pl. BC 4), auch *Dom* oder *Burgkirche* genannt, in deren Nähe (vgl. S. 48) schon im dritten Drittel des X. Jahrhunderts eine nach dem Vorbild der Prager Veitskirche in der Art der karolingischen Pfalzkapellen errichtete kleine Rundkapelle (St. Felix und Adauctus), die älteste noch erhaltene Kirche des Weichselraums, stand. Anfang des XI. Jahrhunderts erbaute Boleslaus der Tapfere die erste Kathedrale; sie war ein ansehnlicher romanischer Bau nach niedersächsischem Vorbild (St. Michael in Hildesheim; Merseburg), wurde jedoch 1039 zerstört (Grundmauern des Querschiffs und der Ostkrypta östl. von der heutigen Kathedrale unter der Burg freigelegt) und durch eine um 1100 unter süddeutschem Einfluß (Regensburg) begonnene, 1110 geweihte romanische Kathedrale ersetzt, von der die Leonhardskrypta und die Untergeschosse des Turms der silbernen Glocken erhalten sind (s. unten). Zwischen 1322 und 1364 entstand dann durch deutsche Baumeister der von dem Bischof Nanker nach dem Vorbild des Breslauer Doms begonnene jetzige prächtige gotische Bau (dritte Kathedrale), der vom XVI. bis zum XIX. Jahrhundert besonders durch zahlreiche Kapellenanbauten noch umgestaltet und 1902 erneuert wurde. An der Nordseite zwei Türme: der aus dem XIV. und XV. Jahrhundert stammende, im XIX. Jahrhundert durch fünf welsche Hauben gekrönte *Sigismundturm*, in dem die 1520 von dem Nürnberger Gießer Hans Beham gegossene große Sigismundglocke hängt; westlich vom Sigismundturm der etwas niederere *Seigerturm* (*Uhrturm*), aus dem XIV. Jahrhundert, mit prächtiger barocker Haube. An der Südseite der Kathedrale (Innenseite der Burg) steht der im Untergeschoß noch vom zweiten Bau (vgl. oben) stammende *Turm der silbernen Glocken* (Glocke vom Ende des XIII. Jahrh.), an dessen Fuß ein Zugang zu der Gruft Pilsudskis führt (S. 48). Anschließend eine Reihe von Kapellen (s. S. 47), die Sismundkapelle mit einer vergoldeten Kuppel. An der Westseite zwischen der Dreifaltigkeits- und Kreuzkapelle das mit Reliefs aus dem XIV. Jahrh. geschmückte *Hauptportal*.

Das INNERE der Kathedrale, ursprünglich eine dreischiffige gotische Basilika mit geradlinigem Chor und Chorumgang, wurde seit dem XVI. Jahrhundert von zahlreichen Renaissancekapellen umgeben und im XVIII. Jahrhundert im Chorumgang teilweise umgestaltet. — Im Mittelschiff, dessen Achse gegen die des Chors einen leichten Knick zeigt, steht r. zwischen dem zweiten und dritten südlichen Pfeiler das *Grabmal des Königs Ladislaus Jagiello* († 1434), eine gotische Rotmarmortumba mit der fein empfundenen Gestalt des Königs, vermutlich von einem aus dem Westen (Oberdeutschland oder Burgund) stammenden Meister, überdacht von einem Renaissancebaldachin (1525; Giov. Cini aus Siena zugeschrieben); gegenüber auf der linken Seite des Mittelschiffs das Grabmal seines Sohnes, des *Königs Ladislaus III.* (gefallen 1444 in der Schlacht bei Warna gegen die Türken), von 1906. — Unter der Vierung der **St. Stanislaus-Altar*, das Hauptheiligtum der Kirche, mit einem in Erz getriebenen und teilweise versilberten, von Engeln getragenen Sarkophag des von König Boleslaus dem Kühnen 1079 am Altar der Michaelskirche (S. 50) erschlagenen Krakauer Bischofs Stanislaus (1253 heilig gesprochen und seither Hauptpatron von Krakau), von dem Danziger Goldschmied Peter von der Rennen (1671), unter einem Baldachin von Giov. Trevano (1626-29; Evangelistenfiguren von dem Danziger Joh. Wurzelbauer). — Im Chor vor dem Hochaltar das *Grabmal des Kardinals Friedrich Jagiello* († 1503), das von seinem Bruder, König Sigismund I., 1510 gesetzt wurde; auf der reich gravierten Bronzegrabplatte fanden die Königskrönungen statt; davor eine den vor der Muttergottes knienden Kardinal mit dem h. Stanislaus zeigende prächtige Reliefplatte, von Peter Vischer. Links der Bischofsstuhl, ebenso wie das um 1616 von dem Schnitzer M. Schröter geschaffene schöne Chorgestühl und der Hochaltar im frühbarocken Knorpelstil. In der Arkade links vom Hochaltar (Zugang vom Seitenschiff) das *Grabmal des Königs Ladislaus Lokietek* (d. h. Ellenlang, † 1333), das älteste Tumbengrab der Kathedrale (bald nach 1333), nach dem Vorbild des Grabes Heinrichs IV. in der Breslauer Kreuzkirche (im XIX. Jahrh. überarbeitet). In der Arkade rechts vom Hochaltar das *Grabmal des Königs Kasimir d. Gr.* († 1370), eine unter dem Einfluß der Prager Dombauhütte (Peter Parler) entstandene Tumba aus rotem Marmor, mit stark körperlich empfundenen Figuren und reichem Baldachinaufbau.

Die KAPELLEN beginnen rechts vom Hauptportal mit der gotischen **Kreuzkapelle**, die der König Kasimir IV. Jagiello und seine deutsche Gattin Elisabeth von Österreich (Tochter Kaiser Albrechts II.) 1461-71 als Familiengrabstätte erbauen ließen (1904 wurden ukrainische Malereien aufgedeckt und erneuert); links das gotische **Grabmal des Königs Kasimir IV.* († 1492), ein Meisterwerk des Veit Stoß (vgl. S. 37), aus ungarischem Marmor, mit der ausdrucksvollen Figur des sterbenden Königs, unter einem Baldachin von Jörg Huber aus Passau, einem Mitarbeiter des Veit Stoß. Im rechten Teil der Kreuzkapelle der *Dreifaltigkeitsaltar* (1467), mit geschnitztem Schrein (wohl schlesische Schule) und meisterhaften Flügelmalereien zweier unbekannter deutscher Künstler unter österreich.-italien. bzw. oberdeutschem Einfluß. — Weiterhin die **Potocki-Kapelle**, mit einem segnenden Christus von *Thorwaldsen* (eigenhändige Marmorkopie) und den Büsten des Grafen A. Potocki und seiner Mutter, ebenfalls von Thorwaldsen, sowie dem schönen *Grabmal des Bischofs Padniewski* († 1572), von einem Deutschen oder Niederländer. Vor der Kapelle links an der Wand des Seitenschiffs die prächtige *Bronzegrabplatte des Kronmarschalls Peter Kmita* († 1505), aus der Nürnberger Vischer-Werkstatt. — Über der St. Stephanskapelle der Turm der silbernen Glocken (S. 46), darunter das Pilsudski-Mausoleum (Zugang s. S. 46). — In der folgenden Wasa-Kapelle (1650 vollendet) die Grabtafeln der polnischen Herrscher aus dem schwedischen Hause Wasa (Sigismund III., Ladislaus IV., Johann Kasimir) sowie geschnitzte Altartafeln und eine schön bemalte Kuppel. — Gegenüber dem Ausgang des Querschiffs (etwas rechts) das *Grabmal der Königin Hedwig* (modern). — Weiter hinter einem aus der Vischerschen Gußhütte stammenden Bronzegitter von 1530 die **Sigismundkapelle*, 1519-33 von B. Berecci (vgl. S. 46) in reichstem italienischen Hochrenaissancestil als Mausoleum der letzten Jagiellonen erbaut, mit einer perspektivisch meisterhaften Kuppel von nur 2½m Höhe; rechts an der Westwand die *Grabdenkmäler der Könige Sigismund I.* (oben; † 1548) und *Sigismund August* († 1572), an der Südwand das *Grabdenkmal der Königin Anna* († 1596), mit den liegenden Figuren der

Verstorbenen aus rotem Marmor; an der Ostseite der **Silberne Altar*, eine prächtige Arbeit Nürnberger Künstler und Handwerker (1532-38), mit Malereien des Dürer-Schülers Georg Pencz, Erzreliefs von Peter Flötner und Gußarbeiten von Pancraz Labenwolf. — In der von der Königin Elisabeth (s. S. 47) gestifteten Fronleichnamskapelle (drittnächste) das *Grabmal des Königs Johann Albert* (ihres Sohnes; † 1501), eine Rotmarmorplatte mit der Gestalt des Königs (jedenfalls Arbeit eines Deutschen; vielleicht Jörg Huber), in einer Renaissance-Umrahmung des Italieners Franziskus Italus. — Im Chorumgang hinter dem Hochaltar das *Grabmal des Königs Johann III. Sobieski* († 1696; vgl. S. 226), um 1730 geschaffen. Gegenüber im Chorschluß die ehem. königl. Hauskapelle (Marienkapelle), mit dem *Grabmal des Königs Stephan Bathory* († 1586), von Gucci, und silberbeschlagenem Altar (XVII. Jahrh.). — Weiterhin im Chorumgang ein Altar mit dem als Gnadenbild verehrten *Schwarzen Kruzifix*, einem schwarz überstrichenen Holzschnitzwerk, das in der Legende mit der Königin Hedwig verknüpft wird († 1399). — Dann rechts der Zugang zu der im Sigismundturm gelegenen *Schatzkammer*, die kostbare Kruzifixe, Kelche usw. enthält. — Am Anfang des linken Seitenschiffs (beim Eintritt durchs Hauptportal links) die Dreifaltigkeitskapelle (Sophienkapelle), 1431 von der Königin Sophie gestiftet, mit deren Grabplatte (schöne gotische Schrift) und einer Statue des W. Potocki, von *Thorwaldsen* (um 1821).

Unter der Kathedrale die GRÜFTE der polnischen Könige (Zugang durch das Treppenhaus am Uhrturm oder durch das Pilsudski-Mausoleum). In der in prächtigem romanischen Stil erhaltenen **Leonhardskrypta*, einem Rest der zweiten Kathedrale aus der zweiten Hälfte des XI. Jahrhunderts (vgl. S. 46), steht u. a. der Sarg von Johann III. Sobieski (während des Krieges sind alle Särge verschalt). In den anschließenden Grufträumen u. a. die vergoldeten Särge von Ladislaus IV. und seiner Frau, der Sarg von Sigismund August und ganz hinten der große Sarg Augusts des Starken, in einem Nebenraum die Särge der Familie Wasa (u. a. König Johann Kasimir). — Unter dem Turm der silbernen Glocken (S. 46) das *Pilsudski-Mausoleum*, mit dem ursprünglich in der Leonhardskrypta aufgestellten Sarg des Marschalls Josef Pilsudski († 12. Mai 1935; vgl. S. XLVII).

Der **Burghof*, den man durch ein hübsches Renaissanceportal betritt, ist ein prächtiger dreigeschossiger Arkadenhof in beschwingten Formen der Renaissance, der in seiner heutigen Gestalt bei dem großen Umbau der Burg unter Franc. della Lora entstand (vgl. S. 46). Die Laubenumgänge, mit einem noch teilweise erhaltenen Bildfries deutscher und römischer Kaiser im Obergeschoß, dienten den Zuschauern der in dem Hof stattfindenden Turnierkämpfe. — Das **Innere* der Burg (Dienstsitz des Generalgouverneurs; vgl. S. 46) enthält noch schöne alte Portale, Fresken (u. a. von Hans Dürer und Hans von Breslau), Kassettendecken, Ledertapeten u. a. In dem sogen. Küchenbau sind die gut wiederhergestellten Reste der *St. Felix- und Adauctus-Kapelle*, der ältesten Burgkirche (vgl. S. 46), erhalten. — Von der nördlichen Bastei ('Kanonenweg') schöne Aussicht.

c. Das Regierungsviertel.

In etwa $^1/_2$-1km Abstand von dem die Innenstadt westlich umziehenden Westring (Pl. B 3,4) verläuft noch weiter im Westen der Stadt der Außenring (Pl. A 4-2, B 1), ein großzügig angelegter, aus doppelten, einen Grünstreifen umrahmenden Fahrbahnen bestehender Straßenzug, der im Süden unweit westlich der Burg beginnt und sich nördlich in großem Bogen vorläufig bis an den Nordrand der Vorstadt Klöpper (S. 42) erstreckt (Ausbau zusammen mit dem S. 50 gen. Dietlring zu einem Vollring geplant). Vom Westring führen vier

radiale Hauptverbindungsstraßen zum Außenring: im Süden die Hansestraße (Pl. B 4; Straßenbahn Nr. 5, 6), im Norden die Johann-Haller-Straße (Pl. C 1, 2; Straßenbahn Nr. 3), dazwischen die belebte Reichsstraße (Pl. B 2; Straßenbahn Nr. 2) und die an der ehem. Universität (S. 42) beginnende Universitätsstraße (Pl. A B 3; Straßenbahn Nr. 4).

Im mittleren Teil des Außenrings liegen mehrere stattliche neue Gebäude mit Dienststellen der Regierung. Etwa halbwegs zwischen Reichsstraße und Universitätsstraße erhebt sich Ecke Außenring (Nr. 46) und Schwertbrüderstraße rechts das **Regierungsgebäude** (Pl. A 2), ein 1922-39 als Bergakademie errichteter monumentaler Bau, jetzt Dienstsitz verschiedener Regierungsstellen (vgl. S. 34). — Weiter südlich, Außenring 40 (jenseit der Albrechtstraße), r. die *Deutsche Staatsbibliothek* (Pl. A 3; zugleich Sitz der Hauptabteilung Wissenschaft und Unterricht), ebenfalls ein stattlicher Bau von 1931-39. Links Nr. 45 das Gebäude der *Hauptabteilung Justiz* und der *Hauptabteilung Wirtschaft* (S. 34), Nr. 31 die *Hauptabteilung Forsten* und das *Hauptamt für Raumordnung* (vgl. S. 34). Jenseit der Salzastraße r. das nach Plänen von Kreisler 1939 als Polnisches Nationalmuseum erbaute jetzige *Staatskasino* (Pl. A 3; Gaststätte für Angehörige der Regierung, vgl. S. 34). — Jenseit der Universitätsstraße liegt links, Ecke Außenring (Nr. 17) und Fogelderstraße, das *Haus der Presse* (Pl. A 4), Dienstsitz des Pressechefs der Regierung.

Am Rande des Außenrings liegen mehrere Parkanlagen und Sportplätze. An der vom Staatskasino in Verlängerung der Universitätsstraße weiter nach Westen führenden Waldstraße r. die große *Deutsche Kampfbahn* (Pl. jens. A 3), mit Stadion, Schwimmbecken usw.

Südwestlich vom Außenring liegt in der Vorstadt *Tiergarten* (*Zwierzyniec*; Endstation der Straßenbahn Nr. 5 und 6) im Winkel zwischen dem linken Ufer der *Weichsel* und der hier einmündenden *Rudawa* (Pl. jens. A 5) ein im XII. Jahrhundert gegründetes ehem. *Norbertanerkloster* (1643 und 1783 umgebaut), dessen Kirche jetzt dem ukrainischen (griech.-kath.) Gottesdienst dient (schöner Chorgesang). — Von hier noch $^1/_2$ St. zu Fuß zum **Kościuszko-Hügel** (333m), einem 1820-23 zur Erinnerung an Tadeusz Kościuszko (vgl. S. XLV) angelegten 34m hohen kegelförmigen Erdaufwurf, der (1942/43 nur mit besonderer Erlaubnis zugänglich) eine prächtige **Aussicht* bietet; im Vordergrund das turmreiche Krakau, im Süden die Hohe Tatra, im Südwesten die Beskiden, aus denen die Babia Góra (S. 168) hervortritt, und der Lauf der Weichsel, im Westen das Kloster Bielany (S. 51).

Vom Kościuszko-Hügel über (2km) *Wola Justowska* zum *Pilsudski-Hügel* und nach *Bielany* s. S. 51.

d. Die südlichen Vorstädte.

Südlich und südöstlich von der Altstadt erstreckt sich jenseit der die Innenstadt im Südosten umgrenzenden Gertruden- und Bernhardinerstraße die Vorstadt STRADOM (Pl. C 5). Unmittelbar am Südostfuß der Burg steht an der Bernhardiner-

straße die **Bernhardinerkirche** (Pl. C 5), ein 1656-80 errichteter Barockbau mit stattlichem Hochaltar und großer Orgel; am zweiten Pfeiler des linken Seitenschiffs ein Totentanz (um 1500), in der Annenkapelle (links neben dem Hochaltar) eine gotische h. Anna (Schule des Veit Stoß). — An der vom Burgplatz stadtauswärts führenden Kommandanturstraße links die *Missionarierkirche* (Pl. C 5), eine turmlose barocke Ordenskirche von 1719, mit schönem Innenraum.

Jenseit des 1873 an Stelle eines zugeschütteten Weichselarms (vgl. unten) durch Bürgermeister Dietl (vgl. S. 44) angelegten *Dietlrings* (Pl. C 5) beginnt die Vorstadt KASIMIR (Kazimierz; Pl. CD 5, 6), die 1335 durch König Kasimir vor den Toren Krakaus angelegt wurde und Krakau überflügeln sollte (ursprünglich sogar Sitz der Universität; vgl. S. 37), später jedoch z. T. Wohnsitz der jüdischen Bevölkerung Krakaus wurde (jetzt judenfrei). Durch die Krakauer Straße, die am Westrand der sich um den Neuplatz erstreckenden eigentlichen ehem. Judenstadt entlangführt, gelangt man auf den Marktplatz (Wolnica; Pl. CD 6), auf dem das *ehem. Rathaus* (jetzt Schule) steht. Unweit nordöstlich die schöne ***Fronleichnamskirche** (Pl. D 5, 6), ein der Marienkirche ähnlicher mächtiger gotischer Bau, 1347 von den deutschen Baumeistern Joh. und Nik. Zipser für die damals noch deutschen und unter deutschem Recht lebenden Bürger von Kasimir errichtet, seit 1405 Klosterkirche der aus Glatz gekommenen Lateran-Kanoniker, mit einem Westturm von 1556 (der zweite Turm nicht ausgeführt) und Staffelgiebel; im Innern eine hochbarocke Schiffskanzel, ein stattlicher Hochaltar im frühbarocken Knorpelstil (erste Hälfte des XVII. Jahrh.), beachtenswertes Chorgestühl und Glasmalereien aus dem XV. Jahrhundert. — Nordwestlich vom Marktplatz die 1342 von Glatzer Augustinern gegründete ***Katharinenkirche** (Pl. C 5, 6), ebenfalls eine prächtige gotische Hallenkirche, mit Dachreiter und niederem Glockenturm vor der Südostecke; in dem raumschönen Inneren ein großer frühbarocker Hochaltar, im südlichen Seitenschiff ein Renaissance-Grabmal von 1568; in dem aus dem XIV. und XV. Jahrhundert stammenden schönen Kreuzgang bemerkenswerte Wandmalereien des XIV.-XVI. Jahrhunderts. In dem an der Augustinerstraße gelegenen Kloster ein hübscher Garten. — Unweit westlich von der Katharinenkirche liegt auf einem zur Weichsel abfallenden kleinen Felsen (*Skałka*), an dem sich früher der Fluß in zwei Arme teilte (vgl. oben), die interessante **St. Michaelskirche** (Pl. C 6), ursprünglich eine Rundkirche aus dem frühen Mittelalter, in der 1079 Boleslaus der Kühne den h. Stanislaus tötete (vgl. S. 47), später durch einen gotischen Bau ersetzt, der 1472 den Paulinern

übergeben und um die Mitte des XVIII. Jahrhunderts durch Joh. Münz aus Neisse barock umgebaut wurde (1751). Neben der Kirche der stimmungsvolle Klostergarten mit einem barock gefaßten Fischteich (in der Mitte die Statue des h. Stanislaus).

Südlich von Kasimir liegt jenseit der von der stattlichen 'Zweiten Brücke' überquerten *Weichsel* die Vorstadt **Podgórze** (Pl. D E 6), die 1785 durch Kaiser Joseph II. auf dem seit 1772 bis zum rechten Weichselufer reichenden österreichischen Gebiet als königliche Freistadt gegründet und erst 1915 mit Krakau vereinigt wurde. — 20 Min. südöstlich von der Weichselbrücke erhebt sich auf einem Kalkfelsen der 16m hoch aufgeschüttete **Krakus-Hügel**, der nach der Sage das Grab des Stadtgründers, nach neueren Vermutungen ein Wikingergrab enthalten soll (vgl. S. 36), was aber durch Grabungen nicht erwiesen wurde.

c. Umgebung von Krakau.

1. **Nach Bielany** (etwa 6km westl. der Stadt) gelangt man entweder im Sommer mit dem kleinen Weichseldampfer, oder von der Endstation der Straßenbahn Nr. 5 und 6 (Norbertanerkloster; S. 49) auf der unweit der Weichsel entlang führenden Straße. — Oder von der Endstation der Linie 4 (Alte Kasematte) südwestlich über das Dorf *Wola Justowska* (Gaststätte), das ein in einem Park gelegenes Renaissanceschloß aus dem XVI. Jahrhundert besitzt; weiter durch den *Stadtwald* (*Wolskiwald*), in dem sich der künstlich aufgeschüttete *Pilsudski-Hügel* (358m) erhebt, zum (4km) Café *Waldfrieden* (schöner Ausblick auf Krakau und das Weichseltal, besonders nachmittags); in der Nähe ein *Tierpark* (etwa 400 Tiere); nach weiteren 15 Minuten erreicht man das schön auf bewaldeter Höhe über der *Weichsel* gelegene Kamaldulenserkloster **Bielany**, in dem die Mönche nach der Benediktinerregel getrennt in einzelnen Häuschen leben, mit dreitürmiger Barockkirche von Andrea Spezza (1618-42) und wertvoller Bibliothek.

2. **Nach Tyniec**, 12km südwestlich von Krakau, führt eine Straße am rechten Ufer der *Weichsel* flußaufwärts; oder über *Bielany* (s. oben) und *Piekary* (Weichselfähre). — Über dem am rechten Flußufer gelegenen Dorf **Tyniec** (*Tinz*) thront auf steilem Kreidefelsen (250m) ein um die Mitte des XI. Jahrhunderts von deutschen Mönchen aus der Diözese Lüttich gegründetes Benediktinerkloster (z. T. Ruine), das im XIII. Jahrhundert in hoher Blüte stand; die Kirche stammt z. T. noch aus gotischer Zeit, die zweitürmige Fassade und das Langhaus aus dem XVII. Jahrhundert. Schöne Aussicht auf Bielany (s. oben).

3. **Nach Mogiła**: Eisenbahn von Krakau 10km östlich in 40 Min., Kraftpost 9km in $^1/_2$ St. (Abfahrt am Hauptbahnhof). — Das an der *Dłubnia* gelegene Dorf **Mogiła** besitzt ein 1222 von schlesischen Mönchen aus Leubus gegründetes Zisterzien-

serkloster, dessen *Kirche ein bedeutender Backsteinbau im romanisch-gotischen Übergangsstil ist (1243; spätbarocke Fassade aus dem XVIII. Jahrh.); in dem dreischiffigen Inneren ein mächtiger Hochaltar (XVIII. Jahrh.), im gotischen Kreuzgang Malereien aus dem XVI. Jahrhundert (um 1538). In der Nähe der an das Kloster südlich anschließenden alten Abtei (XVI. Jahrh.) die kleine, 1466 aus Holz erbaute St. Bartholomäuskirche (Ausmalung des XVII. Jahrh.). Nördlich vor dem Ort erhebt sich der *Wanda-Hügel* (342m), eine 13m hohe Aufschüttung, die als Grab der sagenhaften Prinzessin Wanda bezeichnet wird.

Die Kraftpost führt von Mogiła weiter nach *Kazimierza Wielka* (S. 69; von Krakau 67km in 3½ St.); Eisenbahn von Krakau (Hauptbahnhof) über *Kocmyrzów* (18km; umsteigen) nach *Kazimierza Wielka*, zus. 63km in 5-5½ St.

Von Krakau nach *Wieliczka* s. S. 142, nach *Bad Swoszowice*, nach *Landskron* und *Zakopane* s. Route 21.

4. Von Krakau nach Ojców und Skała: Kraftpost 25 bzw. 29km in 1 St. — Die überaus lohnende Fahrt folgt in nordwestlicher Richtung zuerst der Kattowitzer Strecke (vgl. Route 7b) bis (6km) *Bronowice;* dann rechts ab und jenseit (7km) *Bronowice Wielkie* allmählich bergauf zur Hochfläche des Krakauer Juras (vgl. S. 53), mit schönen Rückblicken auf Krakau, bei klarer Sicht bis zu den Beskiden und der Tatra; hinter (17km) *Bialy Kosciol* (389m), einem auf aussichtreicher Höhe gelegenen Dorf, in Windungen abwärts durch ein von prächtigen Felsen umrahmtes Juratal, unweit von den eigenartigen Felsbildungen des 'Krakauer Tors' vorüber. — 25km **Ojców** (260m), reizvoll im Pradniktal inmitten felsiger und schön bewaldeter Jurahöhen gelegener Erholungsort und eines der beliebtesten Ausflugsziele von Krakau, mit einer Mineralquelle (kalkhaltiger Säuerling), überragt von der Ruine einer gotischen Felsenburg aus dem XIV. Jahrhundert (Aufstieg 10 Min.).

HOTEL: *Miechower Hof* (ukrain. Wirt), 20 B. zu 6-8, P. 15 Zl., mit Restaurant; ferner mehrere Fremdenheime (alle nichtdeutsch) und ein Müttererholungsheim der NSV. — Kuranlagen, Tennisplatz und Freischwimmbad.

Die Straße führt nun weiter durch das vom Flüßchen *Pradnik* gebildete *Ojcówer Tal*, das eigenartige Felsen mit verschiedenen Namen ('Steinerner Wanderer', 'Jungfrauenfelsen' u. a.) sowie große Höhlen besitzt (u. a. die Lokietek-Höhle, 200m tief, mit saalartigen Grotten, die in Kriegszeiten als Zufluchtsort dienten; Führer meist am Höhleneingang). Bald hinter Ojców teilt sich die Straße: geradeaus weiter talaufwärts nach Grodzisko (4km von Ojców; s. S. 53), rechts durch Wald bergauf zur Hochfläche nach (29km von Krakau) Skała (425m), einem Marktflecken von 5200 Einwohnern, in hübscher Lage.

Von Skała nördlich nach *Wolbrom* (Straße nach Tschenstochau) s. S. 64. — An der von Skała westlich nach Ilkenau führenden Straße liegt 2km jenseit Skała das Dorf *Grodzisko*, im oberen Pradniktal (vgl. S. 52), mit einer auf felsiger Anhöhe gelegenen Barockkirche aus dem XVII. Jahrhundert. — 4km weiter westlich im *Pradniktal* steht r. an der Straße die sog. *Herkuleskeule*, ein keulenartig geformter Jurafels; dahinter über einem Teich das ***Schloß Peskenstein**, die einzige völlig erhaltene und noch heute bewohnte mittelalterliche Ritterburg im Generalgouvernement (von einem deutschen Bauherrn; schon 1315 erwähnt, im XVI. und XVII. Jahrh. erweitert). — Weiter über das im felsigen Talschluß des Pradnik-Flüßchens gelegene Dorf *Suloszowa* noch 18km nach *Ilkenau* (S. 69).

Weitere Ausflüge von Krakau in den Krakauer Jura über *Zabierzów*, *Rudawa* und *Kressendorf* s. unten.

7. Von Krakau über Tschenstochau nach Warschau.

a. Eisenbahn.

Bis Tschenstochau 134km, Schnellzug in 2½-4 St., Personenzug in 5½ St.; bis Warschau (Hauptbahnhof) 363km, Schnellzug in 7¾-8½ St. — Von Krakau über Radom nach Warschau s. Route 8a und 10a.

Die Bahn führt vom Hauptbahnhof in Krakau (s. Route 6) zuerst nach Norden und biegt dann nach Westen um; links schöner Blick auf die von den Türmen der Burg und der Marienkirche überragte Stadt; weiterhin links der Kościuszko-Hügel (S. 49) und der Pilsudski-Hügel (S. 51). — Dann durch flachwelliges Acker- und Wiesenland.

14km *Zabierzów* (345m), im Rudawatal gelegener Ort, Ausgangspunkt für schöne Wanderungen in den Krakauer Jura.

Der **Krakauer Jura** ist ein von der Weichsel nordwestlich zur Warthe ziehendes, größtenteils aus Kalkstein aufgebautes und westlich Podzamcze (S. 55) bis 504m ansteigendes Hügelland, das mit seinen oft eigenartig zerklüfteten Felsen und Talschluchten zu den schönsten Gegenden des Generalgouvernements außerhalb der Karpaten zählt (vgl. S. XXIV.).

Lohnende Wanderung vom Bahnhof Zabierzów südlich in ½ St. zu dem in einem Waldtal aufragenden *Kmita-Felsen* und weiter in ½ St. nach *Balice*, einem Dorf mit Schloß und einem alten Speicher im Renaissancestil. — Von hier westlich in 1 St. nach *Morawica* und südwestlich in ¾ St. nach *Mników*, in dessen Nähe ebenfalls schöne Jurakalkfelsen und Höhlen liegen (vorgeschichtliche Fundstätte). — Von Morawica nordwestlich über *Popowka* und *Nielepice* (schöne Aussicht vom Kreuz) in 2 St. nach *Rudawa* (s. S. 54).

Oder vom Bahnhof Zabierzów (s. oben) nördlich (blaue WM.) in ¾ St. nach *Bolechowice*, einem Dorf mit gotischer Kirche aus dem XV. Jahrhundert (beachtenswerter Hochaltar); von hier weiter nördlich durch die Schlucht von Bolechowice mit ihren dem Ojcówer Tal (S. 52) ähnlichen eigenartigen Felsbildungen (Toren, Säulen u. ä.) in ½ St. nach dem Dorf *Zelkow* und in ¾ St. zu der *Wierzchower Mammutgrotte*, die aus mehreren Gängen und Hallen von zus. 600m Länge besteht (Funde menschlicher Besiedlung aus der Altsteinzeit). — Von Zelkow (s. oben) südwestlich über *Karniowice* und *Radwanowice* nach *Dubie* und entweder südlich im oberen *Rudawatal* abwärts (reizvolle Juralandschaft) nach *Rudawa* (2½-3 St.; s. S. 54) oder südwestlich über *Zbik* nach *Kressendorf* (3½ St.; s. S. 54).

Die Bahn folgt von Zabierzów westlich dem *Rudawatal*, das von den Anhöhen des Krakauer Juras umrahmt ist. — 20km

Rudawa, ebenfalls ein Ausgangspunkt für Wanderungen in den Krakauer Jura (s. S. 53). — Weiter im Tal der *Krzeszowka*.

26km **Kressendorf** (266m; Deutsche Gaststätte, am Markt), zum Kreis Krakau-Land gehörendes, anmutig in einer Talweitung zwischen den bewaldeten Höhen des Krakauer Juras gelegenes freundliches Städtchen von etwa 4000 Einwohnern, mit großer Domäne (Staatsbetriebe Kressendorf; Schloß s. unten), Kalkwerk und zwei Schwefelquellen (z. Z. kein Badebetrieb; Auskunft durch den Stadtkommissar). Die kleine Pfarrkirche wurde 1834 unter Einwirkung Schinkels erbaut; auf einer Anhöhe in einem Park das ursprünglich (1822) nach einem Entwurf von Schinkel geplante, jedoch erst 1850-59 von Francesco Lanci für den Grafen A. Potocki erbaute *Schloß* (Wohnsitz des Generalgouverneurs; schöne Einrichtung).

Die Umgebung von Kressendorf bietet zahlreiche schöne Ausflüge in den wald- und schluchtenreichen Krakauer Jura (vgl. S. 53 und XXIV). — 5km nördlich, im Tal der Krzeszowka aufwärts, liegt **Czerna** (434m), ein beliebter Ausflugsort der Krakauer, mit einem barockem Karmeliterkloster von 1631 (in der Kirche schöne Altäre aus schwarzem Marmor). — 3km östlich von hier das Dorf *Paczoltowice*, mit Kirche aus dem XV. Jahrhundert (beachtenswerter Holzaltar aus dem XVII. Jahrh.); östlich über dem Ort der Berg *Czyzowa* (472m), mit schöner Aussicht und einer Grotte. — Nach *Zelkow* s. S. 53.

3km südwestlich von Kressendorf liegt *Tenczynek* (272m), eine Landgemeinde mit 11000 Einwohnern, ebenfalls von Krakau aus viel besucht als Ausgangspunkt zu der 2km weiter südwestlich auf einer Melaphyr-Berghöhe thronenden stattlichen Ruine der ***Burg Tenczyn** (403m), die um 1319 gegründet, im XVI. Jahrhundert im Renaissancestil neu erbaut und dann zweimal durch Feuer zerstört wurde (die Besichtigung wird durch die Verwaltung der Staatsbetriebe Kressendorf nur in besonderen Ausnahmefällen gestattet; schöner Burghof und Remter; von der 1912/14 erneuerten Bastei hübsche Aussicht).

Die Eisenbahn führt jenseit Kressendorf über die Grenze des Generalgouvernements und eine Strecke durch oberschlesisches Gebiet. — 34km *Dulowa*.

40km **Trzebinia** (287m; Paßprüfung), an einem Eisenbahnknotenpunkt gelegenes oberschlesisches Industriestädtchen von 6000 Einwohnern, wo die Bahnlinie nach Wien abzweigt (Route 2a). — Nach Kattowitz und Tschenstochau weiter nordwestlich durch einförmige Landschaft.

55km *Szczakowa (Schakowa)*, Industriestädtchen von 5000 Einwohnern, an der Abzweigung der Linie nach Kattowitz (Breslau; Route 1a). — Die Bahn nach Tschenstochau überquert die bis zum ersten Weltkrieg bestehende ehem. Grenze zwischen Österreich-Ungarn (Galizien) und Rußland (Polen) und zieht nördlich weiter durch den waldreichen östlichen Teil des oberschlesischen Industriegebiets, ein flachwelliges Plateau (200-300m), das die Fortsetzung der großen oberschlesischen Steinkohlenlager nebst Eisen- und Zinkerzen birgt. — 64km *Strzemieszyce*-Süd, wo man die Linie Tunel-Kattowitz kreuzt (S. 69).

71km *Zombkowitz*, Industriestadt an der Einmündung der von Kattowitz nach Warschau führenden Bahnlinie (Route 2a). — Weiter durch die ausgedehnten Waldungen auf der Wasserscheide zwischen Weichsel, Oder und Warthe.

90km **Warthenau** (ehem. *Zawiercie*), unweit westlich vom Ursprung der *Warthe* (s. unten) gelegene oberschlesische Kreisstadt von 32000 Einwohnern, mit lebhafter Industrie (Webereien, Erz- und Kohlengruben); Hotel Bristol, 6 B.

Von Warthenau führt eine Straße (Autobus) südöstlich durch Wald und nach 4km entweder links nach *Kromolow* ($6^1/_2$km von Warthenau), einem bei den *Warthequellen* gelegenen Dorf mit Kirche und Kloster aus dem XVI. Jahrhundert, oder rechts nach dem Ort *Ogrodzieniec* (Kirche aus dem XIII. Jahrh.; 1783 erneuert) und weiter nach dem Dorf *Podzamcze* (11km von Warthenau), am Fuße eines die höchste Erhebung des Krakauer Juras (vgl. S. 53) bildenden Kalkfelsens (504m), auf dem die mächtige Ruine eines Renaissanceschlosses der Familie Boner (vgl. S. 38) aus dem XVI. Jahrhundert thront.

Die Bahn von Warthenau nach Tschenstochau folgt dem *Warthetal*. — 118km *Poraj*, Grenzstation zwischen Oberschlesien und dem Generalgouvernement (Paßprüfung). — Hinter (125km) *Korwinow* wieder in das Generalgouvernement. — Kurz vor Tschenstochau links Blick auf den hohen Turm des Paulinerklosters (S. 56).

134km **Tschenstochau.** — HOTELS: *Bahnhofshotel*, Bahnhofstr. 9, 52 B. zu 5-9 Zl.; *Europa*, Domstraße, 41 B. zu 5-7 Zl. — RESTAURANTS: *Kasino* des Stadthauptmanns, Adolf-Hitler-Allee 35 (s. S. 56), gut; ferner in den oben gen. Hotels und im Bahnhof (deutsches Abteil). — CAFÉS: *Europa*, *Bartenbach*, beide in der Adolf-Hitler-Allee; *Park-Café*, im Deutschen Park (s. S. 56).

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus*, Bahnhofstr. 9; *Haus der deutschen Jugend* (s. S. 56); *Stadttheater* (z. Zt. regelmäßige monatliche Gastspiele), Theaterstraße; *Lichtspielhaus* ('Luna'), Hofer Straße; verschiedene *Schulen* (u. a. Handels- und Baugewerbeschule, Deutsche Sportschule, Lehranstalt für Frauenberufe); *Bücherei* und Buchhandlung; *Schwimmbad* und Sportplätze; *Krankenhaus*. — *Postamt* in der Schlesischen Straße, südlich vom Rathaus.

AUSKUNFT durch den Stadthauptmann (im Rathaus; s. S. 56), ferner im Haus der NSDAP. (s. S. 56).

Die kreisfreie Stadt *Tschenstochau* (243m), mit etwa 130000 Einw. (3000 Deutschen), liegt im Distrikt Radom im westlichsten Zipfel des Generalgouvernements in einer freundlichen Talweitung der *Warthe*. Sie ist weit bekannt durch ihr hochragendes Kloster mit der 'Schwarzen Madonna' und besitzt eine bedeutende Industrie (vor allem Eisenverarbeitung und Textilbetriebe) sowie einen lebhaften Handel und Verkehr. Die alte, 955 erstmals genannte Siedlung wurde schon im XIV. Jahrhundert eine mit deutschem Recht belehnte Stadt, in die aber später zahlreiche Juden einwanderten; von 1813 bis zum ersten Weltkrieg gehörte sie zu Rußland, dann bis 1939 zu Polen und zeigt erst jetzt wieder in ihrem deutschen Wohnbezirk das Bild einer sauberen und aufstrebenden deutschen Stadt.

Der deutsche Wohnbezirk liegt westlich vom Bahnhof und der Eisenbahn und wird im Osten von der Breslauer Straße, im Süden von der Nelkenstraße, im Westen von der Straße des Sports, im Norden von der Deutschritterstraße begrenzt. — Etwas weiter nördlich (vom Bahnhof links, dann wieder links über die Bahn) verläuft die breite, etwa 2km lange Adolf-Hitler-Allee, die Hauptverkehrs- und Geschäftsstraße der Stadt, die von der Altstadt (s. unten) westlich zum hochgelegenen Paulinerkloster mit seinem weithin sichtbaren Kirchturm führt. Im östlichen Teil der Adolf-Hitler-Allee liegt links (N. 35) das *Kasino* des Stadthauptmanns (S. 55); weiterhin an dem Westring-Platz links etwas zurückliegend das *Rathaus*, rechts die *Griech.-kath. Kirche* und Ecke Kasernenstraße das *Haus der NSDAP.;* am Ende der Adolf-Hitler-Allee rechts das *Haus der deutschen Jugend* (mit Jugendherberge). — Von hier gelangt man durch die Parkallee oder durch die zu beiden Seiten sich erstreckenden Parkanlagen (rechts der *Deutsche Park*, mit Café) hinauf zum Klosterberg.

Auf dem Hellen Berg (390m; $^1/_2$ St. westl. vom Bahnhof) erhebt sich das weithin sichtbare, von einer viereckigen Mauer mit Bastionen umschlossene *Paulinerkloster, das mit seinem wundertätigen Madonnenbild die Wallfahrer aus aller Welt nach Tschenstochau zog (vor dem Kriege jährlich über 1 Million Besucher).

Das Kloster wurde 1382 durch den Fürsten von Oppeln gegründet und entwickelte sich durch die Anziehungskraft des Gnadenbildes der 'Schwarzen Madonna', das nach der Legende vom Evangelisten Lukas gemalt und mit wunderbarer Kraft begabt wurde, rasch zu einem berühmten Wallfahrtsort, der einst so reich war, daß ihm der 15. Teil sämtlicher Güter in Polen gehörte oder verpfändet war. Im Jahr 1430 überfielen und plünderten die Hussiten das Kloster, das dann seit dem Anfang des XVI. Jahrhunderts mit immer mehr verstärkten Befestigungen umgeben und 1655 durch seinen Prior Kordecki (s. S. 57) zwei Monate gegen eine schwedische Armee und 1705 nochmals gegen 10000 Schweden verteidigt wurde, während es 1772 trotz hartnäckiger Verteidigung dem Angriff der russischen Truppen, 1793 dem der Preußen erlag. 1813 wurden die Wälle geschleift.

Der Zugang zum Kloster ist auf der Südseite, durch das *Lubomirski-Tor* (von 1723) und durch zwei weitere Tore. Die Führung (werkt. 11-13, 14-16, So. 9-18 Uhr) geht vom Klosterhof zuerst in die **Klosterkirche*, ursprünglich eine gotische Basilika von 1382, die nach einem Brande (1690) neu erbaut wurde und von einem 105m hohen Turm überragt wird (Aufstieg nur mit besonderer Erlaubnis des Stadthauptmanns; weite Aussicht). In dem weiträumigen, im Hochbarock ausgestatteten Innern 12 Altäre, am Hauptaltar Plastiken von B. Fontana (Himmelfahrt; 1726), am Deckengewölbe Schlachtenbilder von dem schwedischen Maler Karl Dankwart (1694-95). Links der Zugang zu der gotischen *Marienkapelle;* über dem Altar hinter einem Gitter aus Danziger Kunstschmiedearbeit von 1644 und

einem silberverzierten Stahlvorhang, der sich täglich um 6 und 16 Uhr hebt, das berühmte Gnadenbild der 'Schwarzen Madonna', ein altes, seit 1382 in Tschenstochau befindliches, auf Zypernholz gemaltes, schwarzbraunes und ziemlich unscheinbares, aber kostbar geschmücktes Marienbild byzantinischer Herkunft, umgeben von Weihegaben. Neben der Sakristei die reiche *Schatzkammer*, mit historischen Opfergaben. — Im *Klostergebäude* im ersten Stock ein schöner Saal (Refektorium), mit Fresken von 1670; ferner die Bibliothek (XVII. Jahrh.; über 20000 Bände). — Im Hof das frühere *Zeughaus* (im Renaissancestil) und die sog. *Königszimmer*. Auf dem Wall rechts vom Eingang zur Kirche ein Bronzestandbild des Priors Kordecki (vgl. S. 56). Von den teilweise erhaltenen Wällen weite Aussicht.

Die Altstadt von Tschenstochau liegt östlich der Eisenbahn und wurde seit dem Anfang des XVI. Jahrhunderts angelegt. Am Ende der Domstraße erhebt sich der stattliche *Dom*, 1901 im neugotischen Stil erbaut. Nahebei die alte *St. Sigismundkirche*, im XVII. Jahrhundert erneuert.

Umgebung. — Ein lohnender Ausflug führt von Tschenstochau östlich durch die Mirowstraße und über den Vorort *Zawodzie* nach (5km) *Mirow*, einem Dorf mit der auf einem Felsen über dem Warthetal thronenden Ruine einer gotischen Burg aus dem XIV. Jahrhundert. Zwischen Mirow und *Bobolice* (Burgruine) Schwefelkalkfelsen. — Eisenbahn von Tschenstochau über *Blachstädt* und *Alt-Herby* (lohnende Wanderziele) nach *Loben* (Oppeln) s. S. 2. — Kraftpost auf der S. 65 beschriebenen Straße nordöstlich in $1^1/_4$ St. nach *Gidle* (34km; S. 65) und weiter östlich nach *Włoszczowa* (s. unten; zus. 74km in $3^1/_4$ St.); Eisenbahn von Włoszczowa nach Kielce s. unten, Kraftpost nach Jędrzejów s. S. 70.

Von Tschenstochau nach Kielce: Eisenbahn 116km, Personenzug in 4 St.; Straße s. S. 65; bis Włoszczowa auch Kraftpost, s. oben. — Die Eisenbahn überquert die *Warthe* und führt in östlicher Richtung durch ein streckenweise bewaldetes Hügelland. — 17km Bahnhof *Olsztyn*, 4km nordöstlich vom Ort, über dem auf einem Kalkfelsen der hohe Bergfried der Burgruine Olsztyn (Holstein; XIV. Jahrh.) aufragt. — 28km Station *Potok Złoty*, 7km nördlich von dem im Tal der Wiercica zwischen ausgedehnten Waldungen gelegenen, als Sommerfrische besuchten Ort, der ein Schloß aus dem XVI. Jahrhundert (in einem Park) besitzt. — Später über die *Pilica* nach (44km) *Koniecpol*, einem Städtchen mit Barockkirche (XVII. Jahrh.) und Schloß der Grafen Potocki. — 67km **Włoszczowa** (251m), 3km nördlich vom Bahnhof gelegenes Landstädtchen von 6000 Einwohnern, mit Barockkirche; Deutsche Gaststätte, am Ringplatz. Kraftpost nach Tschenstochau s. oben, nach Jędrzejów s. S. 70.

Die Bahn führt von Włoszczowa weiter durch waldreiches Hügelland. — 112km *Piekoszów*, ein Dorf mit der Ruine eines Schlosses aus dem XVII. Jahrhundert. — 116km **Kielce** (s. S. 74).

Die Bahn von Tschenstochau nach Warschau zieht nordöstlich weiter. Links die Ausläufer des oberschlesischen Höhenrückens; rechts die Sumpfniederungen der Warthe. — 156km *Kłomnice;* 8km nordwestlich das Dorf *Kruszyna*, mit Kirche von 1614 und einem mehrere Bauten umfassenden, aus einer alten Wasserburg entstandenen ehem. Lubomirski'schen Schloß von 1630, beide im Barockstil, nebst einem Mausoleum der

Familie Dönhoff, der früher das Schloß gehörte. — Jenseit (164km) *Teklinów* über die *Warthe*.

175km **Radomsko.** — HOTEL: *Europa*, deutsches Hotel mit Café, Bahnhofstr. 30b, 14 B. zu 7 Zl. — RESTAURANTS: *Kasino Deutscher Ring*, Neue Str. 18; *Schlesischer Hof*, Bahnhofstr. 15; u. a. — CAFÉS: im Hotel *Europa* (s. oben); *Erika*, Bahnhofstr. 8.

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Haus der NSDAP.*, Deutsche Str. 10; *Lichtspielhaus*; *Bücherei* und Buchhandlung; Deutsche *Schule* mit Internat; *Freischwimmbad* und Sportplatz; *Krankenhaus*. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft (Deutsche Straße), den Stadtkommissar und die NSDAP. (s. oben).

Die Stadt *Radomsko* (228m), mit 28000 Einwohnern, ist Hauptort des südwestlichsten Kreises im Distrikt Radom und betreibt eine vielseitige Industrie (besonders Möbel und Metallwaren). Das 1939 im Polenfeldzug stark zerstörte Stadtinnere befindet sich im Wiederaufbau. Beachtenswert die ursprünglich gotische, im XVII. und XVIII. Jahrhundert barock umgebaute Franziskanerkirche und der hübsche Stadtpark. — 6km nördlich vor der Stadt ein Heldenfriedhof.

Umgebung. — In dem Kreis Radomsko liegen zahlreiche deutsche Siedlungen (vgl. unten). — 16km südwestlich das Dorf *Kruszyna* (s. S. 57). — Straße (Kraftpost) nach *Konskie* s. S. 65.

Die Eisenbahn zieht von Radomsko nördlich weiter. — 197km *Gorzkowice;* unweit westlich zahlreiche deutsche Siedlungen.

220km **Petrikau.** — HOTELS: *Krakauer Hof*, Sachsenplatz 7, 15 B. zu 4 Zl., einfach. — RESTAURANTS: im *Deutschen Haus* (s. S. 59); *Europa*, Sachsenplatz 4; u. a. — CAFÉ im *Krakauer Hof* (Erdgeschoß; s. oben).

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus* (s. S. 59); *Parteihaus* (s. S. 59); *Lichtspielhaus* ('Apollo'); *Bücherei* und Buchstube (Gouvernementstr. 20); mehrere *Schulen* (u. a. Handelsschule); *Schwimmbad* und Sportplatz; *Krankenhaus* und *Apotheke*. — AUSKUNFT durch das *Städtische Verkehrsamt*, Gouvernementstr. 26; ferner durch die Kreishauptmannschaft (S. 59) und die NSDAP. (Parteihaus; s. S. 59).

Die alte Stadt *Petrikau* (208m), mit etwa 50000 Einw., Sitz einer Kreishauptmannschaft im westlichen Teil des Distriktes Radom, liegt an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt am Flüßchen *Strawa* und hat eine lebhafte Industrie (besonders Textilfabriken). Die 1233 erstmals genannte Stadt wurde schon in demselben Jahrhundert mit deutschem Recht belehnt und mit Mauern umgeben und bildete im Mittelalter den Kultur- und Verwaltungsmittelpunkt für einen Umkreis von 100km. Im XVIII./XIX. Jahrhundert wanderten wieder zahlreiche deutsche Handwerker ein (besonders Tuchmacher; vgl. S. 60) und verschafften Petrikau einen neuen Aufschwung zu einer bedeutenden Textilindustriestadt, die aber später von Litzmannstadt überflügelt wurde.

Den Mittelpunkt der im Osten von Petrikau gelegenen **Altstadt** bildet der *Alte Markt* ('Gerichtsplatz'), mit einigen alten Bürgerhäusern (Renaissancehöfe). Unweit südöstlich die

stattliche *Pfarrkirche* (St. Jakob), ein ursprünglich romanischer, im XIII.-XV. Jahrhundert gotisch erneuerter Bau mit massigem viereckigen Backsteinturm, hohem Spitzdach und schönem Staffelgiebel. Südlich vom Alten Markt die *Jesuitenkirche*, ein zweitürmiger Barockbau des XVIII. Jahrhunderts, mit prunkvollem Inneren (Fresken); östlich anschließend das ehem. Jesuitenkolleg (XVII. Jahrh.). Nördlich vom Alten Markt in der Pfarrgasse die *Evang. Kirche*, ebenfalls eine zweitürmige Barockanlage aus dem XVIII. Jahrhundert. Im Osten der Altstadt liegt an der Strawa das ehemalige königl. *Schloß* (XVI. Jahrh.), von dem nur ein heute unscheinbares Gebäude erhalten ist. Am Westrande der Altstadt der *Sachsenplatz*, mit der eintürmigen barocken *Bernhardinerkirche* (XVII. Jahrh.; reich ausgestattetes Inneres). — In dem westlich anschließenden **neueren Stadtteil** liegt an der Gouvernementstraße r. (Nr. 5) die *Kreishauptmannschaft*, weiterhin r. in der Bankstraße das *Parteihaus*, unweit vom *Wasserturm*. Südlich vom Sachsenplatz in der Lindenstraße (Nr. 8) das *Deutsche Haus* (Restaur.), weiterhin der *Stadtpark* ('Wiener Garten'), westlich vom Deutschen Haus die weithin sichtbare *Markthalle*.

Umgebung. — Der Kreis Petrikau besitzt zahlreiche Siedlungen von etwa 70000 Volksdeutschen, u. a. 10km nordwestlich *Kamocin* (NSDAP.), 12km östlich *Lubiaszow*, beide aus dem XVIII./XIX. Jahrhundert. — 6km südöstlich liegt **Witów**, mit stattlicher Kirche aus dem XVII.-XVIII. Jahrhundert, an der Stelle eines im XII. Jahrhundert gegründeten Norbertanerklosters, von dessen Befestigungen noch ein viereckiger Turm erhalten ist (XV. Jahrh.).

Eisenbahn (Kleinbahn) von Petrikau (Abfahrtsstellen 2-3km vom Bahnhof der Ostbahn) südöstlich in 1 St. nach *Sulejów* (17km; S. 65). — Kraftpost vom Bahnhof Petrikau nordöstlich in 3/4 St. nach *Tomaschow* (Ring; 29km), Streckenbeschreibung s. S. 66.

Die Eisenbahn von Petrikau nach Warschau zieht nördlich weiter durch fruchtbares Tiefland. — 230km *Moszczenica*, mit deutschem Privatgestüt (Rennpferde).

259km **Koluszki**, von Deutschen gegründeter Ort (Landgemeinde von 14000 Einw.; NSDAP.), an einem Eisenbahnknotenpunkt, von dem Bahnlinien westlich nach Litzmannstadt (s. Route 3a), südöstlich nach Skarżysko-Kamienna führen.

Eisenbahn von Koluszki nach Skarżysko-Kamienna, 115km in 3 1/2 St. — Die Bahn zieht in südöstlicher Richtung durch ausgedehnte Waldungen.

28km **Tomaschow.** — Bahnhof (Wirtsch.) 3km nordöstlich von der Stadtmitte. — HOTELS: *Europa*, Vor dem Ring 1 (2km vom Bahnhof), 28 B. zu 7.20-9.60 Zl.; *Askania* (3km vom Bahnhof; Hotel und Kasino der Reichsautobahn-Raststätten-G.m.b.H.), Petrikauer Straße, 45 B. zu 6-8 Zl. — RESTAURANTS: *Behördenheim*, Pilicastr. 4; *Deutscher Hof*, Pilicastr. 12; *Altdeutsche Gaststätte*, Großdeutscher Ring 1; *Gaststätte Obermann*, Hindenburg-Allee 26; *Gaststätte Kierst u. Schmidt*, Adolf-Hitler-Allee 1-3.

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Haus des deutschen Klubs; Lichtspielhaus* ('Capitol'); *Bücherei* und Buchhandlung; mehrere *Schulen* (u. a. Handelsschule); *Badeanstalt* und Sportplätze; *Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, Adolf-Hitler-Allee 5; ferner durch die NSDAP., Kreisstandort Adolf-Hitler-Allee 26.

Die Kreisstadt *Tomaschow* (Distrikt Radom), zur Unterscheidung von Tomaszow im Distrikt Lublin (S. 141) ehem. *Tomaszów Mazowiecki* genannt, mit 29000 Einwohnern, liegt in 160m Höhe an einem Straßenknotenpunkt unweit der Einmündung der *Wolborka* in die *Pilica*, umgeben von ausgedehnten schönen Waldungen, und ist 'die Tuchmacherstadt des Generalgouvernements', mit einer blühenden Textilindustrie (Spinnereien, Webereien, Zellwolle-, Kunstseide- und Filzfabriken, Färbereien). — Die Stadt wurde erst 1789 von deutschen Hüttenfachleuten, die hier einen Hochofen zur Auswertung der in der Umgebung gefundenen Erze bauten, gegründet. Seit 1823 wanderten deutsche Weber und Textilunternehmer aus Schlesien (Grünberg, Görlitz, Sagan) ein, die aus kleinen Anfängen der Handweberei die Grundlagen zur Einrichtung der heutigen neuzeitlichen Großwebereien schufen. Schon 1824 erfolgte die Gründung einer deutschen Tuchmacherinnung, 1826 die Einrichtung einer deutschen Schule. 1830 wurde der Ort zur Stadt erhoben, die 1837 unter 3390 Einwohnern 1220 Deutsche, 1126 Polen und 1044 Juden zählte. In der Folgezeit vernichtete aber der jüdische Handel, dem fast $^3/_4$ des städtischen Grundbesitzes gehörte, die Mehrzahl der deutschen Unternehmen, bis 1939 nach der Errichtung des Generalgouvernements für Tomaschow eine neue Entwicklung zu einem deutschen Wirtschaftszentrum einsetzte.

Umgebung. — Wanderung von Tomaschow zu den *Blauen Quellen* im Sumpfwald und zu den *Sandsteinhöhlen* an der *Pilica*. — Ferner südöstlich über *Borzoslowska* durch Wald in $1^1/_2$-2 St. nach *Smardzewice*, in einem Naturschutzgebiet (Gehege von Wisent-Mischlingen und Bisons); zurück an der Pilica über *Borek-M.* und *Nagorzyce*.

Kraftpost von Tomaschow (Ring) auf der S. 67 beschriebenen Straße nordöstlich über *Rawa* (33km in 1 St.) nach *Warschau* (Postplatz; 110km in 3 St.); südöstlich auf der S. 67 beschriebenen Straße über *Spala* (bis hierher $^1/_2$ St.) und *Opoczno* ($1^1/_4$-$1^1/_2$ St.) nach *Radom* ($3^1/_2$ St.); nach *Petrikau* s. S. 59.

Die Eisenbahn führt von Tomaschow weiter nach Südosten, hinter (33km) *Jelen* durch große Waldungen.

54km **Opoczno** (180m), zum Kreis Tomaschow gehörendes, an der *Drzewiczka* gelegenes Landstädtchen von 6300 Einwohnern, Mittelpunkt eines reichen Landwirtschaftsgebietes, im XIII. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht gegründet und stark befestigt. Beachtenswert die gotische Stadtkirche (XIV. Jahrh.; später verändert) und ein Schloß. Auskunft durch die NSDAP. (Standort auf dem Gut Starostwo). Kraftpost nach Tomaschow und Radom s. oben. — Die Bahn folgt weiter südöstlich dem Tal der *Drzewiczka*.

78km **Konskie.** — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Kasino* (für Behörden); *Theater* (Lichtspielhaus), in der Orangerie des Schlosses (s. unten); *Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft (unweit der Pfarrkirche) und die NSDAP.

Die Stadt *Konskie* (220m), mit 12000 Einwohnern, ist Sitz einer Kreishauptmannschaft im Distrikt Radom, in freundlicher Lage zwischen teilweise bewaldeten Anhöhen, und betreibt u. a. Erzbergbau, der von deutschen Bergleuten aus Bayern eingeführt wurde (vgl. den Namen des westl. Vororts 'Bawarja'). Der schon im XI. Jahrhundert gegründete Ort erhielt im XIII. Jahrhundert deutsches Recht und wurde 1748 zur Stadt erhoben. — Am Marktplatz die gotische *Pfarrkirche* (St. Nikolaus; XV. Jahrh.), davor ein Heldenfriedhof von 1939. Am Westrande der Stadt in einem 30ha großen Park die von einem im XVIII. Jahrhundert erbauten, im XIX. Jahrhundert abgebrannten *Schloß* der Grafen Tarnowski noch erhaltenen Seitenflügel (Wirtschaftsgebäude, im Weltkrieg vorübergehend deutsches Hauptquartier; 1939 wohnte auch Adolf Hitler hier), ferner eine Orangerie (jetzt Deutsches Theater; vgl. oben).

Umgebung. — 10km südlich von Konskie liegt an der Straße nach Kielce an einem waldumgebenen See der Ort *Sielpnia*, mit altem Wasserwerk und Heimatmuseum. — Kraftpost von Konskie nach *Radomsko* s. S. 65.

Die Eisenbahn durchquert jenseit Konskie zuerst flachwelliges Ackerland, dann die Nadelwaldungen des Kielcer Berglandes (vgl. S. 76). — 87km *Czarniecka Góra* (335m), hübsch im Tal der *Czarna* gelegener, von den bewaldeten Höhen des Kielcer Berglandes umrahmter Erholungsort, mit kohlensauren Mineralquellen ('Stephanquelle'), die zur Trinkkur bei Herz- und Nervenkrankheiten angewandt werden (Sanatorium, 80 B.). — Weiter im Tal der *Czarna*, dann in einem Tunnel durch die Wasserscheide in das Tal der *Kamionka*.

100km Bahnhof *Soltykow;* 3km westlich liegt *Odrowaz*, ein 1611 mit Magdeburger Stadtrecht begabter Marktflecken und alter Adelssitz, mit beachtenswerter Kirche aus dem XIII. Jahrhundert; nordöstlich von Soltykow erstrecken sich bei *Mrozkow* und *Ciechostowice* schöne Waldungen mit alten Lärchen- und Eibenbeständen (Naturschutzgebiete).

115km **Skarżysko-Kamienna** (s. S. 71). — Von hier nördlich nach *Radom* oder südlich nach *Kielce* s. Route 8a, südöstlich nach *Sandomir* (Lublin, Lemberg) s. Route 15b.

Die Eisenbahn von Koluszki (s. S. 59) nach Warschau führt nördlich weiter durch Ackerland und über die Grenze zwischen den Distrikten Radom und Warschau.

268km *Rogow*, ein Eisenbahnknotenpunkt, wo eine Nebenbahn nach Biala Rawska abzweigt (s. S. 62).

Von Rogow nach Biala Rawska: Eisenbahn 49km in 2¾ St. — Die Bahn führt östlich durch ziemlich flache und meist waldlose Gegend.

30km **Rawa** *Mazowiecka* (160m), zum Kreis Tomaschow gehörendes bescheidenes Landstädtchen von 9000 Einwohnern. Der Ort wird 1249 erstmals genannt, erhielt im XIV. Jahrhundert deutsches Stadtrecht und war im Mittelalter ein lebhafter Handelsplatz an der Straße von Tschenstochau nach Warschau (S. 67), mit Stadtmauern und Piastenburg aus dem XIV. Jahrhundert, deren Ruine (mit einem stattlichen Backsteinturm) am Nordrande der Stadt steht. Am Markt die turmlose barocke Pfarrkirche (XVII. Jahrh.), nordöstlich die 1353 im gotischen Stil erbaute, im XVIII. Jahrhundert barock veränderte Klosterkirche St. Hedwig. Auskunft durch die NSDAP. (Marktplatz 1). — Kraftpost nach Warschau und nach Tomaschow s. S. 60.

Die Eisenbahn führt von Rawa Mazowiecka östlich weiter und endet in (49km) *Biala Rawska*, einer deutschen Siedlung im Tal der *Bialka*, eines Nebenflüßchens der Weichsel.

Die Bahn von Rogow (S. 61) nach Warschau zieht weiter unweit von der Grenze des Warthegaues hin.

298km **Skierniewice**. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Kameradschaftshaus* (auch B.); *Lichtspielhaus; Bücherei; Krankenhaus*. — AUSKUNFT durch den Landkommissar, Bahnhofstr. 6; ferner durch die NSDAP., Deutsche Str. 10.

Die zum Kreis Lowitsch (S. 19) gehörende Landstadt *Skierniewice* (118m), Sitz eines Landkommissars, mit etwa 22000 Einwohnern, entstand aus dem den Gnesener Erzbischöfen gehörenden Dorfe Emba, wird 1359 erstmals genannt und wurde 1463 mit Magdeburger Recht zur Stadt erhoben. — Beachtenswert die urspr. gotische *Pfarrkirche* (1781 durch Ephraim Schröger umgebaut) und die *Stanislauskirche* (XV. Jahrh., im XVIII. Jahrh. barock erneuert). Unweit vom Ring, mit dem 1780 erbauten *Stadthaus*, liegt in einem Park ein *Schloß*, im XVII. Jahrhundert von den Gnesener Erzbischöfen erbaut, im XIX. Jahrhundert Besitz des Zaren; 1884 fand hier eine von Bismarck veranlaßte Zusammenkunft der drei Kaiser Alexanders III., Wilhelms I. und Franz Josephs I. statt, um das frühere Einverständnis zu erneuern.

In der Umgebung mehrere schwäbische Dorfsiedlungen aus dem XIX. Jahrhundert (2000 Volksdeutsche). — Eisenbahn nach *Lowitsch* s. S. 20. — Kraftpost nach *Rawa Mazowiecka* (s. oben; 1942/43 vorübergehend eingestellt).

An der Bahn nach Warschau folgen weiterhin große Waldungen. — 308km *Radziwillow;* 5km nördlich das Dorf *Antoniew*, eine deutsche Siedlung aus dem XVII. Jahrhundert.

321km **Żyrardów** (105m), zum Kreis Sochaczew (S. 21) gehörende Stadt von 21000 Einwohnern, etwa 40km südwestlich Warschau (elektr. Vorortverkehr), mit bedeutenden, 1827 von dem Franzosen Girard (daher der Stadtname) gegründeten, von den Sudetendeutschen Hielle und Dittrich ausgebauten Großwebereien, in denen die weitbekannten 'Żyrardower Manufakturen' hergestellt werden. Deutsches Haus; Auskunft durch die NSDAP., Parkstraße.

335km **Grodzisk**-*Mazowiecki*, industriereiches Städtchen von 12000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Sochaczew (S. 21), 1552 mit deutschem Stadtrecht begabt. Beachtenswert die Pfarrkirche von 1688. Deutsche Gaststätte, Kasinostr. 27; Deutsches Haus; Auskunft durch den Landkommissar und die NSDAP., beide Amtsstraße 28. — Kleinbahn nach Warschau s. S. 100.

338km *Milanowek*, eine Warschauer Sommerfrische. — 348km *Pruszków*, Ort von 24000 Einwohnern, mit bedeutender chemischer und keramischer Industrie (Auskunft durch die NSDAP., im Palais Potulicki). Kleinbahn s. S. 100.

361km *Warschau-West*, 364km **Warschau**-*Hauptbahnhof*, s. Route 11; die Züge fahren vom Hauptbahnhof weiter über die Weichsel und enden in der Vorstadt Praga im (368km) Bahnhof *Warschau-Ost*.

b. Straße von Krakau über Tschenstochau nach Warschau.

Über Myslowitz nach Tschenstochau 147km, beste Straße (sehr gut ausgebaut, größtenteils geteert), jedoch durch oberschlesisches Gebiet (Reichsstraßen Nr. 5 und 391); über Pilica nach Tschenstochau 136km, streckenweise weniger gut, doch landschaftlich lohnender und nicht durch oberschlesisches Gebiet (Streckenbeschreibung s. S. 64); von Tschenstochau nach Warschau 230km; insgesamt 377 oder 366km.

1. Von Krakau über Myslowitz nach Tschenstochau. — Ausfahrt in **Krakau** (212m; s. Route 6) nordwestlich in Richtung Kattowitz durch die Reichsstraße (s. Plan A 1) und weiter durch Vororte (z. T. in Windungen).

6km *Bronowice*, wo r. die S. 64 genannte Straße über Ojców und Pilica abzweigt. — Die Hauptstraße führt geradeaus weiter durch welliges Ackerland.

7km *Zabierzów*, Ausgangsort für die S. 53 gen. Ausflüge. — Weiter im breiten Tal der *Rudawa*, später im Tal der *Krzeszowka* am Fuße der teilweise bewaldeten Höhen des *Krakauer Juras* hin (links; vgl. S. 53).

14km **Kressendorf** (s. S. 54); links auf der Höhe die Burgruine Tenczyn (S. 54). — Dann über die Grenze des Generalgouvernements in das oberschlesische Industriegebiet (vgl. S. 3) und weiter auf der Reichsstraße Nr. 5.

13km *Trzebinia* (s. S. 54). — Nun in südwestlicher Richtung nach (5km) *Krenau* (s. S. 10), dann wieder nach Nordwesten durch ziemlich einförmige Gegend.

19km *Jaworzno*, Industrieort mit Kohlengruben. — Dahinter streckenweise durch Wald.

12km **Myslowitz** (s. S. 4), wo man von der Reichsstraße Nr. 5 nach Kattowitz-Breslau (Route 1c) r. abbiegt. — Nun auf der Reichsstraße Nr. 391 in nördlicher Richtung durch *Sosnowitz* (s. S. 10).

11km *Bendsburg* (s. S. 10). — Weiter in nordöstlicher Richtung durch das Kohlengebiet von Dąbrowa.

20km *Siewierz*, altes Städtchen von 2500 Einwohnern, mit der Ruine einer Burg der Krakauer Bischöfe, gotischer Pfarrkirche (XV. Jahrh.; 1873 erneuert) und romanischer Friedhofskirche (XII. Jahrh.; erneuert).

18km *Kozieglowy*, Städtchen von 3000 Einwohnern, mit Pfarrkirche aus dem XV. Jahrhundert (1679 barock erneuert). — Dann durch Wald, dahinter in das Tal der oberen *Warthe*.

19km *Wrzozowa*. — Dahinter über die oberschlesische Grenze wieder in das Generalgouvernement; im Vorblick der hohe Turm des Tschenstochauer Paulinerklosters.

8km **Tschenstochau** (243m; s. S. 55); weiter nach (233km) Warschau s. S. 65.

---

2. Von Krakau über Pilica nach Tschenstochau (136km; vgl. S. 63). — Von **Krakau** auf der Hauptstraße bis Bronowice, s. S. 63.

6km *Bronowice*. — Hier rechts ab und auf reizvoller *Strecke durch den Krakauer Jura über *Ojców* und durch das Pradniktal, s. S. 52.

23km *Skała* (425m; s. S. 52). — Weiter in nordwestlicher Richtung über die ziemlich waldlose Hochfläche, anfangs auf einer Nebenstraße.

21km *Wolbrom* (369m; s. S. 69), wo man die von Miechów (S. 68) kommende Hauptstraße erreicht; auf dieser nordwestlich durch Wald und z. T. in Windungen bergauf und bergab.

10km *Smoleń*, überragt von der Ruine eines Schlosses aus dem XVI. Jahrhundert (456m).

4km **Pilica** (370m), unweit vom Ursprung des gleichnam. Flüßchens gelegenes, zum Kreis Miechów (S. 68) gehörendes altes Städtchen von 7000 Einwohnern, mit einem von einem Park umgebenen Schloß aus dem XVII. Jahrhundert, Pfarrkirche aus dem XIV. und XVII. Jahrhundert (im Innern beachtenswerte Grabmäler) und zwei weiteren Kirchen des XVII. Jahrhunderts (die eine auf einer Anhöhe vor dem Ort); Abzweigungen westlich über Podzamcze (8km; s. S. 55) nach Ogrodzieniec (10km; s. S. 55). — Die Straße nach Tschenstochau führt von Pilica nördlich weiter, z. T. durch Wald.

12km *Pradla;* weiter in westlicher Richtung, hinter *Krozcyce* wieder z. T. durch Wald und in den Distrikt Radom.

23km *Zarki*, unweit von der oberschlesischen Grenze; dann in nordöstliche Richtung.

12km *Janow*, im Tal der *Wiercica;* dahinter wieder nach Nordwesten.

13km *Olsztyn* (s. S. 57), überragt von einer Burgruine. —

Dann durch den Olsztyner Forst und in das Warthetal; im Vorblick der hohe Turm des Tschenstochauer Paulinerklosters.

12km **Tschenstochau** (243m; s. S. 55), wo man die über Myslowitz kommende Hauptstraße erreicht (S. 63/64).

Von Tschenstochau nach Kielce: 130km (bis Włoszczowa Kraftpost, s. S. 57). — Die Straße zweigt in (30km) *Gidle* von der Warschauer Strecke (s. unten) r. ab und führt östlich weiter. — 41km *Włoszczowa* (251m; s. S. 57). — 24km *Lopuszno*, eine deutsche Siedlung (NSDAP.). — 35km **Kielce** (s. S. 74).

3. Die Straße von Tschenstochau nach Warschau (230km; gute Teer- oder Kleinpflasterstraße; Kraftpost bis Gidle s. S. 57) zieht in nordöstlicher Richtung aus dem Warthetal über eine flachwellige, teilweise bewaldete Hochfläche, meist mit langen Geraden; links die Ausläufer des oberschlesischen Höhenrückens.

20km *Kłomnice* (Bahnhof s. S. 57). — Dahinter entweder halblinks direkt nach (18km) Radomsko; oder lohnender Umweg von 4km halbrechts über Gidle, in der Niederung der *Warthe*, die man zuvor überquert.

10km *Gidle*, an der *Wiercica* gelegenes, als Wallfahrtsort besuchtes Dorf mit zwei Barockkirchen und sehenswerter alter Lärchenholzkirche von 1059 (1768 erneuert).

12km **Radomsko** (228m; s. S. 58), wo eine Straße nach Konskie (Kielce, Radom) abzweigt.

Von Radomsko nach Konskie: 80km, Kraftpost in 3¼ St. — Die Strecke führt östlich durch Hügelland, später durch ausgedehnte Waldungen.

36km *Przedbórz* (190m), an der *Pilica* gelegenes, 1405 mit deutschem Stadtrecht begabtes Landstädtchen von 6000 Einwohnern; Deutsches Haus.

24km *Wyszyna-Rudzka*. — Weiter nach (20km) **Konskie** s. S. 66; die Kraftpost führt vom Postamt weiter zum (2km) Bahnhof.

Die Straße von Radomsko nach Warschau zieht nordöstlich in langen Geraden z. T. durch Wald.

17km *Kamiensk;* dahinter liegen r. und l. abseits der Hauptstraße zahlreiche deutsche Siedlungen aus dem XVIII./XIX. Jahrhundert.

11km *Niechcice*, ebenfalls eine deutsche Siedlung (NSDAP.), mit Schloß von 1860 (ehem. Besitz eines Barons v. Krüger).

19km **Petrikau** (209m; s. S. 58), an einem bedeutenden Straßenknotenpunkt, wo eine Straße nach Kielce und Radom abzweigt.

Von Petrikau nach Kielce und Radom: nach Kielce 100km, nach Radom 109km (über Konskie 137km); Kleinbahn bis Sulejów s. S. 59. — Die Straße (1942 ungeteert, doch ordentlich) führt jenseit Petrikau schnurgerade durch Wiesenland mit einzelnen Teichen, dann durch sandigen Kiefernwald; in *Przyglow* rechts und über die *Lucionza*, dann wieder durch Wald; dahinter links hübscher Blick auf das hochgelegene Kloster von Sulejów. — 14km **Sulejów**, an der *Pilica* gelegene urspr. deutsche Siedlung von 5000 Einwohnern, mit Kalköfen; 1½km nördlich (schlechter Fahrweg) liegt malerisch auf der Anhöhe über dem rechten Ufer der Pilica ein 1175 von deutschen Mönchen gegründetes ehem. **Zisterzienserkloster*, eine

charakteristische Wehranlage mit einer von einem kleinen Dachreiter gekrönten Kirche im romanisch-gotischen Übergangsstil (erste Hälfte des XIII. Jahrh.; Inneres barock), alter Kapelle (jetzt Schule) mit viereckigem Wehrturm, sowie einer wohlerhaltenen Befestigungsmauer mit barockem Torturm und drei weiteren Türmen.

Die direkte Straße nach Radom (über Konskie s. unten) führt östlich weiter durch Hügelland mit einzelnen Waldstücken. — 29km *Opoczno* (s. S. 60), wo man eine von Tomaschow kommende Straße erreicht. — Auf dieser nach (66km) **Radom** s. S. 67.

Die Straße von Sulejów (s. oben) nach Kielce (oder über Konskie nach Radom) zieht südöstlich durch Ackerland und sandige Kiefernwaldungen (1942 sehr mäßige Wegstrecke); halbrechts im Süden die bewaldeten Höhenzüge des Kielcer Berglandes (S. 76). — 19km *Paradyz*, mit stattlicher zweitürmiger Barockkirche und anschließendem Kloster (z. T. Ruine). — 6½km *Trojanowice*, mit verfallenem Schlößchen in einem Park. — 1½km **Zarnow**, mit stattlicher neugotischer Kirche; am Markt links Abzweigung direkt nach Konskie (19km; vgl. unten). — Die Hauptstraße zieht geradeaus weiter zwischen Viehweiden und Kiefernwaldungen hin, mit weitem Vorblick auf die Höhenzüge des Kielcer Berglandes. — 8km *Malenice;* dahinter in Windungen an einem hübschen Waldsee entlang (Vorsicht, viele kleine Holzbrücken!). — 5km *Wyszyna-Rudzka*, wo man die von Radomsko kommende geteerte Hauptstraße erreicht (Kraftpost; s. S. 65); auf dieser links weiter. — 3km *Ruda-Maleniecka*, mit Schloß und Park; dahinter teilt sich die Straße.

Die Strecke nach Radom biegt links ab und führt an einem See entlang, weiter durch Wald, bei der Straßenteilung links; dann in einer langen Geraden (gute Teerstraße) durch kärgliches Ackerland oder durch Kiefernwaldungen. — 10km *Kazanow*, mit zweitürmiger barocker Klosterkirche, von einer Mauer umgeben. — 7km **Konskie** (s. S. 61). — Weiter entweder wie die Eisenbahn Umweg von 14km über Skarżysko-Kamienna (vgl. S. 61); oder nordöstlich nach (26km) *Przysucha*, wo man die von Petrikau und Tomaschow über Opoczno kommende Straße erreicht (S. 67), und weiter nach (39km) **Radom** (S. 77).

Die Straße von Ruda-Maleniecka (s. oben) nach Kielce führt südöstlich weiter. — 3km hinter Ruda r. eine Abzweigung zu dem Ort *Radoszyce* (6km südl. abseits), der schon 1428 deutsches Recht besaß; weiter durch Wald, dann durch hügeliges Ackerland. — 19km *Mniow;* dahinter z. T. in Windungen über die Höhenzüge des Kielcer Berglandes (vgl. S. 76); zuletzt abwärts, mit hübschem Blick auf Kielce. — 22km **Kielce** (s. S. 74).

Die Straße von Petrikau (s. S. 65) nach Warschau führt schnurgerade nach Nordosten, durch Wald oder über große Wiesenflächen (Viehweiden). In den Dörfern sieht man z. T. noch hübsche bunte Frauentrachten.

5km *Meszcze*, ebenso wie das jenseit einer Waldstrecke folgende Dorf *Polichno* eine alte deutsche Siedlung.

10km *Wolbórz*, im Tal der *Wolborka* gelegener, 1939 stark zerstörter Ort, mit Barockkirche; vor dem Ort unweit rechts von der Straße ein Schloß aus dem XVII. Jahrhundert; hinter dem Dorf links an der Straße eine Friedhofkapelle mit Kriegerfriedhof aus dem ersten Weltkrieg. — Vor *Chorzencin* links eine hübsch in einer Baumgruppe gelegene zweitürmige Barockkirche. — Hinter *Zawada* r. über die *Wolborka*, dann gerade durch Kiefernwald.

13km **Tomaschow** (160m; s. S. 59), wo eine Straße nach Spała und Radom abzweigt.

Von Tomaschow nach Radom: 105km, Kraftpost in 3½ St., bis Spała in ½ St. (Abfahrt vom Ring). — Die Straße führt von Tomaschow östlich durch schöne Waldungen.

13km jenseit Tomaschow r. eine Abzweigung 2km südlich nach **Spała** (151m), einem inmitten ausgedehnter Wälder am linken Ufer der *Pilica* gelegenen, 1884 erbauten Jagdschloß (früher Sommersitz des polnischen Staatspräsidenten; 1942/43 unzugänglich).

8km *Inowłódź* (145m), an der *Pilica* liegendes ehemaliges Städtchen, mit einer auf einer Anhöhe gelegenen romanischen *Kirche (St. Ägidius), die zu den ältesten Baudenkmälern im Generalgouvernement gehört (XII. Jahrh., nach ihrer Zerstörung im ersten Weltkrieg erneuert), und Pfarrkirche (St. Michael) aus dem XVI. Jahrhundert (im XIX. Jahrh. erneuert; im Innern u. a. zwei beachtenswerte Taufbecken); über der Pilica die Ruine einer ehem. Königsburg.

18km **Opoczno** (s. S. 60), wo eine von Petrikau über Sulejów kommende Straße mündet (s. S. 66).

13km hinter Opoczno links eine Abzweigung 8km nördlich nach *Drzewica*, einem Marktflecken an der Drzewiczka, mit gotischer Kirche (1452) und der auf einer Insel gelegenen Ruine einer Burg (XV. Jahrh.).

14km *Przysucha*, wo r. eine von Konskie (Radom) kommende Straße mündet (S. 66).

37km **Radom** (s. S. 77); weiter nach Warschau s. Route 10b, über Kielce nach Krakau s. Route 8b.

Die Straße von Tomaschow nach Warschau führt auf längerer Strecke durch Wald.

10km *Lubochnia*, mit stattlicher zweitürmiger Kirche, wo eine Straße nach Spała (11km; s. oben) und Radom abzweigt. — Die Warschauer Strecke zieht wieder z. T. durch Wald, dann durch eine hübsche Birkenallee; links und rechts liegen etwas abseits wieder mehrere deutsche Siedlungen (*Albertow, Helenow* u. a.).

34km **Rawa** *Mazowiecka* (160m; s. S. 62). — Weiter durch eine flachwellige Ackerebene, später streckenweise durch Laubwald und über die *Bialka*.

12km *Babsk*, hübsch in der bewaldeten Niederung eines sich hier seeartig verbreiternden Flüßchens liegendes Dorf mit einem klassizistischen Schlößchen (links in einem Park) und hochgelegener, von einer Mauer umschlossener Kirche (XIX. Jahrh.; in der Nähe ein Kriegerfriedhof von 1939). — Hinter Babsk etwas bergauf und weiter wellig; bald darauf in den Distrikt Warschau.

13km *Huta-Zawady*, wo links eine Straße von Lowitsch (S. 19) mündet.

8km *Mszczonów*, ein Landstädtchen mit 4000 Einw., im XVII. Jahrhundert von Deutschen besiedelt, 1939 im Polenfeldzug stark zerstört. — Weiter durch flaches Acker- und Wiesenland mit vereinzelten Waldstücken, in *Radziejowice* an der Einmündung einer links von Sochaczew (S. 21) kommenden Straße vorüber; jenseit der Einmündung einer links von Grodzisk (S. 63) kommenden Straße bei *Siestrzen* links ein Wegweiser zu einem Kriegerfriedhof.

26km *Nadarzyn*, bescheidener Marktflecken; im Ort scharf rechts, dann scharf links, weiter wieder gerade.

8km hinter Nadarzyn erreicht man bei *Falenty* die r. von Krakau über Radom kommende Straße (Route 10b). — Weiter nach (13km) **Warschau** s. S. 84.

8. Von Krakau über Kielce nach Radom *(Warschau)*.

a. Eisenbahn.

Bis Kielce 132km, Schnellzug in 3¼, Personenzug in 3½-3¾ St.; bis Radom 217km, Schnellzug in 3½ St., Personenzug in 5¾-6 St.; nach Warschau (Hauptbahnhof) 320km, Schnellzug in 8 St., beschleun. Personenzug in 8¾ St. — Die direkte Bahnlinie von Krakau nach Tunel (Radom; S. 69) wurde 1934 erbaut; bis dahin fuhr man über Trzebinia-Strzemieszyce (S. 54). Erst durch den Neubau der beiden Teilstrecken Krakau-Tunel und Radom-Warschau (vgl. S. 81) ist eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Krakau und Warschau geschaffen worden.

Die Bahn führt vom Hauptbahnhof in **Krakau** (212m; s. Route 6) zuerst in nördliche Richtung und wendet sich dann nach Nordosten.

7km *Batovice*. — Dahinter über die *Dłubnia*, ein Nebenflüßchen der Weichsel. — Weiter in Windungen durch das Hügelland des Krakauer Juras (vgl. S. 53).

30km *Słomniki*, mit stattlicher zweitürmiger Kirche in neuromanischem Stil. — Hier über die *Szreniawa*, deren Tal man weiterhin bis Miechów folgt.

43km Miechów. — Bahnhof 1½km südwestlich von der Stadtmitte. — Deutsche Einrichtungen: *Deutsches Haus*, mit Gaststätte, Krummstr. 22; *Bücherei; Krankenhaus.* — Auskunft: Kreishauptmannschaft, Wolbromer Str. 28; Stadtkommissar, Sobieskistr. 5; NSDAP.

Die Stadt *Miechów* (282m), mit 7000 Einwohnern, in welliger fruchtbarer Lößlandschaft gelegen (vgl. S. xxix), ist Sitz einer Kreishauptmannschaft im Distrikt Krakau und war schon im xiii. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht begabt. Am Ringplatz die Pfarrkirche, eine 1163 vom Ritterorden des Hl. Grabes gegründete, im xviii. Jahrhundert erneuerte stattliche Basilika mit einem weithin sichtbaren viereckigen Glockenturm, der in eigenartiger Weise von einer Kugel gekrönt ist; in dem barocken Inneren ein schöner Hochaltar. In dem an die Kirche anschließenden ehem. Kloster (jetzt Wohnungen) ein sehenswerter Kreuzgang (zuletzt 1795 erneuert).

Von Miechów nach Kazimierza Wielka: Kleinbahn, 43km in 3 St. — Die Bahn führt vom Bahnhof *Miechów Wąskotorowy* (im Norden der Stadt) in östlicher Richtung durch das fruchtbare Miechower Lößackerland. — 16km *Janowice*, wo man das Tal der *Nidzica* erreicht, dem die Bahn weiterhin folgt. — 27km *Działoszyce*, Landstädtchen mit Kirche aus dem xiv. Jahrhundert. — 33km *Skalbmierz*, Landstädtchen mit sehenswerter Kirche, einem zweitürmigen, ursprünglich roman. Bau des xiii. Jahrhunderts (im xvii. Jahrh. erweitert; schöne Ausstattung, u. a. ein Grabmal aus dem xvi. Jahrh.). — 40km *Cudzynowice*, wo die Linie von Jędrzejów mündet (S. 70). — 43km **Kazimierza Wielka**, an der *Nidzica* gelegenes Landstädtchen, Sitz eines Landkommissars im Kreise Miechów, mit einer Zuckerfabrik. Eisenbahn nach Jędrzejów s. S. 70, über Kocmyrzów nach Krakau s. S. 52; Kraftpost über Mogiła nach Krakau s. S. 52. — 8km südöstlich von Kazimierza Wielka (Nebenstraße) liegt der Ort *Bejsce*, mit sehenswerter Kirche von 1621 (schöne Barockkapelle der Familie Firlej; vgl. S. 106).

Von Miechów ferner Kleinbahn (Fortsetzung der von Kazimierza nach Miechów führenden Strecke) nordwestlich in 40 Min. nach (11km) *Charsznica*, an der von Tunel nach Kattowitz führenden Strecke (s. unten).

Die Bahn von Krakau nach Radom (Warschau) steigt hinter Miechów weiter durch Hügelland

52km Station *Tunel*, wo die Bahn in einem Tunnel eine Waldhöhe (387m) durchbricht.

Von Tunel nach Kattowitz: 96km in 3¼ St. — Die Bahn führt südwestlich in Windungen durch das z. T. bewaldete Hügelland des Krakauer Juras (vgl. S. 53). — 8km *Charsznica*, wo eine Kleinbahn von Miechów mündet (s. oben).

22km **Wolbrom** (369m). Städtchen von 10000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars und gewerblicher Mittelpunkt im westlichen Teil des Kreises Miechów (S. 68), im xiii. Jahrhundert unter Krakauer Einfluß und von deutschen Bürgern mit deutschem Recht gegründet. Beachtenswert die barocke Pfarrkirche (xvii. Jahrh.), deren Pfarrhaus sich in einem ehem. Kloster befindet. Deutsches Haus; Auskunft durch den Landkommissar und die NSDAP. — Straße nordwestlich nach Pilica s. S. 64.

Die Eisenbahn führt von Wolbrom weiter nach Südwesten und über die Grenze des Generalgouvernements auf oberschlesisches Gebiet (Paßprüfung in Ilkenau).

36km Station *Rabsztyn*, inmitten ausgedehnter Waldungen, überragt von der Ruine der im xiv. Jahrhundert erbauten *Burg Rabsztyn* (Rabenstein; 420m).

45km **Ilkenau** (ehem. *Olkusz;* 313m), industriereiche oberschlesische Kreisstadt von 10000 Einwohnern, mit Galmeigruben; in der alten Kollegiatkirche (xiv. Jahrh.; im xix. Jahrh. erneuert) ein beachtenswerter Hochaltar (barock).

69km *Strzemieszyce*-Nord, wo man die Linie von Krakau nach Tschenstochau kreuzt (Route 7a).

75km *Golonog*. — Weiter über (82km) *Bendsburg* und (89km) *Sosnowitz* nach (96km) **Kattowitz** s. S. 10.

Die Bahn von Krakau nach Warschau führt hinter Tunel (s. oben) nördlich weiter durch das teilweise bewaldete Hügelland und senkt sich allmählich. — 58km *Kozlow;* dahinter über die Grenze zwischen den Distrikten Krakau und Radom.

69km *Sedziszow*, von wo eine Bahn (1942 nicht im Betrieb) sowie eine Straße (20km) nordwestlich nach Szczekociny (s. S. 70) führen.

88km Jędrzejów. — Deutsche Einrichtungen: *Deutsches Haus*, mit Gaststätte, Hauptstr. 9; *Lichtspielhaus; Bücherei; Krankenhaus.* — Auskunft durch die Kreishauptmannschaft, Hauptstr. 30/32; ferner durch die NSDAP.

Die Stadt *Jędrzejów* ('Andreasstadt'; 270m), mit 20000 Einwohnern, in freundlicher Lage an der *Brzeznica*, ist Hauptort der südlichsten Kreishauptmannschaft im Distrikt Radom und besitzt eine vielseitige Industrie. Der Ende des xii. Jahrhunderts gegründete Ort ist eine der ältesten Stadtsiedlungen im

Generalgouvernement, die schon im XIII. Jahrhundert deutsches Stadtrecht erhielt und Stützpunkt und Handelsplatz der Krakauer Kaufleute an der Straße nach Warschau war (die Bürgerbücher enthalten bis ins XVI. Jahrhundert zahlreiche deutsche Namen). Im Weltkrieg lag Jędrzejów 1915 in der deutsch-russischen Frontlinie (in der Umgebung zahlreiche Kriegerfriedhöfe) und bildete kurze Zeit das deutsche Große Hauptquartier. — In der Nähe des $2^1/_2$km westlich von der Stadtmitte gelegenen Bahnhofs steht ein von deutschen Mönchen 1149 gegründetes ehem. *Zisterzienserkloster*, dessen in der ersten Hälfte des XIII. Jahrhunderts erbaute, im XVIII. Jahrhundert im Rokokostil veränderte schöne *Kirche, mit zwei hohen Türmen, eine vorzügliche Orgel, alte Grabstätten und Reste von Fresken aus dem XIII. Jahrhundert enthält. Die in der Stadt gelegene *Pfarrkirche* stammt aus dem XV. Jahrhundert, wurde aber mehrmals umgebaut.

Kraftpost von Jędrzejów 37km westlich über *Naglowice* (15km; vgl. unten) in $1^1/_4$ St. nach **Szczekociny** (262m), einem Landstädtchen von 4000 Einwohnern, mit einem ehem. im Besitz des Fürsten Lubomirski befindlichen großen Liegenschaftsgut; das zu Ende des XVIII. Jahrhunderts im Stile Ludwigs XVI. erbaute schöne Schloß, flankiert von zwei klassizistischen Kavalierhäusern, dient jetzt als deutsche Schule (Internat); schöner Park. Deutsche Gaststätte, Sienkiewiczstr. 13. — Ferner Kraftpost von Jędrzejów nordwestlich über *Naglowice* (15km; vgl. oben) in $1^1/_4$ St. nach *Włoszczowa* (38km; S. 57).

Von Jędrzejów nach Kazimierza Wielka: Kleinbahn, 87km in $6^1/_4$-7 St. — Die Bahn führt zuerst in östlicher Richtung durch ein ziemlich waldloses Hügelland. — 23km *Hajdaszek*, wo eine Linie nach Szczucin abzweigt (s. unten); die Bahn nach Kazimierza wendet sich nach Süden.

38km **Pińczów** (183m), zum Kreis Busko (S. 77) gehörendes, hübsch am Fuße der Steilhänge des Tales der *Nida* gelegenes Landstädtchen von 6000 Einwohnern, schon 1423 als Stadt genannt, 1939 im Polenfeldzug großenteils zerstört. Beachtenswert die kath. Pfarrkirche (urspr. gotisch, aus dem XV. Jahrh.; barock umgebaut) und die 1618 erbaute Evang. Kirche (Pińczów war im XVI. Jahrh. ein Mittelpunkt der protest. Bewegung); auf einem Hügel über dem Ort die St. Anna-Kapelle, aus dem Anfang des XVII. Jahrhunderts. Deutsche Gaststätte Schindel. — Kraftpost südöstlich über (5km) *Bogucice*, ein in der Nähe eines Naturschutzgebiets (Steppenflora) gelegenes Dorf mit einer Kirche aus dem XIV. Jahrhundert, in 35. Min. nach (17km) Bad Busko; weiter nach Szczucin s. S. 77; die im Weltkrieg von den österreich. Truppen erbaute schmalspurige Feldeisenbahn von Pińczów nach Szczucin wird noch heute benutzt (vgl. S. XIII).

Die Bahn von Pińczów nach Kazimierza führt südlich weiter, streckenweise im Tal der *Nida*. — 66km *Wiślica*, im Nidatal gelegenes Landstädtchen von 5000 Einwohnern, mit einer im XIV. Jahrhundert durch Kasimir d. Gr. gegründeten Stiftskirche im romanisch-gotischen Übergangsstil (1915 zerstört, dann wiederhergestellt). — 84km *Cudzynowice*, wo die Bahn von Miechów über Skalbmierz mündet (S. 69). — 86km **Kazimierza Wielka** (s. S. 69).

Von Jędrzejów nach Szczucin: Kleinbahn, 136km in $10^1/_2$ St. — Die Bahn folgt bis (23km) *Hajdaszek* der nach Kazimierza führenden Linie (s. oben) und führt weiter in östlicher Richtung durch ein z. T. sandiges Hügelland. — 38km **Chmielnik**, Landstädtchen von 8000 Einwohnern, mit turmloser Barockkirche von 1732; Kraftpost nach Kielce und nach Bad Busko s. S. 76/77.

68km *Raków*, von wo ein Fahrweg südwestlich nach (11km) Szydłów führt. — **Szydłów** (202m), ein zum Kreis Busko gehörender, heute unbedeutender und zur Zeit nur schwer erreichbarer Marktflecken von 3000 Einwohnern, in hügeliger Ackerlandschaft auf einer Anhöhe gelegen, war im Mittelalter eine bedeutende Stadt, die schon 1225 bestand, nach dem Mongolensturm 1366 mit deutschem Stadtrecht neu gegründet wurde und zahlreiche Deutsche zu ihren Bürgern zählte. Der Ort bietet das besterhaltene mittelalterliche *Stadtbild im Generalgouvernement (unter Denkmalsschutz) und besitzt eine fast unversehrt erhaltene mittelalterliche Ummauerung mit dem stattlichen Krakauer Tor, ferner eine gotische Kirche (XIV. Jahrh.) und die Ruine eines Schlosses aus dem XVI. Jahrhundert. — Die Eisenbahn führt von Raków östlich weiter, z. T. durch Wald.

85km *Bogoria*, ein Marktflecken, von dem eine Straße 15km östlich nach **Klimontów** führt, einem hübsch über der *Piskrzyna* gelegenen Städtchen mit zweitürmiger Pfarrkirche von 1643 und einer Dominikanerkirche im Renaissancestil (XVII. Jahrh.).

Die Bahn (umsteigen) wendet sich in Bogoria nach Süden. — 101km *Staszów*, von ausgedehnten Waldungen umgeben. — 105km *Rytwiany*, an großen Teichen gelegen.

136km **Szczucin** *Węskotorowy*, Endpunkt der Bahn, an der *Weichsel*. — Von hier Eisenbahn nach Tarnow s. S. 146, Kraftpost nach Bad Busko s. S. 77.

Die Eisenbahn von Krakau nach Warschau zieht hinter Jędrzejów (S. 69) durch den *Jędrzejówer Forst*. — Zwischen (101km) *Miasowa* und (108km) *Sobkow* über die *Nida*.

112km Bahnhof *Chęciny*, 7km südöstlich von dem Städtchen (s. S. 73). — Dann über die *Schwarze Nida* und im Tal der *Bóbrza* flußaufwärts. — 125km *Słowik*, eine kleine Sommerfrische im Bóbrzatal am Fuß des waldreichen Kielcer Berglandes (S. 76).

132km **Kielce** (267m); Stadtbeschreibung s. S. 74, Abzweigung nach Tschenstochau s. S. 57. — Die Bahn nach Radom (Warschau) umzieht hinter Kielce einen bewaldeten Höhenrücken des Kielcer Berglandes (S. 76).

149km *Zagnańsk*, Dorf mit Kirche aus der Mitte des XVII. Jahrhunderts, Ausgangspunkt für Ausflüge in die Waldungen der Lysogóry (S. 76); 5km nordwestlich vom Bahnhof steht bei dem Dorf *Samsonow* eine über tausend Jahre alte Eiche (Bartek), mit 23m Höhe und $13^1/_2$m Stammumfang.

168km *Suchedniów*, von Wäldern umgebener Ort im Tal der *Kamionka Bzińska;* Landstraße 19km südöstlich nach Bodzentyn (S. 76).

177km **Skarżysko-Kamienna.** — Bahnwirtschaft. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Gastheim* sowie andere deutsche Gaststätten, Starachowicer Str. 65 und 1, Zentralstr. 5; *Lichtspielhaus* (Werkkino); *Schwimmbad* und Sportplatz; *Krankenhaus*. — AUSKUNFT durch den Stadtkommissar, Pilsudskistr. 65; ferner durch die NSDAP.

Die Stadt *Skarżysko-Kamienna* (230m), eine zum Landkreis Kielce gehörende entwicklungsreiche Industriestadt von 25000 Einwohnern, liegt an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt halbwegs zwischen Kielce und Radom, in hübscher Lage zerstreut in dem breiten Wiesental der *Kamienna*, zwischen

den bewaldeten nördlichen Höhenzügen des Kielcer Berglandes (S. 76). Stattliche zweitürmige Kirche in neugotischem Stil.

Eisenbahn von Skarżysko-Kamienna über *Konskie* und *Tomaschow* nach *Koluszki* (Petrikau, Litzmannstadt) s. S. 61/60, über *Sandomir* nach *Rozwadów* (Lublin, Lemberg) s. Route 15b.

Die Eisenbahn nach Radom führt von Skarżysko-Kamienna weiter durch die z. T. bewaldeten Ausläufer des Kielcer Berglandes.

188km Bahnhof *Szydlowiec*, 4½km südöstlich von dem Städtchen (s. S. 74). — Weiter durch allmählich flacher werdendes Ackerland.

217km **Radom** (173m); Stadtbeschreibung s. Route 9, Weiterfahrt nach Warschau s. Route 10a, nach Dęblin (Lublin) s. Route 15a.

b. Straße von Krakau nach Radom *(Warschau)*.

Bis Kielce 120km, bis Radom 197km, bis Warschau 297km; gut ausgebaute Hauptstraße (meist geteert; z. T. auch Kleinpflaster).

Ausfahrt in **Krakau** (212m; s. Route 6) nördlich durch die Warschauer Straße (Plan D 2, 1). — Dann mäßig aufwärts, bald auf hübscher Kastanienallee.

7km *Wegrzce* (290m). — Weiter bergauf und bergab sowie in zahlreichen z. T. starken und unübersichtlichen Windungen (Vorsicht!) über die stark zertalte Hochfläche des Krakauer Juras (vgl. S. 53), mit Rückblick auf die Höhenzüge der Beskiden.

7km *Zerwana* (230m), wo man das Tal der *Dlubnia* quert; dahinter im Bogen wieder stark bergauf, weiter ziemlich gerade. — Vor Słomniki unter der Krakau-Warschauer Eisenbahn hindurch und in Windungen etwas abwärts in das Tal der *Szreniawa*.

12km *Słomniki* (240m; s. S. 68). — Dahinter wieder etwas aufwärts, mit weitem Rückblick.

3km *Prandocin*. — Weiter über die hügelige Ackerhochfläche, streckenweise wieder in Windungen.

12km **Miechów** (282m; s. S. 68), beherrscht von seiner weithin sichtbaren Kirche; Abzweigung nach Wolbrom (19km; weiter nach Tschenstochau s. S. 74). — Die Straße nach Kielce zieht hinter Miechów wieder aufwärts zur Hochfläche, mit schönem Rückblick auf die Stadt und deren hügelige Umgebung. Dann ziemlich gerade auf der teilweise bewaldeten Höhe hin.

10km *Cisia Wola*. — Dahinter bergab und bergauf in Windungen (Vorsicht!) durch eine typische stark zerschnittene Juralandschaft, vor Książ Wielki wieder etwas abwärts.

5km *Książ Wielki* (Deutsche Gaststätte Hübner, einfach), Markt mit beachtenswerter Pfarrkirche aus dem XII. Jahrhundert; 1km östlich abseits auf bewaldeter Höhe über der

Nidzica ein stattliches Schloß der Familie Wielopolski. — Hinter Książ Wielki etwas aufwärts und in zwei Windungen zur Hochfläche; hier zuerst durch niederen Laubwald, weiter schnurgerade und über die Grenze zwischen den Distrikten Krakau und Radom.

10km *Wodzislaw*, mit Schloßruine. — Dahinter in langen Geraden mit weitem Vorblick über die flachwellige Ackerfläche.

16km **Jędrzejów** (270m; s. S. 69). — Weiter ziemlich gerade durch ein teilweise bewaldetes Hügelland.

14km *Brzegi* (links abseits); dahinter quert man das Tal der *Nida*. — Hinter *Tokarnia* in Windungen über die Kalkberge südlich von Chęciny (vgl. unten).

8km **Chęciny** (Bahnhof s. S. 71), zum Landkreis Kielce gehörendes Städtchen von 6000 Einwohnern, im südwestlichen Teil des waldreichen Kielcer Berglandes (S. 76), mit gotischer Pfarrkirche aus dem XIV. Jahrhundert (Barockkapelle aus dem XVII. Jahrh.). Südlich über dem Ort auf einem kahlen Kalkberg (355m) die mächtige dreitürmige Ruine einer Burg aus dem XIII. Jahrhundert, die an der Stelle einer Königsburg der Goten steht und einst als 'Marmorschloß' weithin berühmt war (1657 und 1707 zerstört; weite Aussicht). In der Umgebung liegen die 'Farbmarmorbrüche' von Chęciny, in denen seit dem XVI. Jahrhundert farbiger Kalkstein ('Marmor von Chęciny') gebrochen wird (z. Z. kein Abbau). Der Marmor fand beim Bau zahlreicher Schlösser Verwendung, u. a. im Marmorsaal des Warschauer Schlosses. — Von Chęciny weiter schnurgerade.

5km *Zgorsko*. — Dahinter über einen bewaldeten Höhenzug des Kielcer Berglandes; dann abwärts, mit schönem Blick auf Kielce und das vor der Stadt links auf einer Anhöhe liegende Bernhardinerkloster.

16km **Kielce** (267m); Stadtbeschreibung und Abzweigungen s. Route 8c. — Die Straße nach Radom verläßt Kielce in nordöstlicher Richtung und steigt etwas, mit prächtigem Rückblick auf die von dem viertürmigen Schloß und der Stiftskirche beherrschte Stadt, hinter der die Waldhöhen der Lysogóry aufragen (halbrechts die Bernhardinerklosterkirche). — Dann etwas abwärts, wieder mit schönem Rückblick; weiter ziemlich eben in leichten Windungen durch die anmutige Wald- und Wiesenlandschaft des Kielcer Berglandes (vorwiegend Nadelwald; vgl. S. 76).

10km *Kajetanow*. — Dahinter durch eine zwischen zwei Höhenzügen gelegene entwaldete Senkung, dann jenseit der Eisenbahnkreuzung (zuvor und dahinter besonders hübsche Stellen) wieder leicht auf- und abwärts und z. T. in Windungen

über einen zweiten bewaldeten Höhenzug hinweg. — Weiter durch flachwelliges Ackerland.

17km *Suchedniów* (S. 71), wo eine Straße nach Bodzentyn abzweigt (S. 76). — Weiter durch *Baranów* und nun in langen Geraden mäßig aufwärts zu einer bewaldeten Anhöhe, dahinter etwas abwärts in das stark besiedelte Tal der *Kamienna*, die man überquert.

6km **Skarżysko-Kamienna** (230m; s. S. 71), wo links eine Straße von Konskie mündet (S. 66) und rechts eine Straße nach Starachowice (19km; S. 118) abzweigt. — Nach Radom geradeaus weiter und wieder aufwärts (hübscher Rückblick) zur welligen Hochfläche, dann schnurgerade über diese hin, großenteils durch Kiefernwald.

13km *Szydłowiec* (205m), zum Landkreis Radom gehörendes Landstädtchen mit 10000 Einwohnern, 1437 gegründet und 1470 mit deutschem Stadtrecht begabt, als Handelsplatz an der Straße von Krakau nach Warschau einst von Bedeutung, mit vielen Gerbereien. Auf dem Rathausplatz das im XV. Jahrhundert im Renaissancestil erbaute Rathaus (1829 erneuert); an der Südwestseite des Platzes die Pfarrkirche (St. Sigismund), ein schöner gotischer Bau aus dem Anfang des XV. Jahrhunderts, mit hohem Langhaus, Backsteinstaffelgiebeln und freistehendem Glockenturm (im Innern ein beachtenswerter Hochaltar und Grabmäler im Renaissancestil). Vor dem Ort ein ehem. Schloß aus dem XVII. Jahrhundert (1915 z. T. zerstört; jetzt Brauerei). Bahnhof s. S. 72; Deutsche Gaststätte G. Sajonz.

11km *Dobrut;* links abseits einige Seen. — Weiter immer gerade zwischen Feldern und Obstbaumkulturen hin; zuletzt auf einer kleinen Anhöhe schöner Blick halbrechts auf Radom mit seinem hohen Pfarrkirchenturm und der kuppelgekrönten kath. Garnisonkirche.

20km **Radom** (173m); Einfahrt durch die Weststraße und die Reja (s. Pl. A 2); Stadtbeschreibung s. Route 9, Weiterfahrt nach Warschau s. Route 10b.

c. Kielce.

HOTELS: *Nürnberger Hof*, Bahnhofstr. 32, 36 B. zu 6-8 Zl.; *Europa*, Straße der deutschen Wehrmacht 9, 37 B. zu 6¼ Zl. — RESTAURANTS: *Deutsches Haus* (S. 75), Bahnhofstr. 6; *Nürnberger Hof*, s. oben; *Waldschenke* und *Bahnhofswirtschaft*.

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus* (vgl. oben); *Theater* (Haus der Wehrmacht); *Lichtspielhaus* ('Hamburg'); *Bücherei*, im Schloß (S. 75); mehrere *Schulen;* großes *Sportstadion* und *Schwimmbad; Krankenhaus* und Staatliches Institut für Hygiene.

Postamt, Bahnhofstr. 5/7, gegenüber dem Deutschen Haus (S. 75). — AUSKUNFT: Stadthauptmannschaft und Kreishauptmannschaft, im Rathaus (S. 75); NSDAP.: Marienplatz 1 (Kreisstandort) und Schloßplatz 1.

Die kreisfreie Stadt *Kielce* (267m), mit etwa 80000 Einw., Sitz eines Stadthauptmanns und Kreishauptmanns für den zum Distrikt Radom gehörenden Kreis Kielce-Land, liegt an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt zwischen Krakau und Radom, an der *Silnica*, reizvoll umrahmt von den bewaldeten Höhenzügen des Kielcer Berglandes (Lysogóry; S. 76). Die Stadt ist ein aufstrebendes Wirtschaftszentrum mit vielseitiger Industrie (u. a. Marmorbrüche in der Art von Chęciny, vgl. S. 73).

GESCHICHTE. — Kielce wurde im X. Jahrhundert gegründet und wird im XII. Jahrhundert erstmals in Quellen genannt. Damals war der Ort Residenz der Krakauer Bischöfe, die zeitweise auch eine starke weltliche Herrschaft ausübten. Im XIII. Jahrhundert wurde die Stadt mit Mauern umgeben, erhielt 1227 Magdeburger Stadtrecht und kam durch ihre von den Polenkönigen ins Land gerufenen deutschen Bürger und Bergleute bald zu hoher Blüte. Später wurde das Deutschtum verdrängt, und ein Niedergang der Stadt setzte ein. Im XVI. und XVII. Jahrhundert brachte die verstärkte Wiederaufnahme des Bergbaus eine neue wirtschaftliche Entwicklung. Nach der Errichtung des Generalgouvernements wurde Kielce 1940 zur kreisfreien Stadt erhoben.

STADTBESICHTIGUNG. — Die Hauptverkehrs- und Geschäftsstraße von Kielce ist die lange Bahnhofstraße, die von dem im Westen der Stadt gelegenen *Bahnhof* zu dem ziemlich am Ostende der Straße liegenden *Deutschen Haus* führt. — Von der Mitte der Bahnhofstraße gelangt man südlich durch die Kapitelstraße hinauf zu dem auf einer Anhöhe gelegenen Schloßplatz, mit dem das Stadtbild beherrschenden *Schloß, dem ehemaligen Bischofspalast, einem stattlichen viertürmigen Renaissance-Bau aus dem XVII. Jahrhundert (1940/42 erneuert und zu einer Schulungsburg der NSDAP. bestimmt); im ersten Stock der sehenswerte Kapitelsaal, mit zahlreichen Bildnissen von Bischöfen und schöner Balkendecke. Gegenüber dem Schloß die *Kathedrale*, in der zweiten Hälfte des XII. Jahrhunderts gegründet, im XVI. und XVII. Jahrhundert barock umgebaut, mit freistehendem hohen Glockenturm (XVII. Jahrh.), der einen schönen Überblick über die Stadt und ihre Umgebung gewährt; im Inneren der Kirche beachtenswerte Altargemälde und Bischofsgräber aus der Renaissance- und Barockzeit. Südlich vom Schloß erstreckt sich der hübsche *Stadtgarten*. Gegenüber seiner Ostseite liegt an der Straße der Deutschen Wehrmacht das jetzige *Bischöfliche Palais* und die in ein Spital verbaute *Dreieinigkeitskirche*, von 1620, mit Rokoko-Chor. — Nördlich von der Bahnhofstraße liegt der Adolf-Hitler-Platz, mit dem Rathaus (von 1765) und einigen Laubenhäusern, ebenfalls aus dem XVIII. Jahrhundert. Unweit nordöstlich vom Adolf-Hitler-Platz die *St. Adalbertkirche*, von 1762 (1889 wiederhergestellt), mit beachtenswertem Altargemälde. — Im Norden der Stadt noch eine stattliche neugotische Backsteinkirche mit zwei weithin sichtbaren Türmen.

Südwestlich über der Stadt (2km) thront auf der bewaldeten aussichtreichen Höhe *Karczówka* ein weithin sichtbares, von Mauern umgebenes ehem. *Bernhardinerkloster*, mit Barockkirche des XVII. Jahrhunderts.

Umgebung. — Die Stadt Kielce ist Mittelpunkt des reizvollen **Kielcer Berglandes**, eines von schönen Waldungen (vorwiegend Nadelwald) bedeckten Mittelgebirges (vgl. S. XXIII), dessen bekanntester Teil die Lysogóry sind (vgl. S. XXIV).

Die ***Lysogóry** ('Fuchsberge' oder 'Kahle Berge'), meist nach dem unten gen. Berg *Lysa Góra* oder auch *Heiligkreuzberge* (vgl. unten) genannt, sind ein bis über 600m ansteigender, schön bewaldeter Höhenzug aus devonischem Quarzit, der sich nordöstlich von Kielce in etwa 50km Länge von Nordwesten nach Südosten erstreckt. Er bildet den östlichsten Ausläufer der deutschen Mittelgebirgsschwelle sowie die höchste Erhebung Osteuropas zwischen Karpaten und Ural. Das Gebiet ist reich an Bodenschätzen (Eisenerz, Zink, Marmor, früher auch Kupfer), die seit dem Mittelalter, zuerst von den deutschen Zisterziensermönchen des Klosters Wąchok (S. 118), abgebaut wurden. Forstwirtschaftlich werden die Lysogóry in ihrer ganzen Ausdehnung durch eine Waldbahn erschlossen. In kleineren Naturschutzgebieten werden Eiben und Lärchen geschützt. Während der Kriegszeit empfiehlt sich für Wanderungen die Begleitung durch deutsche Beamte. — Ausgangspunkt für die lohnendsten Punkte ist das 22km nordöstlich von Kielce (Straße über *Gorno*) gelegene Dorf *Święta Katarzyna* (Touristenheim, 20 B.), mit Kirche und Kloster (1849 erneuert). Von hier ersteigt man in 1 St. durch schönen Wald den südöstlich über dem Ort aufragenden kahlen Gipfel der *Łysica* (611m), die den westlichen Eckpfeiler und die höchste Erhebung des Höhenzuges der Lysogóry bildet. — Den Südostgipfel des von dem prächtigen *Jodłowa-Urwald* (Naturschutzgebiet) bedeckten Höhenzugs bildet der Berg *Lysa Góra* (593m), der dem ganzen Gebiet seinen Namen gab, mit schönen Buchenwaldungen. An seinem Osthang liegt **Heiligkreuz**, ein 1020 gegründetes, ehem. berühmtes Benediktinerkloster (im Mittelalter geistliche Universität), das nach mehreren Zerstörungen und Bränden seit 1852 als Gefängnis diente; während des Polenfeldzugs 1939 starben hier 18 Volksdeutsche für Deutschland. Erhalten sind eine sehenswerte Barockkapelle und ein gotischer Kreuzgang aus dem XIII. Jahrhundert.

Im nördlichen Vorland der Lysogóry liegt 7km nordöstlich von Święta Katarzyna (s. oben; 29km von Kielce) am Fuße der *Miejska* (423m) an einem durch die *Psarka* gebildeten Teich der Marktflecken **Bodzentyn** (280m; 4000 Einw.), mit sehenswerter gotischer Stiftskirche (XV. Jahrh.; prächtiger Hochaltar des XVI. Jahrh. und andere Kunstwerke) und der Ruine eines Schlosses der Krakauer Bischöfe aus dem XIV. Jahrhundert (schöne Aussicht auf die Lysogóry); Straße nach Suchedniów s. S. 71. — 11km östlich von Bodzentyn, 8km nördlich von Heiligkreuz (s. oben), liegt das Dorf *Chybice* (300m), mit der gotischen Margaretenkirche (XIV. Jahrh.; 1617-1841 erneuert), in eigenartiger bäuerlicher Bauart.

Von Kielce nach Bad Busko: Landstraße 52km (größtenteils in gutem Zustand; Kleinpflaster- oder Teerstraße), Kraftpost in 1¾ St. (Abfahrt vom Bahnhof Kielce, Ankunft am Postamt in Busko). — Ausfahrt in *Kielce* südlich durch die Straße der Deutschen Wehrmacht, an der Kathedrale und am Stadtgarten vorüber. — Dann entweder (Nebenstraße) halblinks durch die Kasernenstraße und weiter südöstlich über den von schönen Waldungen umgebenen Ort *Szczecno* (20km; Erholungsheim der Kreishauptmannschaft Kielce) nach Chmielnik (33km; s. S. 77); oder in Kielce besser südlich auf der auch von der Kraftpost befahrenen Hauptstrecke geradeaus durch die Kastanienallee (Richtung 'Krynica'), hinter der Stadt auf einer langen Geraden zuerst durch Wald, dann durch Ackerland.

14km *Morawica*, Dorf mit verfallenem Schloß, überragt von einer Kapelle. — Hier l. weiter im Tal der *Schwarzen Nida* und hinter *Morawicka Wola* wieder auf einer langen Geraden durch Ackerland und etwas Kiefernwald.

7km *Lisow*, mit Kirche von 1312 (barock umgebaut). — Dahinter wieder über die hügelige Hochfläche.

3km *Piotrkowice*, mit weithin sichtbarer Barockkirche von 1752; daneben eine von einer Kuppel gekrönte Wallfahrtskapelle.

11km *Chmielnik* (s. S. 70), wo die S. 76 gen. Nebenstraße über Szczecno mündet. — Weiter südlich durch sandiges Hügelland (1942 schlechte Wegstrecke).

15½km **Busko** (280m), zum Distrikt Radom gehörendes Kreisstädtchen von 6000 Einwohnern, aus einem 1190 gegründeten ehem. Prämonstratenserkloster (neben der Kirche) entstanden und schon 1287 mit Magdeburger Stadtrecht begabt. Deutsche Einrichtungen: Deutsches Haus, mit Bücherei, deutsches Schülerheim, beide in der Badstraße (s. unten); Auskunft durch die Kreishauptmannschaft und die NSDAP., ebenfalls in der Badstraße.

1½km südlich vom Städtchen liegt am Ende einer hübschen Allee ('Badstraße'; vgl. oben) in einem von Hügeln umgebenen Talbecken das *Staatsbad Busko*, das mit seinen 1776 entdeckten 13 schwefel- und salzhaltigen Mineralquellen und seinen Schwefelschlammbädern das wichtigste Rheumabad des Generalgouvernements bildet (1942 4000 Besucher) und auch durch sein mildes Klima und seine geringen Niederschläge als Erholungsort geeignet ist (Kurzeit von Mai bis Oktober; Kurtaxe für vier Wochen 24 bzw. 17 Zl.). In einem schönen Park das Kur- und Badehaus, ein stattlicher Bau von 1836, mit Säulenhalle und Ballsaal; anschließend neuere Badegebäude. An der den Kurpark im Norden und Osten umziehenden Straße liegen die Hotels und Fremdenheime: Deutsches Kurhotel, 62 B., P. 20 Zl.; Parkhotel, 38 B., P. 20 Zl.; Fremdenheim Irene, 50 B., P. 20 Zl., Monika, 30 B., P. 18 Zl.; Gästehaus Zum Ritter, Badstraße, 13 B., P. 16-18 Zl.; u. a.; Gaststätte Deutsches Haus, Badstraße. Auskunft durch die Kurdirektion oder durch die Kreishauptmannschaft. — Kraftpost von Busko nach Pińczów s. S. 70.

Von Bad Busko nach Szczucin: Landstraße 36km, Kraftpost in 1¾ St. — Die Straße führt von Busko östlich durch Hügelland nach (7km) *Szczaworyż*, einem auf einer Anhöhe (300m) gelegenen Dorf mit Kirche aus dem XV. Jahrhundert. — 10km **Stopnica** (210m), Landgemeinde von 5000 Einwohnern, im Mittelalter ein wehrhaftes Städtchen (1362 mit deutschem Recht begabt), mit ehem. Burg aus dem XIV. Jahrhundert (1657 von den Schweden zerstört und 1661 wiederaufgebaut; jetzt Schule), gotischer Pfarrkirche (von 1349) und barocker Klosterkirche (1648); Abzweigung 10km südwestlich nach *Solec*, einem kleinen Badeort mit starken schwefel- und salzhaltigen Thermalquellen (Badehaus und Kasino; Kurzeit Mai bis Sept.). — Die Straße und Kraftpost nach Szczucin führt von Stopnica südöstlich weiter über (9km) *Pacanow;* dann in südliche Richtung zur *Weichsel*. — 10km **Szczucin** (s. S. 71).

9. Radom.

Ankunft und Abfahrt. — EISENBAHN (Schnellzugstation): Bahnhof (Plan C 5; Wirtsch.) etwa 1km südlich vom Adolf-Hitler-Platz (Droschken); Bahnlinien von *Krakau* über Kielce und Skarżysko-Kamienna s. Route 8a, nach *Warschau* s. Route 10a; nach *Dęblin* (Lublin-Lemberg, Łuków-Brest-Litowsk) s. Route 15a; über Skarżysko-Kamienna nach *Sandomir* (Lemberg) s. Route 15b, nach *Koluszki* (Litzmannstadt-Posen) s. S. 61; über Kielce nach *Tschenstochau* (Breslau, Kattowitz) s. S. 57.

STRAßEN: von *Krakau* über Kielce s. Route 8b, nach *Warschau* s. Route 10b, nach *Lublin* (Lemberg) s. Route 15a, nach *Sandomir* (Lemberg) s. Route 15b, über *Opoczno* oder *Konskie* nach *Petrikau* s. S. 66; über Kielce nach *Tschenstochau* s. S. 65. — Kraftpost nach *Warschau* s. S. 83; nach *Kozienice* s. S. 116; über *Opoczno* nach *Tomaschow* (Petrikau) s. S. 60; über *Ilza* nach *Starachowice* oder *Solec* s. S. 117; nach *Zwoleń* s. S. 116.



Auskunft durch die Stadthauptmannschaft (Rathaus; s. S. 81), die Kreishauptmannschaft (s. unten), das Distriktsamt (s. unten), den Distriktsfremdenverkehrsverband (Reichsstr. 57) und die NSDAP. (Standorte s. unten).

Hotels: *Europa* (Pl. a: B 3), Adolf-Hitler-Platz 3, 76 B. zu 6½–8½ Zl.; *Marlene* (Pl. b: C 3), Adolf-Hitler-Platz 8, 37 B. von 5½ Zl. an, gelobt, ohne Restaurant.

RESTAURANTS: *Distriktsheim* (Pl. c: C 2), Reichsstr. 31, gut; *Reichshof*, Reichsstr. 51 (Pl. C 2); *Klosterkeller*, im Bernhardinerkloster (S. 70), Reichsstr. 8; *Deutsches Haus*, vgl. unten.

CAFÉS: *Marlene*, Adolf-Hitler-Platz 6, neben dem oben gen. Hotel; *Europa* (s. oben), mit Konditorei; *Park-Café*, Reichsstr. 56, im Stadtpark (S. 80); Konditorei, Reichsstr. 55; u. a.

Deutsche Einrichtungen: THEATER: *Lichtspiel- und Konzerthaus* (Pl. C 2), mit Theater-, Varieté- und Kleinkunstgastspielen, am Reichsplatz (Tel. 1545/46), 1940/41 neu erbaut; *Deutsches Haus* (Pl. B 2; Theater- und Konzertsaal), Poststr. 16. — BÜCHEREIEN im Distriktsgebäude (S. 80) und Adolf-Hitler-Platz 8; *Buchhandlungen* Adolf-Hitler-Platz 8 und Reichsstr. 30. — SCHULEN: Oberschule mit Internat, Volksschule, Handelsschule, Techn. Schule, Handwerkerschule und Gerbereischule (vgl. unten). — MUSEUM (s. S. 80), Reichsstraße 9. — SPORT (Deutsche Turn- und Sportgemeinschaft, u. a.): *Stadion* (Pl. A B 3, 4), an der Stadionstraße; *Schwimmbad*. — GESUNDHEITSWESEN: Amtsarzt Tel. 1904; u. a.; Zahnarzt Tel. 2949; *Apotheke*, Adolf-Hitler-Platz 5; *Krankenhaus*, Poststraße.

BEHÖRDEN: *Gouverneur* des Distriktes, Distriktsgebäude (S. 80); *Kreishauptmann* des Kreises Radom-Land, Ostlandstraße (Pl. C 3); *Stadthauptmann*, im Rathaus (S. 81). — NSDAP.: Distriktsstandort, Adolf-Hitler-Platz 8; Kreisstandort, Wehrmachtstr. 16; Standort Radom-Land, Ostlandstr. 20; Standort Radom-Stadt, Mozartstr. 32 I (Pl. C 3). — POST: Poststr. 5 (Pl. B 2).

Die Distriktshauptstadt *Rádom* (173m), mit etwa 100000 Einwohnern auf einer Stadtfläche von 25qkm, liegt zwischen Krakau und Warschau in flachwelliger Ackerlandschaft an der zur Radomka fließenden *Mleczna* und ist Sitz des Gouverneurs des Distriktes Radom, der Kreishauptmannschaft Radom-Land, eines Stadthauptmanns, eines deutschen Obergerichts und anderer Behörden. Die kreisfreie Stadt hat als Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt inmitten ausgedehnter Landwirtschafts- und Waldgebiete einen lebhaften Durchgangs- und Marktverkehr und ist zugleich Mittelpunkt einer hochentwickelten Lederindustrie, mit zahlreichen Gerbereien (Gerbereischule) und mehreren Schuhfabriken. Die vielseitigen andern Fabrikationszweige erstrecken sich u. a. auf Metallwaren, Keramik, Glas, Flachsspinnerei, Holzindustrie und Zigarettenherstellung.

GESCHICHTE. — Die Siedlung Radom stammt aus dem frühen Mittelalter und wird bereits 1154 als Burg genannt (vgl. S. 81). Im XIV. Jahrhundert erhielt der Ort, der viele deutsche Bürger hatte, eine Befestigung und wurde 1364 vom deutschen Neumarkter Recht, nach dem die Stadt bisher gelebt hatte, auf Magdeburger Recht umgesetzt. Die günstige Verkehrslage zwischen Krakau und Warschau machte Radom zu einem lebhaften Handelsplatz, der sich jedoch wegen häufiger Kriegszerstörungen nie voll entfalten konnte. 1505 erfolgte in Radom durch die bedeutsame Konstitution 'Nihil Novi', nach der ohne die gemeinsame Bewilligung des Senats und der 'Landboten' nichts Neues im Staate angeordnet werden durfte, die erste rechtliche Konstituierung des polnischen Reichstags (vgl. S. XLI). 1767 wurde unter russischem Einfluß die 'Radomer Kon-

föderation' zum Schutze der Dissidenten (Nichtkatholiken) geschlossen. 1815 kam Radom durch den Wiener Kongreß an Rußland. Größere Bedeutung erlangte die Stadt erst in der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts durch die Gründung zahlreicher Industriezweige (vgl. S. 79), die sie in rascher Entwicklung zu einem der wichtigsten Wirtschaftszentren des Weichselraumes machten. Nach der Schaffung des Generalgouvernements (vgl. S. L) wurde Radom Hauptstadt des westlichsten der fünf Distrikte, in die das Gebiet eingeteilt wurde. Damit ergaben sich neue Aufgaben und Entwicklungsmöglichkeiten für die Zukunft.

STADTBESICHTIGUNG. — Die Hauptgeschäfts- und Verkehrsader der Stadt ist die breite **Reichsstraße** (Plan BC 2), die Radom von Westen nach Osten leicht ansteigend durchzieht. In ihrem östlichen Teil erhebt sich das repräsentative ***Distriktsgebäude** (Pl. C 2; Amtssitz des Gouverneurs des Distriktes Radom und zahlreicher Verwaltungsstellen), nach 1815 durch Ant. Corazzi im Empirestil als Sitz des russischen Gouverneurs errichtet, 1940-43 von Architekt Wittmann und Bildhauer Kühn im Innern zweckvoll umgestaltet und nach Norden erweitert (größter Saal des GG.). Gegenüber erstreckt sich der hübsche *Stadtpark* (Pl. C 3; Café), in Richtung zum Bahnhof (s. S. 81). — Östlich vom Distriktsgebäude liegt der die Reichsstraße halbierende **Adolf-Hitler-Platz** (Pl. BC 2, 3), der Mittelpunkt der Stadt, auf dem die kath. *Garnisonkirche* steht, ein Kuppelbau aus dem XIX. Jahrhundert. Gegenüber, Ecke Reichs- und Hermann-Göring-Straße, das *Distriktsheim* (Pl. c: C 2; vgl. S. 79). Weiter westlich an der Reichsstraße steht etwas links abseits die *Bernhardinerkirche* (Pl. B 2; kath.), ein schöner gotischer Backsteinbau von 1468/90 (mehrmals verändert), mit hohem Staffelgiebel und einem von einer Barockhaube gekrönten Westturm; hinter der Kirche das ehem. Kloster (Restaur. Klosterkeller, S. 79). Reichsstraße Nr. 9 ein deutsches *Museum* (Stadtgeschichte, kulturgeschichtliche Sammlung aus dem Distrikt, Waffen, Gemälde). — Am Westende der Reichsstraße die *Dreifaltigkeitskirche* (Pl. B 2; kath.), ein turmloser Bau von 1627, mit stattlicher Schauseite; anschließend ein ehem. Benediktinerkloster (jetzt Gefängnis). In der von der Dreifaltigkeitskirche nach Westen führenden **Rejastraße** links die eintürmige deutsche *Evang. Kirche* (Pl. 2: A 2), ursprünglich von 1784, im XIX. Jahrhundert erneuert.

In der westlich von der Reichsstraße gelegenen, im XIV. Jahrhundert angelegten **Altstadt** erhebt sich an der Johannisgasse die röm.-kath. ***Pfarrkirche** (*St. Johann;* Pl. 1: A 2), ein 1360 errichteter wirkungsvoller gotischer Backsteinbau (Anfang des XX. Jahrh. erneuert), mit hohem schlanken Turm und sehenswertem Inneren (im rechten Seitenschiff eine Renaissance-Kapelle mit schönem Altar); das Pfarrhaus neben der Kirche wurde im XVIII. Jahrhundert aus einer ehem. königl. Burg umgebaut. — Westlich von der Pfarrkirche liegt in der Mitte der

Altstadt der Rathausplatz, mit Bürgerhäusern aus dem XVII. Jahrhundert und dem 1842 von Enrico Marconi in schlichten Formen errichteten **Rathaus** (Pl. A 2), das von einem viereckigen Türmchen gekrönt ist. Gegenüber die ehem. Eisenbahndirektion, mit einem klassizistischen Säulenvorbau. — Weiter südwestlich am Rande der Stadt auf einem freien Platz die ehem. *Wenzelskirche* (stark verbaut), das älteste erhaltene Bauwerk Radoms (von 1216), am Hange des *Petershügels*, auf dem die erste Siedlung entstanden war (vgl. S. 79).

Südlich vom Stadtpark (s. S. 80) erhebt sich Ecke Mozart- und Parkstraße die *Marienkirche* (Pl. C 3), ein stattlicher neugotischer Bau von 1899, mit zwei weithin sichtbaren Türmen. — Weiterhin gelangt man südlich zum *Bahnhof* (Pl. C 5), am Südrande der Stadt. — Im Südwesten der Stadt ein stimmungsvoller *Ehrenfriedhof*, mit deutschen Soldatengräbern aus dem ersten Weltkrieg und dem Polenfeldzug und kleiner Kapelle.

UMGEBUNG. — Lohnende Ausflüge führen von Radom u. a. nordöstlich nach *Jedlnia-Letnisko* (Eisenbahn s. S. 116), mit Spazierwegen durch ausgedehnte Nadelwälder; nördlich nach *Jedlińsk* (Kraftpost s. S. 83), mit Wassersport (Fluß und Seen); südlich über *Ilza* (Kraftpost s. S. 117) oder über *Skarżysko-Kamienna* (Eisenbahn s. S. 72 und 118) in das von den ausgedehnten Waldungen des Kielcer Berglandes umrahmte *Kamiennatal* mit dem ehem. Kloster *Wąchok* (S. 118), oder weiter südlich in die *Lysogóry* (s. S. 76) und über Kielce nach *Bad Busko* (s. S. 77).

10. Von Radom nach Warschau.

a. Eisenbahn.

103km (bis Warschau-Hauptbahnhof), Schnellzug in 2¹/₂, Personenzug in 2³/₄-3¹/₄ St. — Die direkte Eisenbahnverbindung von Radom über Warka nach Warschau wurde erst 1934 erbaut (vgl. S. 68); früher fuhr man über Dęblin (vgl. Route 15a und 14a).

Die Bahn führt von **Radom** (173m; s. Route 9) in nördlicher Richtung durch die masowische Ebene, eine ziemlich eintönige Landschaft mit unübersehbaren Getreidefeldern, ausgedehnten Kiefernwäldern und zahlreichen Moorflächen.

17km Bahnhof *Bartodzieje*, vor dem man das Tal der *Radomka* quert; Fahrstraße talaufwärts nach dem 4km westlich gelegenen Ort Jedlińsk (S. 83). — Hinter (28km) *Dobieszyn* viel durch Wald. — Unmittelbar vor Warka über die *Pilica*, die Grenze zwischen den Distrikten Radom und Warschau.

47km **Warka** (102m), Städtchen von 6000 Einwohnern in dem zum Distrikt Warschau gehörenden Kreise Grojec (S. 83), in hübscher Lage auf einer Anhöhe über der Pilica (vgl. oben), mit Bierbrauerei (das Bier von Warka ist seit alters bekannt). Der im XIV. Jahrhundert gegründete Ort war ein Lieblingsaufenthalt der masowischen Fürsten und im Mittelalter infolge

seiner günstigen Verkehrslage nahe der Einmündung der Pilica in die Weichsel ein lebhafter Handelsplatz. Beachtenswert die Pfarrkirche St. Nikolaus (XV. Jahrh.; barock verändert) und die im XV. Jahrhundert gegründete, 1635 ebenfalls barock umgebaute Kirche eines noch gotischen ehem. Franziskanerklosters, deren Krypta die Grabstätte der masowischen Fürsten sein soll. Deutsches Haus; Auskunft durch die NSDAP.

Von Warka über Góra Kalwaria nach Warschau: bis Góra Kalwaria Kraftpost, 24km in 1-1¼ St.; weiter nach Warschau Kleinbahn, 29km in 1-1¼ St. — Die Kraftpost folgt einer in nördlicher Richtung durch flachwelliges Ackerland führenden Straße, die vor (14km) *Potycz* ziemlich nahe an das linke Ufer der Weichsel herantritt.

20km jenseit Warka eine Abzweigung südöstlich nach (1km) **Czersk**, einer hübsch auf dem hohen linken Ufer der *Weichsel* über der Mündung der *Czarna* gelegenen Landgemeinde mit 7000 Einwohnern, im Kreise Grojec (S. 83). Der Ort war im XIII. und XIV. Jahrhundert Hauptstadt des Fürstentums Masowien, Archidiakonat und eine der reichsten Städte des Landes, verfiel aber nach seiner Zerstörung durch die Schweden (vgl. unten). Von der alten Burg, die im XIII./XIV. Jahrhundert erbaut, 1555 erneuert und 1656 durch die Schweden zerstört wurde, sind drei hohe gotische Basteitürme sowie Wehrmauern erhalten (schöner Blick auf die Weichselniederung).

4km **Góra Kalwaria** ('Kalvarienberg'; 110m), zum Kreis Grojec (S. 83) gehörendes Städtchen von 5000 Einwohnern, am hohen rechten Ufer der *Weichsel*. Der 1252 gegründete Ort erhielt im XIV. Jahrhundert Stadtrecht und war Anlege- und Stapelplatz der Weichselkaufleute aus Kazimierz bei ihren Fahrten nach Danzig, seit dem XVII. Jahrhundert ein vielbesuchter Wallfahrtsort mit mehreren Kirchen und Klöstern und einem Stationenweg. Beachtenswert die barocke einschiffige Pfarrkirche (Liebfrauenkirche), ebenso wie das ehemalige Bernhardinerkloster aus der zweiten Hälfte des XVII. Jahrhunderts; auf dem Marktplatz die barocke sogen. Pilatuskapelle (von 1686) und das stattliche Rathaus, aus der ersten Hälfte des XIX. Jahrhunderts. Vom Weichselufer schöner Ausblick. Deutsche Einrichtungen: mehrere Gaststätten, Lichtspielhaus; NSDAP.

Die Kleinbahn von Góra Kalwaria nach Warschau (vgl. S. 101) führt in nordwestlicher Richtung neben der Straße her; links etwas abseits das Schwabendorf *Konty*, eine der in dieser Gegend bestehenden schwäbischen und niederdeutschen Siedlungen, deren Bauern sich bis heute ihre deutsche Mundart erhalten haben.

16,₁km **Piaseczno**-*Stadt* (s. S. 83). — Von hier entweder auf der S. 83 beschriebenen Hauptbahn in 1 St. nach (24km) *Warschau-Hauptbahnhof*.

Oder von Piaseczno weiter mit der Kleinbahn (bis Warschau ½ St.), über die Station (2km) *Iwiczna* ('Alt-Ilvisheim'), eine deutsche (Württemberger) Siedlung aus dem Anfang des XIX. Jahrhunderts, von der eine andere Kleinbahn (vgl. S. 101) in 1 St. über die im Tal der *Jeziorna* am Rande schöner Nadelwaldungen gelegenen Sommerfrischen *Skolimów* (5,₁km) und *Konstancin* (6,₈km; schönes Kurhaus) nach *Wilanów* (17km; S. 100) und *Warschau* (*Belvedere*, 24km; S. 98) führt. — Die direkte Bahn nach Warschau zieht von Iwiczna geradeaus weiter zum (13km von Piaseczno, 29km von Góra Kalwaria) Bahnhof **Warschau-*Süd*** (S. 101; Plan jens. E 6).

Die Eisenbahn von Radom nach Warschau zieht hinter Warka (s. oben) in langen Geraden durch Ackerland und einzelne Waldstücke. — 75km *Zalesie Gorne*, Bahnhof für die 2km nordwestlich an der *Jeziorna* gelegene kleine Sommerfrische *Zalesie* (Station an der Kleinbahn von Warschau nach Grojec, s. S. 101).

79km **Piaseczno** (128m), zum Landkreis Warschau gehörendes Städtchen von 7000 Einwohnern. Der Ort erhielt schon 1429 deutsches Stadtrecht und war damals ein lebhafter Handelsplatz mit zahlreichen deutschen Bürgern. Beachtenswert die ursprünglich gotische Annenkirche, aus dem XVI. Jahrhundert (mehrfach umgebaut). Zwei deutsche Gaststätten; Auskunft durch die NSDAP., Mickiewiczstr. 11.

Kleinbahn von *Piaseczno* nach *Grojec* s. S. 101; nach *Góra Kalwaria* und nach *Warschau* s. S. 82 und 101.

Die Hauptbahn nach Warschau zieht von Piaseczno nördlich weiter durch die flachwellige Ackerebene und beschreibt vor Warschau einen großen Bogen nach Westen.

100km Bahnhof *Warschau-West*, 103km **Warschau-*Hauptbahnhof***, s. Route 11; die Züge fahren vom Hauptbahnhof weiter über die Weichsel und enden im (108km) Bahnhof *Warschau-Ost*.

b. Straße von Radom nach Warschau.

104km; sehr gut ausgebaute Hauptstraße (geteert). — KRAFTPOST (Abfahrt in Radom am Postamt) bis *Grojec* 60km in 1¾ St., bis *Warschau* (Postplatz) 104km in 3 St.

Ausfahrt in **Radom** (173m; s. Route 9) nördlich durch die Poststraße (Plan B 1) und die Warschauer Straße. — Hinter der Stadt in langen Geraden durch die flachwellige masowische Ackerebene (vgl. Route 10a). — Vor Jedlińsk über die *Radomka*.

14km *Jedlińsk*, im flachen Wiesental der Radomka an einem See gelegener Ort, mit Barockkirche aus dem XVIII. Jahrhundert; Hotel und Gaststätte Deutscher Hof, 23 B. zu 6 Zl.; Eisenbahnstation Bartodzieje s. S. 81. — Weiter in nordwestlicher Richtung, meist schnurgerade, durch Ackerland, Heideflächen und vereinzelte Waldungen.

19km *Białobrzegi*, am Nordrande des Landkreises Radom gelegenes Städtchen; dahinter über die *Pilica*, die Grenze zwischen den Distrikten Radom und Warschau. — Dann auf einer 25km langen, leicht welligen Geraden streckenweise durch Nadelwald.

27km **Grojec.** — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus*, mit Gaststätte; *Lichtspielhaus; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft und die NSDAP.

Die Kreisstadt *Grojec* (126m), mit 7000 Einwohnern, liegt in einer Hügellandschaft an der *Molnica*, im südlichen Teil des Distriktes Warschau. Der Ort war im Mittelalter ein lebhafter Handelsplatz und wurde im XV. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht begabt. Beachtenswert die Nikolaikirche, ein gotischer Bau aus dem XV. Jahrhundert, im XIX. Jahrhundert

teilweise umgebaut (im Innern ein steinernes gotisches Taufbecken von 1482 und zwei Altarflügel aus der Mitte des XVIII. Jahrh.); ferner eine kleine Holzkirche aus dem Ende des XVIII. Jahrhunderts.

Umgebung von Grojec. — 6km vor der Stadt ein hübscher Lärchenwald. — 12km östlich das Dorf *Drwalew*, mit einem Versuchsgut des Warschauer Seruminstituts. — Im Kreise Grojec zahlreiche alte deutsche Siedlungen mit etwa 3000 Volksdeutschen (vgl. S. 82).

Eisenbahn (Kleinbahn) von Grojec (Bahnhof 2km von der Stadtmitte) nordöstlich über *Piaseczno* (S. 83) nach (41km) *Warschau-Szopy* s. S. 101; südwestlich nach Nowe Miasto s. unten. — Kraftpost nach *Radom* und *Warschau* s. S. 83.

Von Grojec nach Nowe Miasto: Straße 35km, Kleinbahn 44km in $1^1/_4$-2 St. (vgl. S. 101). — Die Strecke führt südwestlich zuerst nach dem in der Südwestecke des Kreises Grojec und des Distriktes Warschau im Tal der *Mogielanka* gelegenen Städtchen *Mogielnica* (22 bzw. 25km). — Weiter über die Grenze zwischen den Distrikten Warschau und Radom in den östlichen Teil des Kreises Tomaschow (Distrikt Radom). — 35 bzw. 44km **Nowe Miasto** (155m), Städtchen von 4000 Einwohnern, in hübscher Lage am Steilufer der *Pilica*, im Mittelalter ein lebhafter Handelsplatz an der alten Straße von Krakau nach Warschau und schon im XIV. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht begabt (der polnische Stadtname ist eine ungenaue Übersetzung des mittelalterlichen deutschen *Neumark*). Beachtenswert die Stadtkirche, aus dem XV. Jahrhundert (1856 umgebaut); im Kapuzinerkloster von 1755 einige schöne Gemälde; am Westrand des Städtchens in einem Park ein klassizistisches Schloß aus dem XVIII. Jahrhundert.

Die Hauptstraße nach Warschau zieht von Grojec (s. oben) weiter schnurgerade in nördliche Richtung.

13km **Tarczyn** (160m), Marktflecken im Kreise Grojec, früher ein Städtchen, das schon 1353 Magdeburger Recht erhielt. Beachtenswert die gotische Kirche aus dem XV./XVI. Jahrhundert, mit Barockfassade aus dem XVIII. Jahrhundert und klassizistischem Glockenturm. Eisenbahn (Kleinbahn; Bahnhof 3km östl. vom Ort) nach Warschau und Grojec (Nowe Miasto) s. S. 101, Kraftpost nach Warschau und Grojec (Radom) s. S. 83. — Die Straße wendet sich nun in nordöstliche Richtung.

11km *Lazy*. — Hinter dem Ort durchquert man einen schönen Wald.

7km *Falenty*, wo links die von Tschenstochau kommende Straße (Route 7b) mündet; rechts abseits ein Schloß aus dem XVII. Jahrhundert, das ehemals dem aus Pasewalk in Pommern stammenden, von einem Sattlergesellen zu einem berühmten Wagenfabrikanten und Baron emporgestiegenen Thomas Michael Dangel (1742-1808) gehörte. — Dahinter durch den Ort *Raszyn*. — Weiter auf Kleinpflasterstraße durch eine schnurgerade Pappelallee, dann durch die Vororte von Warschau.

13km **Warschau** (97m; s. Route 11); Einfahrt durch die Radomer Straße (Plan B 6, 5; Kopfsteinpflaster), dann rechts in die Bahnhofstraße (Pl. CD 5, 4).

11. Warschau und Umgebung.

Stadtplan s. S. 88.

Ankunft und Abfahrt. — Eisenbahn. Bahnhöfe: *Hauptbahnhof* (Pl. D 4; S. 97; Restaur., vgl. unten), im Süden der Innenstadt an der Kreuzung der Marschall- mit der Bahnhofstraße ($1^1/_2$km vom Adolf-Hitler-Platz; Straßenbahn Nr. 3, 7, 11, 18, 24), für alle Linien mit Ausnahme der Personenzüge in Richtung Danzig; *Danziger Bahnhof* (Pl. BC 1; Restaur.), nordwestlich von der Altstadt, $2^1/_2$km vom Adolf-Hitler-Platz (Straßenbahn Nr. 14, 17, 26, 27), für die Personenzüge in Richtung Danzig und Königsberg sowie für die Vorortzüge über Legionowo nach Radzymin oder Nowy Dwór; *Westbahnhof* (Pl. A 5; für Fremde wenig wichtig), im Südwesten der Stadt, an den Linien von Posen, Litzmannstadt und Kattowitz und von Krakau; *Ostbahnhof* (Pl. FG 2; Restaur.), auf dem rechten Weichselufer in der Vorstadt Praga (S. 99; Straßenbahn Nr. 4, 24), an den Linien nach Bialystok, Brest-Litowsk und Lublin, ferner Haltepunkt der Schnellzüge nach Danzig und Königsberg; außerdem mehrere *Kleinbahnhöfe* (s. S. 100/101). — Bahnlinien: von *Posen* (Berlin) s. Route 4a; von *Litzmannstadt* und *Breslau* s. Route 3a; von *Kattowitz* (Wien, Krakau) s. Route 7a und 2a; von *Radom* und *Krakau* s. Route 10a und 8a; von *Danzig* oder *Königsberg* s. Route 5a; nach *Bialystok* s. Route 12; nach *Brest-Litowsk* s. Route 13; nach *Lublin* s. Route 14a; Kleinbahnen s. S. 100/101.

Straßen: von *Posen* (Berlin) s. Route 4b; von *Litzmannstadt* und *Breslau* s. Route 3b; von *Tschenstochau* (Kattowitz, Krakau) s. Route 7b; von *Radom* und *Krakau* s. Route 10b und 8b; von *Danzig* oder *Königsberg* s. Route 5b; über *Radzymin* nach *Bialystok* s. Route 12; über *Siedlce* nach *Brest-Litowsk* s. Route 13; nach *Lublin* (Lemberg) s. Route 14b. — Kraftpost über *Rawa Mazowiecka* nach *Tomaschow* (Petrikau) s. S. 60; über *Grojec* nach *Radom* s. S. 83; über *Radzymin* nach *Ostrow* s. Route 12; über *Minsk Mazowiecka* nach *Sokolow*, nach *Łuków* und nach *Żelechów* s. S. 104.

Auskunft durch die *Stadthauptmannschaft* (S. 86), die *Kreishauptmannschaft* (S. 86), das *Distriktsamt* (Palais Brühl; S. 90) und den *Distrikts-Fremdenverkehrsverband* (im Rathaus; S. 91).

Reisebüro (MER), Bahnhofstr. 39, gegenüber dem Hauptbahnhof; *Hapag*, Marschallstr. 154 (Pl. D 3, 4); *Nordd. Lloyd* und *Lufthansa*, Königstr. 31 (Pl. CD 3). — *Fahrplan-Auskunft* im Hauptbahnhof (Tel. 28805). — *Quartieramt* (Hotelzimmer-Vermittlung), Bahnhofstr. 23 (Tel. 70875).

Hotels (Übernachtung ohne Frühstück 12-24 Zl.): **Bristol* (Pl. a: D 3), Krakauer Str. 42/44, ersten Ranges, 325 B., großes Restaurant; **Europa* (Pl. b: D 3), Krakauer Str. 13, 265 B., **Reichshof* (Pl. c: D 4), Bahnhofstr. 39, 244 B., beide 1942 nicht der allgemeinen Benutzung dienend; *Central*, Bahnhofstr. 27 (Pl. CD 4), 127 B.; *Viktoria* (Pl. d: D 3), Jasna 26, 87 B.; *Metropol*, Marschallstr. 114 (Pl. D 3, 4), nahe dem Hauptbahnhof, 70 B.; *Savoy* (Pl. e: D 3,4), Neue Welt 58, 45 B.; *Royal* (Pl. f: D 4), Hopfenstr. 31, 87 B., *Terminus*, Hopfenstr. 28 (Pl. CD 4), 49 B., die beiden letzteren 1942 nicht im Betrieb; u. a.

Restaurants für Deutsche: im *Deutschen Haus* (S. 95; nur für Angehörige von Behörden und deren Gäste), gut; im Hotel *Bristol* (s. oben); *Bacchus*, Widokstr. 25, Ecke Marschallstraße (Pl. D 4); *Silberne Rose*, Künstlerstr. 12 (Pl. D 4); *Erika*, Marschallstr. 113 (Pl. D 2, 3); *Zur Heimat*, Marschallstr. 119 (Pl. D 3, 4); *Deutsches Eck*, Neue Welt 16 (Pl. D 4); *Bahnhofwirtschaft* im Hauptbahnhof (Mitropa) und im Danziger Bahnhof; u. a.

Cafés für Deutsche: im *Deutschen Haus* (vgl. oben); *Deutsche Konditorei Bülow* (auch Schoppenstube), Siegesstr. 35/37 (Pl. E 5), *Müller*, Künstlerstr. 12 (Pl. D 4), beide mit Konzert; *Adria*, Künstlerstr. 10, mit Varieté; *Club*, Neue Welt 15 (Pl. D 4), mit Kleinkunstbühne.

Theater (das Opernhaus oder Große Theater wurde 1939 im Kriege zerstört, vgl. S. 90): *Theater der Stadt Warschau* (Pl. D 3; deutsch), Bühnenstr. 2 (Tel. 53600); *Wehrmachts-Theater Viktoria*, Hoża 29 (Pl. D 5,4), monatliche Gastspiele; deutsche *Lichtspieltheater*, Złotastr. 7/9 (Pl. CD 4; 'Helgoland'), Marschallstr. 6 (Pl. D 3; 'Kammerlichtspiele') und in Praga,

Sigismundstr. 10 (Pl. E 2). — Varieté *Adria*, Künstlerstr. 10 (Pl. D 4); Kleinkunstbühne *Club*, Bahnhofstr. 15. — *Konzerte* u. a. im deutschen Theater, in der 'Roma', im Sommer im Schloß Wilanów (S. 100).

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN. — *Deutscher Wohnbezirk*, südlich der Bahnhofstraße etwa zwischen Siegesstraße, Weichsel und Seegarten. — *Deutsches Haus* (s. S. 95; Restaur. vgl. S. 85); *Albert-Breyer-Haus* (S. 98); *Haus der Deutschen Kultur* (s. S. 96); *Institut für Deutsche Ostarbeit* (S. 95; vgl. S. 41). — Schulen: *Oberschule*, Stadionstr. 6; mehrere *Volksschulen; Handels-* und *Haushaltschule* sowie *Wirtschafts-Oberschule*, Oberschlesische Str. 31. — Büchereien: *Staatsbibliothek*, Rakowiecka 37 (Pl. B C 5); *Deutsche Bücherei* (städt.), Dr. Kurt-Lück-Str. 26 (Pl. C D 5; Anfang 1943 Verlegung in die Krakauer Str. 72 geplant); *Deutsche Buchhandlung*, Krakauer Str. 15 (Zweiggeschäfte Neue Welt 12 und Künstlerstr. 2).

Behörden: *Gouverneur* des Distriktes Warschau, im Palais Brühl (S. 90); *Kreishauptmann* des Kreises Warschau-Land, Auguststr. 34 (Pl. C D 5); *Stadthauptmann*, im Palais Blank (S. 91); *Stadtverwaltung*, im Rathaus (S. 91). — *Devisenstelle*, Czackistr. 4, Nähe Postplatz; *Emissionsbank*, Börsenstr. 10/12 (Pl. C D 2); *Industrie- und Handelskammer*, Dorfstr. 10 (Pl. E 4, 5); *Landwirtschaftskammer*, Kopernikusstr. 30 (Pl. D 3, 4); *Paßstelle*, Weidenstr. 1 (Pl. D 3); *Polizei*, Straße der Polizei 23/25 (Pl. E 6; Überfall-Notruf: 25004); *Pressehaus*, Marschallstr. 3/5 (Pl. D 3, 4); *Zollamt* 'Ost', Lindleyastr. 14 (Pl. C 5); 'West', Inflanckastr. 6 (Pl. C 1). NSDAP.: Distriktsstandortführung im Albert-Breyer-Haus (S. 98).

POST: *Hauptpost* ('Warschau C 1'; Pl. D 3,4), Postplatz 10; *Bahnpostamt* ('Warschau C 2'), in der Bahnhofstraße beim Hauptbahnhof (Pl. D 4), 1942 im Bau (das alte Bahnpostamt wurde im Krieg zerstört).

Gesundheitswesen: *Amtsarzt*, im Rathaus (S. 91; Tel. 28893), sowie andere deutsche Ärzte; *Unfall-Notruf*, Tel. 81200; deutsche *Apotheke*, Krakauer Str. 55 (Pl. D 4); *Krankenhaus*, Goszczyńskiego 1 (in Mokotow, Pl. jens. D 6; Tel. 43000).

BÄDER: *Hallenschwimmbad* und *Badeanstalt Ymca*, Friedensstr. 6 (Pl. E 4), für Zivilisten Montag und Freitag 19-20 Uhr; ferner vier weitere Hallenschwimmbäder (u. a. Litzmannstadter Str. 52; Pl. A 4) und einige *Freischwimmbäder* (u. a. Wehrmacht-Schwimmstadion, s. unten); *Badeanstalten* Krakauer Str. 16 und 58.

SPORT: mehrere deutsche *Sportgemeinschaften; Wehrmacht-Stadion* (Pl. E F 5; Straßenbahn Nr. 2); Sportanlage im *Agricola-Park* (Pl. E 5; Straßenbahn Nr. 9); *Schwimmbäder* s. oben; *Wassersport* auf der Weichsel.

Straßenbahnen (der vordere Teil der Wagen nur für Deutsche). — Fahrpreis für eine Fahrt 0.40 Zl., mit Umsteigeberechtigung 0.50 Zl.; Abonnement für zehn einfache Fahrten 2.50 Zl., Fahrscheinheftchen für neun Umsteigefahrten 3.00 Zl. — Die für den Fremden wichtigeren Linien sind: Nr. 2 vom *Dreikreuzplatz* (Pl. D E 4) durch die Hafenstraße (Pl. E F 4) nach *Czerniaków*, weiter Nr. 2 W nach *Wilanów* (S. 100); — Nr. 3 vom *Platz der Lubliner Union* (Pl. E 6) durch die Marschallstraße, Königstraße, Krakauer Straße und Honigstraße zum *Theaterplatz* (Pl. D 3); — Nr. 4 vom *Ostbahnhof* (Pl. F G 2) über die Stadtbrücke und die Neue Auffahrt zum *Danziger Bahnhof* (Pl. B C 1) und weiter zum Danziger Platz (Pl. jens. B 1); — Nr. 5 von *Praga* (Kaweczynskastraße; Pl. G 1) über die Stadtbrücke und die Neue Auffahrt zum *Theaterplatz* (Pl. D 3); — Nr. 7 von der *Opaczewskastraße* (Pl. B 6) durch die Radomer- und Bahnhofstraße zum *Hauptbahnhof* (Pl. D 4) und weiter über die Neue Brücke zum *Ostbahnhof* (Pl. F G 2); — Nr. 8 vom *Dreikreuzplatz* (Pl. D E 4) durch die Bahnhof- und Güterstraße nach *Powązki* (Heldenfriedhof; S. 97); — Nr. 9 vom *Theaterplatz* (Pl. D 3) durch die Trebackastraße, Krakauer Straße, Neue Welt, Siegesstraße und Bagatelastraße zum *Platz der Lubliner Union* (Pl. E 6) und weiter durch die *Feldherrnallee* (Pl. E 6); — Nr. 17 vom *Theaterplatz* (Pl. D 3) durch die Klosterstraße zum *Danziger Bahnhof* (Pl. B C 1) und weiter über den Danziger Platz nach *Bielany* (S. 100); — Nr. 19 vom *Theaterplatz* (Pl. D 3) durch die Marschallstraße zum *Platz der Lubliner Union* (Pl. E 6) und weiter durch die Feldherrnallee zum *Südbahnhof* (S. 101) und nach *Sluzew*; — Nr. 23 von *Praga* (Stalowastraße; Pl. F 1) über die Stadtbrücke zur Krakauer Straße, weiter durch die Trebackastraße zum *Theaterplatz* (Pl. D 3) und durch die Senatorenstraße zum *Torplatz* (Pl. C 3); — Nr. 24 von der *Starynkiewicza* (Pl. C 5) durch die Bahnhofstraße zum *Hauptbahnhof* (Pl. D 4) und weiter über die Neue Brücke zum *Ostbahnhof* (Pl. F G 2); — u. a.

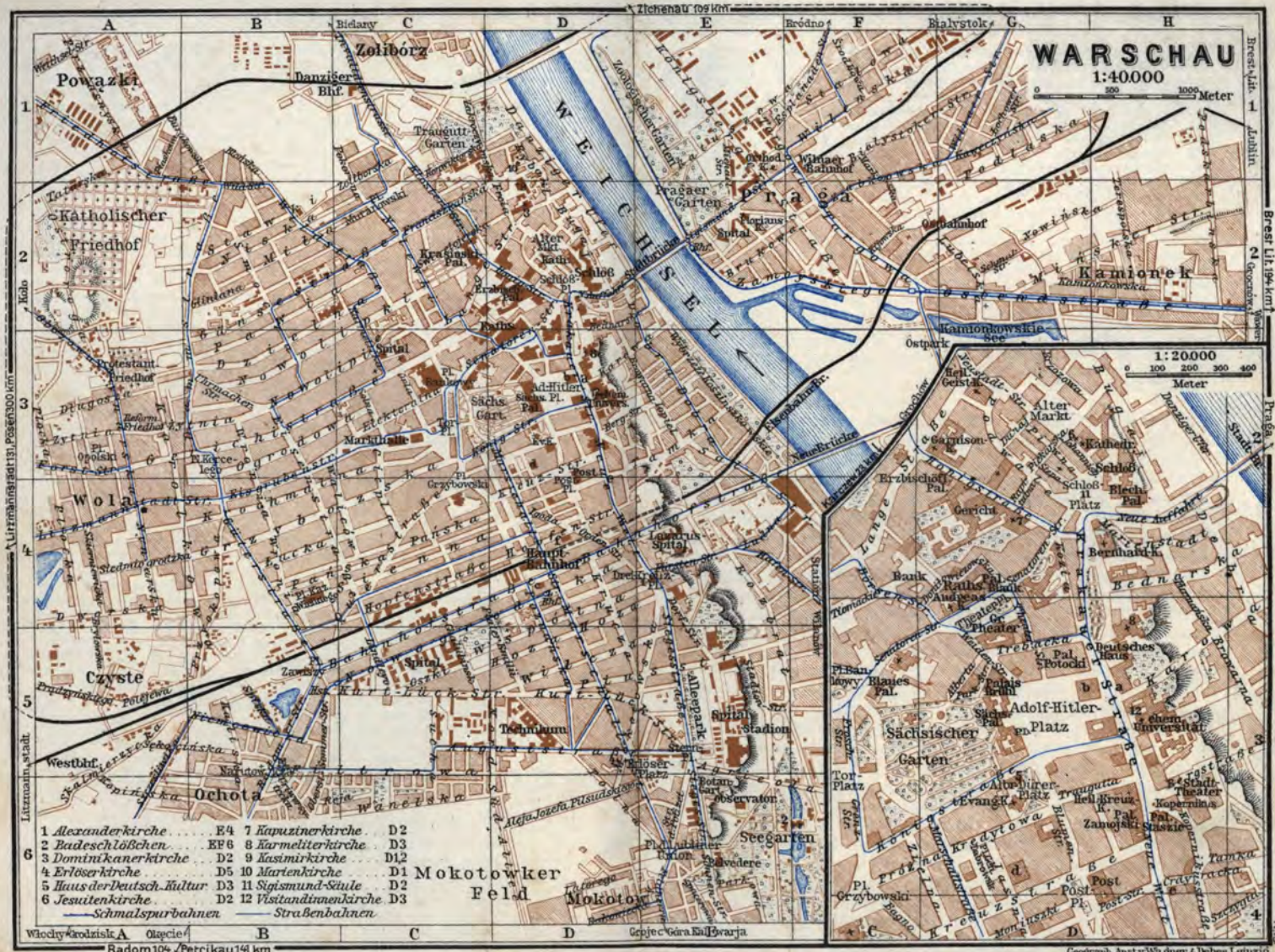
DROSCHKEN: während des Kriegs meist *Pferdedroschken*, Standorte an den Bahnhöfen und allen wichtigeren Plätzen; Tarif für 1km 1.50 Zl., jeder weitere km 1.20 Zl., zuzüglich **Wart**ezeit; Handgepäck frei. — Ferner *Fahrraddroschken*, für den ersten km 1.40 Zl., jeder weitere km 0.80 Zl.

Bei beschränkter Zeit gehe man vom *Adolf-Hitler-Platz* (S. 90) über den *Theaterplatz* (S. 90) zum *Schloßplatz* (S. 93), mit Abstechern zum *Alten Markt* (S. 92) und zur *Weichsel* (Stadtbrücke; S. 94), dann durch die *Krakauer Straße* (S. 94) und mit der Straßenbahn Nr. 9 durch die *Neue Welt* (S. 96) und die *Siegesstraße* (S. 97) zum *Belvedere* und *Seegarten* (S. 98); insgesamt ohne größere Aufenthalte etwa 3 St. — Bei ausreichender Zeit versäume man nicht den Besuch von *Wilanów* (S. 100; vom Belvedere 1/4 St. Fahrzeit).

Warschau (97m), Hauptstadt des nördlichsten Distriktes im Generalgouvernement, liegt am linken Ufer der hier 400-600m breiten schiffbaren *Weichsel* auf dem 36-40m hohen Talrand, der sich zum Strom steil absenkt, nach Westen hin aber allmählich in eine weite flachwellige Ebene übergeht. Die Einwohnerzahl betrug 1939 auf einer Fläche von 118qkm etwa 1300000, ist jedoch nach dem Polenfeldzug auf schätzungsweise 1,4-1,5 Millionen angewachsen. Die Stadt ist Sitz des Gouverneurs des Distriktes Warschau, des Kreishauptmanns des Kreises Warschau-Land und eines Stadthauptmanns sowie zahlreicher weiterer Behörden (vgl. S. 86). Als wichtigster Eisenbahnknotenpunkt des Generalgouvernements, an dem sich sieben Schnellzugsstrecken treffen, besitzt Warschau einen bedeutenden Durchgangs- und Handelsverkehr sowie auch rund 60% der Industrie des Landes, besonders Metallwarenfabriken, chemische, elektrotechnische und Bauindustrie, Möbel-, Textil-, Papier-, Glasfabriken und Gerbereien (vgl. S. 88/89).

Die **Geschichte** Warschaus bildet politisch einen großen Teil der Geschichte des ehemaligen Polens (vgl. S. XXXV), aber kulturgeschichtlich ein fortlaufendes Zeugnis der schon Jahrhunderte dauernden deutschen Aufbauarbeit im Weichselraum. Warschau entstand wohl aus einem auf dem Ufer der Weichsel an einer schon zur Steinzeit besiedelten Stelle gelegenen Fischerdorf, worauf sich die Flußnixe im Stadtwappen bezieht, und wurde durch eine unweit südlich gelegene Burg gedeckt. Das 1241 erstmals erwähnte Dorf nahm seinen ersten Aufschwung zur Stadt durch deutsche Kaufleute unter Führung des *Deutschritterordens*, der von dem stark unter dem Einfluß deutscher Kultur stehenden masowischen Fürsten *Konrad I.* (1194-1247) zur Ansiedlung ins Land gerufen wurde (s. S. XXXIX). — Die wohl Mitte des XIII. Jahrh. (um 1260) gegründete Stadt entwickelte sich im Schutze eines um 1280 neu erbauten Schlosses im XIV. Jahrhundert zu einem lebhaften Handelsplatz, der schon von einer Mauer umgeben war und bis 1526 die Residenz der Herzöge von Masowien bildete. Seit der Mitte des XIV. Jahrhunderts lebte die Stadt unter einem deutschen Vogt und besaß *deutsches Recht* (bezeugt seit 1334), das als das aus dem Magdeburger Stadtrecht etwas abgewandelte 'Kulmer Recht' in den meisten Städten Masowiens Eingang fand. Den starken Anteil der

Deutschen an der damaligen Bürgerschaft zeigen die aus der Zeit von 1339 bis 1408 festgestellten Bürgernamen, die zu Dreiviertel deutsch sind (Vogt, Bartholomäus, Kuntz, Schneider, Bogener, Wirsing u. a.). Auch im XV. und XVI. Jahrhundert entwickelte sich die Stadt vorwiegend unter Führung *deutscher Patriziergeschlechter* (Giese, Korb, Schlichting, Landeker u. a.), wenn auch infolge der schwächer werdenden deutschen Zuwanderung allmählich die polnische Bürgerschaft die Mehrheit erhielt. Doch zeigen noch 1427-53 die Schöffenbücher Alt-Warschaus zahlreiche deutsche Namen, und noch immer wanderten Deutsche aus allen Teilen des Reiches ein, so 1515 *Georg Fugger* (polonisiert 'Fukier'), der Begründer des polnischen Zweigs des mächtigen Augsburger Kaufmannsgeschlechts, dessen letzter Nachkomme noch heute in Warschau lebt. — Nach der Union mit Litauen (1569; vgl. S. XLII) wurde Warschau die Hauptstadt des polnischen Staates, praktisch allerdings erst zu Anfang des XVII. Jahrhunderts nach dem Brand der königlichen Burg in Krakau (vgl. S. 38), der dem Hof den Anlaß zur Übersiedlung nach Warschau gab. Nun entstanden im Anschluß an das Schloß die Krakauer Vorstadt und die Neue Welt, mit ihren zahlreichen Adelspalästen (vgl. S. 94/96). Auch in dieser Zeit sind starke deutsche Einflüsse vorhanden, und im Patriziertum überwiegen noch die deutschen Namen. König Sigismund III. bevorzugte in seiner Umgebung die Deutschen, bediente sich der deutschen Sprache und pflegte deutsche Sitte am Hofe; unter Johann Sobieski wirkte *Andreas Schlüter* in Warschau (vgl. S. 91 und 100). — Einen Höhepunkt des Deutschtums in der Stadtgeschichte brachte die Regierungszeit der sächsischen Könige (vgl. S. XLIV), die 1697 auf den polnischen Thron gelangten. Erst jetzt unter König *August II.* (dem sächsischen Kurfürsten Friedrich August I., dem Starken; 1697-1733) und unter König *August III.* (Friedrich August II.; 1734-63) erfolgte der entscheidende Ausbau Warschaus zur Großstadt, vorwiegend durch deutsche, besonders Dresdner Baumeister wie *Matthäus Daniel Pöppelmann* (1662-1736), der 1713 zweimal in Warschau war und Pläne für das Königl. Schloß und das Sächsische Palais entwarf (nicht ausgeführt; vgl. S. 93 und 90), *Joh. Christ. Knöffel* (1686-1752; Umbau des Königl. Schlosses, vgl. S. 93) und dessen Schüler *Joh. Friedr. Knöbel* (1724-92; Erweiterung des Brühlschen Palais; vgl. S. 90), den Bildhauer *Joseph Deibel* (1716-93), den Bildhauer und Stukkateur *Joh. Georg Plersch* (1704-73; Arbeiten am Königl. Schloß, an der Heiligkreuzkirche und an der Visitandinnenkirche, vgl. S. 96 und 95) und andere, die der Stadt ein neues architektonisches Gepräge im charakteristisch sächsischen Übergangsstil vom Barock zum Rokoko gaben. Auch *König Stanislaus August Poniatowski* (1764-95; vgl. S. XLV), der dem klassizistischen Stil huldigte, zog zur Verschönerung der Stadt vor allem deutsche Architekten heran, wie *Ephr. Schröger* aus Thorn (1727-83; Karmeliterkirche, vgl. S. 95), *Simon Gottlieb Zug* (geb. 1833 in Merseburg; S. 91, 97), *Joh. Bapt. Kamsetzer* (1753-95; S. 95, 96), *Johann Chr. Schuch* (1752-1813; seit 1781 Intendant der königl. Gärten; vgl. S. 98) und den als Sohn eines sächsischen Hofmarmorierers in Warschau geborenen Baumeister *Peter Aigner* (1760-1841; vgl. S. 91 und 94). — Nachdem im Verlauf unaufhörlicher Unruhen die Russen 1794 die Stadt besetzt hatten, fiel Warschau bei der dritten Teilung Polens an Preußen und bildete von 1795 bis 1806 die Hauptstadt der Provinz Südpreußen. In dieser Zeit war die Stadt erneut eine Stätte deutschen Geisteslebens, an der bedeutende Deutsche wie *J. R. Forster*, *J. G. Seume*, *Fichte*, *E. T. A. Hoffmann* und der Schlesier *Joseph Elsner* (1769-1854; Organisator des Warschauer Konservatoriums und Lehrer Chopins) weilten. — In der napoleonischen Zeit rückten 1806 die Franzosen in Warschau ein, das im Tilsiter Frieden (1807) Hauptstadt des von Napoleon geschaffenen und wieder von einem sächsischen König (Friedrich August III.) regierten Herzogtums Warschau wurde. — Im Wiener Kongreß (1815) fiel Warschau an Rußland, bei dem es bis zum ersten Weltkrieg verblieb. Aber auch in dieser russischen Zeit waren noch zahlreiche deutsche Kräfte an der Entwicklung der Stadt beteiligt, wie die Professoren der Architektur *W. Ritschel* (1794-1872) und *Gottlieb Schüller* (1820-61), ferner *Fr. A. Lessel* (1767-1822; vgl. S. 91), *Jakob Hempel* (1758-


WARSCHAU
1:40.000
0 500 1000 Meter
1:20.000
0 100 200 300 400 Meter
Zichenau 105 km
Bielany
Zoliborz
Powazki
Danziger Bhf.
Trauguttt Garten
Katholischer Friedhof
Protestant. Friedhof
Reform. Friedhof
Wola
Czyste
Ochota
Westbhf.
Mokotowker Feld
Mokotow
Seegarten
Stadion
Technikum
Spital
Haupt-Bahnhof
Sächs. Gart.
Sächs. Pal.
Raths.
Schloß
Alter Markt
Kath.
Krasinski Pal.
Erzbischöfl. Pal.
Gericht
Post
Bank
Raths-Bank
Theater
Pal. Potocki
Pal. Blanki
Pal. Lubomirski
Pal. Raczynski
Pal. Belvedere
Pal. Staszic
Pal. Zamojski
Adolf-Hitler-Platz
Sächsischer Garten
Tor-Platz
Alte-Durer-Platz
Deutsches Haus
Stadt-Theater
Kopernikus
Evangl.
Kath. Kirche
Hell. Kreuz
Hell. Geist
Garnison-Kirche
Kathedr.
Schloß
Blech. Pal.
Bernhardt
Botan. Garten
Observator
Lazarus-Spital
Weichsel
Praga
Kamionek
Kamionkowskie See
Ostpark
Ostbahnhof
Wilnaer Bahnhof
Brester Bhf.
Eisenbahnbr.
Neue Brücke
Kaiserbrücke
Stadtbrücke
Poniatowski-Brücke
Poniatowski-Bhf.
Florians Spital
Fraçaer Garten
Zoologischer Garten
Alleepark
Lublin
Brest Lit. 194 km
Litzmannstadt 131, Posen 300 km
Radom 104, Petrikau 141 km
Włochy Grodzisk A Otwock B C D Grojec Góra Kalwarja
1 Alexanderkirche E4
2 Badeschlößchen EF6
3 Dominikanerkirche D2
4 Erlöserkirche D5
5 Haus der Deutsch. Kultur D3
6 Jesuitenkirche D2
7 Kapuzinerkirche D2
8 Karmeliterkirche D3
9 Kasimirkirche D12
10 Martenkirche D1
11 Sigismund-Säule D2
12 Visitandinnenkirche D3
Schmalspurbahnen
Straßenbahnen
Geograph. Anst. v. Wagner & Debes, Leipzig

1831) und andere Baumeister. Ebenso bedeutsam war der Einfluß des noch vorhandenen deutschen Bürgertums auf Handwerk und Handel: Deutsche entwickelten die Warschauer Gerberei, bauten die Schwerindustrie auf, waren u. a. im Buchhandel führend und pflegten auch ein reges deutsches gesellschaftliches Leben (Musikverein 'Harmonie'). Noch am Ende des XIX. Jahrhunderts bestand in Warschau eine deutsche Volksschule und ein deutsches Lehrerseminar, und vor dem ersten Weltkrieg zählte die Stadt etwa 15000 Deutsche (nach der letzten polnischen Zählung nur noch 3000). — Im ersten Weltkrieg wurde Warschau am 5. August 1915 von den deutschen Truppen besetzt und war Sitz eines deutschen Generalgouverneurs (v. Beseler; vgl. S. 95), bis am 11. November 1918 die deutsche Verwaltung durch Marschall Pilsudski gestürzt wurde (S. XLVII), der im August 1920 auch die Bolschewisten vor Warschau entscheidend zurückschlug (vgl. S. 101). — In der polnischen Zeit von 1919 bis 1939, in der das Deutschtum von verschiedenen kulturellen und politischen Vereinigungen (Deutscher Club Warschau, Jungdeutsche Partei u. a.) bewahrt wurde, erhielt Warschau als Hauptstadt einen starken, aber uneinheitlichen Ausbau, bis im *Polenfeldzug* die sinnlose Verteidigung der dafür ungeeigneten und nicht evakuierten Großstadt zu einer Bombardierung und Beschießung führte, der zahlreiche Gebäude und Straßenteile zum Opfer fielen. Am 27. September 1939 wurde die Stadt den deutschen Truppen übergeben, am 5. Oktober nahm Adolf Hitler auf der Siegesstraße (S. 97) die Siegesparade ab. Seitdem bildet Warschau eine Distriktshauptstadt des Generalgouvernements (vgl. S. L) und steht wiederum unter deutscher Führung in neuer Aufbauarbeit.

Das STADTBILD Warschaus gibt keinen einheitlichen Eindruck. Infolge ihrer Lage auf dem Hochufer der *Weichsel* (vgl. S. 87) breitete sich die Stadt nicht vom mittelalterlichen Stadtkern gleichmäßig nach allen Seiten aus, sondern zieht sich in einer Länge von etwa 12 Kilometern am linken Ufer des Stromes hin. An die im Norden gelegene *Altstadt* (S. 92), mit Schloß, Kathedrale und Altmarkt, schließt sich südlich die *Innenstadt* (S. 90 und 94), mit dem für Warschau besonders charakteristischen breiten und 4km langen Straßenzug der Krakauer Straße, Neuen Welt und Siegesstraße, der neben der westlich parallel laufenden Marschallstraße und der die beiden Straßen halbwegs kreuzenden Bahnhofstraße auch die Hauptverkehrs- und Geschäftsader der Stadt bildet und von zahlreichen alten Patrizierhäusern, Adelspalästen und mehreren stattlichen Kirchen umrahmt ist. Am rechten Ufer der von vier Brücken überquerten Weichsel liegt der Stadtteil *Praga* (S. 99), der hauptsächlich von Arbeitern bewohnt wird, ebenso wie die Vorstädte *Wola* (westl.) und *Czerniakow* (südl.; S. 100), während *Mokotow* ('Mon Coteau'; südl.) und *Zoliborz* (nördl.) sowie südlich von Praga *Saska Kępa* ('Sächsischer Werder'; S. 99) Villencharakter tragen. — Die Spuren der Beschießung von 1939 (vgl. oben) sind noch allenthalben zu sehen: mitten in den belebtesten Straßen liegen ausgebrannte oder beschädigte Gebäude oder ganz zerstörte Straßenviertel, deren Trümmer jedoch weitgehend beseitigt sind.

Die STADTBESICHTIGUNG kann sich im wesentlichen auf die Innenstadt und die Altstadt beschränken (vgl. S. 87).

a. Der nördliche Teil der Innenstadt und die Altstadt.

Den repräsentativen Mittelpunkt der Warschauer Innenstadt (vgl. S. 89) bildet der unweit westlich von der Mitte der belebten Krakauer Straße (Deutsches Haus, S. 95) gelegene ***Adolf-Hitler-Platz** (Pl. D 3), der schönste Platz Warschaus, der sich aus dem Vorhof des Sächsischen Palais entwickelt hat und danach früher 'Sächsischer Platz' hieß (nach dem Weltkrieg 'Pilsudskiplatz'). Die 1894-1912 in der Mitte des Platzes erbaute russische Alexander-Newskij-Kathedrale wurde 1924 wieder abgerissen. — An der Westseite des Platzes das ehem. **Sächsische Palais** (Pl. D 3), ursprünglich Palais der Grafen Bieliński, das 1713 August der Starke kaufte und zur Residenz der sächsisch-polnischen Könige auszugestalten begann (mit anschließenden Reithallen, Theater und Schloßkirche), wobei allerdings ein großartiger Plan von Matthäus Daniel Pöppelmann (vgl. S. 88) nicht zur Ausführung kam. 1842 wurden die Bauten abgerissen und von Adam Idźkowski durch zwei nüchterne rechteckige Gebäude ersetzt, die durch eine in den Sächsischen Garten (s. unten) führende Kolonnade verbunden sind. Vor dem ersten Weltkrieg war das Palais Sitz der russischen Militärverwaltung, dann bis 1939 Sitz des polnischen Generalstabes. Davor ein Reiterdenkmal des Fürsten *Josef Poniatowski* (Pl. D 3: P. D.), von Thorwaldsen (1818).

An der Nordwestecke des Adolf-Hitler-Platzes liegt das ***Palais Brühl** (Pl. D 3), von dem Grafen Heinrich v. Brühl (1700-63), dem Günstling Augusts III., aus einem ehemals den Grafen Ossolinski, Lubomirski und Sanguszko gehörenden, von Tylman v. Gameren in der zweiten Hälfte des XVII. Jahrhunderts erbauten Palast nach Plänen von Joh. Friedr. Knöbel (vgl. S. 88) 1756-59 in den bewegten Formen des sächsischen Spätbarocks umgestaltet (um die Hofflügel erweitert), mit schönem Portal. Das Gebäude diente vor dem ersten Weltkrieg als Telegraphenamt, dann dem ehemaligen polnischen Außenministerium und ist jetzt *Distriktsamt* (Dienstsitz des Gouverneurs; vgl. S. 86).

Durch die Kolonnaden des Sächsischen Palais, unter denen sich das *Grab des unbekannten polnischen Soldaten* befindet, gelangt man in den vielbesuchten **Sächsischen Garten** (Pl. C D 3), einen unter August dem Starken durch sächsische Gartenarchitekten (Schulz und Menke) angelegten, später durch J. B. Mencke und Ulrich neu gestalteten schönen öffentlichen Park, mit alten Bäumen und einem ehemals als Wasserbehälter dienenden Rundtempel. — Vom Sächsischen Palais zum Albrecht-Dürer-Platz (Hauptbahnhof) s. S. 96.

Vom Palais Brühl gelangt man nordwestlich durch die Weidenstraße zu dem erst Anfang des XIX. Jahrhunderts angelegten **Theaterplatz** (Pl. D 3), an dem r. das 1825-33 von Ant. Corazzi und Adolf Fr. Schuch erbaute *Große Theater* steht (ehem. Opernhaus; 1939 ausgebrannt). — An der Nordseite des Platzes (Nr. 14) das **Rathaus** (Pl. D 2), ursprünglich ein Palais der Grafen Jabłonowski von 1725, Anfang des XIX. Jahrhunderts von Friedr. Alb. Lessel (vgl. S. 88) umgebaut, 1863 durch Feuer zerstört und 1869/70 neu aufgeführt, mit 58m hohem Turm. Rechts daneben das *Palais Blank* (Pl. D 2; Sitz des Stadthauptmanns), ein an die sächsische Tradition anknüpfender frühklassizistischer Bau (Mitte des XVIII. Jahrh.), ehemals im Besitz des Bankiers Peter Blank (Geldgeber des Königs Stanislaus August Poniatowski), vor dem Kriege Gästehaus der polnischen Regierung. — Links neben dem Rathaus die turmlose *Andreaskirche* (Pl. D 3), 1722 als Jesuitenkirche erbaut, 1819 von Peter Aigner (vgl. S. 88) umgestaltet.

In der links abzweigenden **Senatorenstraße** (Pl. C D 2) Nr. 15 das ehem. *Palais des Fürst-Primas von Polen* (1939 zerstört), ein Bau vom Ende des XVIII. Jahrhunderts (1784 von E. Schröger vollendet; vgl. S. 88), vor dem Kriege poln. Landwirtschaftsministerium. Am Ende der Straße links (Nr. 37) das *Blaue Palais* (Pl. C 3), unter August II. für dessen Tochter, die schöne Gräfin Orzelska, errichtet, 1815 von Fr. A. Lessel für die Grafen Zamoyski klassizistisch umgebaut.

Vom Theaterplatz führt die **Börsenstraße** (Pl. C D 2, 3) nordwestlich vorbei an der stattlichen *Emissionsbank* (Nr. 10; früher polnische Staatsbank) zum ehem. *Arsenal* (später Gefängnis, dann städt. Archiv; XVII. und XVIII. Jahrhundert). — Weiter nordöstlich durch die **Lange Straße** (Długa; Pl. C 2), die bis zur Mitte des XIX. Jahrhunderts die belebteste Straße der Stadt war. Rechts Nr. 31 und 29 die beiden ehemals bekanntesten Warschauer Hotels (das deutsche und das polnische); links besonders beachtenswert Nr. 38/40 (früher Besitz des Bankiers Tepper), in der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts von S. G. Zug erbaut (schönes Rokoko-Tor mit den Statuen der vier Winde, nach denen das Haus seinen Namen 'Unter den Winden' führt). — Weiterhin der Andreas-Schlüter-Platz, an der Einmündung der Honigstraße (r.; S. 92).

Der **Andreas-Schlüter-Platz** (ehem. Krasinski-Platz) trug seinen früheren Namen nach dem an seiner Südwestseite gelegenen ***Krasinski-Palast** (Pl. C 2), einem urspr. gegen Ende des XVII. Jahrhunderts wahrscheinlich von dem Niederländer Tylman v. Gameren (vgl. S. 41) errichteten schönen Palais, das 1782 abbrannte und 1822 von Peter Aigner (vgl. S. 88) erneuert wurde; die ausdrucksvollen Giebelreliefs der Straßen- und Gartenseite (Triumphzug Cäsars in Rom) stammen von Andreas Schlüter (1691-94; vgl. S. 139). — An der Südostseite des Platzes die röm.-kath. *Garnisonkirche* (Pl. D 2), bis 1832 den Piaristen gehörig, 1837 zu einer russischen Kuppelkirche umgebaut, 1916 dem röm.-kath. Kult zurückgegeben und 1926 in ihrer ursprünglichen Gestalt des XVIII. Jahrhunderts, mit zweitürmiger Fassade, wiederhergestellt.

Hinter dem Krasinski-Palast liegt der *Krasinski-Garten* (Pl. C 2), eine schöne Anlage von dem sächsischen Gärtner Knackfuß. — Die vom Andreas-Schlüter-Platz südöstlich zum Schloßplatz führende Honigstraße (Pl. D 2), früher 'Met-Gasse' (Miodowa) genannt, gehörte einst ebenfalls zu den wichtigsten Straßen Alt-Warschaus und war von bedeutenden Gebäuden umrahmt: Nr. 24 der stattliche Renaissancebau des ehem. *Piaristenkollegs* (jetzt städt. Gesundheitsamt), in dem bereits 1757 eine deutsche Zeitung gedruckt wurde und während des ersten Weltkriegs die 'Deutsche Warschauer Zeitung' erschien; weiterhin Nr. 17 das *erzbischöfl. Palais* (urspr. XVIII. Jahrh.; wiederholt erneuert); Nr. 15 das *Palais Pac*, aus einem 1673 für den Fürsten J. Radziwill errichteten Gebäude 1824-28 von Enrico Marconi für den Grafen L. Pac umgebaut, jetzt Bezirksgericht (der Fries über dem Eingangstor ist von Ludw. Kaufmann). In Nr. 14 eine *Handwerks-Musterschau*, mit handwerklichen Erzeugnissen aus Warschau. — Gegenüber der Mündung der Kapuzinerstraße die kleine **Kapuzinerkirche** (*Kirche der Verklärung Christi;* Pl. 7: D 2), 1693 durch König Johann III. Sobieski zum Dank für den Sieg über die Türken bei Wien erbaut; in der 'Königskapelle' (r. vom Hochaltar) der Sarkophag des Königs, eine sein Herz enthaltende Urne (sein Körper in Krakau, vgl. S. 48) und seine Büste (von Kaufmann; vgl. oben), gegenüber in einer mit einer Bronzekrone gezierten Urne das Herz des Königs Stanislaus August Poniatowski (S. 88); in der 'Brühlschen Kapelle' (daneben) die Urne der Gemahlin des Grafen Brühl (S. 90).

Östlich vom Andreas-Schlüter-Platz (S. 91) liegt abseits vom heutigen Verkehr die Altstadt (Pl. D 2), der älteste Teil der Stadt (vgl. S. 87), der von einer Mauer umschlossen war (Reste aus dem XIV. Jahrh. zwischen Neustadt- und Dunajstraße). Sie zeigt mit ihren engen Straßen und schmalen Häusern noch heute die mittelalterliche Stadtanlage, wenn auch die meisten Häuser im XVII. und XVIII. Jahrhundert umgebaut wurden (schöne frühbarocke Portale). Zur Heiliggeistkirche s. S. 94. — Den Mittelpunkt der Altstadt bildet der ***Alte Markt** (Pl. D 2), eine echt deutsche rechteckige Platzanlage, in deren Mitte bis 1817 ein Rathaus stand, umrahmt von schönen urspr. gotischen Patrizierhäusern, die meist nach dem Stadtbrand von 1607 im Renaissance- und Barockstil überbaut wurden. Hervorzuheben sind die Häuser Nr. 1, einst der 1511 aus Franken zugewanderten, um die Entwicklung Warschaus verdienten Familie Giese gehörig, mit drei Höfen; Nr. 19, das frühere Schöffengebäude; Nr. 25, 1466 erbaut, seit 1566 Besitz der Familie Fugger (vgl. S. 88); Nr. 27, das *Fuggerhaus*, Anfang des XVI. Jahrhunderts von dem Weinhändler Korb erbaut und erst seit 1810 den Fuggern gehörend, mit schönem Balkon, beachtenswertem Flur und Hof und altem Weinkeller; Nr. 31, das Haus der Herzöge von Masowien; Nr. 32, das Haus der Ratsherrn Baryczka, eines der ältesten Gebäude des Marktes; Nr. 34, das Haus der Familie Schlichting (XVII. Jahrh.); endlich das Haus Nr. 40, das Ende des XVIII. Jahrhunderts die deutsche Druckerei des Michael Gröll enthielt. An der Nordecke des Marktes beginnt die 'Steinerne Treppe', eine treppenartige mittelalterliche Gasse.

Südöstlich vom Alten Markt die zum Schloßplatz führende Johannesgasse (Pl. D 2), ebenfalls mit alten Bürgerhäusern (u. a. Nr. 31 das sog. 'Schifferhaus' des Danziger Reeders Burbach, mit dem Relief eines Schiffs über der Tür). — Links in der Johannesgasse die *Jesuitenkirche* (Pl. 6: D 2), 1609-26 im späten Renaissancestil erbaut und 1781-1815 im Besitz der um die Armenpflege verdienten deutschen Brüderschaft des Heiligen Benno. Daneben die St. Johannes-Kathedrale.

Die röm.-kath. ***Kathedrale** (*St. Johann;* Pl. D 2), das bedeutendste mittelalterliche Bauwerk der Stadt, ist eine in der ersten Hälfte des XIV. Jahrhunderts von den masowischen Herzögen gegründete, jedoch oft umgebaute dreischiffige gotische Hallenkirche, mit barocken Abänderungen und neugotischer Fassade von 1842.

In dem beachtenswerten Innern, das schön ausgeschmückt ist, zahlreiche Grabdenkmäler, u. a. im rechten Seitenschiff das Grabmal des Kronmarschalls *Stanislaus Malachowski* (1736-1809), nach einem Entwurf Thorwaldsens von F. M. Laboureur errichtet (1831); ferner zahlreiche Totenschilde, besonders aus dem XVII. Jahrhundert, deren Namen (Bürgermeister Witthof, Stadtpräsident Deckert u. a.) den deutschen Einfluß im alten Warschau zeigen. In der Baryczka-Kapelle (linkes Seitenschiff) ein interessantes spätgot. Kruzifix schlesischer Herkunft (drittes Viertel des XV. Jahrh.). — Im Chor schönes barockes Gestühl und ein stattlicher Hochaltar im deutschen Renaissancestil (1610), mit einem Marienbild von Jacopo Palma d. J. (1618). Links an der Wand die Grabplatte der beiden letzten Herzöge von Masowien († 1524 und 1526; vgl. S. 87), in italien. Renaissancestil (XVI. Jahrh.).

Am Südostrande der Altstadt liegt am Anfang der Krakauer Straße (S. 94) der Schloßplatz (Pl. D 2), in dessen Mitte sich das 20m hohe *Sigismund-Denkmal* (Pl. 11: D 2) erhebt, 1644 für den König Sigismund III. (Wasa; vgl. S. XLII) von seinem Sohn Ladislaus IV. nach Entwürfen der Italiener Tencalla und Clemens Molli errichtet: auf einer 9,6m hohen Säule das von dem Danziger Daniel Thym (Thiem) in Bronze gegossene 2,6m hohe Standbild des Königs. — An der Ostseite des Platzes das ehem. **Königl. Schloß** (Pl. D 2; 1939 z. T. ausgebrannt), um 1280 von den masowischen Herzögen gegründet (vgl. S. 87; am Hoftrakt noch gotische Fassade in der Art der Deutschordensburgen und gotische Kellergewölbe), unter Sigismund III. und seinem Sohn (vgl. oben) im XVI. und XVII. Jahrhundert u. a. nach den Entwürfen von Andreas Hegner 1598-1619 im deutschen Frühbarock ausgebaut (Südwestseite; mit Ehrenhof und Torturm), zur sächsischen Zeit von J. Chr. Knöffel (S. 88) nochmals verändert (Ostseite; ein 1713 von M. D. Pöppelmann entworfener gewaltiger Plan blieb unausgeführt). Südlich stößt an das Schloß das etwas tiefer gelegene, nach seinem früheren Blechdach benannte *Blecherne Palais*, das aus der sächsischen Zeit stammt (1720) und schwerere Formen in der Art des Dresdner Baumeisters G. Bähr zeigt (vgl. S. LXI).

In der vom Schloßplatz parallel zur Johannesgasse in die Altstadt führenden Bierstraße (Piwna) die 1356 gegründete *Augustinerkirche (St. Martin)*, mit gotischem Glockenturm und Barockfassade; im Innern eine schöne Barockkanzel (um 1745), mit Figuren von dem süddeutschen Bildhauer Pinzel (vgl. unten); vor dem Hochaltar ein Hl. Hieronymus, von demselben Meister.

An der Südseite des Schlosses führt die 1844-46 von F. Panzer angelegte Neue Auffahrt (Pl. D 2), die links einen Blick auf das Blecherne Palais (S. 93) bietet, zur *Stadtbrücke* (Pl. E 2; vgl. S. 99), die über die *Weichsel* nach der Vorstadt Praga führt (S. 99). Links von der Stadtbrücke hübscher Blick auf die Ostseite des Schlosses (vgl. S. 93), an der sich terrassenförmig angelegte Gärten hinziehen, im Verein mit der Annenkirche ein reizvolles Bild; weiter nördlich der Turm der Marienkirche (s. unten).

Folgt man vor der Stadtbrücke (s. oben) dem Danziger Ufer (Pl. D 2) links an der Weichsel abwärts, so erreicht man die nördlich von der Altstadt über dem Fluß gelegene sogen. Neustadt, die mehrere beachtenswerte Kirchen besitzt. Am Nordrand der Altstadt die *Dominikanerkirche (St. Hyazinthus;* Pl. 3: D 2), von 1638, mit neugotischer Vorhalle (Anfang des XIX. Jahrh.); im Innern eine schöne Barockkanzel, mit Figuren von Pinzel (um 1745; vgl. oben und S. 95). Weiterhin an der Ecke der Langen Straße (S. 91) die *Heiliggeist-* oder *Paulinerkirche* (Pl. D 2), im XIII. Jahrhundert gegründet, 1717 im italienischen Barockstil umgebaut und 1819 erneuert. Nördlich am Neustadtplatz die *St. Kasimir-Kirche (Benediktinerinnenkirche zum Hl. Sakrament;* Pl. 9: D 1, 2), ein 1688/89 durch Tylman von Gameren (S. 91) errichteter streng zentraler Kuppelbau mit anschließendem Kloster. — Noch weiter nördlich steht auf dem hohen Weichselufer an einer uralten Kultstätte die **Marienkirche** (Pl. 10: D 1), ursprünglich ein gotischer Wehrbau aus dem XV. Jahrhundert, nach mehrfachen Zerstörungen und Wiederherstellungen 1883-90 neuromanisch umgebaut, mit mächtigem freistehendem *Glockenturm noch in dem vom deutschen Ritterorden im Weichselraum verbreiteten nordischen Backsteinstil (1479). — Weichselabwärts die 1832 nach dem polnischen Aufstand von den Russen erbaute *Zitadelle*, die am 27. Sept. 1939 den deutschen Truppen übergeben wurde.

b. Krakauer Straße und Neue Welt.

Die vom Schloßplatz (S. 93) in südliche Richtung führende, 1km lange *Krakauer Straße (Pl. D 2, 3), die seit dem Anfang des XVII. Jahrhunderts unter Sigismund III. angelegt und im XVIII. Jahrhundert durch die sächsischen Könige großartig ausgebaut wurde (vgl. S. 88), bildet mit der sie weiter nach Süden fortsetzenden Neuen Welt (ebenfalls 1km) und der jenseit des Dreikreuzplatzes anschließenden Siegesstraße (S. 97) den schönsten und berühmtesten Straßenzug Warschaus und als Nord-Süd-Achse auch die Hauptverkehrs- und Geschäftsader der Stadt (vom Schloßplatz bis zum Belvedere insgesamt 4km lang). Die breite Straße ist von zahlreichen ehem. Adelspalästen und Patrizierhäusern (1939 zum Teil beschädigt oder zerstört) und mehreren stattlichen Kirchen umsäumt und bietet eine prächtige Schau des sächsischen Barocks und Rokokos.

Gleich zu Beginn der Krakauer Straße erhebt sich links (an der Ostseite) die 1454 gegründete **Bernhardinerkirche** (*St. Anna;* Pl. D 2), die ehemals zu einem Benediktinerkloster gehörte; den ursprünglich gotischen Stil des Bauwerks zeigt noch die Anlage der Gewölbe, ein Teil des Kreuzgangs auf der Südseite und die Sakristei (schöne Intarsien); nach einem Brande von 1533 wurde die Kirche wiederhergestellt, dann 1660-67 barock umgebaut, während die monumentale Fassade 1788 von Peter Aigner (vgl. S. 88) aufgeführt wurde; 1939 brannte der Dachstuhl aus. Daneben ein freistehender viereckiger Glockenturm. Das einschiffige Innere der Kirche wurde 1749 ausgemalt und ist barock ausgestattet. — Gegenüber auf der westlichen Straßenseite eine Reihe beachtenswerter Bürgerhäuser aus dem XVIII. Jahrhundert (z. T. zerstört); u. a. Nr. 79, gegen Ende des XVIII. Jahrhunderts von S. G. Zug erbaut und einst im Besitz der einflußreichen deutschen Familie Rößler; dann Nr. 45 und Nr. 25, ehemals die Sächsische Post und später das Warschauer Postamt (vgl. S. 97).

Auf einer platzartigen Erweiterung der Krakauer Straße steht das *Mickiewicz-Denkmal*, ein 1898 errichtetes Standbild des Dichters Adam Mickiewicz (1798-1855). Links die **Karmeliterkirche** (*St. Josef;* Pl. 8: D 3), ein Ende des XVII. Jahrhunderts gegründeter, ehemals den Karmelitern gehörender stattlicher Barockbau, dessen frühklassizistische Fassade 1777-1780 von E. Schröger (vgl. S. 88) erbaut wurde; im Innern ein schöner Hochaltar, von Tylman v. Gameren (1701; vgl. S. 91), und die meisterhaften Barockfiguren der Vermählung Marias sowie der Schmerzensmutter, von Pinzel (vgl. S. 94 und 163).

Den Mittelpunkt der Krakauer Straße (halbwegs zwischen ihrem Nord- und Südende) und den Brennpunkt des deutschen Lebens in Warschau bildet das ***Deutsche Haus** (Nr. 46/48; Pl. D 3; Restaur. vgl. S. 85), auch baulich eines der bedeutendsten Gebäude der Stadt, 1645 von dem Italiener C. Tencalla für den Kronmarschall Stanislaus Konicpolski errichtet, unter den sächsischen Königen als Palais der Fürsten Radziwill im Dresdner Stil erneuert, 1818 durch Peter Aigner (vgl. S. 88) im klassizistischen Stil umgestaltet und Sitz der russischen Gouvernementsverwaltung, während des ersten Weltkriegs Dienstsitz des deutschen Generalgouvernements (vgl. S. 89), dann dem polnischen Ministerrat und seit 1941 seinem jetzigen Zwecke dienend. — Gegenüber dem Deutschen Haus liegt das *Palais Potocki* (Nr. 15; 1939 etwas beschädigt), ein bezeichnendes Werk des sächsischen Rokokostils, dessen Tor und Seitenflügel um 1730 von J. Fontana gestaltet wurden, während der im Hintergrund eines Ehrenhofs gelegene Mittelbau und die Innendekoration im späteren XVIII. Jahrhundert von J. B. Kamsetzer (vgl. S. 88) geschaffen wurde.

Neben dem Deutschen Haus das *Hotel Bristol* (S. 85), gegenüber das *Hotel Europa* (S. 85), die beiden größten Warschauer Hotels, im XIX. Jahrhundert von Enrico und Wladislaw Marconi errichtet. — Westlich von hier der Adolf-Hitler-Platz (S. 90).

Südlich vom Deutschen Haus und vom Hotel Bristol liegt an der Krakauer Straße links (östl.) die **Visitandinnenkirche** (*St. Josef;* Pl. 12: D 3), ein 1728-61 für die Visitandinnen (Salesianerinnen) durch Italiener errichteter Bau, mit Kanzel (in Form eines Bootes) von Joh. Georg Plersch (1750-60); am Hochaltar (vielleicht ebenfalls von Plersch) ein Gemälde von

Thaddäus Kuntze (Mariä Heimsuchung; um 1760). Weiterhin Nr. 32 das *Institut für deutsche Ostarbeit* (Zweigstelle Warschau; vgl. S. 41), in einem 1790 von Kamsetzer (vgl. S. 88) ausgestalteten Palais, mit schönem ehem. Ballsaal im ersten Stock. Anschließend (Nr. 26/28) in einem urspr. von König Sigismund III. (S. 93) erbauten, mehrfach umgebauten Palast die ehemalige *Universität*, 1816 gestiftet, nach der polnischen Revolution 1832 aufgehoben, 1869 als russische Universität wieder eingerichtet, 1936-39 'Pilsudski-Universität'; im Hintergrund die *Staatsbibliothek* (früher Universitätsbibliothek; 1891-94 erbaut).

Am Südende der Krakauer Straße erhebt sich rechts (westl.) die ***Heiligkreuzkirche** (Pl. D 3), eine der größten Kirchen Warschaus, 1682-96 nach einem Entwurf von G. Beloti erbaut, im XVIII. Jahrhundert umgestaltet, mit schöner Freitreppe; in den Nischen der Fassade die 1759 von J. G. Plersch (vgl. S. 95) geschaffenen Figuren der H. Petrus und Paulus; im Innern in dem ersten Pfeiler des linken Seitenschiffs eine Urne mit dem Herzen Chopins (Gedenktafel; vgl. S. 21); die schmiedeeiserne Kanzel stammt von Nik. Teter (1698), der vergoldete Hochaltar (1699) und der Fronleichnamsaltar von Elbinger Schnitzern. — Den Abschluß der Krakauer Straße bildet das stattliche ehem. *Staszic-Palais* (Pl. D 3), 1839 von Ant. Corazzi als Sitz der schon in südpreußischer Zeit gegründeten ehem. 'Gesellschaft der Freunde der Wissenschaften' im Empirestil erbaut (jetzt Sitz städt. Behörden); davor ein *Denkmal des Kopernikus* (vgl. S. 37), 1830 nach Thorwaldsens Modell errichtet.

Unweit östlich von der Heiligkreuzkirche (s. oben) liegt an der Bühnenstraße das *Theater der Stadt Warschau* (Pl. D 3; S. 85), 1913 erbaut und neuerdings als deutsches Theater großzügig umgestaltet. Weiter östlich gelangt man zum aussichtreichen Weichselufer. — Von der Heiligkreuzkirche zum Albrecht-Dürer-Platz (Hauptbahnhof) s. unten.

Am Anfang der die Krakauer Straße nach Süden fortsetzenden Neuen Welt (vgl. S. 94; 1939 stark zerstört) liegt rechts (westl.; Nr. 69) das ehem. *Palais Zamoyski* (Pl. D 3), ein langgestreckter vierstöckiger Bau mit skulpturengeschmücktem Giebelfeld, der im XVIII. Jahrhundert errichtet und gegen Ende des Jahrhunderts von S. G. Zug umgestaltet wurde, nach dem ersten Weltkrieg Sitz des polnischen Innenministeriums war und jetzt Dienststellen des Gouverneurs enthält. — Die Neue Welt führt südlich weiter zur Kreuzung mit der *Bahnhofstraße* (S. 97) und zum *Dreikreuzplatz* (S. 97).

In dem westlich der Neuen Welt zwischen dieser und der Marschallstraße sich erstreckenden Stadtteil liegt westlich von der Heiligkreuzkirche (s. oben) und südlich vom Adolf-Hitler-Platz (S. 90) der Albrecht-Dürer-Platz (Pl. D 3), mit dem weißen **Haus der Deutschen Kultur** (Pl. 5: D 3), das 1898-1900 nach Plänen von S. Schiller als Kunstvereinsgebäude errichtet

wurde. Auf dem südlichen Teil des Platzes erhebt sich die *Evangelische Kirche* (Pl. D 3), ein 1777-81 von S. G. Zug (vgl. S. 88) in klassizistischen Formen errichteter großer Rundbau (1939 ausgebrannt). — Unweit südlich der Postplatz (Pl. D 3, 4), mit der *Hauptpost* und dem *Hochhaus* einer Versicherungsgesellschaft (gute Übersicht über die Stadt; Plattform 1942 nicht zugänglich).

Westlich vom Postplatz verläuft der nördliche Teil der Marschallstraße (Pl. D 3, 4), die im wesentlichen im XIX. Jahrhundert ausgebaut wurde und parallel zur Neuen Welt und zur Siegesstraße als zweite Hauptgeschäfts- und Verkehrsader der Stadt vom Sächsischen Garten im Norden (S. 90) südlich in die Nähe des Belvedere führt (3km). — An ihrer Kreuzung mit der die Ost-West-Achse der Stadt bildenden Bahnhofstraße (Pl. D 4) ist einer der Brennpunkte des Verkehrs. Gleich rechts der **Hauptbahnhof** (Pl. D 4; vgl. S. 85), der 1939 z. T. zerstört worden war. Fortsetzung der Marschallstraße nach Süden s. S. 98.

Der vom Hauptbahnhof nach Osten führende Zweig der Bahnhofstraße kreuzt die *Neue Welt* (vgl. S. 96), wo ebenfalls ein lebhafter Verkehr herrscht, und zieht östlich weiter am *Museum der Stadt Warschau* vorüber zur *Neuen Brücke* (Pl. F 3; S. 99), die über die *Weichsel* zum Sächsischen Werder und nach Praga führt (S. 99).

Am Nordwestrande der Stadt, 6km vom Hauptbahnhof (Straßenbahn Nr. 8), liegt im Vorort POWĄZKI der *deutsche Heldenfriedhof* (Pl. jens. A 1), mit Ehrenmal für die 1939 in den Kämpfen um Warschau gefallenen deutschen Soldaten.

c. Der südliche Teil der Stadt.

Von der Bahnhofstraße (s. oben) führen zwei parallel laufende Straßenzüge durch den südlichen Teil der Stadt zum Belvedere: westlich die am Hauptbahnhof vorüberziehende Marschallstraße (s. S. 98), $^1/_2$-$^3/_4$km östlich die Siegesstraße, die am Dreikreuzplatz beginnt.

Auf dem am Südende der Neuen Welt (S. 96) gelegenen Dreikreuzplatz (Pl. E 4), der seinen Namen von drei die letzte Station des unten gen. Passionswegs bildenden Kreuzen vor der Kirche erhielt (nur zwei noch vorhanden; 1910 erneuert), erhebt sich die *Alexander-Kirche* (Pl. 1: E 4), die 1818-26 von P. Aigner nach dem Vorbild des römischen Pantheons zu Ehren des Zaren Alexander I. erbaut wurde (1886-94 wenig glücklich erneuert und erweitert). — Hier beginnt die ***Siegesstraße** (Pl. E 5, 6), der schönste Straßenzug Warschaus, der als prächtige breite Lindenallee, umsäumt von meist in Gartenanlagen stehenden stattlichen Bauten des XIX. Jahrhunderts, südlich zum ($1^1/_2$km) Belvedere führt. Die Straße entstand aus einem von August dem Starken 1731 angelegten Passionsweg, an dem 28 längst verschwundene Kapellen standen, hieß früher Ujazdower Allee und trägt seit der Siegesparade der deutschen Trup-

pen am Ende des Polenfeldzugs (vgl. S. 89) ihren jetzigen Namen. Unweit südlich vom Dreikreuzplatz liegt rechts (westl.) das *Albert-Breyer-Haus* (Nr. 31), das nach einem Vorkämpfer des Deutschtums (1939 zwangsweise zum polnischen Heer einberufen und am 11. Sept. gefallen) benannt und Sitz der Distrikt-Standortführung der NSDAP. ist. Weiterhin Ecke Piusstraße (Pl. E 5) die Stelle, an der am 5. Okt. 1939 Adolf Hitler die Parade abnahm (vgl. oben). Am Sternplatz (Pl. E 5) mündet halbrechts die Straße der Polizei, früher nach dem Dresdner Baumeister und Gartenarchitekten Joh. Chr. Schuch (vgl. unten) benannt. Dann folgt links der 1819 von dem deutschen Botaniker Michael Schubert angelegte *Botanische Garten* (Pl. E 6; mit Sternwarte nach einem Entwurf von Aigner), an den sich der *Seegarten* und das *Belvedere* schließt (s. unten).

Die unweit westlich von der Siegesstraße verlaufende lange **Marschallstraße** (Pl. DE 4-6; vgl. S. 97) führt vom Hauptbahnhof südlich (zu Fuß wenig lohnend; Straßenbahn) nach $1^1/_4$km über den Erlöserplatz (Pl. DE 5, 6), auf dem die *Erlöserkirche* (Pl. 4: D 5) steht, und endet nach weiteren $^3/_4$km am Platz der Lubliner Union (Unji Lubelskiej; Pl. E 6), von dem links die kurze Bagatela Straße zum Belvedere führt.

Das am Ende der Siegesstraße (s. oben) gelegene Schlößchen **Belvedere** (Pl. E 6) wurde an Stelle eines älteren Lustschlosses des XVII. Jahrhunderts 1823 von Jak. Kubicki (Schüler Merlinis) als Residenz des russischen Großfürsten Konstantin in spätklassizistischen Formen neu aufgeführt und war während des ersten Weltkriegs Sitz des deutschen Generalgouverneurs v. Beseler (vgl. S. 89), zur polnischen Zeit Wohnsitz des Marschalls Pilsudski, der am 12. Mai 1935 hier starb (vgl. S. 48); jetzt dient das 1941 umgebaute Schlößchen als Dienstsitz des Generalgouverneurs bei dessen Besuchen in Warschau und ist unzugänglich. — Anschließend der *Seegarten (*Łazienki-Park;* Pl. EF 6), der größte und schönste Park Warschaus (73ha), Ende des XVIII. Jahrhunderts von dem Dresdner Gartenarchitekten Johann Chr. Schuch (vgl. S. 88) angelegt (Eingang links neben dem Belvedere). Im nördlichen Teil des Parks (vom Eingang halblinks, dann rechts) liegt reizvoll an einem Teich das zierliche **Badeschlößchen* (*Łazienki-Schlößchen;* Pl. 2: EF 6), 1683-90 durch Tylman von Gameren (vgl. S. 91) für den Kronmarschall Stanislaus Lubomirski als Badehaus (Łazienki) erbaut, 1720 von August dem Starken gepachtet und verändert, in seiner jetzigen Form 1784-93 unter dem letzten polnischen König Stanislaus August Poniatowski als Sommerresidenz von dem seit 1764 in königl. Diensten stehenden italien. Baumeister Dom. Merlini aus Brescia (1731-97) unter Mitwirkung sächsischer Künstler (Kamsetzer, Plersch, Hackert,

Graaf u. a.) im Übergangsstil vom Rokoko zum Klassizismus gestaltet (hübscher Anblick auch von der Nordseite; Plastiken von Ludw. Kaufmann); an der Westseite eine 1876 angebaute Kapelle. Im Innern des Schlößchens hervorzuheben der Badesaal, der Salomonsaal (Gemälde von Bacciarelli), der Ballsaal und der Bacchussaal. Südlich vom Schloß ein 1790 nach Plänen von Kamsetzer in Gestalt einer griechischen Theaterruine angelegtes *Freilicht-Theater* (1500 Plätze), dessen Bühne auf einer Insel liegt. Weiterhin befinden sich im Seegarten noch einige kleinere Bauwerke (griech. Tempel, ägypt. Häuschen u. a.), Standbilder und eine Orangerie.

Vom Belvedere nach Schloß *Wilanów* (überaus lohnender Ausflug; Fahrzeit $^1/_4$ St.) s. S. 100. — 3km südlich vom Platz der Lubliner Union (Pl. E 6; S. 98) liegt an der zum Südbahnhof führenden Straße (Straßenbahn Nr. 19) der Vorort *Królikarnia*, mit einem 1786-89 von Dom. Merlini (vgl. S. 98) erbauten kleinen Schloß, einem klassizistischen Zentralbau mit hoher Kuppel (1939 ausgebrannt).

d. Praga.

Nach der am rechten Ufer der Weichsel gelegenen Vorstadt Praga wurden seit dem XVI. Jahrhundert zahlreiche Brücken (meist von Deutschen) erbaut, die jedoch häufig wieder zerstört wurden. Östlich vom Schloßplatz (S. 93) gelangt man über die Neue Auffahrt (s. S. 94) auf die *Stadtbrücke* (Pl. DE 2; ehem. Alexanderbrücke), die 1859-64 erbaut und im ersten Weltkrieg nach ihrer Zerstörung durch die am 5. Aug. 1915 aus Warschau abziehenden Russen von den Deutschen wiederhergestellt wurde. An das Ostende der Bahnhofstraße (S. 97) schließt sich die *Neue Brücke* (Pl. F 3; ehem. Poniatowskibrücke), 1913 erbaut, 1915 von den Russen zerstört, 1925 erneuert. Beide Brücken bieten einen schönen Blick auf die Stadt (vgl. S. 94). — Die rechtsufrige Vorstadt **Praga** (Straßenbahn s. S. 86), die früher befestigt war und auch Ende September 1939 hart umkämpft wurde, wird hauptsächlich von Arbeitern bewohnt. An der Sigismundstraße (Pl. E 2), der an die Stadtbrücke anschließenden Hauptachse und Verkehrsader, steht r. die zweitürmige *St. Florian- und Michaelskirche* (Pl. E 2), ein neugotischer Bau von 1899-1901; weiterhin links die 1869 erbaute *Orthodoxe Kirche* (St. Maria-Magdalene; Pl. E 1), mit fünf vergoldeten Kuppeln.

Im Süden von Praga der *Ostpark* (Pl. F G 3), weiter südlich der Villenstadtteil *Sächsischer Werder* (*Saska Kępa*), auf dem zur Zeit des sächsischen Königs August III. große Volksfeste stattfanden.

Nordöstlich von Warschau-Praga, 6km von der Stadtbrücke (Kleinbahn s. Route 12), steht etwa 200m rechts von der nach Radzymin (Bialystok) führenden Straße (Route 12) bei dem Vorwerk *Lewinow* ein 1940 errichtetes *Ehrenmal für den Generaloberst Frhr. v. Fritsch* (1935-38 Oberbefehlshaber des deutschen Heeres), der hier am 22. Sept. 1939 bei den Kämpfen um Warschau den Heldentod fand.

e. Umgebung von Warschau.

Das lohnendste Ziel in der Umgebung von Warschau bildet das 7km südöstlich gelegene Schloß Wilanów, das man mit der beim *Belvedere* (S. 99) beginnenden Kleinbahn nach Iwiczna (vgl. S. 101) über den Vorort *Czerniaków* (prächtige kleine Wallfahrtskirche von Tylman v. Gameren; 1690-93) in ¼ St. erreicht, ferner auch mit der Straßenbahn Nr. 2 und 2 W vom Dreikreuzplatz (S. 97). — In dem Vorort **Wilanów** (Villa nova, 'neues Landhaus') steht eine 1857-70 von Enrico Marconi erbaute zweitürmige Kuppelkirche. Wenige Minuten weiter südöstlich liegt über der Flußaue der Weichsel (vgl. unten) das **Schloß Wilanów*, eines der schönsten Barockschlösser des Generalgouvernements. Der Mittelbau wurde 1686-94 für Johann III. Sobieski durch Agostino Locci im italienischen Villenstil erbaut, während die Seitenflügel und die beiden Türme unter August dem Starken angefügt wurden. An der Ausschmückung waren Danziger Meister (Schwaner, Richter) und auch Andreas Schlüter beteiligt (davon wohl nichts erhalten). Anschließend an das Schloß ein prächtiger Park, dessen See von einem alten Arm der jetzt 3km östlich fließenden Weichsel gebildet wird. Konzerte vgl. S. 86.

3km südlich von Wilanów liegt rechts der Straße in einem Wäldchen auf schroff zur Weichselniederung abfallender Höhe das villenartige Schlößchen **Natolin,** 1780 wohl von Dom. Merlini (vgl. S. 98) für die Fürstin Natalie Sanguszko erbaut, mit verwildertem Naturpark (einst Fasanerie von Wilanów). — Nach *Konstancin* s. S. 82.

Nördlich vor Warschau liegt 6km von der Stadtmitte (Straßenbahn Nr. 17 vom Theaterplatz) auf dem steilen, schön bewaldeten linken Weichselufer der Vorort **Bielany,** mit Kamaldulenserkloster, dessen kleine, aber sehenswerte Kirche aus dem XVIII. Jahrhundert stammt (Grundriß in Form eines griech. Kreuzes).

Weiter nördlich (12km von Warschau; Kraftpost vom Postplatz in 25 Min., Sonntags auch Weichseldampfer) liegt in schön bewaldeter Gegend ebenfalls am linken Weichselufer der Ausflugsort **Młociny,** mit einem ehem. dem Grafen Brühl (S. 90) gehörenden Schlößchen von 1748 und einem Park.

Am rechten Weichselufer liegt 11km nordwestlich von Praga (Kleinbahn s. S. 101, Straße s. S. 30) unweit vom Fluß das Dorf *Tarchomin* (76m), mit der einzigen rein gotisch erhaltenen Kirche in der Umgebung von Warschau. — 18km nördlich von Warschau (Kleinbahn s. S. 101, Straße s. S. 30) die Landgemeinde **Jabłonna** (88m), in hübscher Lage unweit vom rechten Ufer der Weichsel zwischen großen Waldungen, mit einem im XVIII. Jahrhundert wohl nach Plänen Merlinis (vgl. S. 98) für die Grafen Potocki erbauten klassizist. Schlößchen (gut erhaltene Einrichtung) in einem schönen Park.

Kleinbahnen von Warschau. — Von der *Marschallstraße* (Ecke Nowogrodzka; Pl. D 4) südwestlich in 23 Min. nach *Włochy* (9km; S. 22), ferner über *Pruszków* (17km; S. 63) und die im Wald gelegene Sommerkolonie *Podkowa-Leśna* (25km) in 1 St. nach *Milanówek* (29km; S. 63) oder in 1¼ St. nach **Grodzisk** (34km; S. 63); auf beiden Strecken elektr. Betrieb. — Vom *Weichselbahnhof* (am rechten Flußufer oberhalb der Stadtbrücke; Pl. E 2) nördlich unweit vom rechten Weichselufer hin über (8km)



Piekielko, von wo eine Straße nach Tarchomin führt ($2^1/_2$km; S. 100), in 1 St. nach **Jabłonna** (17km; S. 100); ferner vom Weichselbahnhof südöstlich nach *Otwock* und *Karczew*, s. Route 14a. — Von *Warschau-Stalowa* (Wilnaer Bahnhof; Pl. F 1) nach *Radzymin* s. Route 12. — Vom *Belvedere* (S. 98) südöstlich über *Wilanów* (7km; S. 100), *Konstancin* (17km in 40 Min.; S. 82), *Skolimów* (19km) und *Piaseczno*-Nord (24km; S. 83) in 1 St. nach **Iwiczna** (24km; S. 82). — Von *Warschau-Süd* (im Süden der Stadt; Straßenbahn Nr. 19 und 19 S) südlich über *Iwiczna* (11km; S. 82) in $^1/_2$ St. nach *Piaseczno* (13km; S. 83), von hier entweder südöstlich nach **Góra Kalwaria** (S. 82; 29km in $1^1/_4$ St.) oder südwestlich über *Zalesie* (14km; S. 82) und *Tarczyn* (27km; S. 84) nach **Grojec** (S. 83; 41km in $1^3/_4$-2 St., Schnellzug in 1 St.) und weiter über *Mogielnica* (65km; S. 84) nach **Nowe Miasto** (S. 84; 84km in $4^1/_4$ St., Schnellzug in $2^1/_4$ St.; elektr. Betrieb).

12. Von Warschau über Malkinia nach Bialystok.

Eisenbahn: bis (97km) Malkinia Schnellzug in 2 St., Personenzug in $2^3/_4$ St.; nach (184km) Bialystok Schnellzug in $4^1/_2$ St.; Streckenbeschreibung s. unten. — Ferner Kleinbahn vom Bahnhof *Warschau-Stalowa* (Wilnaer Bahnhof, Pl. F 1) in 1 St. nach (20km) *Radzymin* an der unten gen. Straße; Vorortbahn über Legionowo nach Radzymin (46km in $1^1/_2$ St.) s. S. 27.

Straße: bis Bialystok 188km; über (21km) Radzymin bis (91km) Ostrow KRAFTPOST in $2^3/_4$ St.; Kraftpost nach Sokolow s. S. 103. — Ausfahrt in **Warschau** (97m; Route 11) auf der Stadtbrücke (s. Plan E 2; S. 99) über die *Weichsel* nach der Vorstadt *Praga* (S. 99), dann nordöstlich durch die Wilnaer Straße (s. Plan F 1), jenseit der Stadt schnurgerade durch die Ebene, neben der oben gen. Radzyminer Kleinbahn her. — 6km jenseit der Stadtbrücke r. ein Wegweiser zu dem nahen Ehrenmal des Generaloberſten Frh. v. Fritsch (s. S. 99). — 5km weiter durch den Ort *Marki;* dahinter etwas durch Wald. — 10km **Radzymin** (85m; Eisenbahn s. oben), zum Kreis Warschau-Land gehörendes Städtchen von 7000 Einwohnern, mit spätbarocker zweitürmiger Pfarrkirche (Ende des XVIII. Jahrh.), schon im XIV. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht begabt. Bei Radzymin wurden am 13.-17. August 1920 die gegen Warschau vordringenden Bolschewisten unter Tuchatschewski von Pilsudski entscheidend zurückgeschlagen (vgl. S. XLVIII). — Hinter Radzymin über die *Czarna* und weiter ziemlich gerade durch flachwelliges Ackerland und Waldungen; vor Wyszków über den *Bug*. — 29km *Wyszków* (80m; Eisenbahn s. S. 102), im Polenfeldzug stark zerstörtes Städtchen von 7000 Einwohnern; dahinter wieder auf einer 35km langen Geraden meist durch Wald. — 41km **Ostrow** (130m; s. S. 102), an einem Straßenknotenpunkt (vgl. unten); kurz hinter der Stadt über die Grenze des Generalgouvernements in den Bezirk Bialystok; weiter in langen Geraden. — 97km **Bialystok** (134m; s. unten).

Von Ostrow (s. oben) führen Straßen nordwestlich nach *Scharfenwiese* (41km; S. 102), südöstlich über *Malkinia* (16km; s. S. 102) und *Sokolow* (72km; S. 103) nach *Siedlce* (101km; S. 105).

Die Eisenbahn führt vom Bahnhof **Warschau**-*West* (s. Route 11) zum *Hauptbahnhof* ($3,_1$km) und über die *Weichsel* in die Vorstadt *Praga* (S. 99) zum Bahnhof *Warschau-Ost* ($7,_4$km). — Weiter schnurgerade nach Nordosten durch die ebene Acker- und Waldlandschaft des alten Masowien.

29km *Kobyłka*, Landgemeinde mit 10000 Einwohnern, deren barocke Dreifaltigkeitskirche (XVIII. Jahrh.) eine der schönsten Dorfkirchen im Distrikt Warschau ist (reiche Stuckarbeiten und Fresken). — Weiterhin durch den südlichen Teil des Schlachtfeldes von Radzymin (s. oben).

47km *Tluszcz* (95m), an der *Cienka* gelegener Eisenbahnknotenpunkt; Zweigbahn nördlich über Wyszków (21km; s. S. 101), wo man den Bug überquert, in 2¼ St. nach Scharfenwiese (74km; s. unten). — Die Bahn von Tluszcz nach Bialystok zieht weiter in nordöstlicher Richtung.

62km *Urle*, Erholungsort mit mehreren Fremdenheimen (nichtdeutsch), wo man das Tal des *Liwiec* quert. — 68km *Lochow*, Ausgangspunkt einer Kraftpost über Wengrow nach Sokolow (s. S. 103). — Dann durch ausgedehnte Waldungen, vor Malkinia über den *Bug*.

97km **Malkinia**, Dorf an einem Eisenbahnknotenpunkt (vgl. unten), 1939-41 wichtige Grenzstation nach der Sowjetunion.

Die Fortsetzung der Bahn nach Bialystok führt hinter Malkinia über die Grenze des Generalgouvernements in den seit 1. August 1941 deutschen Bezirk Bialystok (31 000qkm) und weiter in nordöstlicher Richtung. — 161km *Lapy*, am linken Ufer des *Narew*, den man überquert.

184km (von Warschau) **Bialystok** (134m), an der *Biala* gelegene, etwa 100000 Einwohner zählende Hauptstadt des deutschen Bezirks Bialystok, mit bedeutender Textilindustrie, die von Deutschen begründet wurde. Die Stadt gehörte bereits 1795-1807 zu Preußen, 1807-1919 zu Rußland und war 1915-18 von deutschen Truppen besetzt; 1919 wurde sie wieder polnisch, 1939 erneut von den deutschen Truppen besetzt, aber an die Sowjets abgetreten, dann am 1. August 1941 wieder deutscher Besitz. — In der Mitte der Stadt der weiträumige Marktplatz, mit dem von einem Turm überragten *Rathaus* (XVIII. Jahrh.); östlich die röm.-kath. *Pfarrkirche* (von 1908), daneben die alte kleine Barockkirche von 1617: weiterhin das im XVIII. Jahrhundert von sächsischen Baumeistern errichtete ehem. *Schloß* der Grafen Branicki (XVIII. Jahrh.), in dem schon die Könige August II. und August III. gewohnt haben (jetzt Sitz der deutschen Behörden); im Süden der Stadt ein schöner großer *Park* und der deutsche Heldenfriedhof. — Nach Brest-Litowsk s. S. 108.

Von Malkinia nach Scharfenwiese: Eisenbahn 55km, Personenzug in 1½ St.; Straße 57km (vgl. S. 101). — Die Eisenbahn führt in nordwestlicher Richtung ziemlich gerade durch Ackerland, Heide oder Wald.

21km **Ostrow** (130m), im Distrikt Warschau unweit der Grenze gegen den Bezirk Bialystok gelegene Kreisstadt von 15000 Einwohnern, mit Rathaus von 1927, neugotischer Stadtkirche (XIX. Jahrh.) und alter hölzerner Friedhofskapelle.

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus;* deutsche *Gaststätte* und deutsches *Café*; *Lichtspielhaus; Schwimmstadion.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft und die NSDAP.

Straße von Ostrow über *Radzymin* nach *Warschau* (Kraftpost) sowie nach *Bialystok* s. S. 101.

Die Eisenbahn führt von Ostrow nordwestlich weiter. — Vor Scharfenwiese über die Grenze des Generalgouvernements in die preußische Provinz Ostpreußen.

55km *Scharfenwiese* (ehem. Ostrolenka; 97m); die 5km nordwestlich vom Bahnhof am linken Ufer des *Narew* gelegene Stadt, mit 13500 Einwohnern, gehört seit 1941 zum ostpreußischen Regierungsbezirk Zichenau (S. 26).

Von Scharfenwiese über *Tluszcz* nach *Warschau* s. S. 102/101; — über *Ortelsburg* und *Allenstein* nach (269km) *Königsberg* s. Baedekers 'Deutsches Reich'.

Von Malkinia nach Siedlce: Eisenbahn 66km, Personenzug in 1¾ St.; Straße 85km (vgl. S. 101). — Die Eisenbahn wendet sich im Bogen nach Süden und überquert den *Bug;* weiter quer durch das sumpfige Bugtal, dahinter durch Heideland und Wald. — 16km *Kossów*, Marktflecken an der *Kossowka*, der die Bahn nun folgt; dann durch waldreiches Hügelland. — 37km *Sokolow-Podlaski* (s. unten); weiter in südlicher Richtung. — 66km *Siedlce* (s. S. 105), an der Hauptstrecke von Warschau nach Brest-Litowsk (Route 13).

Die Kreisstadt **Sokolow** (175m), im östlichen Teil des Distriktes Warschau an der *Cetynia* gelegen, mit 15000 Einwohnern, wurde zu Anfang des XIV. Jahrhunderts gegründet und besaß im XVII. Jahrhundert ein bedeutendes Webereigewerbe. Der ehemals von zahlreichen Juden bewohnte Ort zeigt heute wieder einen neuen Aufbau und eignet sich wegen seiner freundlichen Lage im Rahmen waldreicher Hügel auch als Sommerfrische.

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: Gaststätte *Bauernschänke; Lichtspielhaus* ('Ostland'). — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, Lindenstraße; ferner durch den Stadtkommissar und die NSDAP.

Von Sokolow nach Lochow oder Warschau: Straße 46 bzw. 98km, KRAFTPOST in 2 bzw. 3½ St. — Die Straße führt zuerst in westlicher Richtung durch ein freundliches, teilweise bewaldetes Hügelland.

16km **Wengrow** (*Węgrów;* 118m), zum Kreis Sokolow gehörendes Städtchen von 7000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars, in hübscher Lage am Flüßchen *Liwiec*. Der im XIV. Jahrhundert von Danziger Kaufleuten gegründete Ort wurde im XV. Jahrhundert zur Stadt erhoben und bildete im XVI. Jahrhundert einen Mittelpunkt der Calvinisten in Polen (1565 Synode). Am Markt das 'Danziger Haus' (XV. Jahrh.; später überbaut), in dem 1812 Napoleon auf seinem Rückzug von Rußland wohnte; inmitten des Friedhofs die zweitürmige kath. Pfarrkirche, ein Barockbau des XVIII. Jahrhunderts, mit mächtiger Fassade; die evangelische Kirche wurde 1615 erbaut. — Deutsche Einrichtungen: Deutsches Haus, Krankenhaus. Auskunft: Stadtkommissar, Kirchenstr. 1; Landkommissar, Kirchenplatz.

Die Straße von Wengrow nach Lochow (30km; Kraftpost s. oben) folgt nordwestlich dem *Liwiectal* flußabwärts. — 8km *Stara Wieś*, Dorf mit einem Palais der Familie Radziwill, umgeben von einer Mauer mit zinnengekrönten Turm. In der Nähe von Stara Wieś wurde 1941 ein ostgermanisches Gräberfeld mit einem bedeutenden Goldmünzhort entdeckt (vgl. S. XXXVI). — 19km *Lochow;* 3km weiter der Bahnhof des Dorfes, an der Eisenbahn von Warschau nach Malkinia (S. 102).

Die Straße nach Warschau (82km; Kraftpost s. oben) folgt von Wengrow zuerst südwestlich dem Tal des *Liwiec*, den man dann überquert. — 4km **Liw**, am linken Ufer des Liwiec gelegener Markt, früher ein Städtchen; auf einer Anhöhe die Reste einer Deutschordensburg des XIV. Jahrhunderts, die im XV. Jahrhundert zu einem Schloß umgebaut und 1703 von den Schweden zerstört wurde (stattlicher gotischer Backsteinturm mit Wehrgang erhalten). — Die Straße nach Warschau verläßt nun das Liwiectal und führt südlich durch waldiges Hügelland nach (20km) *Kaluszyn*. — Von hier auf der von Brest-Litowsk kommenden Straße nach (58km) *Warschau* s. Route 13.

13. Von Warschau über Siedlce nach Brest-Litowsk.

Eisenbahn: 218km, Schnellzug in 5 St., Personenzug in 5½-6 St.; bis Minsk elektr. Vorortverkehr in ¾ St. — Streckenbeschreibung s. unten.

Straße: bis Siedlce 90km, bis Brest-Litowsk 198km; Kraftpost s. unten. — Ausfahrt in **Warschau** (97m; Route 11) auf der Neuen Brücke (Plan F 3; S. 99) über die *Weichsel* nach der Vorstadt *Praga* (S. 99), dann durch die Vororte *Grochów* und *Wawer*, die am Ende des polnischen Aufstandes im Februar und März 1831 Schauplatz zweier Gefechte zwischen den Polen und den Russen waren; weiter in langen Geraden auf der alten Handelsstraße von Warschau nach Brest, zuerst durch Kiefernwaldungen. — 18km hinter Warschau zweigt r. die Straße nach Lublin ab (Route 14b); nach Brest-Litowsk geradeaus durch flachwelliges Acker- und Wiesenland oder durch Wald. — 23km *Minsk* (167m; s. unten). — 17km *Kaluszyn*, ein Landstädtchen, hinter dem eine Straße nördlich nach Wengrow abzweigt (S. 103); weiterhin über den *Kostrzyn*; dann durch eine freundliche, mit Waldstücken durchsetzte Hügellandschaft. — 32km **Siedlce** (156m; s. S. 105), wo Straßen nach Sokolow (29km nördl.; S. 103) und Łuków (28km südl.; S. 105) abzweigen; nach Brest-Litowsk weiter in südöstlicher Richtung und in den Distrikt Lublin. — 42km *Międzyrzec* (131m; s. S. 107), wo man die sumpfige Niederung der *Krzna* quert. — 25km *Biała Podlaska* (148m; s. S. 107); weiter durch schöne Wald- und Heidelandschaft. — 35km *Terespol* (s. S. 108); dahinter über den *Bug* (vgl. S. 108). — 6km **Brest-Litowsk** (135m; s. S. 108).

Kraftpost von *Warschau* (Abfahrt am Postplatz; Pl. D 3,4) auf der oben beschriebenen Straße in 1 St. nach *Minsk* (41km) und weiter entweder nach *Sokolow* (s. S. 103; 98km in 3½ St.), oder über *Stoczek* (S. 110; 83km in 3¼ St.) nach *Łukow* (S. 105; 113km in 4½ St.), oder über Stoczek nach *Żelechów* (S. 110; 105km in 4¼ St.).

Die Eisenbahn führt vom Bahnhof **Warschau**-*West* (s. Route 11) zum *Hauptbahnhof* (3,1km) und über die *Weichsel* in die Vorstadt *Praga* (S. 99) zum Bahnhof *Warschau-Ost* (7,4km). — Weiter in östlicher Richtung ziemlich gerade durch die teilweise bewaldete Ebene, die im Polenfeldzug, im Weltkrieg und schon 1831 beim polnischen Aufstand ein heiß umkämpftes Schlachtfeld bildete.

24km *Sulejówek*, kleine Sommerfrische, in der Marschall Pilsudski einen Sommersitz besaß.

44km **Minsk** (*Minsk Mazowiecki;* 167m), zum Distrikt Warschau gehörende Kreisstadt mit 13000 Einwohnern, in freundlicher Lage an der *Srebrna*, mit regem Gewerbe.

Deutsche Einrichtungen: *Deutsches Haus*, mit Gaststätte; ferner zwei weitere deutsche Gaststätten. — Deutsche *Bücherei*. — Auskunft durch die Kreishauptmannschaft; ferner durch die NSDAP., Bahnhofstr. 9.

Umgebung. — Rings um Minsk liegen zahlreiche Waldungen. — Landstraße südwestlich nach *Kolbiel* (16km; S. 115). — Kraftpost s. oben.

Die Bahn führt weiter nach (50km) *Barczaca*, einem Dorf im flachen Tal der *Mienia*, der man nun folgt. — 54km *Mienia* (Kreis Minsk); das 1½km östlich vom Bahnhof gelegene, schon 1404 gegründete Dorf besitzt eine beachtenswerte Kirche aus der ersten Hälfte des XV. Jahrhunderts (barock überbaut). — 62km *Mrozy*, Station für das 3km südöstlich gelegene Dorf *Rudka* (178m), einen von ausgedehnten Kiefernwäldern umgebenen Luftkurort (neuzeitlich eingerichtetes Sanatorium).

96km **Siedlce.** — Hotel: *Deutsches Haus*, Kilinskistr. 18, 30 B. zu 8 Zl., mit Gaststätte. — Deutsche Einrichtungen: *Deutsches Haus* (s. oben), *Lichtspielhaus*, *Bücherei*, *Handelsschule*, zwei *Schwimmbäder*. — Auskunft durch die Kreishauptmannschaft, den Stadtkommissar und die NSDAP., Pilsudskistr. 60, 86 und 63.

Die Stadt *Siedlce* (156m), Sitz einer Kreishauptmannschaft im Distrikt Warschau, mit 45000 Einwohnern, liegt an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt auf einer Anhöhe über dem Tal des *Liwiec*. Der 1448 zum erstenmal erwähnte Ort war im XVI. Jahrhundert Besitz der Familie Siedlcecki, die dem Ort ihren Namen gab, seit 1660 Residenz der Fürsten Czartoryski, die der Stadt 1672 Magdeburger Recht verliehen. Von 1795 bis 1807 gehörte Siedlce zu Österreich, dann zu Rußland und Polen (vgl. S. XLVI). — Hauptverkehrsader und Ost-West-Achse der Stadt ist die Pilsudskistraße, mit dem Gebäude der *Kreishauptmannschaft* (Nr. 60) und einem 1783 zu Ehren des Königs Stanislaus August Poniatowski (S. 88) errichteten *Triumphtor* (Glockenturm). Unweit nördlich die *Kapelle* der mit den Fürsten Czartoryski verwandten Familie Ogiński, ebenfalls von 1783. An der Ostseite der Altstadt erhebt sich die *Pfarrkirche* (St. Stanislaus), aus der ersten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts; im Innern Malereien, ebenfalls aus dem XVIII. Jahrhundert. Gegenüber der Pfarrkirche das schöne *Alte Rathaus*, aus dem Ende des XVI. Jahrhunderts und Ende des XVIII. Jahrhunderts erneuert, jetzt *Stadtbibliothek* und *Kreismuseum*. Nordöstlich vor der Stadt in einem jetzt städtischen Park das *Schloß*, ehemals Bischofssitz, Ende des XVIII. Jahrhunderts klassizistisch erneuert. Hinter dem Park das stattliche Gebäude der *Forstverwaltung*.

Eisenbahn von Siedlce nördlich über *Sokolow* nach *Malkinia* (Scharfenwiese) s. S. 103. — Ferner Eisenbahn nordöstlich in 1 St. nach (44km) *Platerow*, von wo eine Bahn über den *Bug* (Grenze zwischen dem Generalgouvernement und dem Bezirk Bialystok) nach *Czeremcha* an der Linie von Bialystok nach Brest-Litowsk (S. 108) führt.

Die Eisenbahn von Siedlce nach Brest-Litowsk wendet sich in südliche Richtung und erreicht hinter (111km) *Dziewule* den Distrikt Lublin.

124km **Łuków** (170m), zu dem im Norden des Distriktes Lublin gelegenen Kreis Radzyn (S. 106) gehörende Landstadt von 10000 Einwohnern, an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt, Sitz eines Landkommissars, mit stattlicher Pfarrkirche aus dem Ende des XVII. Jahrhunderts, Bernhardinerkirche aus der ersten Hälfte des XVII. Jahrhunderts und Heldenfriedhof von 1914/18 (in dem südwestlichen Vorort Lapiguz).

Deutsche Einrichtungen: *Deutsches Haus*, mit Gaststätte, Hauptstraße 41; *Gaststätte Zielke*, Hauptstr. 51; *Bahnhofswirtschaft*. — *Lichtspielhaus*; *Krankenhaus*. — Auskunft durch den Landkommissar.

Eisenbahn von Łuków südwestlich nach Dęblin (Radom) s. S. 110. Kraftpost nordwestlich nach *Warschau* s. S. 104.

Von Łuków nach Lublin: Eisenbahn 111km, Personenzug in 3 St.; Straße 100km, über (27km) Radzyn und (73km) Lubartów, vgl. unten. — Die Eisenbahn zieht zuerst in einer langen Geraden nach Südosten.

23km Station *Bedlno*. — 6km südwestlich liegt an der Białka das Städtchen **Radzyn** (130m; 5300 Einw.), Sitz einer Kreishauptmannschaft im Norden des Distriktes Lublin. Die 1468 mit Magdeburger Recht gegründete Stadt zählte im XV./XVI. Jahrhundert zahlreiche deutsche Bürger und gehörte früher der Familie Potocki. Auf dem Marktplatz die Stadtkirche, ein Spätrenaissancebau aus der Mitte des XVII. Jahrhunderts. Daneben in einem Park ein schönes ehem. Potocki'sches *Schloß (jetzt Kreishauptmannschaft), um die Mitte des XVIII. Jahrhunderts von Josef und Jacob Fontana ähnlich dem Schloß Sanssouci bei Potsdam im sächsischen Rokokostil aufgeführt, mit einem großen Ehrenhof und zwei Tortürmen; die ehem. Orangerie ist jetzt Deutsches Haus (s. unten).

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus* (vgl. oben), mit Gaststätte und 4 B. zu 6 Zl.; *Kasino*, Siratzkystraße; *Lichtspielhaus* ('Scala'); *Bücherei*, *Krankenhaus*, *Sportplatz* mit Schwimmbecken. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft (im Schloß) und die NSDAP.

Landstraße (KRAFTPOST in 2¼ St.) von Radzyn südwestlich über (22km) *Kock*, ein Städtchen mit 5000 Einwohnern unweit vom rechten Ufer des Wieprz, an dessen Ufer ein Schloß aus dem XVIII. Jahrhundert steht, und weiter über (56km) *Moszczanka*, wo man die Straße von Warschau nach Lublin kreuzt (S. 115), nach *Dęblin-Irena* (66km; S. 110). — Ferner Landstraße (Kraftpost in 1 St.) nordöstlich nach *Międzyrzec* (27km; S. 107).

Die Bahn führt von Bedlno (s. oben) weiter in südöstlicher, dann in südlicher Richtung.

54km *Parczew* (160m), 2½km östlich vom Bahnhof gelegenes, zum Kreis Radzyn gehörendes Landstädtchen von 10000 Einwohnern, umgeben von ausgedehnten Waldungen und schönen Seen; 7km westlich, unweit von der Straße nach Lubartów, erstreckt sich der von der *Tysmienica*, einem Nebenflüßchen des Wieprz, gebildete *Siemien-See*, ein Vogelparadies mit Tausenden von Zugvögeln. — Die Eisenbahn wendet sich hinter Parczew nach Südwesten und überquert vor Lubartów den *Wieprz* ('Eber').

83km **Lubartów** (156m), am linken Ufer des Wieprz gelegenes Städtchen von 6000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Landkreis Lublin. Der Ort war im XVI. Jahrhundert Sitz des flämischen Adelsgeschlechtes Firlej (vgl. S. 112), dessen Schloß z. T. erhalten ist, und wurde 1543 mit deutschem Stadtrecht begabt. Auf dem Ringplatz die zweitürmige Pfarrkirche, 1735 vielleicht von Thomas Rezler (Rößler) im Renaissancestil erbaut; daneben ein hübscher Glockenturm; im Innern der Kirche zahlreiche Grabmäler. Die Kapuzinerkirche stammt aus der Mitte des XVIII. Jahrhunderts.

In der Umgebung von Lubartów liegen zahlreiche alte deutsche Dörfer (meist umgesiedelt). — Südöstlich schöne Wanderung durch Wald über *Annobor* und *Zalesie* nach *Bystrzyca* (s. unten).

Die Eisenbahn führt von Lubartów südlich weiter nach (95km) *Bystrzyca*, wo die oben genannte Waldwanderung endet. 11km nordwestlich vom Bahnhof das Dorf *Niemce*, mit Herrenhaus und neugotischer Kirche; 9km östlich vom Bahnhof Bystrzyca liegt am *Wieprz* das Dorf *Zawieprzyc*, mit der Ruine eines Schlosses der Familie Firlej (vgl. S. 106) und Park.

103km *Rudnik;* in der Nähe das Schloß *Jakubowice* (XVII. Jahrh.; Ruine), in dem 1701 Karl XII. von Schweden für kurze Zeit sein Hauptquartier aufgeschlagen hatte.

111km **Lublin** (147m); Stadtbeschreibung und Plan s. Route 17.

Die Eisenbahn von Warschau nach Brest-Litowsk zieht von Łuków (S. 105) weiter in östlicher Richtung und folgt bis hinter Biala Podlaska der *Krzna*.

152km *Międzyrzec* (131m), zum Kreis Radzyn (S. 106) gehörende Stadt von 18000 Einwohnern, in der sumpfigen Niederung der *Krzna*, mit ehemals bedeutender Schweineborstenindustrie (Bürstenherstellung) und Gerbereien. Schon im XIII. Jahrhundert lebten deutsche Kaufleute und Handwerker in dem an der alten Handelsstraße von Warschau nach Brest gelegenen Ort, der 1477 Magdeburger Stadtrecht erhielt, seit dem XVIII. Jahrhundert aber eine überwiegend jüdische Stadt war. Am Ringplatz die Pfarrkirche St. Nikolaus, 1477 erbaut und 1741 erneuert. Deutsche Gaststätte, Ringplatz 5; Kraftpost nach Radzyn (Dęblin) s. S. 106.

176km **Biala Podlaska.** — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Kasino*, im Schloß (s. unten), Gaststätte mit 6 B. zu 6 Zl.; ferner Gaststätten *Ostland*, Krotka 1, *Wendt*, Ostlandstr. 1, u. a. — *Lichtspielhaus* ('Scala'), *Bücherei* und *Krankenhaus*. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, im Schloß (s. unten); ferner durch die NSDAP., Warschauer Str. 12.

Die Stadt *Biala Podlaska* (148m), mit 14400 Einwohnern, liegt an der *Krzna* und ist Sitz der nordöstlichsten Kreishauptmannschaft im Distrikt Lublin sowie eines regen Gewerbes (besonders Holzindustrie). — Beachtenswert die *Pfarrkirche*, ein Renaissancebau von 1572; ferner unweit vom Marktplatz die *St. Josaphat-Kirche*, aus dem Ende des XVII. Jahrhunderts. Am Südrande der Stadt, unweit vom Bahnhof, liegt ein von dem Fürsten Radziwill erbautes *Schloß*, in dem 1628 eine Tochteruniversität von Krakau gegründet worden war; erhalten sind das Portal, ein stattlicher Turm im Renaissancestil (jetzt Saal der NSDAP.) und Teile der Flügelbauten aus dem XVIII. Jahrhundert, die jetzt die Kreishauptmannschaft und das Kasino enthalten (vgl. oben).

Von Biala Podlaska nach Janów Podlaski: Eisenbahn (Schmalspurbahn) 25km nördlich in 1½ St., über (2km) *Biala Podlaska*-Stadt und (7km) *Rozkosz*, von wo eine Zweigbahn nordwestlich über *Witulin* (alte Holzkirche) nach *Konstantynow* führt (von Biala Podlaska 28km in 1½ St.); — Landstraße von Biala Podlaska nach Janów Podlaski 26km.

Das Städtchen **Janów Podlaski** (146m), Sitz eines Landkommissars im Kreise Biala Podlaska, mit 4000 Einwohnern, liegt 4km südlich vom Bug (s. unten). Der im Mittelalter bedeutende Ort, damals Bischofssitz, hat durch die Kampfhandlungen zu Beginn des Russenfeldzugs im Sommer 1941 sehr gelitten. Am Ringplatz die Stiftskirche, aus dem Anfang des XVIII. Jahrhunderts; in der Krypta mehrere Bischofsgräber. Deutsches Kameradschaftsheim.

3km nordöstlich von Janów Podlaski liegt am linken Ufer des *Bugs* der Ort *Wygoda*, mit einem Gestüt, in dem seit 125 Jahren Hengste edelsten Geblütes gezüchtet werden (im Zusammenhang damit ist auch ein Falkenhof eingerichtet).

Die Bahn nach Brest-Litowsk durchschneidet hinter Biala Podlaska z. T. ausgedehnte Kiefernwaldungen.

192km *Chotyłów;* Landstraße südöstlich über *Piszczac* (3km; deutsche Gaststätte) und *Tuczna* (15km; deutsche Gaststätte) nach *Slawatyce* (31km), einem im Südosten des Kreises Biala Podlaska am linken Ufer des *Bugs* gelegenen Ort mit schöner ukrainischer Holzkirche.

213km **Terespol,** Städtchen von 2000 Einwohnern, am linken Ufer des Bugs, mit Gemüseanbau (besonders Gurken), den deutsche Gefangene im ersten Weltkrieg begannen; Deutsche Gaststätte.

Von Terespol führt eine Landstraße nach dem 18km südlich ebenfalls am linken Ufer des Bugs gelegenen Ort *Koden;* am Markt eine Wallfahrtskirche von 1630, in der Nähe die Ruine eines Schlosses aus dem XV. Jahrhundert und eine gotische Kirche aus dem XV. Jahrhundert.

Die Eisenbahn überquert hinter Terespol den *Bug*, der vom Herbst 1939 bis zum Sommer 1941 die deutsch-russische 'Interessengrenze' bildete (jetzt Grenze zwischen dem Generalgouvernement und dem Reichskommissariat Ukraine).

218km **Brest-Litowsk** (135m), Stadt und Festung mit 50000 Einwohnern, eine der ältesten Städte des Landes und schon 1390 mit deutschem (Magdeburger) Recht begabt, seit 1941 zum Reichskommissariat Ukraine gehörend. Am rechten Ufer des Bugs an der Stelle der alten Stadt die zu Anfang des XIX. Jahrhunderts von Zar Nikolaus I. erbaute Festung, die im August 1915 und im Juni 1941 von den deutschen Truppen erobert wurde; am rechten Ufer des hier in den Bug mündenden Muchawiec die 1833 neu angelegte Stadt. In Brest-Litowsk wurde 1595 die Union zwischen den ukrainischen Bistümern und der römischen Kirche geschlossen und am 9. Febr. bzw. 3. März 1918 der praktisch nie durchgeführte Vertrag zwischen den Mittelmächten und der Sowjetunion unterzeichnet.

Eisenbahn von Brest-Litowsk nördlich über *Czeremcha* (S. 105) in 4¼-5 St. nach *Bialystok* (130km; S. 102).

14. Von Warschau nach Lublin.

a. Eisenbahn.

178km, Schnellzug in 4½ St., Personenzug in 5-5½ St.; bis Otwock elektr. Vorortverkehr in ¾ St.; ferner Kleinbahn vom Weichselbahnhof (am rechten Flußufer oberhalb der Stadtbrücke; Pl. E 2) über (18km) Falenica und (24km) Otwock in 1½ St. nach Karczew (s. unten).

Die Fernzüge beginnen im Bahnhof **Warschau-***West* (s. Route 11) und fahren zum *Hauptbahnhof* (3,1km), dann über die *Weichsel* in die Vorstadt *Praga* (S. 99) zum Bahnhof *Warschau-Ost* (7,4km). — Dahinter durch die schlachtenberühmte Ebene auf dem rechten Ufer der Weichsel nach dem Vorort *Wawer* (16km; vgl. S. 104), weiter in südöstlicher Richtung durch ausgedehnte sandige Nadelwaldungen, dazwischen durch Ackerland.

17km *Anin*, 24km *Falenica*, 26km *Michalin*, 27km *Józefów*, Erholungsorte mit waldreicher Umgebung (Fernzüge halten hier nicht; zahlreiche Fremdenheime, 1942 alle nichtdeutsch); dann über den *Swider*, ein Nebenflüßchen der Weichsel, nach dem gleichnam. Erholungsort (29km).

31km **Otwock** (97m), zum Landkreis Warschau gehörende Stadtgemeinde von 23700 Einwohnern, wegen ihrer klimatisch günstigen Lage in hügeliger Landschaft zwischen ausgedehnten Kiefernwäldern als Luftkurort besucht, auch von Lungenkranken (neuzeitliche Sanatorien der Stadt und des Kreises Warschau, Posterholungsheim u. a., ferner mehrere Fremdenheime; Badestrand und Lichtspielhaus).

Umgebung. — 3km südwestlich von Otwock liegt **Karczew** (90m; Kleinbahn von Warschau s. oben), Landgemeinde mit 10000 Einwohnern, unweit vom rechten Ufer der Weichsel, 1548 mit deutschem (Kulmer) Recht gegründet. Die Kirche wurde im XV. Jahrhundert von Franziska Weiß, der damaligen deutschen Gutsherrin auf Schloß Otwock (s. unten), gestiftet (1737 erneuert); an der Außenwand eine schwarzmarmorne Gedenktafel aus dem XVI. Jahrhundert für den deutschen Bürger Volbach.

3km südlich von Karczew liegt an einem Nebenarm der Weichsel das Dorf *Alt-Otwock*, mit einem auf einer Insel in einem kleinen See gelegenen schönen Barockschloß (Ruine), das unter König August II. Ende des XVII. Jahrhunderts erbaut wurde und in dem der König mit Peter dem Großen von Rußland zusammentraf; ringsum ein Park.

Die Eisenbahn führt von Otwock (s. oben) weiter durch ausgedehnte Waldungen.

64km Bahnhof **Garwolin** (130m); 3km östlich die an der *Wilga* gelegene Stadt von 6000 Einwohnern, Sitz eines Kreishauptmanns im Distrikt Warschau, früher durch ihr gutes Bier und ihre Gerbereien und Kürschnereien bekannt. Garwolin, 1423 als Stadt gegründet, wurde 1939 bis auf wenige Häuser zerstört, befindet sich jedoch in fortschreitendem Wiederaufbau. Die barocke Stadtkirche stammt aus dem XVIII. Jahrhundert.

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Gemeinschaftshaus* (Kasino; neu umgebaut). — AUSKUNFT durch den Kreishauptmann und die NSDAP.

Umgebung von Garwolin. — 27km östlich (Kraftpost in 1 St.) liegt an einer nach Łuków führenden Straße **Stoczek** (180m), eine Landgemeinde von 8000 Einwohnern, in hübscher waldreicher Hügellandschaft, mit Kirche aus dem XV. Jahrhundert (im XVIII. Jahrh. erneuert); 5km weiter nördlich der reizvoll gelegene *Swidersee;* Kraftpost von Stoczek nach Żelechów, Łuków und Warschau s. S. 104. — Im Südosten des Kreises Garwolin (von der nach Lublin führenden Hauptstraße nach 15km links und noch 12km östlich) liegt **Żelechów**, eine Stadt von 8000 Einwohnern, mit Schuhgewerbe und Metallgewerbeschule und einer beachtenswerten Kirche aus dem Ende des XVII. Jahrhunderts (1892 erneuert). Kraftpost nach Warschau s. S. 104; ferner südwestlich nach Sobolew (s. unten; 20km in 50 Min.). — Etwa 20km westlich von Garwolin liegt an der Wilga unweit ihrer Mündung in die Weichsel der kleine Luftkurort *Wilga.*

Die Bahn zieht von Garwolin weiter durch flachwelliges Ackerland mit kleineren Waldstücken.

84km *Sobolew;* 12km südwestlich vom Bahnhof (Kraftpost in ½ St.) liegt unweit vom rechten Ufer der Weichsel das Dorf *Maciejowice,* in dessen Nähe 1794 Kościuszko von den Russen geschlagen und gefangengenommen wurde (S. XLV). Kraftpost von Sobolew nach Żelechów s. oben. — Die Eisenbahn führt von Sobolew südöstlich weiter und über die Grenze des Distriktes Warschau in den Distrikt Lublin.

107km **Dęblin** (115m), zusammen mit *Irena* eine Landgemeinde von 16 000 Einwohnern, im Kreise Pulawy (S. 111), Sitz eines Landkommissars. — *Dęblin,* in verkehrsgünstiger Lage am rechten Ufer der 200m breiten *Weichsel,* die hier den *Wieprz* aufnimmt und von der alten Handelsstraße Breslau - Brest-Litowsk und von der Eisenbahn Radom - Łuków (Brest-Litowsk) überquert sowie von der Eisenbahn Warschau-Lublin berührt wird, war von den Russen seit der Mitte des XIX. Jahrhunderts zu einer *Iwangorod* genannten starken Festung ausgebaut worden, die mit Modlin (S. 27) und Brest-Litowsk (S. 108) zu dem starken polnischen Festungsdreieck gehörte. 1915 wurde sie von den deutschen Truppen erobert, nach dem Weltkrieg von den Polen weiterhin verstärkt, am 15. September 1939 aber wiederum von der deutschen Wehrmacht genommen. Das von den Russen in eine Kaserne verwandelte ehem. Palais Jablonowski hat einen schönen, von dem sächsischen Gartenarchitekten Joh. Chr. Schuch (vgl. S. 88) zu Ende des XVIII. Jahrhunderts angelegten Park.

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsche Gaststätte,* an der Hauptstraße in Irena, gelobt; — *Lichtspielhaus,* mit regelmäßigen monatlichen Gastspielen (Theater, Varieté und Kleinkunst). — AUSKUNFT durch den Landkommissar, in Irena.

Umgebung. — 5km nordwestlich von Dęblin liegt an einem Seitenarm der Weichsel das Städtchen *Stenzyca,* mit einer Kirche aus der ersten Hälfte des XVI. Jahrhunderts. — Von Dęblin nach *Sieciechów* s. S. 117.

Von Dęblin nach Łuków: Eisenbahn 62km in 1¾ St., Straße (Kraftpost) über Radzyn 93km, s. S. 106. — Die Eisenbahn führt in nordöstliche Richtung und berührt u. a. die Station *Ryki* (der S. 115 gen. Ort liegt 2½km nordwestl.). — Später durch ausgedehnte Waldungen nach (40km) *Krzywda;* 11km südöstlich das Dorf *Wojcieszków,* mit Schloß und Kirche aus dem XVIII. Jahrhundert. — 62km *Łuków* (S. 105).

Die Bahn nach Lublin führt bei Dęblin über den *Wieprz* ('Eber'; hübscher Ausblick) und weiter in einiger Entfernung von der Weichsel durch den großen Forst von Pulawy. — 118km Bahnhof *Gołąb,* 3½km nordöstlich vom Ort (S. 115).

130km Pulawy. — Der Bahnhof liegt 3½km südöstlich von der Stadtmitte. — HOTEL: *Deutsches Haus,* Lubliner Str. 4, 15 B. zu 5-8 Zl. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Wehrmachttheater,* mit Theater-, Varieté- und Kleinkunst-Gastspielen; *Lichtspielhaus; Buchhandlung; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch den Kreishauptmann und die NSDAP.

Die Kreisstadt *Pulawy* (116m), mit 11 600 Einwohnern, liegt etwa 50km nordwestlich von Lublin hübsch auf dem rechten Ufer der Weichsel am Südrande eines großen Forstes. Im Mittelalter stand die Stadt, die im XVII. Jahrhundert mit deutschem Recht begabt wurde, im Schatten von Kazimierz (s. S. 112), im XVII. Jahrhundert wurde sie zudem von den Schweden zerstört; erst im XVIII. Jahrhundert trat Pulawy das Erbe der verfallenden Nachbarstadt als Weichselhafen an und besaß bis 1830 als Sitz der Fürsten Czartoryski auch ein reges kulturelles Leben.

Am Westrande der ziemlich regelmäßig angelegten Stadt liegt am Ende einer schönen Allee das stattliche **Schloß**, ursprünglich aus dem XVI. Jahrhundert, nach seiner Zerstörung durch die Schweden (vgl. oben) im Rokokostil neu erbaut und in der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts durch General Adam Czartoryski klassizistisch erneuert; es enthält jetzt die *Landwirtschaftliche Forschungsanstalt des Generalgouvernements,* der die Landesveterinäranstalt sowie ein Serum-Institut angegliedert ist, mit reichen botanischen und zoologischen Sammlungen und einer Bibliothek. In dem hinter dem Schloß sich erstreckenden schattigen Park (Blick auf die Weichselniederung) der 'Sibyllentempel', ein von Peter Aigner (vgl. S. 88) in Nachahmung des Tempels von Tivoli bei Rom erbauter Rundbau, ferner das sog. 'Gotische Haus' (von 1809) und am Weichselufer die klassizistische Schloßkapelle, ebenfalls von Aigner. — In der Stadt beachtenswert die *Pfarrkirche,* 1803 von Aigner erbaut (1939 teilweise zerstört), ferner alte Bürgerhäuser.

Umgebung. — Im Norden der Stadt erstreckt sich der ausgedehnte *Forst von Pulawy* (meist Nadelwald). — KRAFTPOST in 40 Min. nach *Kazimierz* (s. unten) sowie Mo. Mi. Fr. in 2 St. nach *Lublin* (Straße s. S. 115).

Von Pulawy nach Kazimierz: Landstraße (Kraftpost), 14km südlich. — Die landschaftlich schöne Straße (1942 ungeteert und in mäßigem Zustand) führt von Pulawy durch eine Allee prächtiger, über 200 Jahre alter Pappeln in geringer Entfernung vom rechten Ufer der Weichsel hin, die hier in den sich nach Westen vorschiebenden Lubliner Höhenrücken eingeschnitten ist; rechts die Ausläufer des Sandomirer Berg-

landes. — Bei *Parchatka* wird im Hintergrund vorübergehend der Burgturm von Kazimierz sichtbar.

10km *Bochotnica*, Dorf an der Einmündung der *Bystra* in die Weichsel, überragt von einer Burgruine aus der Zeit König Kasimirs (vgl. unten). Abzweigung links über Nałęczów nach Lublin, s. S. 116. — Die Straße nach Kazimierz biegt scharf rechts um und nähert sich später allmählich der Weichsel, auf deren Steilufer links oben die malerische Burgruine von Kazimierz thront.

4km **Kazimierz.** — HOTEL: *Berens* (1942 nichtdeutsch), am Ringplatz unterhalb der Stadtkirche, 10 B. zu 5½, Zl., ordentlich. — RESTAURANT: *Ratskeller*, Ringplatz 1, neben dem Rathaus (s. S. 113), mit deutschem Abteil (hübsche Ausstattung). — AUSKUNFT: *Verkehrsbüro*, im Erdgeschoß des Rathauses (S. 113).

Das besonders sehenswerte Städtchen *Kazimierz* (120m), mit 4000 Einwohnern, liegt etwa 50km nordwestlich von Lublin im Kreise Pulawy, am Fuß und Hange des 50-80m hohen, z. T. bewaldeten und von einer stattlichen Burgruine gekrönten Steilufers der hier in den fruchtbaren Löß und den Kalkstein des Lubliner Plateaus eingeschnittenen *Weichsel*, in die hier das kleine Nebenflüßchen *Chodel* mündet. Die anmutige Landschaft und eine Reihe schöner Baudenkmäler vereinigen sich zu einem der reizvollsten *Ortsbilder des Generalgouvernements, das zahlreiche Besucher anzieht (vor dem Kriege Weichseldampfer von Warschau und Sandomir; im Sommer Kraftpost von Lublin).

GESCHICHTE. — Die schon in vorgeschichtlicher Zeit von nordischen Menschen angelegte Siedlung (reiche Urnenfunde) kam 1007 durch Schenkung des Königs *Boleslaus des Tapferen* (S. XXVII) in den Besitz der Benediktinermönche aus den Lysogóry (S. 76) und wurde zu Beginn des XIII. Jahrhunderts durch die Tataren zerstört. In der zweiten Hälfte des XIV. Jahrhunderts ließ König *Kasimir der Große* (vgl. S. XL) auf den Kalkfelsen des Talrandes durch deutsche Werkleute eine Burg erbauen, die wie die in ihrem Schutz nun wieder entstehende Siedlung seinen Namen erhielt. — Nach Kasimirs Tod kam der Ort unter die Herrschaft der aus flämischem Geschlecht stammenden Landgrafen *Firlej* (vgl. S. 106), die auf der nahen Johannisburg (S. 113) saßen. — Der für den Warenverkehr auf der Weichsel zwischen Danzig und Krakau günstig gelegene Platz zog zahlreiche deutsche Kaufleute aus den Hansestädten (zumeist wohl aus Danzig und Lübeck) hierher, denen deutsche Handwerker folgten. 1406 erhielt der Ort durch König Ladislaus Jagiello deutsches (Magdeburger) Stadtrecht und blühte nun zu einer wichtigen Handelsstadt auf, die besonders dem Getreideumschlag diente, für den im XVI. und XVII. Jahrhundert mehr als 20 Speicher im Renaissancestil entstanden (vgl. S. 113). Im XVI. Jahrhundert war Kazimierz eine reiche Stadt mit zahlreichen Einwohnern. — Der Verfall der Hanse und zweimalige Zerstörungen der Stadt durch die Schweden (1656 und 1657) verursachten einen allmählichen Niedergang und eine Abwanderung der deutschen Kaufleute, während sich auf Grund eines Erlasses König Johanns III. Sobieski seit 1677 zahlreiche Juden ansiedeln konnten. — Erst der Wiedereinzug der Deutschen nach dem Polenfeldzug 1939 brachte eine Wandlung; die Juden wurden ausgesiedelt, und seit 1940 befindet sich Kazimierz in planmäßiger Ausgestaltung zu einem freundlichen deutschen Erholungsort.

STADTBESICHTIGUNG. — Der malerische Ringplatz, mit einem überdachten Ziehbrunnen, ist an der Südwest- und Südostseite von schönen Bürgerhäusern des XVI./XVII. Jahrhunderts, teilweise mit Laubengängen, umschlossen; an der Südecke zwei Häuser mit prächtigen Renaissancefassaden und Attiken, Ende des XVI. Jahrhunderts von zwei Brüdern Nicolas und Christoph erbaut: das linke ('Haus Nicolas', mit Relief des H. Nicolas) dient als **Rathaus** (1942 wiederhergestellt); rechts das 'Haus Christoph' (Relief des H. Christophorus), mit dem *Ratskeller* (im ersten Stock der sehenswerte Bürgersaal). Unweit nördlich oberhalb des Ringplatzes erhebt sich die stattliche **Pfarrkirche**, im XIV. Jahrhundert in gotischem Stil errichtet, nach einem Brande (1598) zu Anfang des XVII. Jahrhunderts (1610-13) von dem in Lublin ansässigen italienischen Meister Jakob Balin im Renaissancestil erneuert, mit einem noch von dem gotischen Bau stammenden Portal und niederem Glockenturm; das einschiffige, von einem Tonnengewölbe überdeckte Innere zeigt italienische Spätrenaissanceformen, mit barocken Malereien, Schnitzarbeiten aus dem XVI.-XVII. Jahrhundert und einer reich geschnitzten Orgel von 1620. — Unweit südwestlich vom Ringplatz (durch die Klosterstraße, dann rechts) steht in der Senatorenstraße das sog. *Haus der Bischöfe*, ebenfalls ein schöner Renaissancebau, Ende des XVI. Jahrhunderts von einem italienischen Baumeister errichtet. Weiter südlich auf einer Anhöhe, zu der ein gedeckter Stationenweg hinaufführt, ein mauerumschlossenes **Reformatenkloster**, 1628 durch den Abt Heinrich Firlej (vgl. S. 112) erbaut, mit alter Bibliothek. — An der Weichsel eine hübsche *Kurpromenade*. In der Danziger und Krakauer Vorstadt stehen noch alte *Getreidespeicher* (z. T. Ruinen), mit schönen Renaissance-Giebeln.

Nordöstlich über der Stadt auf dem Schloßberg (¼ St.) die umfangreiche Ruine der alten königlichen **Burg**, einst ein schöner gotischer Bau aus dem Ende des XIV. Jahrhunderts, um die Mitte des XVII. Jahrhunderts durch die Schweden zerstört; der etwas oberhalb aufragende runde Bergfried stammt aus dem XV. Jahrhundert (schöne Aussicht). — Einen schönen Blick auf die Stadt und das Weichseltal bietet auch noch der *Dreikreuzberg* (10 Min. vom Ringplatz).

Umgebung von Kazimierz. — Am linken Weichselufer, etwas flußaufwärts, thront auf einem rebenumkränzten Felsen über dem Dorf *Janowiec* die Ruine der *Johannisburg* (*Firlejow*), einst Sitz der mächtigen Familie Firlej (vgl. S. 112).

Die von Pulawy kommende Straße (S. 111/112) führt von Kazimierz südlich weiter über das Lubliner Plateau (S. XXIII), eine wellige Ackerfläche mit kleineren Waldstücken, dann in die fruchtbare 'Opoler Senke' nach *Opole* (22km; s. S. 114). — Von Opole nach Lublin s. S. 114, von Kazimierz über *Bochotnica* und *Nałęczów* nach *Lublin* s. S. 112 und 116.

Die Eisenbahn von Pulawy (S. 111) nach Lublin verläßt das Weichseltal und führt über das fruchtbare, ziemlich waldlose Lubliner Plateau (vgl. S. XXIII).

149km **Nałęczów.** — BAHNHOF 4km nördlich vom Ort. — HOTELS und Gaststätten 1942 noch nicht in deutschem Betrieb; mehrere Gemeinschaftshäuser der Lubliner deutschen Behörden. — Im Sommer KRAFTPOST von Lublin.

Das als Heilbad und Luftkurort besuchte Dorf *Nałęczów* (162-217m) liegt etwa 25km nordwestlich von Lublin im Kreise Pulawy, in einer hübschen, von den z. T. bewaldeten Höhen des Lubliner Höhenrückens umgebenen seenreichen Talmulde der *Bystra*, und besitzt Mineralquellen (eisen- und kalziumhaltige Säuerlinge) sowie Moorbäder. Nałęczów wird bei Nerven- und Stoffwechselleiden, allgemeiner Neurose, Herz- und Blutkrankheiten und zur Erholung besucht und ist auch ein beliebtes Ausflugsziel von Lublin. — Den Mittelpunkt des Kurlebens bildet der große *Kurpark* (10ha), mit den *Badehäusern* (Hauptgebäude ein ehem. Palais aus dem XVIII. Jahrh.) und der *Liebesquelle*.

Von Nałęczów nach Opole. — Eisenbahn (Kleinbahn) 33km südöstlich in 2 St., über *Wawolnica* (8km). — Straße (Nebenstraße) 27km, zuerst westlich in Richtung Pulawy bis *Wawolnica* (vgl. S. 116), dann links in südwestlicher Richtung über *Kowala*.

Das Städtchen **Opole** (160m; 17000 Einw.), Sitz eines Landkommissars im Kreise Pulawy (S. 111), liegt etwa 50km westlich von Lublin in der fruchtbaren, an großen Fischteichen reichen *Opoler Senke*. Der Ort besaß im XVIII. Jahrhundert eine von deutschen Einwanderern begründete blühende Tuchindustrie, die später wieder verfiel, und befindet sich jetzt unter deutscher Führung in neuem Aufbau (freundliches Ortsbild mit zahlreichen Grünanlagen). Beachtenswert die Pfarrkirche, von einem ehem. Piaristenkloster (z. T. erneuert). Deutsches Haus, Kameradschaftsheim Opoler Hof, 4B.

Eine Nebenstraße führt von Opole 15km südwestlich nach *Piotrowin*, einem an der Weichsel gelegenen Dorf mit gotischer Pfarrkirche von 1442. — Straße von Opole nördlich nach *Kazimierz* (Pulawy) s. S. 113; östlich über *Konopnica* (S. 126) nach *Lublin* (50km; S. 126).

Die Bahn von Nałęczów (s. oben) nach Lublin zieht südöstlich weiter und überquert vor Lublin die *Bystrzyca*.

178km **Lublin** (192m), s. Route 17.

b. Straße von Warschau nach Lublin.

164km. — Die größtenteils gut ausgebaute Hauptstraße (meist geteert) führt in langen Geraden durch ausgedehnte Waldungen und flachwelliges Ackerland und berührt wenig Ortschaften und keine größeren Städte.

Ausfahrt in **Warschau** (97m; Route 11) östlich auf der Neuen Brücke (Pl. F 3; S. 99) über die *Weichsel* (schöner Ausblick) nach der Vorstadt *Praga* und weiter nach Osten zusammen mit der nach Brest-Litowsk führenden Strecke (vgl. Route 13), hinter der Stadt schnurgerade durch Kiefernwald.

18km hinter Warschau von der Brester Strecke rechts ab und in südöstlicher Richtung auf langen Geraden durch Acker- und Wiesenland, streckenweise auch durch Wald.

11km weiter zweigt r. eine Nebenstraße südwestlich nach Otwock (7km; S. 109) und Karczew (11km; S. 109) ab.

13km *Kolbiel* ($1^1/_2$km östl. abseits; Gasth. Schäfer), Markt am rechten Ufer des *Świders;* etwas westlich abseits liegt das Schloß *Stara Wies*, von dessen Balkon Adolf Hitler am 22. September 1939 zu den in die Schlacht von Warschau ziehenden Soldaten sprach (Gedenktafel von 1941). — Die Hauptstraße zieht schnurgerade weiter nach Südosten.

21km **Garwolin** (130m; s. S. 109), Kreisstadt an der Abzweigung einer Straße nach Łuków (Brest-Litowsk; S. 110); dahinter über die *Wilga*.

7km hinter Garwolin links eine Abzweigung $2^1/_2$km östlich nach *Gorzno*, einem schon im XII. Jahrhundert gegründeten Dorf mit urspr. roman. Kirche und einem beachtenswerten hölzernen Getreidespeicher aus dem XVI. Jahrhundert.

8km weiter kreuzt man eine Straße, die östlich nach Żelechów (12km; S. 110), westlich nach Maciejowice an der Weichsel führt (19km; S. 110). — Später über die Grenze zwischen den Distrikten Warschau und Lublin.

13km *Zabianka*, an der zu einem kleinen See erweiterten *Okrzeja* gelegenes Dorf, das eine hübsche Holzkirche von 1754 besitzt.

10km *Rykі*, ebenfalls an einem See gelegener Ort von 2000 Einwohnern, mit Kirche aus der Mitte des XVIII. Jahrhunderts, in der Stanislaus Poniatowski, der Vater des letzten polnischen Königs (S. XLV), begraben ist; Bahnhof s. S. 110.

$3^1/_2$km weiter erreicht man eine Straßenkreuzung bei *Moszczanka* (130m), wo man die von Radzyn (S. 106) nach Dęblin führende Straße kreuzt.

Von Moszczanka über Dęblin und Kazimierz nach Lublin, 95km (lohnender Umweg von 35km). — Zuerst in südwestlicher Richtung auf breiter Straße (1942 ordentlich, doch ungeteert), schnurgerade durch Wald.

10km **Dęblin** (115m; s. S. 110); hier links und im Bogen um die Festung herum, dann wieder links und über den *Wieprz*, der hier in die Weichsel mündet. — Weiter (1942 schlechte Straße) südöstlich am rechten Ufer der Weichsel stromaufwärts, streckenweise nahe dem Strom, der mit seinen großen Sandbänken ein bezeichnendes Bild eines unregulierten Stromlaufes bietet; dann entfernt man sich etwas vom Ufer.

10km *Gołąb* (etwas links abseits jenseit eines Flüßchens), mit stattlicher zweitürmiger Barockkirche. — Bald darauf wieder näher an die Weichsel, die hier von z. T. steileren Talrändern umrahmt ist, und am Rande des *Forstes von Pulawy* entlang, eines schönen Mischwaldes.

12km **Pulawy** (116m; s. S. 111), Kreisstadt mit sehenswertem Schloß; von hier über Kurow direkt nach (47km) Lublin s. S. 116. — Die lohnendere Strecke über Kazimierz führt südlich weiter im Weichseltal (vgl. S. 111/112).

10km *Bochotnica* (S. 112), wo links die S. 116 gen. Straße nach Lublin abzweigt. — Nach Kazimierz rechts weiter.

4km **Kazimierz** (120m; s. S. 112), ein reizvoll gelegenes, von einer alten Burgruine überragtes Städtchen mit sehenswerten Baudenkmälern. — Dann wieder zurück in Richtung Pulawy bis Bochotnica.

4km *Bochotnica* (S. 112); nun in östlicher Richtung im Tal der *Bystra* flußaufwärts, zwischen den Höhen des Lubliner Plateaus hin, über *Wawolnica* (14km; Bahnhof s. S. 114).

19km *Nałęczów* (162m; s. S. 114), ein besonders von Lublin aus besuchter, hübsch gelegener Badeort. — Weiter durch hügeliges Ackerland.

23km jenseit Nałęczów erreicht man wieder die unten beschriebene Hauptstraße, 3km vor **Lublin** (192m; s. Route 17).

Die Hauptstraße von Warschau nach Lublin zieht an der Straßenkreuzung bei Moszczanka (S. 115) geradeaus weiter und überquert nach 4km den *Wieprz*.

28km **Kurow**, ein Landstädtchen, in dem r. die von Radom über Pulawy kommende Straße mündet (Route 15a) und eine Nebenstraße nach Wawolnica und Nałęczów (16km; S. 114) abzweigt. — Weiter über das flachwellige, aus fruchtbarem Löß bestehende Ackerland des Lubliner Höhenrückens.

11km *Garbow*, hübsch an einem See gelegenes Dorf. — Dann bis Lublin schnurgerade.

18km: rechts Einmündung der von Sandomir kommenden Straße (Route 16b).

3km **Lublin** (192m), s. Route 17.

15. Von Radom nach Lublin und Lemberg.

a. Über Dęblin nach Lublin *(Lemberg)*.

Eisenbahn: bis Lublin 129km in 4³/₄-5¹/₄ St. (in Dęblin umsteigen; bis hierher nur Personenzüge, in 1¹/₄ St.); von Lublin weiter nach Lemberg s. Route 18a (zus. 409km). — Streckenbeschreibung s. unten.

Straße: bis Lublin 104km, bis Lemberg 308km; großenteils gute Hauptstraße, streckenweise geteert oder gepflastert; KRAFTPOST bis Zwoleń in 1¹/₄ St.; ferner in 1¹/₂ St. nach Kozienice (38km; S. 117). — Ausfahrt in **Radom** (173m; s. Route 9) östlich durch die Reichsstraße (s. Plan BC 2, 3) und weiter auf einer 30km langen Geraden durch flachwelliges Ackerland, später etwas durch Wald. — 30km *Zwoleń* (145m), zum Landkreis Radom gehörendes, 1506 mit deutschem Recht gegründetes, 1939 im Polenfeldzug stark zerstörtes und z. Z. wieder im Aufbau befindliches Landstädtchen von 8000 Einwohnern, mit deutscher Landwirtschaftsschule und großen Pferde- und Schweinemärkten; beachtenswert die gotische Kreuzkirche (XVI. Jahrh.); Deutsche Gaststätte, Pulawskastr. 3; Auskunft durch die NSDAP. — Die Straße führt weiter in östlicher Richtung und hinter (25km) *Gora Pulawska* über die *Weichsel*, mit schönem Blick auf das Schloß von Pulawy. — 2km **Pulawy** (116m; s. S. 111); von hier über Kazimierz und Nałęczów nach Lublin s. S. 115. — Die direkte Straße nach Lublin führt von Pulawy östlich weiter über (7km) *Konskowola*, einen Marktflecken mit deutscher Gaststätte. — 9km *Kurow*. — Von hier nach (32km) **Lublin** s. oben, weiter nach (204km) *Lemberg* s. Route 18b.

Die Eisenbahn verläßt **Radom** (173m; s. Route 9) in nordöstlicher Richtung und führt zuerst durch leicht hügeliges Ackerland. — 14km Station *Jedlnia;* ¹/₂km nordöstlich der Ort *Jedlnia-Letnisko* (Deutsches Café), als Ausflugsort von Radom besucht, am Rande schöner Nadelwaldungen. — Die Bahn zieht weiter streckenweise durch Wald.

44km *Bąkowiec*; Nebenbahnen südöstlich nach Wysokie Kolo (12km), nordwestlich nach Kozienice (14km in ¹/₂ St.).

Die Bahn nach Kozienice führt an ausgedehnten Waldungen entlang. — 14km **Kozienice** (115m), zum Landkreis Radom gehörendes Landstädtchen von 15000 Einwohnern, in freundlicher Lage an einem See am Rande der Weichselniederung, 5km vom Strom entfernt, mit ehem. Jagdschloß der polnischen Könige (Anfang des XVIII. und Mitte des XIX. Jahrh. umgebaut) und Stadtkirche aus dem XVII. Jahrhundert (mehrmals erneuert). Hotel Viktoria, Dęblner Str. 4, 8 B. zu 4¹/₂ Zl., mit Café; Auskunft durch die NSDAP. — 1km südlich von Kozienice liegt das Dorf *Stara Wies*, mit einem Hauptgestüt (englische Vollblutzucht). — Kraftpost von Kozienice nach Radom s. S. 116.

Die Eisenbahn nach Dęblin quert hinter Bąkowiec die breite, sandige und später sumpfige Weichselniederung.

52km *Zajezierze;* 6km nordwestlich liegt an einem Nebenflüßchen der Weichsel der Ort *Sieciechów*, mit einer schönen Benediktinerabtei, einer der ältesten des Landes (Ende des XI. Jahrh. von dem Reichsverweser Sieciech gegründet). — Hinter Zajezierze über die *Weichsel*.

58km **Dęblin** (s. S. 110), wo man die von Warschau nach Lublin führende Schnellzugstrecke erreicht. — Auf dieser nach (129km von Radom) *Lublin* s. Route 14a.

b. Von Radom über Sandomir nach Lemberg.

Eisenbahn: 389km, keine durchgehenden Züge, in Skarżysko-Kamienna, Rozwadów und Przeworsk umsteigen; bis Sandomir 139km, Schnellzug in 3³/₄ St., Personenzug in 4-4³/₄ St. — Streckenbeschreibung s. S. 118.

Straße: bis Sandomir 111km, bis Lemberg 354km; Hauptstraße, größtenteils gut (geteert); KRAFTPOST in 1¹/₄ St. nach Ilza, weiter in 1³/₄ St. nach Solec oder in 1 St. nach Starachowice. — Ausfahrt in **Radom** (173m; s. Route 9) durch die Ilzaer Straße (Plan C 3). — Weiter in südöstlicher Richtung durch Ackerland, dann etwas am Wald entlang nach (12km) *Skaryszew*, später wieder durch Wald, dahinter an einigen Seen vorüber. — 18km **Ilza** (180m; deutsche Gaststätte), zum Kreis Starachowice (S. 118) gehörendes Städtchen von 6000 Einwohnern, in hübscher Lage im Tale der *Ilzanka*, im Mittelalter eine 'feste Stadt' mit zahlreichen deutschen Bürgern unter Magdeburger Recht, im ersten Weltkrieg fast ganz zerstört und dann wieder neu aufgebaut; über der Stadt die Ruine einer alten, im XVII. Jahrhundert durch die Schweden zerstörten, im XVII. und XVIII. Jahrh. z. T. erneuerten Burg der Krakauer Bischöfe, mit rundem Bergfried. — Die Straße nach Sandomir führt südlich weiter und bald durch den ausgedehnten *Forst von Starachowice*. — 13km *Lubienia;* dahinter an der Abzweigung einer r. nach Starachowice (8km; S. 118) führenden Straße vorüber und links weiter. — Dann über die *Kamienna* und zur (4km) Einmündung einer r. von Skarżysko-Kamienna kommenden Straße (S. 74), bei *Krynki*. — Nun südöstlich im Kamiennatal flußabwärts, nach 9km an *Kunow* (r. abseits; s. S. 118) vorüber. — 9km **Ostrowiec** (174m; s. S. 118); dahinter Straßenteilung: geradeaus über (23km) Ozarow nach Lublin (vgl. S. 126), rechts die Strecke nach Sandomir, die das Kamiennatal verläßt und südlich über die hügelige Ackerfläche führt. — 15km *Opatow* (230m; s. S. 119). — 31km **Sandomir** (210m; s. S. 122); dahinter in einer Windung hinab ins Weichseltal und über den Strom in den Distrikt Krakau, dann links weiter (rechts nach Dębica, s. Route 16b) und südöstlich im Santal flußaufwärts. — 24km *Rozwadów* (s. S. 120). — 12km *Nisko* (s. S. 120). — 14km *Rudnik*

(s. S. 120). — 26km *Leżajsk* (s. S. 120); vor der Stadt links die sehenswerte Bernhardinerkirche. — 14km *Tryncza*, wo man den *Wisłok* überquert. — 22km **Jaroslau** (s. S. 149). — Weiter auf der von Krakau kommenden Hauptstraße über *Przemysl* nach (131km) **Lemberg** s. Route 19b.

Die Eisenbahn von **Radom** (s. Route 9) nach Sandomir folgt zuerst südwestlich der nach Krakau führenden Linie (s. Route 8a) bis Skarżysko-Kamienna.

41km *Skarżysko-Kamienna* (s. S. 71). — Nun in südöstlicher Richtung in dem von ausgedehnten Waldungen umrahmten windungsreichen Tal der *Kamienna* flußabwärts.

53km **Wąchok** (208m), zum Kreis Starachowice gehörendes Städtchen von 3000 Einwohnern, in hübscher Lage an der Kamienna (vgl. oben). Der Ort entstand aus einem 1179 von deutschen Zisterziensern gegründeten ehem. bedeutenden Kloster, dessen Mönche auch die Pioniere des Erzbergbaus in dieser Gegend waren (schon 1547 erwähnt; vgl. unten und S. 76), wird 1260 erstmals genannt und erhielt 1454 Magdeburger Stadtrecht; 1939 wurde Wąchok im Polenfeldzug fast völlig zerstört (Wiederaufbau im Werk). Durch einen Torweg gelangt man in den von einer Mauer umschlossenen Klosterhof und zu der teilweise erhaltenen *Klosterkirche, einem bedeutenden Bau im romanisch-gotischen Übergangsstil (1240), mit einer Krypta in reinsten romanischen Formen; daneben die Abtei, aus dem XVII. Jahrhundert.

59km **Starachowice** (200m), Kreisstadt von 36000 Einwohnern, etwa 50km südlich von Radom im waldumrahmten Tal der Kamienna, Mittelpunkt des Wirtschaftsgebietes zwischen Skarżysko-Kamienna und Ostrowiec, u. a. mit Erzbergbau, der hier schon seit dem XVI. Jahrhundert nachgewiesen ist (vgl. oben). In dem östlich anschließenden Dorf *Wierzbnik* eine Kirche aus dem Ende des XVII. Jahrhunderts.

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus*, Deutsche Str. 84, mit 6 B. zu 6 Zl. und Restaurant; *deutsche Gaststätte* (Günther Bentzin). — *Lichtspielhaus*, Deutsche Straße; *Krankenhaus*. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, Deutsche Str. 112; ferner durch die NSDAP., Deutsche Str. 120. — KRAFTPOST über Ilza nach Radom s. S. 117.

Die Eisenbahn folgt weiter dem von Waldhöhen umgebenen, gewundenen Kamiennatal. — 80km *Kunow*-Stadt (2000 Einw.), mit einer Kirche von 1638.

87km **Ostrowiec** (174m), zum Kreis Opatow (s. S. 119) gehörende aufstrebende Industriestadt von 25500 Einwohnern, in der Mitte zwischen Radom, Kielce und Sandomir in einem Talbecken der Kamienna gelegen, im XVI. Jahrhundert gegründet, mit Pfarrkirche aus dem XVII. Jahrhundert.

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Kasino*, Langestr. 19; *Deutsches Café*, Allee 5. — *Lichtspielhaus*, Werkstraße; *Sportstadion* und *Schwimmbad*. — AUSKUNFT durch den Stadtkommissar und die NSDAP.

Von Ostrowiec über Opatow nach Sandomir: Kraftpost in $3^1/_4$ St., bis Opatow in $^1/_2$ St. — Die Straße führt stets durch welliges Ackerland, zuerst in südlicher Richtung bis *Opatow* (18km; s. unten), weiter südöstlich zu der auf dem Hochufer der Weichsel gelegenen Stadt *Sandomir* (49km; s. S. 122).

Opatow (230m), der alte deutsche Ort *Abtau*, an der Opatowka gelegen, mit 13000 Einwohnern, ist Sitz einer Kreishauptmannschaft im südöstlichsten Teil des Distriktes Radom und Mittelpunkt eines landwirtschaftlich reichen Gebietes. Abtau wurde im XIII. Jahrhundert mit Magdeburger Recht gegründet (die Privilegien 1339 bestätigt) und war im Mittelalter ein blühender deutscher Handelsplatz an der alten Straße von Danzig über Kielce und Sandomir nach Galizien, wurde jedoch oft durch Kriege zerstört. — Eine besondere Sehenswürdigkeit bildet die prächtige zweitürmige *Kollegiatskirche (St. Martin), um die Mitte des XII. Jahrhunderts vom Templerorden gegründet, Mitte des XVI. Jahrhunderts im Renaissancestil verändert, doch mit erhaltenen romanischen Bauteilen (einer der Türme, Mittelschiff, Querschiff und Chor); in dem barockisierten Innern schöne Grabmäler; neben der Sakristei eine gotische Kapelle (XV. Jahrh.). Die *Liebfrauenkirche*, ebenfalls ein beachtenswertes Bauwerk aus dem XI. und XVI./XVII. Jahrhundert, ist zerstört. Von der alten Stadtbefestigung ist das *Warschauer Tor* erhalten.

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Kasino*, Lubliner Str. 22. — *Lichtspielhaus*, Wehrmachtstr. 2. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, Markt 1; ferner durch die NSDAP.

Die Eisenbahn von Ostrowiec (S. 118) nach Sandomir folgt weiter dem Kamiennatal und berührt zuerst (92km) *Bodzechow*, ein Dorf mit einem Landgestüt. — 99km *Cmielów*, Industrieort von 3500 Einwohnern, mit Porzellanmanufaktur. — Dann verläßt man das Tal der Kamienna.

107km *Jasice;* $2^1/_2$km südlich liegt *Bidziny*, mit der ersten Molkereischule des Generalgouvernements. — Weiter durch Ackerland, vor Sandomir über die *Weichsel* in den Distrikt Krakau und in großem Bogen zu dem auf dem rechten Ufer gelegenen Bahnhof.

139km Bahnhof **Sandomir** (143m), 3km südlich von der Stadtmitte; Stadtbeschreibung s. S. 122.

Von Sandomir über *Sobów* und *Dębica* nach *Krakau* sowie über *Grębów* (s. unten) und *Rozwadów* (S. 120) nach *Lublin* s. Route 16a.

Die Eisenbahn nach Lemberg überquert hinter Sandomir die *Branka*, einen Nebenfluß der Weichsel.

150km *Grębów*, wo die von Krakau nach Lublin führende Linie mündet (Route 16a); weiter in östlicher Richtung, z. T.

durch Wald, dann über den *Łęg* und im Bogen nach Südosten in das Tal des *San*.

167km **Rozwadów** (154m), an einem Eisenbahnknotenpunkt unweit vom linken Ufer des San am Rande ausgedehnter Waldungen gelegener Ort mit 4000 Einwohnern, schon in frühgeschichtlicher Zeit von Wandalen und Illyriern besiedelt (vgl. S. XXXV; Bodenfunde), mit Kapuzinerkirche und Kloster von 1744. Große Vieh- und Pferdemärkte, zahlreiche Sägewerke und Tischlereien. Hotel (nichtdeutsch), Bahnhofstr. 16, 18 B. — Abzweigung nach Lublin s. Route 16 a.

Die Bahn von Rozwadów nach Lemberg führt im *Santal* flußaufwärts, am Wald entlang. — 170km *Stalowa Wola* ('Stählerner Wille'), Industrieort mit 13000 Einwohnern.

178km **Nisko** (161m), zum Kreis Jaroslau (S. 149) gehörende Landgemeinde von 7800 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars, in hübscher Lage unweit vom linken Ufer des San am Rande großer Wälder, mit Holzindustrie. In einem großen Park ein Schloß. Deutsches Gästehaus.

190km *Rudnik* (169m), am San gelegener Ort von 3500 Einwohnern, mit Kirche aus dem XVIII. Jahrhundert und Korbwarenindustrie; Deutsche Gaststätten Ringplatz 16 und Rudnikplatz 47. — Die Bahn entfernt sich nun etwas vom San und durchquert z. T. ausgedehnte Waldungen; vor Leżajsk rechts Blick auf das unten gen. Kloster.

215km **Leżajsk** (179m), 1km südlich vom Bahnhof und etwa 3km westlich vom linken Ufer des San auf vorgeschichtlichem Siedlungsboden gelegenes altes Städtchen von 6000 Einwohnern; Deutsche Gaststätte Keiper. — 1km nördlich vom Bahnhof (2km vom Ringplatz) die **Bernhardinerklosterkirche*, ein von einer Wehrmauer mit Türmchen umschlossener bedeutender Barockbau des XVII. Jahrhunderts, mit wirkungsvoller Fassade; in dem dreischiffigen Inneren Fresken aus der Mitte des XVIII. Jahrhunderts, prächtiges Gestühl von 1642 und ein mächtiger Orgelprospekt aus dem Ende des XVII. Jahrhunderts.

Die Bahn führt weiter in einiger Entfernung vom San und überquert bei (232km) *Tryncza* den *Wisłok;* dann durch schönen Wald.

241km **Przeworsk** (s. S. 148), wo man die von Krakau nach Lemberg führende Strecke erreicht. — Auf dieser über *Przemysl* nach (389km) Lemberg s. Route 19a.

16. Von Krakau nach Sandomir und Lublin.

a. Eisenbahn.

Nach Sandomir 194km, Personenzug in 7 St. (in Dębica umsteigen); nach Lublin 313km, Schnellzug in 9¼ St.

Die Bahn folgt von **Krakau** (s. Route 6) zuerst der nach Lemberg führenden Linie in östlicher Richtung über (38km) *Bochnia* und (78km) *Tarnow* bis Dębica, s. Route 19a.

111km **Dębica** (202m; s. S. 146). — Nun nordöstlich im flachen Tal der zur Weichsel fließenden *Wisłoka*. — 124km *Pustkow*, ein altes deutsches Dorf; weiter durch sandige Gegend. — 129km Bahnhof *Przeclaw;* 2km westlich, am linken Ufer der Wisłoka, das gleichnam. Städtchen, mit stattlichem Schloß aus dem XVI. Jahrhundert (erneuert) und schönem Park.

135km *Rzochow*, altes Städtchen mit einem von einstöckigen Holzhäusern umgebenen Ringplatz und kleiner Holzkirche (am Nordrande des Orts); 3km westlich die deutsche Siedlung *Goleszow*, die seit dem Ende des XVII. Jahrhunderts ihr Deutschtum treu bewahrt hat. — Hinter Rzochow rechts die einst unermeßlichen sandigen Fichtenwälder des *Sandomirer Urwaldes*, die sich bis in den Distrikt Lublin erstrecken.

143km **Mielec** (180m), am rechten Ufer der Wisłoka gelegenes Landstädtchen von 6000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars und wirtschaftlicher Mittelpunkt im nördlichen Teil des Kreises Dębica, mit barocker Pfarrkirche, die von einem stattlichen Westturm überragt wird.

HOTEL: *Jägerhof*, Klingstr. 3; Gaststätte *Witek* (Schwarzwaldstube), Pilsudskistr. 21. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Parteiheim* der NSDAP.; *Lichtspielhaus*.

Die Bahn führt weiter durch ebenes Ackerland, ein bedeutendes Weizengebiet. — 149km *Chorzelow*, Dorf mit stattlicher neugotischer Backsteinkirche. — 152km *Tuszow*, ebenso wie das 7km westlich abseits am linken Ufer der Wisłoka gelegene Dorf *Schönanger* und die übernächste Bahnstation (160km) *Padew* eine deutsche Siedlung vom Ende des XVII. Jahrhunderts.

167km Bahnhof **Baranów** *Sandomierski* (156m); 3½km nordwestlich liegt in der Weichselniederung das zum Kreis Dębica gehörende alte Städtchen Baranow (2000 Einw.), mit Pfarrkirche aus dem Anfang des XVII. Jahrhunderts (beachtenswertes Hochaltarbild); etwas weiter nordwestlich, vor dem Ort, erhebt sich unweit vom linken Ufer der Weichsel, die einst am Ort vorüberfloß, das *Schloß Baranów*, ein stattlicher Renaissance-Bau aus den Jahren 1579-1602, mit einem nach dem Vorbild des Turnierhofes der Krakauer Burg angelegten zweistockigen *Arkadenhof.

182km **Tarnobrzeg** (159m), 2km westlich vom Bahnhof über dem rechten Ufer der Weichsel gelegenes Städtchen von 5000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Dębica, mit eintürmiger barocker Pfarrkirche aus dem XVII. Jahrhundert (stattliche bemalte Fassade); unweit nördlich am Rande des Orts ein Schloß der Grafen Tarnowski, ehemals mit reicher Kunstsammlung und Bibliothek. Deutsche Gaststätte, Kleiner Ring 32; Auskunft durch den Landkommissar.

186km *Sobów*, ein Eisenbahnknotenpunkt, wo von der direkt nach Rozwadów und Lublin führenden Hauptstrecke (S. 124) eine Linie nach Sandomir abzweigt.

Die Bahn **nach Sandomir** führt von Sobów nördlich weiter durch die Weichselniederung, mit schönem Blick halblinks auf die Türme von Sandomir (vgl. S. 123). — 190km Station *Wielowies;* 1½km südöstlich das gleichnam. Dorf, mit einem Dominikanerinnen-Kloster. — 194km *Bahnhof Sandomir* (143m), am rechten Ufer der Weichsel, 3km südlich von der Stadtmitte, zu der eine Straße über die Weichsel und dann in großem Bogen hinaufführt.

Sandomir. — HOTEL: *Polski*, in der Altstadt, 15 B. zu 6 Zl., einfach. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Kasino* (Restaur.), Poststr. 7 (vgl. unten), ziemlich einfach; *Lichtspielhaus* ('Apollo'), Marienstraße; *Krankenhaus.* — *Postamt* nördlich vor der Altstadt in der Poststraße. — AUSKUNFT durch den Landkommissar, Marienstr. 15; ferner durch die NSDAP., Freiheitsstr. 1.

Die sehenswerte alte Stadt *Sandomir (Sandomierz;* 210m), mit 9300 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Opatow (S. 119), dem südöstlichsten Kreis des Distriktes Radom, liegt malerisch an und auf dem hohen linken Ufer der *Weichsel*, die hier bis zum ersten Weltkrieg die russisch-österreichische Grenze bildete und 10km stromabwärts den San aufnimmt. Das Gewerbe der Stadt dient vorwiegend der Landwirtschaft (vgl. unten).

GESCHICHTE. — Sandomir wurde wohl im X. Jahrhundert gegründet und wird 1139 zuerst genannt. Nach Zerstörung durch die Tataren (1241) wieder neu erbaut und 1286 mit deutschem Stadtrecht begabt, im XIV. Jahrhundert durch Kasimir den Großen befestigt, entwickelte sich die Stadt unter starkem deutschen Einfluß rasch zu einem blühenden Handelsplatz, der u. a. zu Danzig und Breslau Beziehungen pflegte und an Reichtum mit Krakau wetteiferte. Truchsesse waren hier u. a. 1340 der Krakauer Kaufherr Nikolaus Wirsing († 1360) und Johann Bork. Die allmähliche Verdrängung der Deutschen, an deren Stelle zahlreiche Juden zuwanderten, ferner zwei große Feuersbrünste am Anfang des XVII. Jahrhunderts und eine Zerstörung der Stadt durch die Schweden im Jahr 1656 verursachten ihren Niedergang, der bis in die neueste Zeit anhielt. Die geplante Regulierung der von Sandbänken durchzogenen Weichsel und der Ausbau der Eisenbahn- und Straßenverbindungen wird Sandomir aber einen neuen wirtschaftlichen Aufschwung und wegen seiner schönen Lage und der beachtenswerten Bauten einen starken Fremdenverkehr bringen.

Den schönsten Blick auf das *Gesamtbild der Stadt bietet das rechte Weichselufer etwa in der Nähe des *Bahnhofs* (vgl. S. 122): rechts der viereckige Turm des Opatower Tors, in der Mitte die Kathedrale mit ihrem spitzen Turm, links die massigen Gebäude des Schlosses und des etwas tiefer gelegenen Jesuitenkollegs. — Einen guten Überblick über die Anlage der Stadt bietet der Glockenturm der Kathedrale (s. unten).

Inmitten der von unansehnlichen Straßen durchzogenen Altstadt liegt der große rechteckige **Ringplatz**, in dessen Mitte sich das **Rathaus** erhebt, ein rechteckiger turmgekrönter Backsteinbau, auf Grundmauern des XII. Jahrhunderts im XVI./XVII. Jahrhundert im spätgotischen Stil erbaut, mit einem Obergeschoß in Renaissanceformen, dessen Blendarkaden in der Art der Krakauer Tuchhallen (S. 40) von einer skulpturenreichen Attika gekrönt werden. — Vom Ringplatz führt südlich die Mariengasse zur ***Kathedrale** (*Liebfrauenkirche*), vor der ein barocker Glockenturm von 1736 steht (steiler Aufstieg, doch lohnender Ausblick); die stattliche Kirche ist ein schöner gotischer Bau von 1360, der im XVII. und XVIII. Jahrhundert erneuert wurde (barocke Fassade); das dreischiffige feierliche Innere ist mit farbenprächtigen Malereien geschmückt (im Presbyterium altukrainische Fresken von 1423-34). An der Ecke der Mariengasse, gegenüber dem oben gen. Glockenturm, liegt das *bischöfliche Palais.* — Südwestlich von der Kathedrale erhebt sich auf dem **Schloßberg** das ursprünglich von Kasimir d. Gr. erbaute **Schloß**, aus dem XIV.-XVI. Jahrhundert, zum Teil durch die Schweden zerstört; der erhalten gebliebene Flügel diente seit 1825 als Gefängnis. — Südöstlich von der Kathedrale das *ehem. Jesuitenkolleg*, aus dem Anfang des XVII. Jahrhunderts. — Die vom Ringplatz nach Norden führende Opatower Straße führt an der (r.) *Heiliggeistkirche* vorüber, einem ursprünglich gotischen, barock veränderten Bau. Am Ende der Straße das stattliche **Opatower Tor** (XIV. und XVI. Jahrh.), der einzige Rest der alten Stadtbefestigung.

Außerhalb der Altstadt liegen noch vier beachtenswerte Kirchen. Vor dem Opatower Tor die *St. Michaelskirche*, ein Barockbau mit freistehendem Glockenturm, aus dem Ende des XVII. Jahrhunderts. Unweit westlich die *St. Josephskirche*, von 1672 (1824 wiederhergestellt). — Von hier gelangt man südwestlich durch den *Stadtgarten* und am Friedhof vorüber zu der *St. Paulskirche*, einem ursprünglich gotischen Bau des XV. Jahrhunderts (im XVIII. Jahrh. barock verändert). — Südwestlich vor der Stadt die ***St. Jakobskirche**, ein 1226 von den Dominikanern gegründeter bedeutender Backsteinbau im romanisch-gotischen Übergangsstil, im XVII. und zu Anfang des XX. Jahrhunderts erneuert, mit freistehendem Glockenturm (XIV. Jahrh.),

schönem Portal und Ornamenten nach Modeln wie in Lehnin in Brandenburg; in dem wirkungsvollen dreischiffigen Inneren Grabmäler des XV. und XVI. Jahrhunderts.

Kraftpost von Sandomir nordwestlich über *Opatow* nach *Ostrowiec*, s. S. 119; — südwestlich über (19km) *Koprzywnica*, ein altes Städtchen mit einer 1185 gegründeten Zisterzienserabtei (Kirche aus der ersten Hälfte des XIII. Jahrhunderts), in 1¼ St. nach (33km) *Osiek*.

Eisenbahn von Sandomir nordwestlich über *Ostrowiec* nach *Skarżysko-Kamienna* (Radom) sowie südöstlich über *Grębów* (12km; vgl. unten) nach *Rozwadów* (28km) s. Route 15b; von Rozwadów weiter nach *Lemberg* s. Route 15b, nach *Lublin* s. unten.

Die Eisenbahn von Krakau nach Lublin biegt in *Sobów* (S. 122) nach Osten um und verläßt das Weichseltal. — 194km *Grębów*, wo die von Sandomir kommende Strecke mündet (vgl. oben).

211km **Rozwadów** (s. S. 120), wo die Linie nach Przeworsk (Lemberg; Route 15b) abzweigt. — Die Strecke nach Lublin quert in nördlicher Richtung das Tal des *San* und überschreitet den Fluß. Dann durch ausgedehnte, seenreiche Waldungen.

234km *Zaklików*, an der zu zahlreichen Seen verbreiterten *Sanna*. — Dahinter in großen Windungen durch flachwelliges Ackerland.

269km Bahnhof **Krasnik** (250m); 5km westlich (Kraftpost) liegt am Talhang der zur Weichsel fließenden *Wyznica* das Städtchen Krasnik (15000 Einw.), schon 1142 genannt und 1377 mit Magdeburger Stadtrecht begabt, bis ins XVI. Jahrhundert ein blühendes deutsches Gemeinwesen mit einem alten Schloß (heute ganz verschwunden), 1622 und 1652 durch die Pest fast ausgestorben, 1655 durch die Schweden und 1813 durch einen Brand zerstört, im ersten Weltkrieg durch zwei Siege der Österreicher über die Russen (Aug. 1914 und Juli 1915) bekannt geworden. Jetzt ist Krasnik als Sitz einer Kreishauptmannschaft (seit Okt. 1942) und als gewerblicher Mittelpunkt des im südwestlichen Teil des Distriktes Lublin gelegenen Kreises in neuem Aufschwung (landwirtschaftl. Berufsschule und Handelsschule). Beachtenswert die im XV. Jahrhundert gegründete ursprünglich gotische, barock veränderte Pfarrkirche, mit freistehendem Glockenturm. Deutsches Haus, Theater und Lichtspielsaal.

Kraftpost vom Bahnhof Krasnik (s. oben) in 1¼ St. 36km südöstlich nach **Janow Lubelski** (205m), einem hübsch an der Biala am Nordrand ausgedehnter seenreicher Waldungen gelegenen Städtchen von 3500 Einwohnern (Deutsches Kameradschaftsheim; Auskunft durch den Landkommissar oder die NSDAP.).

Die Eisenbahn nach Lublin führt nordöstlich weiter, streckenweise durch Wald. — 280km *Wilkolaz*-Dorf. — 293km *Niedrzwica;* Straße 15km südöstlich nach *Bychawa*, einem Marktflecken mit großen Viehmärkten, der im XV. Jahrhundert

gegründet wurde, 1537 unter dem Namen *Klethne* Magdeburger Stadtrecht erhielt und ehemals eine Wehrburg besaß (ein später an deren Stelle erbautes Schlößchen ist 1864 abgebrannt). — 305km *Zemborzyce*, Ausgangspunkt für die S. 132 gen. Wanderung nach Metow.

313km **Lublin** (192m), s. Route 17.

b. Straße von Krakau nach Lublin.

Bis Sandomir 209km, bis Lublin 332km. — Von Krakau bis Dębica sehr gute Straße (geteert), weiter nach Sandomir ordentliche Teerstraße, von hier bis vor Ozarow 1942 schlecht (ungeteert), weiter nach Lublin gut (großenteils geteert oder gepflastert).

Von **Krakau** (212m; s. Route 6) östlich auf der nach Lemberg führenden Hauptstraße über *Bochnia* und *Tarnow* bis Dębica, s. Route 19b.

123km **Dębica** (S. 146). — 2km hinter der Stadt von der Lemberger Strecke links ab und in nördlicher Richtung im breiten Tal der Wisłoka hin, zuerst durch eine flache Ackerebene mit einzelnen Teichen, dann durch sandigen Kiefernwald.

13km *Pustkow* (s. S. 121). — Weiterhin an einer Abzweigung zu dem 1½km westl. abseits am linken Ufer der Wisłoka gelegenen Städtchen *Przecław* vorüber, dessen Schloß und Kirche sichtbar sind (s. S. 121); später durch *Rzochow* (s. S. 121; windungsreiche Durchfahrt).

19km **Mielec** (s. S. 121). — Weiter schnurgerade neben der Eisenbahn her nach *Chorzelow* (s. S. 121), dahinter durch die fast waldlose Ackerebene, hinter *Padew* (s. S. 121) etwas durch Kiefernwald.

26km *Baranow*, mit sehenswertem Schloß (1km links abseits; s. S. 121). — Nun durch die Weichselniederung; dann über eine mit Kiefernwald bestandene kleine Anhöhe.

16km *Tarnobrzeg* (s. S. 122). — Dahinter durch eine Kastanien-Allee, dann gerade zwischen Feldern hin, mit Blick auf die halblinks im Hintergrund sichtbaren Türme von Sandomir (vgl. S. 123).

12km hinter Tarnobrzeg zweigt r. die Straße nach Jaroslau (Lemberg; s. Route 15b) ab; nach Sandomir geradeaus, über die *Weichsel* und im Bogen bergauf zu der auf dem Talrand gelegenen Stadt.

2km **Sandomir** (210m; s. S. 122); Abzweigung nach Opatow (Radom) s. Route 15b. — Die Straße nach Lublin führt in nördlicher Richtung über eine Hügelwelle hinweg und wieder hinab in das breite Weichseltal.

8km *Dwikozy*. — Dahinter rechts weiter am Rande der fruchtbaren Talebene hin (Hopfenfelder), jenseit *Winiary* am linken Ufer der breiten, z. T. verschilften Weichsel entlang.

11km *Zawichost*, über dem linken Ufer der Weichsel gelegenes, schon im XIII. Jahrhundert gegründetes Städtchen, mit einer von den Klarissinnen im XIII. Jahrhundert erbauten gotischen Backsteinkirche (Fassade aus dem XIX. Jahrh.). — Weiter nordwestlich ziemlich gerade über die Ackerhochfläche.

13km hinter Zawichost eine Straßenteilung; die Straße geradeaus führt über Ozarow nach Ostrowiec (Radom; s. Route 15b); nach Lublin rechts weiter auf guter Teerstraße über die Hochfläche, bald etwas durch Kiefernwald, dann leicht abwärts in die Niederung der *Weichsel* und über den breiten Strom, dahinter wieder etwas aufwärts.

13km **Annopol**, Marktflecken mit Phosphoritgruben. — Dann wieder vielfach gerade über die flachwellige Hochfläche.

10km *Goszieradow*, Dorf mit Schloß (in einem Park) und stattlicher neugotischer Backsteinkirche, im Tal des *Tuczyn*.

10km *Olbiecin;* hier in Windungen etwas bergauf, mit hübschem Blick auf das malerisch im Tal gelegene Dorf; in einem Park ein Schloß.

9km **Krasnik** (s. S. 124); hier im Bogen abwärts ins Tal der *Wyznica*, bei der ersten Straßenteilung links, kurz darauf rechts und wieder aufwärts, dann in langen Geraden über die Ackerhochfläche, z. T. auch durch Kiefernwald.

13km *Wilkolaz* (S. 124), wo man die Eisenbahn von Krakau nach Lublin unterfährt. — Dahinter folgen wieder lange Geraden über welliges Ackerland, später z. T. auch durch Wald.

25km *Konopnica*, wo links eine von Opole kommende Nebenstraße mündet (S. 114).

6km weiter mündet vor Lublin links die von Warschau kommende Straße (Route 14b).

3km **Lublin** (192m); Einfahrt durch die Warschauer Straße (Pl. A 2).

17. Lublin (Plan s. S. 128).

Ankunft und Abfahrt. — EISENBAHN: Bahnhof (Plan jenz. D 3; S. 130), mit Restaurant, 3½km südlich vom Adolf-Hitler-Platz (Autobus sowie Droschken); Bahnlinien von *Krakau* und *Sandomir* über Rozwadów s. Route 16a, von *Warschau* und *Radom* über Deblin s. Route 14a und 15a, von *Łuków* (Brest-Litowsk, Siedlce-Malkinia) s. S. 107, nach *Cholm* (Kowel) oder nach *Zamość* und *Lemberg* s. Route 18a.

STRAßEN von *Krakau* über *Sandomir* s. Route 16b, von *Warschau*, *Pulawy*, *Kazimierz*, *Nałęczów* und *Opole* s. Route 14b, von *Radom* s. Route 15a, von *Radzyn* (Biala Podlaska - Brest-Litowsk; Łuków - Siedlce) s. S. 106, nach *Cholm* oder über *Zamość* nach *Lemberg* s. Route 18b. — Kraftpost über *Krasnystaw* nach *Zamość* s. S. 140; nach *Pulawy* s. S. 111; im Sommer über *Nałęczów* (S. 114) nach *Kazimierz* (S. 112).

Auskunft: *Städtisches Verkehrsbüro*, mit Reisebüro (MER), in der Stadthauptmannschaft (S. 130), Krakauer Str. 62; *Distrikts-Fremdenverkehrsverband*, Geschäftsstelle bei der Stadthauptmannschaft; ferner durch die Kreishauptmannschaft (vgl. unten). — *Quartieramt* (Wohnungsamt; Hotelzimmer-Vermittlung), Chopinstraße 5 (Pl. B 2).

Hotels: *Europa* (Pl. a: C 2), Krakauer Str. 29, am Adolf-Hitler-Platz, 70 B. zu 8 Zl., gut; *Hotel-Pensionat*, Spitalstr. 10 (Pl. C 2), 25 B. zu 8 Zl.; *Polonia*, Litauerstr. 5 (Pl. B 2), 28 B. zu 8 Zl.; Hotel-Pension *Rohland*, 14 B. zu 5-8 Zl., auch für Nichtdeutsche.

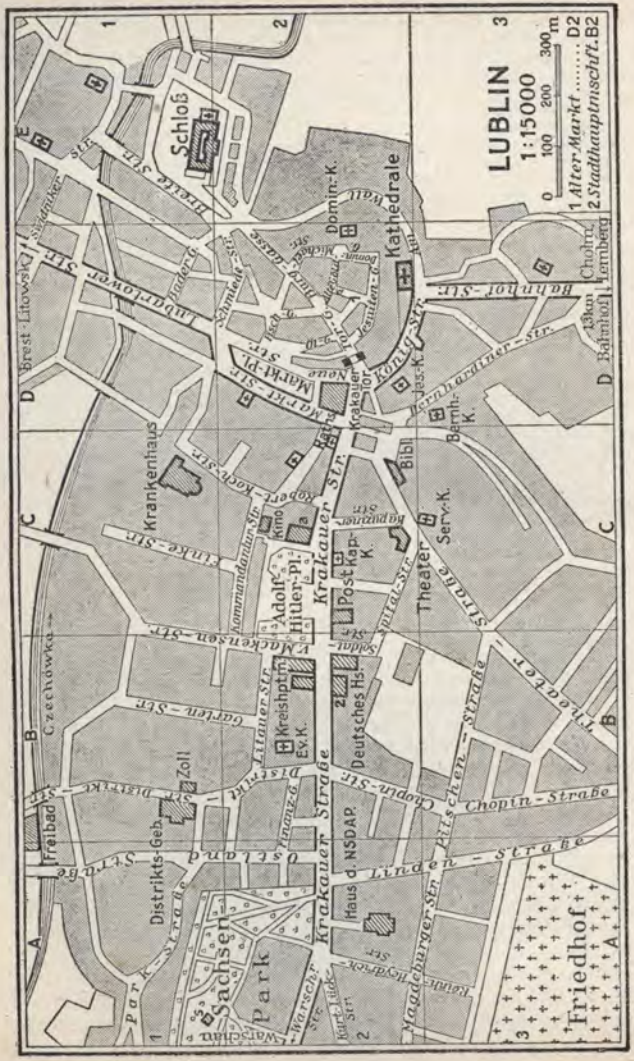
RESTAURANTS: im *Deutschen Haus* (S. 129), Krakauer Str. 56; im Hotel *Europa* (s. oben), gelobt; im *Haus der Nationalsozialisten* (S. 130); Bierschwemme der *Brauerei Vetter*, Bernhardinerstr. 15 (Pl. D 3); *Park-Restaurant*, Krakauer Str. 59 (Pl. A B 2); *Sachsenschenke* (Pl. s: A 1; S. 130), im Sachsenpark, mit stilvoller niederdeutscher Einrichtung, im Sommer Gartenkonzert; *Ulmenschenke*, Ostlandstr. 7a (Pl. A 2, 1), ebenfalls mit hübscher Ausstattung; Deutsche Gaststätte *Zur Gerichtsschänke*, Krakauer Str. 78 (Pl. A B 2).

CAFÉS: im *Deutschen Haus* (S. 129; mit Konzert) und im Hotel *Europa* (s. oben); ferner *Café am Adolf-Hitler-Platz (Hasuka)*, Adolf-Hitler-Platz 1 (Pl. C 2); *Park-Café*, Krakauer Str. 59 (vgl. oben); *Hielscher*, Bernhardinerstr. 20 (Pl. D 3); *Sachsenschenke*, s. oben; u. a.

Deutsche Einrichtungen. — *Deutsches Haus* (Pl. B 2; S. 129), Krakauer Str. 56, mit Restaurant und Distrikts-Kasino (im ersten Stock; nur für Angehörige der Distriktsbehörden und deren Gäste); *Haus der Nationalsozialisten* (s. S. 130). — STADTTHEATER (Pl. C 2, 3; S. 130), Theaterstr. 17, für Schauspiele; *Deutsche Lichtspiele*, am Adolf-Hitler-Platz (S. 129), nördlich vom Hotel Europa. — BÜCHEREIEN: *Staatsarchiv* und *Staatsbibliothek* (S. 130), Theaterstr. 10 und 4; *Buchhandlung*, Krakauer Str. 58 (Pl. B 2). — SCHULEN: *Oberschule*; *Volksschule*; *Handelsschule*. — SPORT (Deutsche Sportgemeinschaft u. a.): *Kampfbahn; Turnhalle; Freischwimmbad* (Pl. A B 1; zwei Schwimmbecken), an der Czechowka; *Badeanstalt*, Farbiarska 4; *Pferderennbahn* und *Reitbahn* (in Rury). — GESUNDHEITSWESEN: *Ärztedienst* Tel. 1534; *Apotheke*, Krakauer Str. 47; *Distrikts-Krankenhaus* (Pl. C 1), Robert-Koch-Str. 16.

BEHÖRDEN: *Gouverneur* des Distriktes Lublin, im Distriktsgebäude (Pl. B 1; S. 130); *Kreishauptmann* des Kreises Lublin-Land, am Adolf-Hitler-Platz (S. 129); *Stadthauptmann*, in der Stadthauptmannschaft (Pl. 2: B 2; S. 130). — NSDAP.: Distriktstandortführung, Standort Lublin-Stadt, im Haus der Nationalsozialisten (Pl. A 2; S. 130); Standort Lublin-Land, Karmeliterstr. 2. — POST: *Hauptpost* (Postamt 1; S. 129), Krakauer Str. 50; *Bahnpostamt* (postlag. Sendungen), neben dem Bahnhof (S. 130). — BANK: *Emissionsbank*, Krakauer Str. 37 (S. 129). — *Hauptzollamt*, Distriktsstr. 3 (S. 130); *Industrie- und Handelskammer*, Chopinstr. 12 (Pl. B 3, 2).

Die Distriktshauptstadt *Lublin* (spr. lúblin; 147-192m), Sitz des Gouverneurs des gleichnam. Distriktes im Osten des Generalgouvernements sowie einer Kreishauptmannschaft (Lublin-Land), liegt im Norden des Lubliner Plateaus (S. XXIII) in flachwelliger Ackerlandschaft über der *Bystrzyca* und zählte 1942 auf einer Stadtfläche von 35qkm etwa 105000 Einwohner, die unter der Führung eines Stadthauptmanns stehen. Durch seine günstige Verkehrslage zwischen mittlerer Weichsel und Bug an einem wichtigen Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt, an dem sich schon im Mittelalter (vgl. S. 129) die Haupthandelsstraßen von der Ostsee über Warschau und Lemberg nach dem Schwarzen Meer sowie von Böhmen über Krakau und Brest-Litowsk nach Moskau kreuzten, wurde Lublin ein lebhafter Handelsplatz, dessen Bedeutung auch als Industriezentrum ständig im Steigen ist. Die Industrie dient hauptsächlich der Landwirtschaft des fruchtbaren Distriktes.



GESCHICHTE. — Die Siedlung Lublin entstand seit dem X. Jahrhundert um eine alte Wehrburg (vgl. S. 132). Am 15. Aug. 1317 belehnte der König Ladislaus Lokietek (S. XL) den deutschen Vogt Matthias von Aptowitz (Opatowiec) mit der Vogtei über die Stadt nach deutschem (Magdeburger) Recht. — Nach fast völliger Zerstörung dieser ersten Stadt durch die Tataren (1341) wurde Lublin am 25. Jan. 1342 mit Privileg Kasimirs d. Gr. zu Magdeburger Recht neu gegründet, ebenfalls wieder durch einen deutschen Vogt (Franz aus Mainz), der zum Wiederaufbau der Stadt, die nun mit Mauern und Tortürmen befestigt wurde (vgl. S. 131), zahlreiche deutsche Handwerker und Kaufleute (vor allem aus Schlesien) heranzog. In der Folgezeit, besonders im XV. und XVI. Jahrhundert, gelangte die Stadt, die damals eine in ihrem maßgebenden Teil deutsche Bürgerschaft, einen überwiegend deutschen Rat und bis 1504 deutsche Vögte hatte, als weit berühmter Markt und Warenstapelplatz, an dem sich der Handel von Podolien, Wolhynien und Galizien vereinigte und mehrere Reichstage abgehalten wurden (1569 Lubliner Union, vgl. S. XLII), zu hoher Blüte. Auch auf geistigem Gebiet entwickelte sich ein reiches Leben, besonders befruchtet durch die Reformation, die jedoch im XVII. Jahrhundert durch die Jesuiten schärfstens bekämpft wurde. Am Anfang des XVII. Jahrhunderts zählte Lublin fast 40000 Einwohner. — Häufige Heimsuchungen durch die Pest (1625, 1629, 1635, 1652, 1657, 1695) und mehrere Kriegsplünderungen (1655/57 durch Kosaken, Russen, Schweden und Ungarn; 1672 durch die Tataren) leiteten einen Niedergang ein, doch zogen noch immer deutsche Einwanderer zu, sodaß z. B. 1774 die Kaufmannsgilde noch eine deutsche Mehrheit besaß. Seit dem XVIII. Jahrhundert nahm jedoch der Verfall zu, besonders nach einer die Stadt fast völlig einäschernden Feuersbrunst (1710) und vor allem durch die Ausbreitung der Juden, die Lublin zu ihrer Hochburg machten, hier bis 1764 jährliche Synoden abhielten und auch eine Talmudschule mit der größten Talmudbücherei Europas besaßen (1862 hatte die Stadt 57% Juden, jetzt ist sie judenfrei). — 1795 kam Lublin zu Österreich, 1809-15 zum Herzogtum Warschau, dann durch den Wiener Kongreß zu Rußland. Im ersten Weltkrieg war die Stadt seit 30. Juli 1915 von den Österreichern besetzt, im Polenfeldzug wurde sie am 18. September 1939 von der deutschen Wehrmacht genommen und wieder unter deutsche Verwaltung gestellt. Als Hauptstadt eines Distriktes des Generalgouvernements bildet sie nun getreu ihrer sechshundertjährigen deutschen Vergangenheit wiederum einen östlichen Vorposten des Großdeutschen Reiches. Die gepflegten freundlichen Straßen und Platzanlagen der neueren Stadtteile zeigen bereits die neue deutsche Aufbauarbeit.

STADTBESICHTIGUNG. — Den repräsentativen Mittelpunkt Lublins bildet der schöne **Adolf-Hitler-Platz** (Pl. BC 2), eine 1940/41 neu gestaltete weiträumige rechteckige Anlage im Zuge der Krakauer Straße (vgl. S. 130), umrahmt von stattlichen öffentlichen Gebäuden. An der Südwestecke das *Deutsche Haus* (Pl. B 2; Restaur. s. S. 127), 1884 durch den Deutschen Adolf Frick als Industriellenkasse erbaut. Nördlich gegenüber die *Emissionsbank*, anschließend an der Westseite des Platzes das 1830 errichtete Gebäude der *Kreishauptmannschaft*, aus dem Anfang des XIX. Jahrhunderts. An der Südseite die *Hauptpost*, weiterhin die 1728 im Barockstil erbaute *Kapuzinerkirche*, mit anstoßendem Kloster. Die Ostseite des Platzes wird vom *Hotel Europa* (S. 127) und von dem nördlich anschließenden *Deutschen Lichtspielhaus* begrenzt. An der Nordseite u. a. das klassizistische ehem. *Palais Radziwill*.

An der vom Adolf-Hitler-Platz nach Osten und Westen führenden Krakauer Straße (Pl. A-C 2), der breiten Hauptverkehrs- und Geschäftsader der Stadt, liegt westlich anschließend an das Deutsche Haus die **Stadthauptmannschaft** (Pl. 2: B 2; Sitz des Stadthauptmanns), ein 1870 errichteter, 1940/41 erneuerter Bau. Weiterhin das *Arbeitsamt*, gegenüber das *Haus der Justiz*. — Unweit nördlich die 1780-88 von Züllicher erbaute *Evang. Kirche* (im Turm zwei alte Glocken von 1784 und 1790); auf dem ehem. Friedhof noch zahlreiche alte deutsche Grabsteine. Weiterhin erhebt sich an der Distriktsstraße das **Distriktsgebäude** (Pl. B 1; Dienstsitz des Gouverneurs, vgl. S. 127), ein stattlicher Bau von 1925. Gegenüber das *Hauptzollamt*. — Nordöstlich vom Adolf-Hitler-Platz die *Spitalkirche*, wohl von Thomas Rezler (XVIII. Jahrh.; vgl. S. LXII).

Südwestlich vom Distriktsgebäude erstreckt sich jenseit der Ostlandstraße und entlang der die Krakauer Straße fortsetzenden Warschauer Straße der hübsche, 1837 angelegte **Sachsenpark** (*Stadtpark*; Pl. A 1, 2), mit der *Sachsenschenke* (Pl. s.; Restaur., vgl. S. 127). — Südlich gegenüber dem Sachsenpark, jenseit der Krakauer Straße, steht an der Horst-Wessel-Straße das im Januar 1941 eingeweihte *Haus der Nationalsozialisten* (Pl. A 2; vgl. S. 127), 1933 als Soldatenheim erbaut (Restaur., vgl. S. 127).

Südöstlich vom Adolf-Hitler-Platz liegt an der Theaterstraße das 1886 erbaute *Stadttheater* (Pl. C 2; vgl. S. 127). Südlich gegenüber die **Servitenkirche** (*Ursulinerinnen-Kirche*; Pl. C 3), ein ursprünglich für den Brigittenorden 1410-26 im gotischen Stil errichteter, im XVI.-XVIII. Jahrhundert mehrmals veränderter und 1838-64 den Visitandinnen dienender beachtenswerter Bau, mit stark vertikal betontem Staffelgiebel und viereckigem Nordwestturm; in dem barocken Innern im Chor ein Tafelbild der h. Brigitte aus der Mitte des XV. Jahrhunderts (vermutlich schlesische Arbeit). Östlich gegenüber in dem ehem. Brigittinerinnenkloster (Nr. 10) die ältere Abteilung des wertvollen *Staatsarchivs*, nahebei (Theaterstr. 4) das *Distriktsmuseum*, mit der neueren Abteilung des Staatsarchivs und der deutschen *Staatsbibliothek*. — Weiter östlich erhebt sich die **Bernhardinerkirche** (*St. Paul*; Pl. D 3), ursprünglich ein Wehrbau aus dem XV. Jahrhundert, später im Renaissancestil umgebaut und mehrmals erneuert, mit stattlichem Turm und rundem Chor; im Innern mehrere beachtenswerte Grabmäler aus dem XVI. und XVII. Jahrhundert.

Von der Bernhardinerkirche kann man südöstlich durch die Bernhardinerstraße zur *Verklärungskirche* (Pl. D 3), einem von einer Mauer umgebenen barocken Kuppelbau, und weiter südlich durch die von hier ab noch 1½km lange Bahnhofstraße zu dem jenseit der Bystrzyca gelegenen langgestreckten **Bahnhof** (Pl. jens. D 3; vgl. S. 126) gelangen, an dessen Stirnseite das alte Stadtwappen (ein Bock an einem Weinstock) zu sehen ist.

Östlich vom Adolf-Hitler-Platz liegt am Anfang der Krakauer Straße der Mainzer Platz, mit dem 1827 von dem deutschen Stadtbaumeister Jakob Hempel (vgl. S. 132) erbauten

turmgekrönten *Rathaus* (Pl. D 2), in dem die Gründungsurkunden der Stadt von 1317 und 1342 (vgl. S. 129) aufbewahrt werden. Links daneben die *Heiliggeistkirche*, 1418 gegründet, nach einem Brande 1733 neu erbaut; im Innern ein mittelalterliches Relief (Erweckung Petrovins). An der Ostseite des Platzes das **Krakauer Tor** (Pl. D 2), ein das Wahrzeichen Lublins bildender burgartiger Torturm aus der Zeit der zweiten Stadtgründung (vgl. S. 129), im XVI., XVIII. und XIX. Jahrhundert erneuert (von der Galerie schöner Überblick über die Stadt). Weiter in die Altstadt s. unten. — Unweit südöstlich vom Krakauer Tor erhebt sich am Ende der Königstraße die röm.-kath. **Kathedrale** (Pl. D 2), ein 1582 durch die Jesuiten im Frühbarockstil errichteter, im XIX. Jahrhundert erneuerter hoher Bau, dessen zweitürmige Fassade 1939 beschädigt wurde; das weiträumige dreischiffige Innere zeigt eine schöne barocke Ausstattung, mit bedeutenden Wand- und Deckenmalereien von dem Deutschen Joseph Mayer (1757). Links neben der Kathedrale das 1826 im neugotischen Stil errichtete *Trinitatistor*, mit hohem, das Stadtbild beherrschendem Glockenturm. An der Südwestseite der breiten Königstraße die *Jesuitenkirche* (barock). Rechts neben der Kathedrale das *ehem. bischöfl. Palais*, von dem die 2km lange Bahnhofstraße südlich an der Verklärungskirche vorüber zum Bahnhof führt (s. S. 130).

Durch das oben genannte Krakauer Tor gelangt man in die Altstadt, den ältesten Teil der Stadt (vgl. S. 129), der 1939 im Polenfeldzug stellenweise zerstört wurde und großenteils von Juden bewohnt war (vgl. S. 129). Kurz jenseit des Krakauer Tores der **Alte Markt** (Pl. 1: D 2), eine alte deutsche Platzanlage; in der Mitte das *Alte Rathaus*, im XIV. Jahrhundert erbaut, 1578 zum Krontribunal (Obersten Gerichtshof) umgestaltet und 1787 durch Dom. Merlini (S. 98) erneuert. Ringsum noch manche alten deutschen Bürgerhäuser aus dem XVI. und XVII. Jahrhundert; hervorzuheben Nr. 8, mit dem sehenswerten *Alten Weinkeller* (XVI. Jahrh.), dem ehem. Versammlungsort der deutschen Zünfte, dessen Wände alte Wandmalereien und Sprüche in deutscher und lateinischer Sprache zieren (wohl um 1540 entstanden); weiterhin Nr. 12 das *Königshaus* (*Sobieskihaus*), ein ehem. der Familie des Königs Johann Sobieski gehörendes Patrizierhaus mit schönen Fensterskulpturen, in dem 1703 Karl XII. von Schweden wohnte; dahinter der Trinitatisturm (s. oben). — Unweit östlich vom Alten Markt in der Güldengasse die **Dominikanerkirche** (*St. Stanislaus*; Pl. D 2), ein 1342 durch Kasimir d. Gr. gegründeter, nach einem Brande (1505) im XVI./XVII. Jahrhundert neu errichteter Bau mit mächtigem Staffelgiebel und hohem, von

einem Dachreiter gekröntem Langhaus, barocker Vorhalle und niederem sechseckigen Chorturm; im Innern schöne Renaissance-Grabmäler der deutschen Adelsfamilie Firlej (vgl. S. 106 und 112), hinter dem Hochaltar eine 1645 erbaute Kapelle mit reichen Stukkaturen und beachtenswertem Kuppelgemälde. Anschließend an die Kirche die aus dem XVI. Jahrhundert stammenden Klostergebäude, in hübscher Lage auf dem Rande des Bystrzycatals.

Vom Alten Markt (S. 131) gelangt man nordöstlich durch die Burggasse abwärts zu dem 1342 erbauten, 1785 erneuerten *Burgtor*, das den Zugang zum Gebiet der Burg bildete. Weiter in das ehem. Judenviertel und wieder aufwärts zu dem auf dem Talrand gelegenen **Schloß** (*Burg;* Pl. E 1, 2), einem massigen rechteckigen Bau, der von einer Attika im Renaissancestil umzogen und von einem Rundturm überragt wird. Die schon vor der ersten Stadtgründung bestehende Burg (vgl. S. 129) wurde im XIV. Jahrhundert im gotischen Stil neu erbaut (Turm erhalten; Kapelle s. unten), erhielt aber ihre jetzige Gestalt erst 1821-31 durch den deutschen Stadtbaumeister J. Hempel (vgl. S. 130) und dient z. Z. als Gefängnis (Zutritt nur mit besonderer Erlaubnis); innerhalb der Ummauerung die aus gotischer Zeit stammende *Dreieinigkeitskapelle* (Mitte des XIV. Jahrh.; im XVII.-XIX. Jahrh. erneuert), mit Renaissancefassade (XVI. Jahrh.) und bedeutenden byzantinischen Wandgemälden von 1418 (während des ersten Weltkriegs 1917 auf Veranlassung der österr. Besatzung erneuert). — Südöstlich vom Schloß bietet sich aus dem Bystrzycatal ein schöner Blick auf die am Talrand sich aufbauende Stadt.

Umgebung von Lublin. — 4km westlich der Stadt findet man auf dem **Lubliner Höhenrücken** (*Lubliner Plateau;* vgl. S. XXIII) schönen Mischwald mit der Gaststätte *Lindenhorst* und einer eisenhaltigen Quelle. — Südwestlich führt ein kleinerer Ausflug mit der Eisenbahn bis zur Station *Zemborzyce* (9km; S. 125); von hier schöne Waldwanderung 6km südöstlich zur Waldkolonie *Metow.* — Ein anderer hübscher Waldweg zieht von der Eisenbahnstation *Bystrzyca* (17km nördl.; S. 107) weiter nördlich über *Zalesie* und *Annobor* nach *Łubartów* (S. 106). — Nach *Bad Nałęczów, Pulawy* und *Kazimierz* s. Route 14 (Kraftpost vgl. S. 126); nach *Cholm* und *Zamość* s. Route 18.

18. Von Lublin nach Cholm oder über Zamosc nach Lemberg.

a. Eisenbahn.

Nach Cholm 72km, Schnellzug in 1¾ St., Personenzug in 2¼ St. — Nach Lemberg 280km, Schnellzug in 8¼ St., Personenzug in 10-10½ St.; bis Zamość 114km in 3-5 St. — Eisenbahn von Lublin über Rozwadów und Przeworsk nach Lemberg (325km) s. Routen 16a, 15b und 19a; Kraftpost von Lublin über Zamość nach Tomaszów Lubelski s. Route 18b.

Die Bahn führt von **Lublin** (192m; s. Route 17) in östlicher, später in südöstlicher Richtung am Nordrande des Lubliner Plateaus entlang. — 31km *Biskupice Lubelskie*, Marktflecken an dem Flüßchen *Gielczew*, mit stattlicher zweitürmiger Barockkirche. — 36km *Trawniki;* dahinter über den *Wieprz* ('Eber').

53km Bahnhof *Rejowiec*, ein Eisenbahnknotenpunkt, wo die Bahn nach Cholm von der Lemberger Linie (S. 135) abzweigt; 5km südöstlich vom Bahnhof das Städtchen (vgl. S. 134).

Die Bahn nach Cholm (Kowel) zieht vom Bahnhof Rejowiec östlich durch flachwellige waldreiche Gegend.

72km Cholm. — HOTELS: *Gästehaus* des Kreishauptmanns, bei der Kreishauptmannschaft (s. S. 134), Stephensonstr. 4-6, 20 B. zu 8 Zl. (kein Restaur.); *Zentral* (nichtdeutsch), Lubliner Str. 42, für Deutsche 6 B. zu 6 Zl. — RESTAURANTS: *Ratskeller*, im Gebäude der Kreishauptmannschaft (s. S. 134); *Deutsches Zivilkasino*, Lubliner Str. 4, westlich unterhalb der Kathedrale; *Bahnhofswirtschaft.* — *Café*, Lubliner Str. 68. — Weitere DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Lichtspielhaus* ('Scala'; regelmäßige monatliche Theatergastspiele), Lubliner Str. 65; *Bücherei;* deutsche *Schulen* (Oberschule mit Schülerheim); *Schwimmbad; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft (s. S. 134), den Stadtkommissar (Lubliner Str. 65) und die NSDAP.

Die alte Stadt *Cholm*, ukrainisch *Chelm* ('Kulm', Höhe; 186m), mit etwa 30000 Einwohnern, ist Sitz einer Kreishauptmannschaft im Osten des Distriktes Lublin und betreibt als Mittelpunkt des fruchtbaren Cholmer Landes (vgl. S. 134) ein besonders der Landwirtschaft dienendes Gewerbe. — Cholm wird als eine der ältesten Städte des Lubliner Distriktes schon um die Wende des X./XI. Jahrhunderts genannt, wurde 1387 mit Magdeburger Stadtrecht begabt und war im Mittelalter ein wichtiger Handelsplatz an der Straße von der Ostsee über Warschau zum Schwarzen Meer, gleichzeitig eine der östlichsten Grenzfesten gegen die Mongolen. Vom XIII. bis in das XV. Jahrhundert hatte die Stadt zahlreiche deutsche Bürger und war Vorort eines deutschen Siedlungsgebietes (Cholmer Volksinsel), das dann nach wiederholten Zerstörungen der Stadt durch Kosaken, Tataren und Ungarn im XVII./XVIII. Jahrhundert durch neue Einwanderungen nochmals aufblühte. Infolge der nach dem ersten Weltkrieg einsetzenden, bis zum Polenfeldzug sich immer mehr steigernden Unterdrückung durch die Polen meldeten sich die Deutschen 1940 einmütig zur Umsiedlung in den Warthegau; erst in jüngster Zeit beginnt wieder eine deutsche Zuwanderung und ein neuer Aufbau.

Die weit auseinandergezogene Stadt erstreckt sich am Fuß und Hang einer Anhöhe, auf der sich weithin sichtbar die **Ukrainische Kathedrale* erhebt, ein von dem deutschen Baumeister Thomas Rezler (Rößler) 1753-63 errichteter mauerumschlossener stattlicher Kuppelbau mit zwei Westtürmen

und freistehendem Glockenturm. Die Kirche, ein Hauptheiligtum der Ukrainer, war diesen nach dem ersten Weltkrieg von den Polen genommen worden und wurde ihnen 1940 vom Generalgouverneur zurückgegeben. — Westlich unterhalb in der Altstadt die *Röm.-kath. Pfarrkirche*, ein zweitürmiger Barockbau mit beachtenswertem Inneren (schöne Deckenmalereien; vielleicht von Joseph Mayer, vgl. S. 131). — Im Nordosten der Altstadt liegt unweit vom Bahnhof am Adolf-Hitler-Platz das mächtige Gebäude der *Kreishauptmannschaft*, von den Polen unmittelbar vor dem Kriege für eine im Interesse der Polonisierung hier geplante Eisenbahndirektion begonnen (1940/41 von der deutschen Verwaltung fertiggestellt), umgeben von neuen Siedlungen.

Umgebung. — Das **Cholmer Land** ist außerordentlich fruchtbar und zeigt in großen Teilen die Merkmale der ukrainischen Schwarzerde-Landschaft: eine flache, leicht wellige, wenig bewaldete Ebene (60 % Ackerland), mit dichter Besiedlung. Unter den zahlreichen deutschen Siedlungen, die dieses Gebiet der Kultur erschlossen und besonders seit 1782 sowie 1864-85 entstanden (vgl. S. 133), finden sich Holländerdörfer wie *Neubruch* am Bug, Mennoniten-Siedlungen wie *Michelsdorf* sowie niederdeutsche Gründungen.

Von Cholm nach Kowel: Eisenbahn (Fortsetzung der von Lublin kommenden Hauptstrecke), 88km in 2¼ St. (Schnellzug). — Die Bahn zieht in östlicher Richtung durch das fruchtbare Cholmer Land (vgl. oben). — 21km *Dorohusk*, an der Ostgrenze des Generalgouvernements; dahinter über den *Bug* in das Reichskommissariat Ukraine. — 88km **Kowel**, Stadt von 28000 Einwohnern, an einem Eisenbahnknotenpunkt, von dem Bahnlinien nach Kiew und Odessa führen.

Von Cholm nach Włodawa: Eisenbahn (Nebenbahn) 45km in 1¼-1½ St., Straße 47km. — Die Strecke führt in nördlicher Richtung durch das hier teilweise waldreichere Cholmer Land (vgl. oben), die Bahnlinie bei der Station *Uhrusk* (22km) nahe am linken Ufer des Bugs entlang und zuletzt zu dem 4km südöstlich von Włodawa am linken Ufer des Flusses gelegenen Bahnhof *Bug Włodawski;* die meist schnurgerade Straße zieht 17km jenseit Cholm unweit östlich von dem Marktflecken *Sawin* vorüber. — **Włodawa** (150m; Deutsches Haus), ein Städtchen von 8000 Einwohnern, Sitz eines zum Kreis Cholm gehörenden Landkommissariats, am linken Ufer des *Bugs*, der die Grenze zwischen dem Generalgouvernement und dem Reichskommissariat Ukraine bildet, wurde im XIII. Jahrhundert mit Magdeburger Recht gegründet und war im XVII./XVIII. Jahrhundert ein lebhafter Handelsplatz (große Viehmärkte), wurde aber seit dem XIX. Jahrhundert von zahlreichen Juden bewohnt. Sehenswert die röm.-kath. Pfarrkirche, ein schöner Rokoko-Bau des XVIII. Jahrhunderts (vielleicht von Thomas Rezler; vgl. S. LXII), mit Gemälden italienischer Meister; weiterhin die ukrainische Kirche, Mitte des XVI. Jahrhunderts gegründet. — Etwa 10km östlich des Bugs erstreckt sich die *Seenplatte von Włodawa*, mit über 50 großen und kleinen Seen.

Von Cholm nach Hrubieszów: Straße 57km, KRAFTPOST in 2¼ St. (Abfahrt vom Bahnhof und Postamt). — Die Straße führt südöstlich in langen Geraden durch das flachwellige Cholmer Land (vgl. oben). — Nach etwa 25km in den Kreis Hrubieszów. — Jenseit (14km) *Teratyn* wird die Strecke teilweise windungsreich. — 18km **Hrubieszów** (s. S. 136).

Von Cholm nach Zamość: Eisenbahn über Rejowiec 80km, s. S. 133 und 135, Straße 61km. — Die Straße führt zuerst westlich in Richtung Lublin und biegt dann nach 3km links ab; weiter (1942 ordentliche Straße, z. T. ungeteert, z. T. gepflastert) in südwestlicher Richtung durch waldreiches Hügelland. — 13km *Rejowiec* (S. 133). — 7km *Krupa;* in der Nähe des Dorfes eine Burgruine. — 8km *Krasnystaw* (s. unten), wo man die von Lublin kommende Hauptstraße erreicht. — Auf dieser südlich über *Izbica* nach (33km) **Zamość** s. S. 141.

Die Eisenbahn von Lublin nach Lemberg wendet sich in Rejowiec (S. 133) in südliche Richtung und führt streckenweise durch Wald.

73km Krasnystaw (178m; Bahnhof 2km südöstl. von der Stadtmitte), Stadt von 10000 Einwohnern, Sitz einer Kreishauptmannschaft, südöstlich von Lublin in freundlicher Hügellandschaft an der Mündung der *Żołkiewka* in den *Wieprz* gelegen, im XIV. Jahrhundert mit deutschem Recht gegründet und im Mittelalter ein lebhafter Handelsplatz. Beachtenswert der mit Kastanienbäumen bepflanzte hübsche Markt sowie die Pfarrkirche, ein stattlicher zweitürmiger Barockbau aus dem Ende des XVII. Jahrhunderts (im Innern Fresken), mit anstoßendem ehem. Kloster. Das ehem. Schloß stammt aus dem XVI. Jahrhundert.

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Kasino; Bücherei; Handwerkerschule; Badeanstalt; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft und die NSDAP., Ringplatz 4.

Umgebung. — Von Krasnystaw Straße (KRAFTPOST in 1 St.) südwestlich im *Żołkiewkatal* aufwärts über das (8km) Staatsgestüt *Bialka* (etwa 200 Hengste) nach dem (28km) Städtchen **Żołkiewka**, das im Mittelpunkt des hier bis 334m ansteigenden Lubliner Plateaus liegt (schöne Aussicht; vgl. S. XXIII). — Straßen (Kraftpost) von Krasnystaw nach *Lublin* und nach *Zamość* s. Route 18b, Straße nach *Cholm* s. oben.

Die Eisenbahn nach Lemberg folgt von Krasnystaw weiter dem Tal des *Wieprz* flußaufwärts. — 84km *Izbica*, ein bescheidenes Landstädtchen; etwa 5km östlich bei *Drewniany* ein reizvolles seenreiches Hügelland. — 96km *Ruskie Piaski*, eine deutsche Siedlung.

114km Zamość. — HOTEL: *Central* (1942 im Umbau), Kasinostr. 3, 40 B. zu 8 Zl. — RESTAURANT: *Deutsches Kasino*, beim Lemberger Tor (s. S. 136). — CAFÉ: *Europa*, Kasinostr. 20. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Lichtspielhaus* (monatl. Theatergastspiele); *Bücherei* und Buchhandlung; *Schwimmbad; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft (Rathaus), den Stadtkommissar (Akademiestraße) und die NSDAP.

Die 'Renaissance-Stadt' *Zamość* (205m), mit etwa 20000 Einwohnern, Sitz einer Kreishauptmannschaft im Südosten des Distriktes Lublin, in fruchtbarer Gegend an der zum Wieprz fließenden *Łabuńka*, ist eine der sehenswertesten Kleinstädte des Generalgouvernements, mit einer stark durch deutschen Einfluß bestimmten Stadtgeschichte.

GESCHICHTE. — Die 1580 von dem Kanzler Johann Zamoyski (S. 136), der in Padua studiert hatte, mit Magdeburger Recht gegründete Stadt wurde in gemeinschaftlicher Arbeit von deutschen und italienischen Baumeistern der Renaissancezeit nach dem Vorbild von Padua erbaut. 1585 trat Zamość der Hanse bei und wurde einer der wichtigsten Handelsplätze des Ostens sowie mit seinen zu Anfang des XVII. Jahrhunderts von dem italienischen Festungsbaumeister Andrea dell'Acqua angelegten starken Befestigungen auch eine wehrhafte Trutzburg deutscher Kultur, deren unter deutscher

Führung stehende Bürger zahlreichen Angriffen der Tataren, Russen und Schweden widerstanden. Um die Wende des XVII. Jahrhunderts war die Stadt ein Brennpunkt deutschen Geisteslebens (zahlreiche Humanisten unter Führung David Hilchers) und Sitz einer 1593 von Joh. Zamoyski, der 1606 in Zamość starb, gestifteten Hochschule (Akademie).

Den Mittelpunkt der Stadt Zamość bildet der prächtige *Marktplatz, mit dem gegen Ende des XVI. Jahrhunderts in italienischen Renaissanceformen erbauten, von einem 50m hohen Turm überragten schloßartigen *Rathaus* (elegante Freitreppe) und stilvollen stuckverzierten Laubenhäusern deutscher und italienischer Patrizier aus dem XVI./XVII. Jahrhundert, die zu den schönsten ihrer Art gehören (beachtenswerte Portale, Türstürze und Höfe.) — Unweit südwestlich die röm.-kath. *Kollegiatskirche*, Ende des XVI. Jahrhunderts von B. Morando im Spätrenaissancestil erbaut (im XIX. Jahrh. erneuert), mit sehenswertem dreischiffigen Inneren (Gemälde von Tintoretto und Carlo Dolci; Grabmal des Stadtgründers, vgl. oben). — Am Westrande der Stadt das ehem. *Schloß*, eine umfangreiche Anlage aus dem Ende des XVI. Jahrhunderts (später verändert). Unweit nordöstlich an der Akademiestraße die ehem. *Akademie* (1593 gegründet, 1784 aufgehoben; vgl. oben), dahinter ein kleiner *Zoologischer Garten*, gegenüber an Stelle früherer Befestigungsanlagen der hübsche *Stadtpark*. — Von der geschleiften ehem. Stadtbefestigung (vgl. S. 135) stehen rings um die Altstadt noch mehrere Bastionen und Stadttore, u. a. am Nordrand der Stadt das *Lubliner Tor*, im Südosten das *Lemberger Tor;* in der Nähe des letzteren die zu einem *Theater* (Kino) umgebaute ehem. Franziskanerkirche, unweit südwestlich die ukrainische *St. Stanislaus-Kirche* (aus dem Ende des XVII. Jahrh.).

Umgebung. — Der Kreis Zamość besitzt ein um 1800 entstandenes starkes deutsches (Pfälzer) Siedlungsgebiet, das seine deutsche Art bis heute erhalten hat und z. Z. durch neue Ansiedlungen gefestigt wird. — Straße (Kraftpost) nach *Lublin* sowie nach *Tomaszów* s. Route 18b; nach *Cholm* s. S. 135/134.

Von Zamość nach Hrubieszów: Eisenbahn 53km in $1^1/_2$-$2^3/_4$ St.; Straße 50km (Streckenverlauf etwa wie bei der Eisenbahn). — Die Bahn zieht in östlicher Richtung durch ein fruchtbares Hügelland mit kleineren Waldstücken. — 41km *Werbkowice*, mit Schloß (jetzt Versuchsgut), von wo eine Kleinbahn südlich über das Schusterdorf *Tyszowce*, ein nach Magdeburger Recht gegründetes ehem. Städtchen von 2000 Einwohnern, nach Uhnow führt (51km; S. 138).

53km **Hrubieszów** (180m), gewerbfleißige Kreisstadt von etwa 20000 Einwohnern, in der Südostecke des Distriktes Lublin unweit vom *Bug*, im XIV. Jahrhundert mit deutschem Recht gegründet und im Mittelalter ein lebhafter Handelsplatz, aber

öfters durch die Tataren zerstört (1498, 1502 und 1519). Beachtenswert das Kreisgebäude und die farbenprächtige ukrainische Kirche; am Stadtrand die Reste einer alten Burg, mit unterirdischen Gängen.

Deutsche Einrichtungen: *Hotel*, am Freiheitsplatz; *Kreiskasino*, Gaststätte; *Café Schiller*, Wehrmachtstraße. — *Lichtspielhaus; Bücherei* und Buchhandlung; *Krankenhaus; Schwimmbad.* — Auskunft durch die Kreishauptmannschaft, Wehrmachtstraße; ferner durch die NSDAP.

Umgebung. — Hrubieszów ist Mittelpunkt eines der fruchtbarsten Kreise des Generalgouvernements. — 17km nordöstlich liegt am linken Ufer des die Grenze gegen das Reichskommissariat Ukraine bildenden *Bugs* die Landgemeinde *Horodło*, mit Burgruine und Resten des im XIII. Jahrhundert gegen die Tatareneinfälle angelegten 'Jagiellonenwalles'. — Straße (Kraftpost) von Hrubieszów nach *Cholm* s. S. 134.

An der Eisenbahn von Lublin nach Lemberg liegt westlich von Zamość der Eisenbahnknotenpunkt (123km) **Zawada.** — Weiter südwestlich und wieder in das Tal des *Wieprz* nach (129km) *Klemensów*, einem Dorf mit Barockschloß von 1748, in einem Park, Sitz der Familie Zamoyski (vgl. S. 135).

135km Bahnhof *Szczebrzeszyn* (204m); 3km nördlich das zum Kreis Bilgoraj (s. unten) gehörende Städtchen (8000 Einw.), mit zwei Barockkirchen, in reizvoller Lage am linken Ufer des *Wieprz*, über dem westlich bewaldete Höhenzüge aufsteigen (340m; schöne Ausflüge). — Weiter im Tal des Wieprz, dann durch Wald.

145km Bahnhof *Zwierzyniec*, 2km südlich von dem gleichnam. Dorf (1500 Einw.; zwei deutsche Gaststätten).

Kleinbahn von Zwierzyniec 27km westlich durch ausgedehnte Waldungen in $1^1/_4$ St. nach **Bilgoraj** (204m), einem im südlichsten Teil des Distriktes Lublin inmitten großer Wälder gelegenen, 1578 mit Magdeburger Recht gegründeten, 1939 im Polenfeldzug stark in Mitleidenschaft gezogenen Landstädtchen von 6000 Einwohnern, Sitz einer Kreishauptmannschaft, mit bedeutender Holz-, Sieb- und Korbwarenindustrie (Heimarbeit) und Pferdezucht ('Bilgorajer Pferdchen'). Beachtenswert die Ruine eines Schlosses der Grafen Potocki. Kreiskasino und Gaststätte, deutsche Bücherei, Krankenhaus, Schwimmbad; Auskunft durch die Kreishauptmannschaft (Hauptstraße) und die NSDAP.

Von Bilgoraj Straße südlich nach (20km) *Tarnogrod*, einem Städtchen von 6000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars.

Die Bahn nach Lemberg führt von Zwierzyniec (s. oben) südöstlich weiter durch ein schönes Waldgebiet. — 155km Bahnhof *Krasnobród*, 14km westlich von dem hübsch am Wieprz in seenreicher Gegend gelegenen Städtchen (2500 Einw.; Schloßruine); $1^1/_2$km südöstlich vom Ort ein Dominikanerkloster (*Podklasztor*), aus dem XVII. Jahrhundert, nach einem Brand im Barockstil erneuert.

192km Bahnhof *Bełżec*, von wo eine Kraftpost nördlich in $^1/_4$ St. nach (9km) *Tomaszów Lubelski* führt (S. 141). — Die Bahn überschreitet hinter Bełżec die Grenze zwischen den Distrikten Lublin und Galizien. — 199km Bahnhof *Lubycza*, 1km östlich von dem Städtchen *Lubycza-Krolewska.*

214km Rawa Ruska. — GASTSTÄTTEN: *Gregor*, *Schmidt*, beide in der Bahnhofstraße; *Konditorei Bolek*, Lemberger Str. 7. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Lichtspielhaus*, *Bücherei* und *Krankenhaus*. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, den Stadtkommissar und die NSDAP.

Die Kreisstadt *Rawa Ruska* (242m), mit 7500 Einwohnern, liegt an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt im nördlichsten Teil des Distriktes Galizien, in hübscher Waldlandschaft am Flüßchen *Rata*, südlich überragt vom *Wolkowitzaberg* (344m). Der 1455 gegründete, im XVI. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht begabte Ort wurde häufig zerstört, im XV. und XVI. Jahrhundert durch Tataren und Kosaken, 1915 beim Durchbruch Mackensens durch die russischen Frontstellungen, 1939 im Polenfeldzug, in dem die Deutschen schon über Rawa Ruska hinaus vorgedrungen waren, ehe das Gebiet den Russen überlassen wurde, endlich 1941 beim Kampf um die vor Rawa angelegte russische Bunkerlinie, nach deren Durchbrechung die deutschen Truppen am 26. Juni 1941 wieder in die Stadt einzogen. Der Neuaufbau der Stadt als Wirtschaftsmittelpunkt des Kreises ist im Gange (Mühlen, Sägewerke, Braunkohlenbergbau, keramische Fabriken); in einem ehem. Dominikanerinnenkloster eine deutsche Heimschule.

Umgebung. — Straße von Rawa Ruska 21km südwestlich nach dem Städtchen **Niemirów** und weiter nach dem 3km westlich gelegenen, von dicht bewaldeten Höhen umschlossenen *Bad Niemirów* (248m), das ein mildes Klima und fünf zu Bade- und Trinkkuren gegen Rheuma benutzte alkalische und eisenhaltige Schwefelquellen sowie große Moorlager besitzt (Badehaus und Kuranlagen; 1942 kein Kurbetrieb). — Eisenbahn von Rawa Ruska über *Bad Horyniec* nach *Jaroslau* s. S. 150.

Von Rawa Ruska nach Sokal: Eisenbahn 64km nordöstlich in 2-2¼ St. — Die Bahn führt durch ausgedehnte Waldungen; vor Ulnow über die *Solokija*, die Grenze zwischen den Distrikten Galizien und Lublin. — 19km Bahnhof *Uhnów*; 2km südöstlich am rechten Ufer der Solokija das Städtchen (215m; 3500 Einw.), mit zweitürmiger Pfarrkirche im Renaissancestil (1633); Kleinbahn nach Hrubieszów s. S. 136.

40km **Belz** (199m), zum Kreis Hrubieszów (S. 136) gehörendes, hart an der Grenze des Distriktes Lublin gegen den Distrikt Galizien gelegenes, im XIV. Jahrhundert mit deutschem Recht gegründetes Städtchen von 5000 Einwohnern, mit Burgruine, röm.-kathol. Pfarrkirche (XIV. Jahrh.) und ukrain. Kirche (barock). — Straße 16km nördlich nach *Waręż* (240m), einer Landgemeinde von 10000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars, mit beachtenswerter Pfarrkirche im Renaissancestil.

55km *Krystynopol* (195m), Städtchen von 3000 Einwohnern, an der Einmündung der Solokija in den *Bug*, mit Bernhardinerkirche im Renaissancestil und ehem. Schloß der Grafen Potocki; Eisenbahn von Lemberg s. S. 164; Kraftpost s. unten. — Nach Sokal weiter im Bugtal flußabwärts.

64km **Sokal** (196m; Gaststätte Umlauf), am linken Ufer des Bugs gelegene Stadt von 9000 Einwohnern, in der Nordostecke des Distriktes Galizien, Sitz eines Landkommissars im Kreis Kamionka (S. 164), mit einem 1599 gegründeten, von Mauern mit zwei Türmen umschlossenen Bernhardinerkloster (XVII. Jahrh.) und ebenfalls ummauerter alter Pfarrkirche (1870 erneuert). — 3km vor der Stadt ein Schloß im griechischen Kirchenstil (XVII. Jahrh.). — 9km östlich der Ort *Tartaków*, mit Wehrturm und Pfarrkirche von 1487.

Kraftpost von Sokal über Krystynopol (s. oben) südwestlich in 2½ St. nach *Żółkiew* (53km; s. S. 139), von hier weiter nach *Lemberg* s. S. 140.

Die Eisenbahn von Rawa Ruska (S. 138) nach Lemberg durchquert jenseit Rawa ein waldloses Gebiet. — 241km *Glińsko* (235m), Dorf mit zwei hübschen ukrainischen Holzkirchen und altem Glockenturm.

246km Żółkiew. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Kasino*; *Gaststätte Hemmerling*, Ringplatz 18. — *Krankenhaus*. — AUSKUNFT durch den Landkommissar, Gouvernementsstr. 6; ferner durch die NSDAP.

Die sehenswerte Stadt *Żółkiew* (232m), mit 10000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Lemberg-Land, liegt etwa 30km nördlich von Lemberg in hübscher, waldreicher Hügellandschaft. Die 1603 von dem Hetman Stanislaus Żółkiewski (s. unten) mit Magdeburger Recht gegründete Stadt, die zeitweise Residenz des Königs Johann III. Sobieski war, wurde ähnlich wie Zamość (S. 135) im XVII. Jahrhundert von deutschen und italienischen Künstlern in gemeinschaftlicher Arbeit angelegt und zeigt eine schöne einheitliche Baugestaltung mit zahlreichen Baudenkmälern und Kunstwerken von der Spätrenaissance bis zum Hochbarock.

Den Mittelpunkt der Stadt bildet der typisch deutsche *Ringplatz, mit dem im Renaissancestil erbauten *Rathaus* und einer Reihe hübscher Laubenhäuser. Gegenüber, an der Südwestseite des Platzes, das ebenfalls in Renaissanceformen errichtete *Schloß* (1915 von den Russen zerstört, teilweise erneuert), mit einem Turm und schönem Torgewölbe. An der Nordostseite des Ringplatzes erhebt sich die 1604 gegründete, 1677 im Renaissancestil umgebaute röm.-kath. Pfarrkirche, mit freistehendem Glockenturm; im Innern historische Schlachtenbilder (eines von dem deutschen Maler Köstler; 1753), zu beiden Seiten des barocken Hochaltars die Marmorgrabmäler des Stadtgründers Stanislaus Żółkiewski (vgl. oben) und seines Sohnes (beide im Kampf gegen die Türken 1620 gefallen), im Mittelschiff rechts das barocke Grabmal des Jakob Sobieski (Vater des Königs Johann III. Sobieski; † 1646), links das Grabmal des Stanislaus Daniłowicz (Onkel Johanns III.), beide mit schönen Plastiken, von Andreas Schlüter (1692-93; vgl. S. 91); auf dem Altar eine Madonna von Carlo Dolci. Hinter der Pfarrkirche die ukrainische *Basilianerkirche* (im XIX. Jahrh. im roman.-byzant. Stil erneuert), mit anschließendem Kloster. — Von der ehem. Stadtbefestigung sind noch Reste der Mauer (in der Nähe des Schlosses) sowie das *Glinsker Tor* (ähnlich dem Florianstor in Krakau; S. 42) und das *Lemberger Tor* erhalten. Vor letzterem die barocke *Dominikanerkirche* (von 1655), mit Gemälden von Köstler und den Grabstätten der Mutter († 1661) und des Sohnes des Königs Joh. Sobieski (gefallen 1652). Weiterhin am Weg zu dem im Süden der Stadt gelegenen Bahnhof der *Stadtpark*.

Umgebung. — Im Südwesten von Żółkiew liegt die bewaldete Anhöhe *Haraj* (369m; schöne Aussicht), zu der eine alte Lärchenallee führt. Weiter südwestlich von Żółkiew die Höhe *Kamienna Góra* (393m), ebenfalls mit schönen Waldungen und Ausblicken. — 5½km westlich (Straße; Eisenbahn s. S. 139) das Dorf *Glińsko* (s. S. 139). 6½km weiter das Dorf *Krechow*, mit schöner alter ukrain. Holzkirche; im Wald (3km vom Ort) ein Basilianerkloster, umschlossen von einer Mauer mit Türmchen. — Nördlich von Żółkiew das teilweise zu Seen verbreiterte Flüßchen *Krywula* (Wassersport). — In der weiteren Umgebung von Żółkiew zahlreiche deutsche Siedlungen: *Wiesenberg* (7km südöstl.), *Ehrenfeld* (6km östl.), *Theodorshof* (16km östl.), *Rudolfshof* (20km nordöstl.), u. a.

Kraftpost von Żółkiew nördlich nach *Sokal*, s. S. 138; südlich in 1¼ St. nach *Lemberg* (Bahnhof, 31km).

Die Eisenbahn von Żółkiew nach Lemberg führt südlich in Windungen durch ein teilweise bewaldetes Hügelland.

256km Station *Kulików-Mierzwica;* 1km östlich die deutsche Siedlung *Mierzwica;* 2½km südöstlich vom Bahnhof das Städtchen Kulików (s. S. 142). — 272km *Brzuchowice* (348m), hübsch zwischen bewaldeten Anhöhen gelegene Sommerfrische der Lemberger; ½ St. vom Bahnhof die sehenswerten *Czartowska-Felsen* ('Teufelsfelsen'; 418m). — 275km *Rzęsna Polska* (Abzweigung s. S. 164). — 278km *Lemberg-Kleparów* ('Klopperhof').

280km **Lemberg** (Hauptbahnhof; 320m); Stadtbeschreibung und Plan s. Route 20.

b. Straße von Lublin nach Lemberg.

204km; bis Zamość 85km, nach Cholm 70km. — Die Straße, als wichtige Hauptverbindung zwischen den beiden Distriktstädten größtenteils gut ausgebaut (gepflastert oder geteert), zieht in vielen langen Geraden meist durch flachwellige Ackerlandschaft oder durch Wald und berührt in Zamość und Żółkiew zwei der geschichtlich und baulich interessantesten Kleinstädte des Generalgouvernements.

Kraftpost von *Lublin* (Postamt) über *Krasnystaw* (54km in 2¼ St.) nach *Zamość* (89km in 3¼ St.); von hier (Abfahrt am Postamt) in 1¼ St. nach *Tomaszów Lubelski* (36km), weiter in ¼ St. zum Bahnhof *Bełżec* (9km).

Ausfahrt in Lublin (192m; s. Route 17) südlich durch die Bahnhofstraße (s. Plan D 3) zum Reichenau-Platz, hier halblinks und hinter der Stadt schnurgerade durch welliges Ackerland (1942 erst mäßige, dann ordentliche Pflasterstraße).

24km *Piaski Luterskie*, im flachen Tal des Flüßchens *Gielczew* gelegener langgestreckter Ort, mit großen Viehmärkten. — Dahinter zweigt links die Straße nach Cholm ab.

Die Straße nach Cholm (1942 größtenteils ungeteert, aber ordentlich) wendet sich in östliche Richtung und durchquert ebenfalls in langen Geraden eine flachwellige Ackerebene.

7km jenseit Piaski Luterskie r. eine Abzweigung zu dem 1km südlich abseits gelegenen Marktflecken *Biskupice Lubelskie* (S. 133). — Dann kreuzt man die Eisenbahn und überquert den *Gielczew*, bald darauf den *Wieprz*.

28km *Stolpie*, Dorf mit Wartturm aus dem XIII. Jahrhundert, einer vorgeschobenen Befestigung von Cholm. — Später über eine bewaldete Hügelwelle; dahinter mündet r. die von Zamość kommende Straße (S. 134).

11km **Cholm** (186m; s. S. 133). — Von hier nördlich nach Włodawa (Brest-Litowsk) sowie südöstlich nach Hrubieszów s. S. 134.

Die Straße nach Zamość und Lemberg führt an der Straßenabzweigung hinter Piaski Luterskie (S. 140) geradeaus weiter, zuerst etwas aufwärts, dann fast eben wieder in langen Geraden über die Ackerhochfläche (240m).

14km jenseit Piaski liegt r. an der Straße ein deutscher Heldenfriedhof aus dem Weltkrieg. — Dann etwas abwärts.

3km *Lopiennik*, Dorf mit stattlicher zweitürmiger neugotischer Backsteinkirche. — Dahinter etwas aufwärts durch Kiefernwald und wieder über die Höhe hin, später allmählich abwärts in das breite Tal des Wieprz.

11km **Krasnystaw** (178m; s. S. 135), wo r. eine Straße zum Gestüt Bialka abzweigt (S. 135). — Die Lemberger Straße überquert am Ende von Krasnystaw den *Wieprz;* dann rechts weiter (links nach Cholm; s. S. 135) und durch ein reiches Landwirtschaftsgebiet, neben der Eisenbahn her, die man bald darauf unterfährt (Vorsicht, scharfe Kurven!); dahinter wieder etwas aufwärts zu der hier teilweise bewaldeten Hochfläche.

12km *Izbica* (s. S. 135); hier in Windungen abwärts in das Wieprztal, dann erneut zur Höhe und durch Kiefernwald. — Dahinter senkt sich die Straße wieder in einer langen Geraden, mit Blick auf die Türme von Zamość.

16km *Sitaniec*, eine volksdeutsche Siedlung. — Nun schnurgerade auf den Turm der Stiftskirche von Zamość zu.

5km **Zamość** (205m; s. S. 135), der sehenswerteste Ort dieser Strecke. — Nach Lemberg weiter südöstlich im seenreichen Tal der *Łabunka*, nach 2km an der Abzweigung der links nach Hrubieszów führenden Straße vorüber (S. 136).

13km *Wolka Łabunska* (etwas links abseits). — Dann südlich über eine bewaldete Anhöhe und in Windungen wieder abwärts zu einem See bei *Polany;* weiter durch Hügelland, später über den Oberlauf des *Wieprz*, dahinter durch Wald.

23km **Tomaszów** *Lubelski* (252m), zum Kreis Zamość gehörendes Städtchen von 8000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars, in hübscher Lage in einer von teilweise bewaldeten Höhen und von Seen umgebenen Talmulde des Flüßchens *Solokija*, mit Resten alter Befestigungen und schöner barocker *Holzkirche aus dem XVIII. Jahrhundert, einer der größten Holzkirchen im Generalgouvernement (interessanter Glockenturm). Deutsche Gaststätten Lemberger Str. 50 und Glowackistr. 4; Auskunft durch den Landkommissar. — Die Straße nach Lemberg (Kraftpost bis zum Bahnhof Bełżec in ¼ St., vgl. S. 140) zieht südlich weiter in einer langen Geraden, zum Teil durch Wald.

9km Bahnhof *Bełżec* (S. 137). — Dahinter über die Grenze zwischen den Distrikten Lublin und Galizien.

6km *Lubycza-Krolewska* (Bahnhof s. S. 137). — Weiterhin

durch eine reizvolle Gegend, hinter *Mosty Male* durch Wald, hinter *Hrebenne* an einem See vorüber.

15km **Rawa Ruska** (242m; s. S. 138), am Fuß des Wolkowitzabergs; Abzweigung nach Bad Niemirów s. S. 138. — Die Straße nach Lemberg zieht weiter durch ein waldloses, von zahlreichen Wasserläufen zertaltes Hügelland, neben der Eisenbahn her.

20km *Dobrosin*, im Tal der Biala. — Weiterhin im Vorblick halbrechts die Waldhöhen der Kamienna Góra (393m; S. 140).

14km **Żółkiew** (232m; s. S. 139), ein interessantes Städtchen mit schönen Renaissance- und Barockbauten. — Die Straße nach Lemberg zieht schnurgerade weiter südöstlich durch Ackerland.

11km *Kulików* (270m), Städtchen mit Wehrkirche aus dem XVI. Jahrhundert; Gaststätte Krügel; Bahnhof s. S. 140. — Dann entfernt sich die Straße von der Eisenbahn, die einen großen Bogen nach Westen beschreibt; halbrechts die Waldhöhen des Lemberger Hügellandes (S. XXIII). — Später z. T. in Windungen über einige Anhöhen hinweg.

16km **Lemberg** (320m; s. Route 20); Einfahrt durch die Żółkiewer Straße (s. Plan E 1), am Nord- und Westfuß des Schloßberges entlang.

19. Von Krakau über Tarnow und Przemysl nach Lemberg.

a. Eisenbahn.

Bis Tarnow 78km, Schnellzug in 2 St., Personenzug in 2¼ St.; bis Przemysl 245km, Schnellzug in 7¾ St., Personenzug in 8 St.; bis Lemberg 342km, Schnellzug in 11¼ St., Personenzug in 11¾-12½ St.

Die Bahn verläßt den Hauptbahnhof von **Krakau** (212m; s. Route 6) in südlicher Richtung, biegt dann nach Südosten um und überquert die *Weichsel*. — 4km *Krakau-Płaszów* (205m), wo die Linie nach Zakopane abzweigt (Route 21a). — 7km *Krakau-Prokocim*.

9km Station *Krakau-Bieżanów* (206m), von wo eine Zweigbahn (durchgehende Vorortzüge) südöstlich nach *Wieliczka* führt (von Krakau 13km in ½ St.; auch Autobus vom Krakauer Hauptbahnhof mehrmals täglich auf der in Route 19b beschriebenen Straße in 40 Min.).

Das Städtchen Wieliczka (240m), mit 8700 Einwohnern, liegt 13km südöstlich von Krakau in einer von Hügeln umgebenen Niederung und ist durch sein Salzbergwerk berühmt. Der Ort wurde schon 1290 und nochmals 1368 mit deutschem

(Magdeburger) Stadtrecht begabt, hieß damals *Groß-Salze* (im Gegensatz zu Klein-Salze; s. unten) und hatte 1336 den Krakauer Patrizier Nikolaus Wirsing zum Vogt. Von einer Burg Kasimirs d. Gr. aus dem XIV. Jahrhundert ist ein Wehrturm erhalten. Beachtenswert ferner die Pfarrkirche (XV. Jahrh.; im XVIII. Jahrh. erneuert), daneben eine Barockkapelle (von 1700), auf einem Hügel nahe der Stadt das hölzerne Sebastianskirchlein (schöner Ausblick). Deutsche Gaststätte, Rathausplatz 7.

Das berühmte ***Salzbergwerk von Wieliczka**, am Rande des Städtchens (15-20 Min. vom Bahnhof), ist eines der größten in Europa und schon seit 1334 fast ununterbrochen im Betrieb. Das Werk ist mit 8 Solen etwa 300m tief, das Salzlager fast 4km lang und bis 50m mächtig; die Länge der Stollen beträgt etwa 150km. Führungen werktags 14 und 16 Uhr (Führer am Eingang; Dauer 1½-2 St.); Gebühr für die Person 5 Zl., für Wehrmachtsangehörige 1 Zl., bei mehr als 20 Personen 3 Zl. bzw. ½ Zl. Gezeigt werden mehrere 'Säle', 'Kammern' und 'Kapellen' mit Salzgebilden verschiedener Art, ferner ein unterirdischer See.

Die Eisenbahn nach Lemberg führt von der Station Krakau-Bieżanów (S. 142) östlich weiter, am Südrande des Weichseltals in einiger Entfernung vom rechten Ufer des Flusses hin.

19km *Podłęże*, von wo eine Zweigbahn (durchgehender Vorortverkehr) nordöstlich nach *Niepołomice* führt (von Krakau 24km in 1 St.).

Das Städtchen **Niepołomice** (215m), mit 5000 Einwohnern, liegt unweit vom rechten Ufer der Weichsel, am Rande der Niepołomicer Heide (vgl. unten), und besitzt eine urspr. gotische Pfarrkirche aus dem XIV. Jahrhundert (im XVI. und XVII. Jahrh. erneuert), mit Renaissancekapelle von 1596, ferner ein sehenswertes ehem. Jagdschloß Kasimirs d. Gr. (XIV. Jahrh.; im XVI. Jahrh. im Renaissancestil umgebaut und im XVII. Jahrh. nochmals erneuert), mit einem der Krakauer Burg ähnlichen schönen Hof.

2½km südöstlich vom Bahnhof Podłęże liegt das Dorf *Staniątki*, mit einer beachtenswerten Bernhardinerklosterkirche im romanisch-gotischen Übergangsstil (XIII. Jahrh.).

Die Lemberger Bahn verläßt jenseit Podłęże das Weichseltal und zieht am Südrande des großen Waldgebietes der *Niepołomicer Heide* hin. — 29km *Klaj* (203m), Ausgangspunkt zum Besuch der Heide von Niepołomice. — Vor Bochnia über das Flüßchen *Raba*.

38km **Bochnia.** — HOTEL: *Deutsches Gästehaus*, Krakauer Str. 105, 10 B. zu 6-8 Zl. — AUSKUNFT durch den Landkommissar, Bergstr. 1 und Krakauer Str. 33; ferner durch die NSDAP.

Die Stadt *Bochnia* (225m), im Mittelalter *Salzberg* oder *Klein-Salze* genannt (vgl. oben), Sitz eines Landkommissars im Landkreis Krakau, mit 18000 Einwohnern, besitzt drei Salzbergwerke (S. 144). Schon im XI. Jahrhundert bestand ein kleiner Salzabbau, seit 1251 ein fachmännisches Bergwerk, das dem 1253 mit Magdeburger Stadtrecht beliehenen Ort seinen mittelalterlichen Namen gab und die Stadt in der Folgezeit zu großer Blüte führte, bis 1702 eine Zerstörung der Stadt durch die Schweden einen Rückgang zur Folge hatte. — In der

Mitte der Stadt die schöne *Pfarrkirche* (St. Nikolaus), 1253 gegründet, 1665 barock umgebaut, mit gotischer Fassade (mächtiger Backsteingiebel) und freistehendem hölzernen Glockenturm aus dem XVI. Jahrhundert; das Innere der Kirche zeigt Barock- und Rokokoformen. Das *Dominikanerkloster* hat ein schönes Marmorportal aus dem XVII. Jahrhundert; im Inneren Wandgemälde von Jan Matejko. Der *Stadtpark* bietet hübsche Blicke nach der Stadt. Neben den *Salzbergwerken* (bis 350m tief; Besichtigung nur mit besonderer Erlaubnis) ein kleines Thermalsolbad.

In der Umgebung von Bochnia zahlreiche deutsche, z. T. Pfälzer Siedlungen des XVIII./XIX. Jahrhunderts. — $4^1/_2$km westlich liegt an der nach Krakau und Myślenice führenden Straße (S. 154) das alte Dorf *Łopczyca* (s. S. 154), mit beachtenswerter Kirche. — 14 bzw. 17km südwestlich von Bochnia die Burgruinen von *Chrostowa* und *Wieruszyce* (s. S. 153).

Von Bochnia nach Limanowa (Neu-Sandez): lohnende Straße 35km südlich, durch das bergige und z. T. bewaldete Vorland der Beskiden. — 7km **Wiśnicz Nowy** (*Neu-Wisnitz*), ein Städtchen von 3000 Einwohnern, mit neuerer Pfarrkirche und Rathaus aus dem XVII. Jahrhundert, westlich überragt von zwei Hügeln, deren höheren (337m) ein ehem. Karmeliterkloster mit einer Kirche von 1638 (barocke Ausstattung) krönt; auf der andern Höhe die **Burg Kmita*, ein stattlicher Bau aus dem XIV. Jahrhundert, 1615-21 durch den Italiener Trapola umgebaut und nach mehreren Zerstörungen erneuert, mit fünfeckiger Ummauerung, fünf Türmen und beachtenswerter Kuppelkapelle im niederländischen Renaissancestil (Stukkaturen von Fontana). — 2km nordöstlich abseits von Wiśnicz Nowy liegt der Ort *Wiśnicz Stary* (*Alt-Wisnitz*), der schon 1350 deutsches Stadtrecht erhielt und eine gotische Kirche aus dem XV. Jahrhundert besitzt.

Von Wiśnicz Nowy weiter durch wald- und felsenreiche Gegend entweder südöstlich nach (8km) *Lipnica Murowana* oder südlich nach (8km) *Muchowka;* von hier nach **Limanowa** (Neu-Sandez) s. S. 153.

Die Bahn nach Lemberg führt von Bochnia östlich weiter durch flache, teilweise bewaldete Gegend; rechts die nördlichen Ausläufer der Beskiden. — 51km *Słotwina-Brzesko*, Station für das $^1/_2$km südlich zwischen Wäldern gelegene Dorf Słotwina und das $3^1/_2$km südlich gelegene Städtchen Brzesko (s. S. 154); 5km nordwestlich vom Bahnhof liegt das Dorf *Szczepanów*, mit bemerkenswerter gotischer Kirche (XV. Jahrh.) und Barockkirche (XVII. Jahrh.). — 61km Station *Biadoliny;* $5^1/_2$km südlich das Dorf Dębno (s. S. 154). — 70km *Bogumiłowice;* 9km nördlich der Marktflecken *Radłow*, mit Laubenhäusern und Kirche aus dem XIV. Jahrhundert. — Hinter Bogumiłowice über den *Dunajec*. — 74km *Mościce*, mit bedeutender Industrie.

78km Tarnow. — HOTELS: *Deutscher Hof*, Wallstr. 21, 30 B. zu 5-6 Zl., gut (1942/43 im Ausbau). — RESTAURANTS: *Deutscher Hof* (vgl. oben); ferner Lemberger Str. 34; *Konditorei*, Krakauer Str. 1. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutscher Hof* (s. oben); *Kasino* der Zivilverwaltung, westl. der Kathedrale; *Haus der Nationalsozialisten* (S. 145); *Lichtspielhaus* ('Ostland'), Krakauer Straße; *Bücherei* und Buchhandlung; *Schulen* (Handels- und Berufsschule); *Badeanstalt; Krankenhaus.* — STRAßENBAHN und OMNIBUSSE. — AUSKUNFT durch den Stadtkommissar, im Neuen Rathaus, Bernhardiner Str. 24; ferner durch die Kreishauptmannschaft und die NSDAP. (s. S. 145).

Die Kreisstadt *Tarnow* (225m), mit 43 000 Einwohnern, liegt an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt im Mittelpunkt des Distriktes Krakau, am Flüßchen *Biała*. Der 1320 mit deutschem Stadtrecht begabte Ort zählte bis ins XV. Jahrhundert zahlreiche deutsche Bürger und war ein blühender Handelsplatz. Seuchen, Feuersbrünste und Zerstörungen der Stadt durch die Schweden sowie die allmähliche Verdrängung des Deutschtums verursachten im XVII. und XVIII. Jahrhundert einen Niedergang, und seit dem XIX. Jahrhundert war die Bevölkerung überwiegend jüdisch. Heute ist die Stadt wieder in neuer Entwicklung als Sitz einer deutschen Kreishauptmannschaft und einer vielseitigen Industrie. Durchbruchsschlacht von Gorlice-Tarnow s. S. 200.

Mitten auf dem Altring (Alter Marktplatz) erhebt sich das stattliche *Alte Rathaus*, ein viereckiger Bau aus dem XIV. Jahrhundert, im XVI. Jahrh. durch den italienischen Baumeister Gian Maria Mosca ('Padovano') in der Art der Krakauer Tuchhallen (S. 40) durch eine Attika im Renaissancestil erhöht, überragt von einem Turm; im Innern ein beachtenswertes Heimatmuseum (Holzbildwerke, Gemälde, Meßgewänder u. a.). An der Nordseite des Platzes einige alte Bürgerhäuser mit Lauben. — Unweit nordwestlich vom Altring die hochgelegene röm.-kath. bischöfliche **Kathedrale*, 1393 im gotischen Stil erbaut, im XV.-XVII. Jahrhundert teilweise verändert, mit stadtbeherrschendem, von einer Krone gekröntem Turm (72m hoch; schöne Aussicht); in dem dreischiffigen Innern sehr beachtenswerte Renaissancegrabmäler der Familie Tarnowski (hervorzuheben das des Hetmans Jan Tarnowski, von Padovano; 1567) und Grabmäler der Familie Ostrogski, von dem Breslauer Joh. Pfister (1621). — Weiter nördlich an der Hauptallee das langgestreckte Gebäude der *Kreishauptmannschaft*, dann das *Haus der Nationalsozialisten*. Am Nordrande der Stadt der hübsche *Stadtpark*. — Im Süden der Stadt zwei beachtenswerte Holzkirchen: am Burggraben, an dem Reste der alten Stadtmauer erhalten sind, steht in einer Baumgruppe die *Marienkirche* (XVII. Jahrh.), südlich des Friedhofs an der Eisenbahn die kleine *Dreieinigkeitskirche* (XVI. Jahrh.).

Umgebung. — 3km südlich von Tarnow, durch die Martinstraße und deren Verlängerung, eine neu angelegte breite Allee, zu Fuß in $^3/_4$ St. zu erreichen, erhebt sich der mit schönem Mischwald bedeckte **Martinshügel** (387m), mit der Ruine einer Burg der Grafen Tarnowski aus dem XIV. Jahrhundert und einem großen Holzkreuz (schöne Aussicht auf die Stadt). Weiterhin die *St. Martinskirche*, eine der ältesten Holzkirchen im Generalgouvernement, die früher zu einem Kloster gehörte (XII. Jahrh.; Schlüssel in der Gaststätte des etwas östlich unterhalb gelegenen Dorfes *Zawada*, 3 Min.). — 2km östlich von Tarnow das Dorf **Gumniska**, ein ehemals dem Fürsten Sanguszko gehörendes Schloßgut (jetzt Staatsdomäne), mit dem Hauptgestüt des Generalgouvernements (arabische Gidran-Rasse; die orientalische Pferdezucht der Fürsten Sanguszko wird schon im XVI. Jahrh. erwähnt).

Von Tarnow nach Szczucin: Eisenbahn 49km in 1¾-2 St., Straße 37km; die Strecke führt nördlich durch ein ziemlich waldloses Hügelland. — 25 bzw. 20km *Dąbrowa Tarnowska*, zum Kreis Tarnow gehörendes Landstädtchen, Sitz eines Landkommissars. — 49 bzw. 37km **Szczucin** (s. S. 71), am rechten Ufer der Weichsel.

Von Tarnow nach Jaslo: Eisenbahn über Reichshof s. unten und S. 203; Straße 54km (KRAFTPOST 60km in 2 St.). — Die Straße folgt erst der Lemberger Strecke bis (23km) *Pilzno*, s. S. 155. — Dann südöstlich in dem von teilweise bewaldeten Höhen umrahmten *Wisłoka-Tal* aufwärts, über *Brzostek* und *Kołaczyce*. — 31km **Jaslo** (s. S. 202).

Von Tarnow nach *Skrzyszów* s. S. 155, nach *Plesna* im Białatal s. S. 186, nach *Zakliczyn* und *Czchów* im Dunajectal s. S. 154. — Eisenbahn und Straße von Tarnow nach *Neu-Sandez* und *Bad Krynica* s. Route 23a.

Die Eisenbahn nach Lemberg führt von Tarnow weiter in östlicher Richtung, hinter (86km) *Wola Rzedzinska* durch Wald, hinter (106km) *Grabiny* über die *Wisłoka*.

111km Dębica. — HOTELS: *Deutsches Gästehaus*, Bäckergasse, 14 B. zu 6-8 Zl.; *Bahnhofshotel*, Slowackistr. 650, 14 B. zu 5-6 Zl. — RESTAURANTS: *Deutsche Gaststätte*, am Ring; deutsche *Bahnhofswirtschaft*. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Lichtspielhaus* und *Bücherei*. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft und die NSDAP.

Die Stadt *Dębica* (*Dembica*; 202m), Sitz einer Kreishauptmannschaft im Distrikt Krakau, mit 13600 Einwohnern, liegt an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt halbwegs zwischen Krakau und Przemysl, an der alten 'Hohen Straße' von Breslau nach Kiew (vgl. S. 153). Die alte Siedlung erhielt schon im XIV. Jahrhundert deutsches Recht und befindet sich heute im Aufschwung zu einer regsamen deutschen Industriestadt (Konservenfabrik, Brennereien und Holzindustrie). — Beachtenswert die Pfarrkirche (XIV. Jahrh.) und das ehem. fürstl. Radziwillsche Schloß. Großes Landgestüt.

Umgebung. — Von Dębica nach *Latoszyn* (Schwefelbad) sowie nach Schloß *Zawada* s. S. 155.

Eisenbahn und Straße von Dębica nordöstlich nach *Sandomir* und nach *Lublin* s. Route 16a und b.

Die Bahn nach Lemberg zieht von Dębica östlich weiter, am Rande der nördlichen Beskiden-Ausläufer hin. — 124km Bahnhof *Ropczyce*, 3½km nördlich von dem S. 155 gen. Städtchen. — 132km *Sedziszow*, Städtchen von 3000 Einwohnern, mit hübschem Rathaus, barocker Pfarrkirche und mauerumschlossener Kapuzinerklosterkirche.

158km Reichshof. — HOTELS: *Stadt Reichshof* (neu; im Besitz der Stadtverwaltung), Theaterstraße, unweit vom Bahnhof, 40 B. zu 6-8 Zl.; *Krakauer Hof*, Neuer Markt 3, 49 B. zu 5-8 Zl. — RESTAURANTS: *Kasino Deutsches Haus* (s. S. 147); *Krakauer Hof*, *Reichshof*, s. oben; *Beskidenkeller*, Breite Str. 6; *Café Wien*, Rathausstraße. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Theater* (monatliche Gastspiele); *Lichtspielhaus* ('Apollo'); *Bücherei*; mehrere *Schulen* (Fachschulen); *Krankenhaus*; *Badeanstalt*. — AUSKUNFT durch den Stadtkommissar (im Rathaus; s. S. 147), die Kreishauptmannschaft (s. S. 147) und die NSDAP.

Die alte deutsche Stadt *Reichshof* (poln. Rzeszów; 205m), mit etwa 25000 Einwohnern, liegt in einem von Anhöhen umgebenen Talbecken des Flüßchens *Wisłok* und ist Sitz einer Kreishauptmannschaft im Distrikt Krakau sowie einer vielseitigen Industrie. Der schon 1354 mit Magdeburger Stadtrecht begabte Ort war seit dem Mittelalter dank seiner verkehrsgünstigen Lage an der Kreuzung der von Breslau nach Kiew führenden 'Hohen Straße' (S. 153) mit der über den Duklapaß aus Ungarn kommenden Straße (S. 204) ein lebhafter Handelsplatz, hauptsächlich für Ungarwein (in den alten Bürgerhäusern noch mächtige Weinkeller). Vom XV. bis zum XVIII. Jahrhundert wurden hier bedeutende Handelsmessen abgehalten, bei denen das 'Reichshofer Gold', eine gut gelungene, nicht oxydierende Nachahmung, eine große Rolle spielte. Seit dem XIX. Jahrhundert wurde Reichshof von zahlreichen Juden beherrscht, bis die Stadt nach dem Polenfeldzug wieder unter deutsche Führung kam.

In der Mitte der Stadt steht am Pfarrplatz die *Pfarrkirche*, ein schlichter turmloser Bau mit barockem Langhaus (XVIII. Jahrh.), gotischem Chor (XV. Jahrh.) und freistehendem stattlichen Glockenturm; in dem barock ausgestatteten Inneren im Chor links beachtenswerte Renaissance-Grabmäler deutscher Bürgerfamilien (XVI. Jahrh.). Unweit östlich der alte Marktplatz, mit dem *Rathaus* (von 1897). Westlich von der Pfarrkirche erhebt sich die *Bernhardinerkirche*, ein stattlicher Barockbau des XVII. Jahrhunderts, mit viereckigem Westturm und rundem Vierungsturm; im Innern Deckenfresken von 1760-80, über dem Hochaltar ein Alabasterrelief (Beweinung Christi) von dem Breslauer Joh. Pfister (XVII. Jahrh.; vgl. S. 145). — In der von der Pfarrkirche nach Südwesten führenden Breiten Straße links die zweitürmige *Reformaten-* oder *Piaristenkirche* (XVII. Jahrh.), weiterhin das *Deutsche Haus* (Kasino; Nr. 23). In der anschließenden Schloßstraße r. die *Deutsche Volksschule*, ein erneuertes Gebäude mit klassizistischem Säulenvorbau. — Am Ende der Schloßstraße, im Süden der Stadt, erhebt sich auf dem Rande des Wisłoktals die turmgekrönte *Kreisburg*, ursprünglich ein im XVII. Jahrhundert errichtetes Schloß der Fürsten Lubomirski, von dem noch die Befestigungsmauern und Wälle erhalten sind, später mehrfach umgebaut, jetzt Sitz des Kreishauptmanns und des Gerichts. — Schöner *Stadtpark*. Auf dem *Stadtfriedhof* Heldengräber von 1914/18 und 1939.

Umgebung. — 24km nördlich von Reichshof (Straße) liegt der Ort *Ranischau*, 30km nordwestlich das Städtchen *Kolbuszowa*, zwei deutsche Siedlungen. — Kraftpost nordöstlich in ¾-1 St. nach dem Marktflecken *Sokolow* (25km). — Eisenbahn und Straße von Reichshof südwestlich nach *Jaslo* s. S. 203.

An der Bahn von Reichshof nach Lemberg folgt die Station (166km) *Strazów*; dahinter über die Grenze zwischen den Kreisen Reichshof und Jaroslau.

175km **Landshut** (Lańcut; 247m), zum Kreis Jaroslau gehörendes altes Städtchen von 7000 Einwohnern, über der Niederung des *Wisłok*. Der im XIV. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht begabte Ort war im Mittelalter ein lebhafter Handelsplatz an der 'Hohen Straße' (vgl. S. 153) und besaß eine überwiegend deutsche Bürgerschaft. Am Ostrande des Städtchens liegt in einem gepflegten Park ein **Schloß* der Grafen Potocki, ein im frühen XVII. Jahrhundert von deutschen Baumeistern (wahrscheinlich unter Beteiligung von Tylman v. Gameren; S. LX) aus einer alten Burg umgebauter stattlicher Frühbarockbau (im XIX. Jahrh. erneuert), mit prächtig im Stile Louis XVI ausgestatteten Räumen (wertvolle Möbel, Gemälde, Porzellan usw.; Zutritt nur mit besonderer Erlaubnis). Deutsche Gaststätte, im Bahnhof.

In der Umgebung von Landshut liegen etwa 20 alte deutsche Dörfer, die vielfach noch die deutsche Dorf- und Hofanlage und deutsche Gebräuche bewahrt haben, u. a. *Krzemienica* (3km nordwestl.; schon im XIV. Jahrh. eine blühende Siedlung), ferner *Wysokie* und *Markowa* (3 bzw. 10km südöstl.) sowie *Albigowa* (6km südl.), wo sich die deutsche Sprache bis ins XIX. Jahrhundert erhielt.

Die Bahn führt von Landshut schnurgerade weiter nach Osten durch ebenes Ackerland (große Zuckerrübenfelder).

195km **Przeworsk** (203m), im Kreis Jaroslau an einem Eisenbahnknotenpunkt gelegenes Städtchen von 6000 Einwohnern, mit großer Zuckerfabrik, im Mittelalter ein lebhafter Handelsplatz an der Hohen Straße (S. 153), aber oft im Kriege zerstört. — Am Westrande des Orts erhebt sich die noch von einer alten Wehrmauer umgebene *Pfarrkirche*, ein stattlicher gotischer Backsteinbau aus dem XV. Jahrhundert, mit viereckigem Turm und nördlich anstoßender Heiliggrabkapelle (barock; XVII. Jahrh.); im Innern der Kirche schöne gotische Taufbecken (von 1400), in der Krypta die Grabstätte der Familie Lubomirski (vgl. unten). Am Ostrande des Städtchens die ebenfalls ummauerte gotische *Bernhardinerklosterkirche* (von 1463; im Innern barock verändert), mit schönem Staffelgiebel und zwölfeckigem Turm. Südwestlich vor der Stadt liegt in einem großen Park ein *Schloß* der Fürsten Lubomirski, von deutschen Baumeistern errichtet.

9km nordöstlich von Przeworsk liegt bei *Jagiella* ein deutscher Heldenfriedhof von 1914/18. — 8km südwestlich das Dorf *Białoboki*, mit Resten einer Burg aus dem XVII. Jahrhundert und einem ostgermanischen Gräberfeld (III. Jahrh. v. Zw.).

Von Przeworsk nach Dynów: Eisenbahn (Kleinbahn) 49km in 2¼-2½ St., Straße 40km. — Die Strecke führt südwestlich im Tal der *Mleczka* aufwärts durch die Ausläufer der Beskiden. — 16 bzw. 11km *Kańczuga* (200m), Städtchen von 2000 Einwohnern. — Hinter *Jawornik Polski* führt die Bahn durch einen Tunnel, die Straße in Windungen bergauf und bergab in das Tal des *San*. — 49 bzw. 40km **Dynów** ('Dünnhof'; 245m), zum Kreis Krosno (S. 203) gehörendes altes Städtchen von 3000 Einwohnern, in hübscher Lage im Santal, mit Resten der mittelalterlichen Ummauerung und Pfarrkirche aus dem XV. und XVII. Jahrhundert. Kraftpost s. S. 207.

Eisenbahn von Przeworsk nordwestlich über *Rozwadów* nach *Lublin* oder nach Sandomir und *Skarżysko-Kamienna* (Radom) s. Route 15b.

Die Lemberger Eisenbahn zieht von Przeworsk weiter am Rande der hügeligen Ausläufer der Beskiden (r.) entlang.

210km **Jaroslau.** — HOTELS: *Bahnhofshotel*, Bahnhofstr. 33, 16 B., *City*, Hauptstr. 1, 14 B., beide nichtdeutsch. — RESTAURANT: *Deutsches Haus*, Hauptstr. 13. — CAFÉ: Bahnhofstr. 3. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus; Lichtspielhaus; Bücherei; Krankenhaus; Freischwimmbad*. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft und die NSDAP., Dietziusstr. 25 bzw. 8.

Die alte Handelsstadt *Jaroslau* (208m), Sitz einer Kreishauptmannschaft im Osten des Distriktes Krakau, mit 23700 Einwohnern, liegt auf den westlichen Uferhöhen des *Sans*. Der im XI. Jahrhundert anläßlich eines Ungarneinfalls erstmals genannte Ort, einer der ältesten des Weichsellandes, erhielt im XIV. Jahrh. Magdeburger Stadtrecht und erlebte infolge seiner günstigen Lage an der 'Hohen Straße' (vgl. S. 153) häufige Blütezeiten, aber auch zahlreiche Kriegszerstörungen (u. a. 1914/15). Im XV., XVI. und XVII. Jahrhundert wurden hier weitberühmte messeähnliche Jahrmärkte abgehalten (20-30000 Verkäufer).

In der Altstadt erhebt sich mitten auf dem z. T. von alten Laubenhäusern umgebenen Ringplatz (15 Min. vom Bahnhof) das von einem aussichtreichen Turm gekrönte stattliche *Rathaus*, aus dem XVII. Jahrhundert (1905 erneuert). An der Südseite des Platzes das sog. *Alte Schloß* ('Haus Orsetti'), ein schöner Renaissancebau von 1570. — Unweit nördlich vom Ringplatz die *Röm.-kath. Pfarrkirche*, von 1580; im Innern moderne Malereien. Weiter nördlich liegt auf einer Anhöhe ein ehem. *Benediktinerkloster* (XVII. Jahrh.), mit weithin sichtbarer zweitürmiger Kirche. — Östlich vom Ringplatz die *Griech.-kath. Pfarrkirche*, ein aus dem XVIII. Jahrhundert stammender, 1910 im byzantinischen Stil erneuerter Kuppelbau. — In der westlichen Vorstadt steht am Ende der Krakauer Straße (15 Min. vom Ringplatz) die *Marienkirche*, ein schöner Barockbau von 1631, mit zweitürmiger Fassade und Vierungsturm; auf dem Hochaltar eine Pietà aus dem XIV. Jahrhundert.

Umgebung. — 19km südwestlich von Jaroslau liegt der Marktflecken *Pruchnik*, mit alten Laubenhäusern und Wehrkirche aus dem XV. Jahrh. (1684 erneuert). — Straße von Jaroslau nach *Sandomir* s. S. 118/117.

Von Jaroslau nach Rawa Ruska: Eisenbahn 87km in 2½ St. (nur Personenzüge). — Die Bahn folgt der nach Lemberg führenden Hauptstrecke bis (4km) *Munina*, biegt dann nach Nordosten ab und überquert den *San*. — Jenseit (24km) *Korzenica* über die Grenze zwischen den Distrikten Krakau und Galizien in den galizischen Kreis Rawa Ruska; weiter durch das waldreiche Lemberger Hügelland (*Roztocze*, bis 400m; vgl. S. XXIII). — 37km *Oleszyce* (206m), Städtchen von 3000 Einwohnern, mit einem Schloß aus dem XVII. Jahrhundert. — 44km **Lubaczów** (215m), an der *Lubaczowka* gelegenes Städtchen von 8800 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Rawa Ruska, mit Schloß; Gaststätte Meder. — 54km *Basznia*, ebenso wie das 2½km südöstlich gelegene Dorf *Reichau* eine alte deutsche Siedlung. — 62km **Bad Horyniec** (*Horyniec-Zdrój*; 280m), zum galizischen Kreise Rawa Ruska (S. 138) gehörendes kleines Heilbad in anmutiger,

nadelwaldreicher Hügellandschaft am Flüßchen *Glinianiec*, mit kräftigen Schwefelquellen und Moorbädern (Badehaus; 1942 noch kein deutscher Kurbetrieb); 15km südlich liegt *Bad Niemirów* (s. S. 138). — Die Bahn führt von Horyniec nordöstlich nach (69km) *Dziewiecierz*, einer weiteren deutschen Siedlung. — 87km **Rawa Ruska** (s. S. 138).

Die Eisenbahn von Jaroslau nach Lemberg folgt dem Rande des Santals. — 214km *Munina*, wo links die Nebenbahn nach Rawa Ruska abzweigt (s. oben). — 223km *Radymno* (205m), etwa 2km westlich vom linken Ufer des Sans gelegenes bescheidenes Städtchen von 3000 Einwohnern, mit Seilereien; beachtenswert die stattliche zweitürmige Kuppelkirche; deutsche Gaststätte, Hauptstr. 12. — 243km *Przemysl*-West; dahinter über den *San*, der die Grenze zwischen polnischem und ukrainischem Volkstum und Sprache, römisch- und griechisch-katholischer Kirche und vom Herbst 1939 bis zum Sommer 1941 die deutsch-russische 'Interessengrenze' bildete.

245km **Przemysl**-*Hauptbahnhof*. — HOTEL: *Deutscher Hof*, auf dem linken Ufer des Sans, Rathausstr. 36, 36 B. zu 6-8 Zl., ziemlich einfach; *Gästehaus der Kreishauptmannschaft*. — RESTAURANTS: *Ratskeller*, Ringplatz 1; *Theatergaststätte*, Uferpromenade; ferner deutsche Gaststätten Krakauer Str. 7 und 14 und am 'Platz am Tor' Nr. 8; *Wiener Café*, Lemberger Str. 4. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Stadttheater* (monatliche Gastspiele sowie Lichtspiele), Uferstraße; *Lichtspielhaus* (Victoria); *Schulen* (Oberschule); *Bücherei; Krankenhaus*. — AUSKUNFT: Kreishauptmannschaft, Konarskistr. 6; Stadtkommissar, Ringplatz 1; NSDAP., Ringplatz 1 (s. S. 151).

Die alte Stadt *Przemysl* (spr. pschemmüßl; 241m), mit etwa 48000 Einwohnern, Sitz der östlichsten Kreishauptmannschaft im Distrikt Krakau sowie einer vielseitigen Industrie, liegt hübsch zu beiden Seiten des *Sans* am Fuß und Hang teilweise bewaldeter Höhen, an der verkehrswichtigen Stelle, wo die bedeutende Ostweststrecke von Lemberg nach Krakau das Santal erreicht und durch die Vorberge der Beskiden zu einem großen Bogen nach Norden gezwungen wird.

GESCHICHTE. — Die Stadt wurde vielleicht um 650 durch den Fürsten Przemysław gegründet, kam 981 durch Eroberung in den Besitz des Großherzogs Wladimir aus Kiew und war 1018-31 vorübergehend unter der Herrschaft des polnischen Königs Boleslaus des Tapferen (S. XXXVII), der hier schon damals deutsche Kolonisten ansiedelte. Nach dem Tode Jaroslaws I., des Sohnes Wladimirs, wurde Przemysl 1054 die Hauptstadt eines selbständigen ukrainischen Fürstentums. 1340 besetzte der polnische König Kasimir d. Gr. die Stadt, in der sich nun wiederum zahlreiche deutsche Bürger ansiedelten, die Przemysl, seit 1389 unter Magdeburger Recht, im XV. Jahrhundert zu hoher Blüte und einem der bedeutendsten Handelsplätze zwischen Ostsee, Ungarn und Schwarzem Meer entwickelten. — Die im XVI. Jahrhundert einsetzende Verdrängung des Deutschtums und Polonisierung der Stadt, mehrere Kriegszerstörungen im XVI./XVII. Jahrhundert sowie die Zuwanderung zahlreicher Juden führten einen Niedergang herbei, und im XVIII. Jahrhundert war Przemysl fast nur von Juden bewohnt, (90 %). — 1772 kam die Stadt zu Österreich und wurde 1785 zur Freien Stadt erhoben, in der die deutsche Amtssprache galt. Seit 1873 erfolgt der Ausbau zu einer starken Festung, die von Nov. 1914 bis März 1915 von General v. Kusmanek heldenmütig gegen die Russen verteidigt und erst am 22. März 1915 aus Mangel an Lebensmitteln übergeben, aber bereits am 3. Juni 1915 wieder von den Deutschen und Österreichern erstürmt wurde. Nach der

polnischen Zwischenherrschaft wurde die Stadt am 15. Sept. 1939 von der Armee List genommen. Dann bildete der San die deutsch-russische 'Interessengrenze' und schied Przemysl in die sowjetrussische Altstadt und die am linken Flußufer gelegene Stadt 'Deutsch-Przemysl' (die ehem. Vorstadt Zasanie), bis am 1. August 1941 nach rascher Überwindung des bolschewistischen Widerstandes die ganze Stadt wiederum in deutscher Hand vereinigt wurde.

Mittelpunkt der malerisch am Berghang des rechten San-Ufer ansteigenden Altstadt ist der Ringplatz (Markt), in dessen Mitte bis zum Ende des XVIII. Jahrhunderts ein stattliches *Rathaus* stand (abgebrochen; Sitz der Stadtverwaltung jetzt in Nr. 1 und 2). An der Süd- und Ostseite des Platzes noch einige alte Bürgerhäuser im Renaissancestil (Nr. 15, 47 und 25), auch mit beachtenswerten Hausfluren. — Unweit südöstlich oberhalb des Ringplatzes steht die **Franziskanerkirche**, ein Barockbau aus der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts (1930 erneuert), mit zwei niederen Fassadentürmen in klassizistischem Stil; das dreischiffige Innere ist im Rokokostil ausgestattet (schöne Deckenmalereien von Stan. Stroiński). Oberhalb der Franziskanerkirche liegt die 1627-78 erbaute, 1904 erneuerte *Jesuiten-* oder *Herz-Jesu-Kirche*, mit stattlicher Barockfassade, deren zwei Türme von Glockentürmchen gekrönt sind. Daneben das alte Jesuitenkolleg. Weiter aufwärts erhebt sich die aussichtreiche **Griechisch-kath. Kathedrale** (ukrain. Kirche), ein 1622-30 durch den italienischen Baumeister Gal. Appiani im Renaissancestil errichteter stattlicher Bau, der 1876-84 durch eine mächtige hölzerne Kuppel gekrönt wurde; in dem dreischiffigen Inneren eine beachtenswerte holzgeschnitzte Schiffskanzel (eine aus Bayern stammende Form; XVIII. Jahrh.), am Gewölbe schöne Stukkaturen. Auf der Höhe des Berghanges thront die kleine neugotische *Karmeliterinnenkirche* (von 1905), mit schlankem Turm.

Südwestlich vom Ringplatz erhebt sich auf halber Höhe des Schloßberges die **Röm.-kath. Kathedrale**, ein 1460 gotisch begonnener, nach einem Brand (1459) im XVI. Jahrhundert im Renaissancestil weitergeführter und 1730-44 barock umgestalteter Bau, dessen freistehender mächtiger viereckiger Turm (von 1764; 71m hoch) das Stadtbild beherrscht; im dreischiffigen Innern der Kirche beachtenswerte Kunstwerke. — Auf der Höhe des Schloßberges die weithin sichtbare **Schloßruine**, zwei Rundtürme und einige Mauern des um 1630 von Gal. Appiani an der Stelle einer seit dem XI. Jahrhundert bestehenden Burg errichteten Schlosses, umgeben von aussichtsreichen Parkanlagen.

Am Ostende der vom Marktplatz in die Richtung des Bahnhofs führenden belebten Franziskanerstraße liegt, etwas tiefer als die Straße, die *Reformatenkirche* (XVII. Jahrh.), mitsamt dem anschließenden Kloster noch von einer Mauer mit vier

Bastionen umgeben, da sie früher außerhalb der Stadt lag. — Vom Nordrande der Altstadt führen eine Straßen- und eine Eisenbahnbrücke zu dem am linken Ufer des Sans gelegenen neueren Stadtteil (1939-41 'Deutsch-Przemysl'; vgl. S. 151). Von hier gelangt man in $^1/_2$ St. auf den *Weinberg*, der seinen Namen von den im XIII. Jahrhundert von rheinländischen Ansiedlern hier angepflanzten Weingärten hat und einen schönen Blick auf die Stadt und ihre Umgebung bietet.

Umgebung. — Westlich von Przemysl (schlechte Straße, 9km; Kahnfahrt auf dem San 18km) liegt am rechten Ufer des von bewaldeten Höhen umrahmten *Sans* der Markt **Krasiczyn**, mit einem prächtigen *Schloß, einem 1592-1619 von Gal. Appiani errichteten Spätrenaissancebau (1726, 1914/15 und 1939 von den Russen teilweise zerstört), mit vier mächtigen Ecktürmen und schönem Hof, umgeben von einem Park mit einem Teich. Fortsetzung der Straße nach Sanok s. S. 207. — 8-10km nordwestlich von Przemysl erstreckt sich das *Letowienka-Tal*, mit der *Karczmarowa-Höhe* (408m).

Eisenbahn von Przemysl nach *Chyrów* (Sanok, Sambor) s. S. 210. — Straße (Kraftpost) von Przemysl nach *Sanok* s. S. 207.

Die Eisenbahn von Przemysl nach Lemberg wendet sich wieder in östliche Richtung und durchquert ein oft umkämpftes Gebiet (vgl. S. 150). — 257km *Medyka* (206m), Städtchen von 3000 Einwohnern, am rechten Ufer des Sans, dessen Tal die Bahn nun verläßt; weiterhin über die Grenze zwischen den Distrikten Krakau und Galizien; nun durch ein teilweise bewaldetes Hügelland. — 272km Bahnhof *Mościska*, $3^1/_2$km nördlich vom Städtchen (S. 156). — Weiter im Tal der *Wisznia*.

291km *Sądowa Wisznia* (235m), Städtchen von 6000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Lemberg-Land, mit Landgestüt; Deutsche Gaststätte. — Bei (300km) *Rodatycze* über die Wasserscheide zwischen Ostsee und Schwarzem Meer.

310km **Gródek** *Jagielloński* (279m), Städtchen von 14000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Lemberg-Land, mit Gärtnereien. Der im XIV. Jahrhundert mit deutschem Recht gegründete, im XV. Jahrhundert als Handelsplatz an der 'Hohen Straße' (S. 153) blühende Ort liegt im Mittelpunkt eines reizvollen Seengebietes am Südende des Drozdowicer Sees (vgl. unten), auf den man hinter der unweit nördlich vom Adolf-Hitler-Platz gelegenen Kuppelkirche einen hübschen Ausblick hat. Hotel Grodeker Hof, Adolf-Hitler-Platz 18, 30 B. zu 6.90 Zl., gelobt, mit Restaurant am See.

In der Umgebung von Gródek liegt das größte galizische Seengebiet, eine von der *Wereszyca* gebildete Kette von etwa 20 Seen, die sich nördlich bis Janów (S. 164) und südlich bis Komarno (S. 212) erstreckt und vorzügliche Möglichkeiten für den Wassersport bietet (Kahn-, Segelboot- und Motorbootfahrten). Der größte dieser Seen ist der *Drozdowicer See*, der sich von Gródek in einer Länge von 5km und einer Breite von 2km nach Norden erstreckt. Im ersten Weltkrieg bildete die Seenlinie die 'Grodekstellung' der Russen, die im Juni 1915 von den Deutschen und Österreichern unter Mackensen durchbrochen und aufgerollt wurde (schöner deutscher Heldenfriedhof). — Südlich von Gródek liegen zahlreiche deutsche Siedlungen, u. a. *Ebenau* (3km), *Brunndorf* (5km) und *Neuhof* (6km).

Die Bahn nach Lemberg umfährt den Drozdowicer See (s. S. 152) im Norden und biegt dann wieder nach Osten um. — 333km *Zimna Woda* (309m), eine kleine Lemberger Sommerfrische.

342km **Lemberg**-*Hauptbahnhof* (320m); Stadtbeschreibung und Plan s. Route 20.

b. Straße von Krakau nach Lemberg.

350km, bis Przemysl 255km; größtenteils sehr gut ausgebaute Hauptstraße (meist geteert). Die Strecke bildet das Mittelstück der sog. 'Hohen Straße', der wichtigen alten Handels- und Verkehrsstraße von Breslau über Krakau und Lemberg nach Kiew (vgl. S. 36 und 38). — KRAFTPOST von *Krakau* (Bahnhof und Adolf-Hitler-Platz) in 1 St. nach *Gdów* (s. unten) und weiter entweder nach *Lapanów* (s. unten; zus. $1^1/_2$ St.) oder in Richtung Myślenice nach *Dobczyce* (S. 171; $1^1/_2$ St.).

Ausfahrt in **Krakau** (212m; s. Route 6) südöstlich durch die Alte Weichselstraße (Plan D 4, 5), dann über die *Weichsel* und weiter durch die Lemberger Straße nach dem Vorort *Płaszów*. — Hinter der Stadt durch Hügelland, die Vorhöhen der Beskiden.

13km *Wieliczka* (240m; s. S. 142), mit sehenswertem altberühmten Salzbergwerk. — Von hier entweder nordöstlich über Podłęże und Niepołomice (vgl. S. 143) nach Bochnia (32km; S. 154), oder auf der etwa gleich langen, aber etwas schnelleren Hauptstrecke, die weiter in südöstliche Richtung führt.

15km *Gdów*, Dorf mit Kirche aus dem XVII. Jahrhundert, wo rechts eine Straße von Myślenice mündet (S. 171).

Von Gdów über Muchowka nach Neu-Sandez (Krynica) oder Tarnow: nach Neu-Sandez 67km, nach Tarnow 80km (lohnender Umweg von 21km). — Die Straße führt zuerst in südöstliche Richtung, quert das Tal der *Raba* und zieht weiter durch ein teilweise bewaldetes Hügelland.

10km *Lapanów*. — 3km hinter dem Ort zweigt links eine Straße nordöstlich nach Bochnia ab (18km; S. 143), über (3km) *Wieruszyce*, ein Dorf mit den Resten eines Schlosses aus dem XVI. Jahrhundert, und weiter über (3km) *Chrostowa*, ein ebenfalls von einer Burgruine überragtes Dorf.

13km **Muchowka**, von wo r. eine Straße südlich durch waldreiches Bergland in das Dunajectal und nach (21km) *Limanowa* an der in Route 23b beschriebenen Strecke von Krakau nach *Neu-Sandez* und *Krynica* führt; von Muchowka nördlich nach Bochnia s. S. 144. — Die Straße nach Tarnow zieht östlich weiter durch waldiges Hügelland.

6km *Lipnica Murowana* (270m), an der zur Weichsel fließenden *Uszwica* zwischen schön bewaldeten Höhen gelegener Marktflecken mit drei Kirchen; besonders erwähnenswert die im XVI. Jahrhundert aus Holz erbaute St. Leonhardskirche, mit schöner Ausmalung. Abzweigung über Wisnicz Nowy nach Bochnia s. S. 144. — Nach Tarnow östlich weiter bergauf und bergab, von *Tymowa* ab in einem Seitental des Dunajec abwärts.

13km *Jurków*, wo man das prächtige **Dunajectal* erreicht, das von hier an flußabwärts in Richtung Tarnow sich verbreitert, flußaufwärts in Richtung Neu-Sandez ein vielgewundenes Engtal bildet.

Lohnende Abzweigung von Jurków nach dem 3km südlich über dem linken Ufer des Dunajec gelegenen Städtchen **Czchów** (3000 Einw.), einer alten deutschen Siedlung (1346), die früher *Weißenstein* hieß und eine gotische Kirche aus dem XIV. Jahrhundert (Fresken aus dem XV. Jahrh.) sowie einen Wehrturm (XIV. Jahrh.) von einem ehem. Schloß besitzt. — 6km weiter südlich am rechten Ufer des Flusses das Dorf *Tropie*, mit den im Wald versteckten Resten des ehem. Schlosses *Tropsztyn* (*Tropfstein*). —

Von hier flußaufwärts durch das schöne Engtal des Dunajec noch 8km bis *Rożnów*, am Nordende der Roznower Talsperre; weiter an deren Ostufer entlang nach (27km) *Neu-Sandez* vgl. unten.

Die Straße nach Tarnow führt von Jurków (S. 153) östlich weiter in dem hier ziemlich breiten, freundlichen Dunajectal flußabwärts; rechts auf der Höhe über dem Fluß die malerische Burgruine *Melsztyn* (*Mehlstein;* XIV. Jahrh.); dann rechts über den Fluß.

10km **Zakliczyn**, unweit vom rechten Ufer des Dunajec schön gelegenes altes Städtchen von 1200 Einwohnern, mit Solequellen; am Ring hübsche hölzerne Laubenhäuser; beachtenswert ferner die Reformatenklosterkirche (XVII. Jahrh.) und die Pfarrkirche (XVIII. Jahrh.; vom Kirchhof Aussicht auf das Dunajectal mit der Ruine Mehlstein).

Von Zakliczyn weiter entweder nordöstlich über *Janowice* und über eine bewaldete Höhe hinweg nach *Tarnow* (28km; s. unten); — oder östlich über *Siemiechów* (Lärchenholzkirche aus dem XV. Jahrh.) nach *Gromnik* (12km; S. 186), an der Straße von Tarnow nach *Krynica* (Route 23a); — oder von Zakliczyn südlich in Windungen im waldumrahmten *Palesniankatal* aufwärts nach *Palesnica*, dann über die Höhe in das Tal des *Dunajec*, der hier zur *Roznower Talsperre* aufgestaut ist (s. S. 190), und zuerst über deren Ostufer entlang (prächtiger Ausblick), dann etwas abseits in Windungen über die Höhe und wieder abwärts in das Talbecken von *Neu-Sandez* (35km; S. 189).

Die Hauptstraße von Krakau nach Lemberg wendet sich in *Gdów* (S. 153) in nordöstliche Richtung.

10km hinter Gdów, jenseit *Ksiaznice*, zweigt r. eine Nebenstraße nach Chrostowa und Wieruszyce ab (6 bzw. 9km; s. S. 153).

4km *Łopczyca*, ein schon im XIV. Jahrhundert gegründetes Dorf mit gotischer Wehrkirche aus dem XV. Jahrhundert.

4km **Bochnia** (225m; s. S. 143), wo auch die S. 153 gen. Straße von Wieliczka über Niepołomice mündet. — Nach Lemberg weiter in östlicher Richtung auf einer langen Geraden.

12km *Brzesko* (Bahnhof s. S. 144; Hotel Stadt Brzesko, 3 B.), zum Kreise Tarnow gehörendes Städtchen von 4000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars, an dem Flüßchen *Uszwica* in freundlicher waldreicher Gegend gelegen, mit einer Kirche aus dem XV. Jahrhundert; 3km südlich die von dem Deutschen Götz gegründete große Brauerei *Okocim*, eine der ältesten und bekanntesten Brauereien des Generalgouvernements (dahinter auf einer Anhöhe in einem Park eine Gaststätte). — Von Brzesko weiter schnurgerade.

7km *Dębno* (etwas r. abseits), mit einem ursprünglich gotischen, im XVI. Jahrhundert im Renaissancestil umgebauten Schloß (1867 erneuert).

10km *Wojnicz*, altes Städtchen von 1500 Einwohnern, mit Pfarrkirche aus dem XV. Jahrhundert, Holzkirche aus dem XIII. Jahrhundert und Resten der alten Ummauerung. — Vor Zgłobice über den *Dunajec*.

5km *Zgłobice*, hübsch an einem Wald und einem See gelegen; 2km nördlich abseits der Ort *Zbylitowska Góra*, mit einem ebenfalls schön gelegenen Kloster und altem Herrenhaus in

einem Park. — Hinter Zgłobice durch ein 1914/15 hart umkämpftes Gebiet (vgl. S. 200; zahlreiche Kriegerfriedhöfe).

7km **Tarnow** (225m; s. S. 144), an einem bedeutenden Straßenknotenpunkt (vgl. S. 146). — Weiter bis Pilzno entweder auf der Hauptstraße über *Ładna* oder auf der gleich langen, etwas südlicher verlaufenden Nebenstraße über *Skrzyszów* (6½km; sehenswerte große Holzkirche von 1517).

23km *Pilzno (Pilsen)*, unweit von der Mündung der *Dulcza* in die Wisłoka gelegenes Städtchen von 3500 Einwohnern, um die Mitte des XIV. Jahrhunderts gegründet, mit Pfarrkirche aus dem XIV./XV. Jahrhundert; Abzweigung (Kraftpost) nach Jaslo s. S. 146. — Die Lemberger Strecke biegt nach Nordosten um und überquert die *Wisłoka*.

9km *Latoszyn*, an der *Ostra* in waldreicher Gegend gelegener kleiner Badeort mit einer Schwefelquelle.

3km **Dębica** (202m; s. S. 146), ein in der Niederung der Wisłoka gelegener wichtiger Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt.

2km hinter Dębica zweigt links die über Sandomir nach Lublin führende Straße ab (Route 16b). — Die Lemberger Strecke zieht geradeaus weiter.

4km jenseit der oben gen. Abzweigung liegt rechts an der Straße in einem von Mauern umgebenen Park das Schloß *Zawada:* die Ruine eines im ersten Weltkrieg abgebrannten Schlosses und ein neues Herrenhaus. — Weiter in langen Geraden durch Wiesen- und Ackerhügelland.

8km *Ropczyce* (Bahnhof s. S. 146), Städtchen von 3000 Einwohnern, mit ursprünglich gotischer Pfarrkirche, die von einem schlanken weißen Barockturm überragt wird.

7km *Sedziszow* (s. S. 146). — Dahinter folgt eine lange Gerade durch flachwelliges Ackerland.

10km *Trzciana;* links an der Straße eine weithin sichtbare neugotische Backsteinkirche mit hohem Turm.

13km **Reichshof** (205m; s. S. 146). — Dahinter etwas aufwärts, dann wieder fast eben und schnurgerade über die weite Ackerfläche; rechts die Vorhöhen der Beskiden, links die Niederung der Wisłoka.

17km *Landshut* (247m; s. S. 148); am Ende des Städtchens am (r.) Schloßpark mit dem sehenswertem Schloß vorüber. — Weiter auf einer hübschen Birkenallee.

9km *Kosina*, kleiner Marktflecken mit stattlicher neuer Kirche. — Weiterhin zwischen Zuckerrübenfeldern hin.

11km **Przeworsk** (203m; s. S. 148); am Anfang rechts die mauerumschlossene alte Pfarrkirche, am Ende des Städtchens r. die Bernhardinerklosterkirche, die bei der Weiterfahrt noch lange sichtbar ist.

5km *Mirocin*, mit kleiner Holzkirche. — Dann tauchen die Türme von Jaroslau auf; im Vordergrund die dreitürmige Marienkirche.

10km **Jaroslau** (208m; s. S. 149), wo eine von Sandomir kommende Straße mündet (Route 15b). — Die Lemberger Strecke biegt nun nach Südosten um und unterfährt hinter *Munina* (S. 150) in Windungen die Eisenbahn nach Rawa Ruska; weiter eben und gerade am Rande der San-Niederung hin (große Viehweiden).

18km *Radymno* (s. S. 150), wo hinter dem Städtchen links eine direkte Straße über Jaworów und Bad Szkło nach Lemberg abzweigt (21km kürzer als über Przemysl; landschaftlich lohnend).

Die Straße von Radymno über Jaworów nach Lemberg (93km) führt in östlicher Richtung über den *San* und weiter durch ein teilweise bewaldetes Hügelland. — 25km *Krakowiec* (264m), hübsch im Tal des hier zu einem See erweiterten Flüßchens Szkło gelegenes Städtchen von 1500 Einwohnern, mit schöner Pfarrkirche von 1787 und ukrain. Holzkirche. — 17km **Jaworów** (228m; s. S. 164), ebenfalls in hübscher Lage im Tal des Szkło, dem man weiterhin folgt. — 10km *Bad Szkło* (248m; s. S. 164), ein kleines Schwefelbad; weiter südöstlich durch ausgedehnte Nadelwaldungen. — 16km *Janów* (s. S. 164), an dem waldumrahmten gleichnam. See; nun neben der S. 164 gen. Eisenbahn her. — 25km **Lemberg** (320m; s. S. 157).

Die Hauptstraße über Przemysl nach Lemberg zieht von Radymno (s. oben) südlich weiter in einer langen Geraden über die fruchtbare Ackerfläche. — Dann in Windungen mittelmäßig bergab, mit schönem Blick auf die türmereiche Stadt Przemysl, die sich am jenseitigen Ufer des Sans zu ihrer Schloßruine hinaufzieht.

19km **Przemysl** (241m; s. S. 150), wo man den *San* überquert (schöner Ausblick). — Die Straße nach Lemberg wendet sich nun wieder in östliche Richtung und durchquert zuerst die ehemalige sowjetrussische Befestigungslinie (Bunker).

12km *Medyka* (links abseits; s. S. 152). — Weiter ziemlich gerade durch Hügelland.

16km *Mościska* (206m; Bahnhof s. S. 152), ein ehemals befestigtes Städtchen von 4000 Einwohnern, mit großen Pferdemärkten; seine drei Kirchen sind nach wiederholten Zerstörungen erneuert. Gaststätte Kreuzwirth. — Dahinter etwas bergauf, dann wieder über die wellige Ebene, mit hübschen Ausblicken.

17km *Sądowa Wisznia* (s. S. 152); rechts auf der Höhe ein Kloster, weiterhin r. ein Schloß. — Dann folgt links ein parkartiges Wiesenland, rechts etwas Kiefernwald; später wieder Ackerland.

18km *Gródek Jagielloński* (279m; s. S. 152), inmitten eines reizvollen Seengebiets (vom Adolf-Hitler-Platz links wenige Minuten zu einem hübschen Ausblick). — Hinter Gródek auf einer etwa 30km langen Geraden (Asphalt und Großpflaster) durch flaches Wiesen- und Ackerland, einen Teil des Schlachtfeldes vom Juni 1915 (vgl. S. 152).

19km hinter Gródek mündet rechts die von Sambor über das Bad Lubień Wielki kommende Straße (S. 212).

13km **Lemberg** (320m); Einfahrt durch die Grodeker und Wiener Straße (s. Plan A-C 4, 3).

20. Lemberg und Umgebung.

Stadtplan s. S. 160.

Ankunft und Abfahrt. — EISENBAHN. Bahnhöfe: *Hauptbahnhof* (Pl. A 3; Restaur.), im Westen der Stadt ($2^1/_2$-3km vom Adolf-Hitler-Platz und vom Ringplatz; Droschken und Straßenbahn, vgl. S. 158). für alle Linien; Bahnhof *Lemberg-Podzamcze* (Pl. E F 1; Restaur.), im Norden der Stadt jenseit des Schloßbergs ($1^1/_2$km vom Ringplatz; Droschken und Straßenbahn, vgl. S. 158), an den Linien nach Brody-Tarnopol, Stojanów-Krystynopol und nach Podhajce; Bahnhof *Lemberg-Kleparów* (Pl. jenseit A 1), nordwestlich vor der Stadt ($3^1/_2$km vom Adolf-Hitler-Platz; Straßenbahn Nr. 3), an den Linien nach Lublin und Jaworów; Bahnhof *Lemberg-Persenkówka* (Pl. jenseit E F 5), südlich vor der Stadt bei der Rennbahn (4km vom Ringplatz; Straßenbahn Nr. 10, dann noch $1^1/_4$km zu Fuß), an der Linie nach Stanislau; Bahnhof *Lemberg-Lyczakow* (Pl. jenseit G 3), $2^1/_2$km östlich von der Stadtmitte (nahe der Endstation der Straßenbahn Nr. 1), an der Linie nach Podhajce. — Bahnlinien von *Przemysl* und *Krakau* s. Nr. 19a; von *Rawa Ruska* und *Lublin* (Warschau, Radom) s. Route 18a; von *Sambor* (Sianki) und *Stryj* (Lawoczne) s. S. 212 und 216; nach *Stanislau* (Sniatyn-Bukarest) s. Route 26; nach *Brody*, *Tarnopol* und *Podhajce* s. Route 27; nach *Jaworów*, *Krystynopol* und *Stojanów* s. S. 164.

STRAßEN: von *Przemysl* und *Krakau* s. Route 19b; von *Rawa Ruska* und *Lublin* (Warschau, Radom) s. Route 18b; von *Sambor* und *Stryj* s. S. 212 und 216; nach *Stanislau* s. Route 26; nach *Brody* und *Tarnopol* s. Route 27; nach *Kamionka Strum.* s. S. 164. — Kraftpost über *Żółkiew* nach *Sokal* s. S. 140 und 138; über *Jaworów* (S. 164) und *Niemirów* (S. 138) nach *Lubaczów* (S. 149) sowie über *Busk* oder *Złoczów* nach *Brody* geplant.

Auskunft durch die *Stadthauptmannschaft* (Nachrichtenamt; im Rathaus, s. S. 160), die *Kreishauptmannschaft* (s. S. 158), das *Distriktsamt* (Abteilung Propaganda; s. S. 162) und den *Distriktsfremdenverkehrsverband Galizien* (Marienplatz 8, Pl. E 3; Tel. 12081).

Reisebüro (MER) beim Distriktsfremdenverkehrsverband (s. oben). — *Ostbahn-Auskunft*, auf dem Hauptbahnhof (Tel. 10587). — *Quartieramt* (Hotelzimmer-Vermittlung), Wehrmachtstr. 3 (Pl. F 3).

Hotels: *George* (Pl. a: E 3), Marienplatz 1, altes Haus, 138 B. zu 7-20 Zl.; *Europa* (Pl. b: E 3), Marienplatz 4, 118 B. zu 6-12 Zl.; *Bristol*, Adolf-Hitler-Platz 19/21 (Pl. E 2, 3), 68 B. zu 5-9 Zl.; *Galizien*, Adolf-Hitler-Platz 45 (Pl. E 2, 3), 60 B. zu $8^3/_4$ Zl.; *Imperial* (Pl. c: E 2, 3), 29. Juni-Str. 3, 70 B. von 4.20 Zl. an; *Grand-Hotel* (Pl. d: E 2, 3), Adolf-Hitler-Platz 13, 60 B. zu 5 Zl.; u. a.

RESTAURANTS: in den oben gen. Hotels *Bristol*, *Galizien*, *Imperial*; ferner *Distrikts-Kasino* (nur für Angehörige der Distriktsbehörden und deren Gäste), im alten Distriktsgebäude (S. 162), gut; *Lux*, Marienplatz 6/7, Ecke Kopernikusstraße (Pl. E 3), im ersten Stock, *Haus Ostland*, 29. Juni-Str. 12 (Pl. D E 3), beides große Bierrestaurants; *Theaterrestaurant*, Glockenstr. 4, unweit südöstlich vom Theater (Pl. E 2); *Dominikanerklause*, Dominikanergasse 3 (Pl. F 2); *Bacchus*, Adolf-Hitler-Platz 47, südwestlich vom Opernhaus (Pl. E 2); *Corso*, Adolf-Hitler-Platz 11 (Pl. E 2); *Künstlerkneipe*, Ringplatz 45

(Pl. E F 2); *Heimat*, Halitschplatz 3 (Pl. E F 3); *Willkommen*, 29. Juni-Str. 5 (Pl. D E 3); *Donau*, 29. Juni-Str. 10; *Hoffmann*, Museumstr. 8-10; u. a.

CAFÉS: *Deutsches Kaffeehaus*, Marienplatz 5 (Pl. E 3); *Konditorei-Café Märchen*, Marienplatz 6/7; *Rom, Marx*, Akademiestr. 25 und 22 (Pl. F 3); *Schweitzer*, Hirschstraße; *Deutsche Konditorei*, Akademiestr. 5 (Pl. E 3); u. a.

Theater: *Opernhaus* (Pl. E 2; S. 162), Adolf-Hitler-Platz 1; *Deutsches Schauspielhaus* (Pl. E 2; S. 162), Altstadtstraße, mit monatlichen Gastspielen; *Soldaten-, ɟɟ- und Polizeitheater*, Straße der Polizei (Pl. D E 2). — *Deutsches Konzert- und Lichtspielhaus*, Zu der Höhengasse 7 (Pl. E 3), mit monatlichen musikalischen Veranstaltungen; Filmtheater *Casino, Olymp* und *Viktoria*. — Kleinkunstbühne *Bagatelle*, Reitergasse.

MUSEEN (1942 geschlossen): *Ethnographisches* und *Naturwissenschaftliches Museum*, Dristriktsstr. 24; *Gemäldegalerie*, Postgasse 3 (Pl. E 3); *Historisches Museum* (S. 160), Ringplatz 4, *Kunstgewerbe-Museum* (S. 161), Museumstr. 20, beide mit Lemberger deutscher Kunst; *Naturhistorisches Museum* (S. 161), Lange Gasse 18; *Ukrainisches Nationalmuseum*, Blumenstr. 42 (Pl. E 4). — BIBLIOTHEKEN: *Staatsarchiv*, Am Graben 13 (Pl. F 2); *Stadtarchiv*, Karpatenstr. 11 (Pl. F 4); *Stadtbibliothek*, Distriktsstraße 1 (Pl. F 2, 3) und Starotandetnastr. 2a, nördlich von den Theatern (Pl. E 1); *Deutsche Bücherei*, Halitschplatz 10 (Pl. E F 3).

Wissenschaftliche Institute: *Akademie der Wissenschaften*, Ringplatz 10 (Pl. E 2); *Institut für Deutsche Ostarbeit* (Zweigstelle Lemberg; vgl. S. 41), Nomadenstraße 6 (Pl. D 3); *Institut für Fleckfieber- und Virusforschung* (Behring-Institut; 1942 neu eröffnet), Grüne Straße 12 (Pl. F 4); *Institut für gerichtl. Medizin und Kriminalistik*, Piekarskastr. 52 (Pl. F G 3); *Institut für Hygiene*, Kopernikusstr. 14 (Pl. E 3); *Medizin. Institut*, Glawinskistr. 7; *Technische Institute*, Zwillingstr. 1 (Pl. C D 3; S. 163).

SCHULEN: *Musikhochschule*, Zu der Höhengasse 7 (Pl. E 3); *Gartenbauschule*, Sommersteinstr. 167 (Pl. E 1); *Gewerbliche Berufsschule*, Wiener Str. 5 (Pl. B C 3); *Handwerkerschule*, Herrengasse 12 (Pl. D 2, 3); *Handwerkerschule für Mädchen*, Piekarskastr. 9 (Pl. F G 3); *Oberschule für Jungen*, mit Internat, Rosenstr. 17a (Pl. E 4); mehrere Volksschulen.

Behörden: *Gouverneur* und *Distriktsamt* (Pl. F 2; S. 162), Distriktsstr. 18; *Kreishauptmannschaft Lemberg-Land*, Zollplatz 1 (Pl. F 3); *Stadthauptmann*, Rathaus (Pl. E F 2; S. 160); *Pressechef der Regierung* (Distrikts-Beauftragter), Kopernikusstr. 5 (Pl. E 3). — *Devisenstelle*, Kopernikusstr. 3 (Pl. E 3); *Einwohnermeldeamt*, Smolkiplatz 3 (Pl. D 2); *Polizeidirektion*, Smolkiplatz 3 (Pl. D 2); *Wirtschaftsamt*, Ringplatz 1 (Pl. E 2); *Wohnungsamt*, Wehrmachtstr. 26 (Pl. F 3). — NSDAP.: Distriktstandortführung, Kopernikusstraße (Pl. D E 3); Standort Lemberg-Stadt, Sakramentekstr. 10 (Pl. F 3).

POST: *Hauptpost* (Pl. D E 3), Seminariumstr. 1, Ecke Kopernikusstraße; *Bahnpostamt*, Hauptbahnhof (Pl. A 3).

BÄDER: Städt. *Hallenschwimmbad*, Karpatenstraße 5 (Pl. F 4); zwei *Freibäder*. — Deutscher *Tattersall*, Dunin-Wasowicza-Str. 3 (Pl. jenseit G 4); *Pferderennbahn* südlich, vor der Stadt jenseit des Bahnhofs Lemberg-Persenkówa (vgl. S. 157). — Deutsche *Apotheke*, Kopernikusstr. 1 (Pl. E 3); *Krankenhaus*, Germanenstr. 22 (Pl. B 4).

Straßenbahn durch die Stadt nach allen Richtungen (vgl. den Plan), u. a. zum *Hauptbahnhof* (Nr. 1, 2, 9), zum *Bahnhof Podzamcze* (Nr. 6), zum *Schloßberg* (Nr. 4), zum *Stryjer Park* (Nr. 10).

DROSCHKEN (während des Kriegs meist Pferdedroschken) auf allen wichtigeren Plätzen und am Hauptbahnhof; man verlange den Tarif.

Die galizische Distriktshauptstadt *Lemberg* (320-410m), die 1942 auf 260qkm Stadtfläche 420000 Einwohner zählte (darunter etwa 12000 Reichsdeutsche, 42000 Ukrainer, im übrigen Polen) und damit die drittgrößte Stadt des Generalgouvernements bildet, liegt reizvoll in einem nur nach Nordwesten geöffneten Talkessel, umrahmt von den teilweise bewaldeten Randbergen der Podolischen Hochebene. Die freundliche, im Baustil und Charakter Wiener Prägung tragende Stadt ist als Sitz des Gouverneurs des Distriktes Galizien und des Kreishauptmanns des Kreises Lemberg-Land ein wichtiges Verwaltungszentrum, als bedeutender Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt auf dem Wege von Mitteleuropa nach dem Osten seit alters ein lebhafter Verkehrs- und Handelsplatz und als wirtschaftlicher Mittelpunkt des größten Distriktes im Generalgouvernement auch Standort einer vielseitigen Industrie.

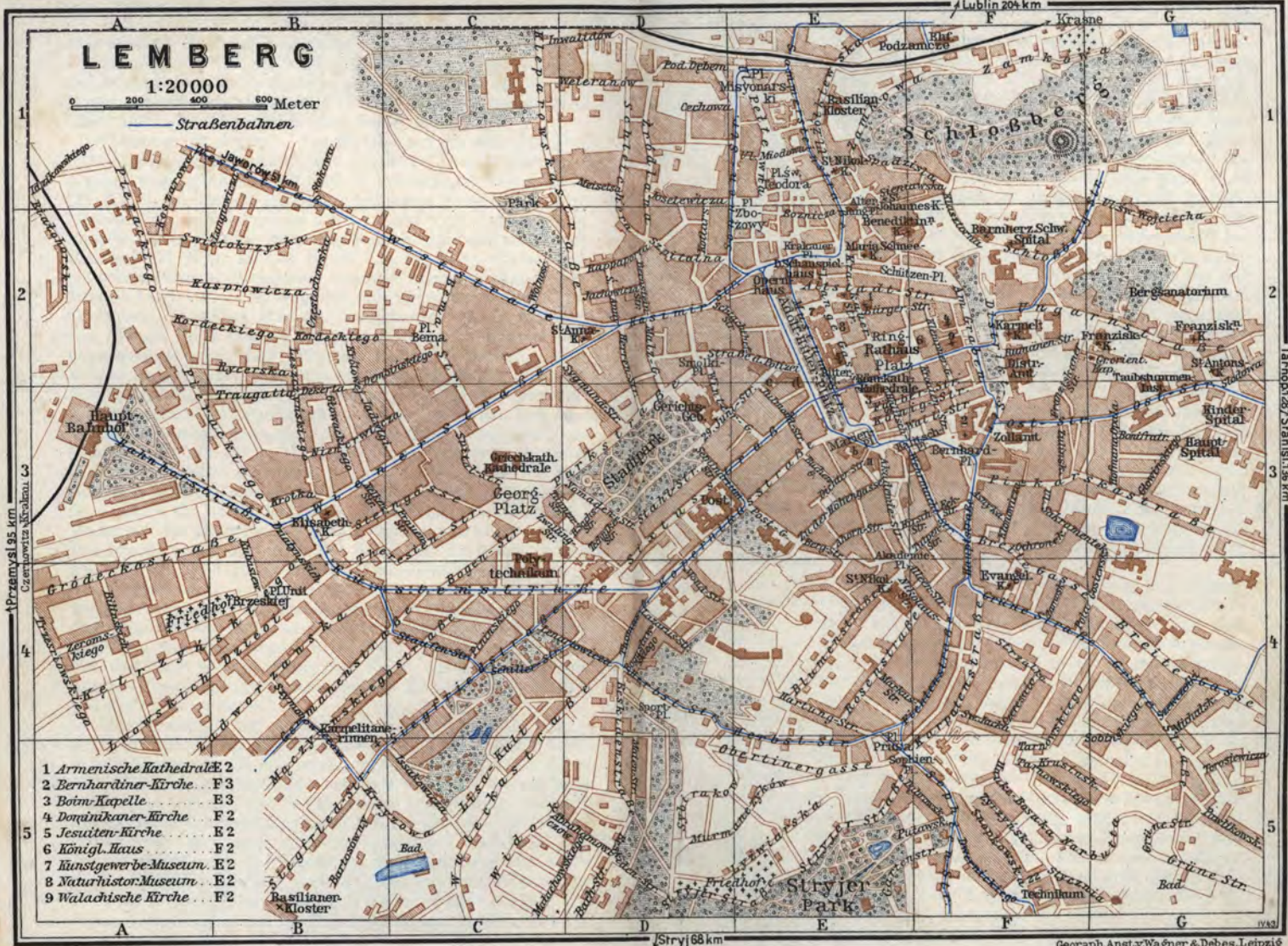
Die **Geschichte** der alten Stadt Lemberg wurde ebenso wie ihr Stadtbild (vgl. unten) durch deutsche Leistung entscheidend beeinflußt. Die *erste Siedlung* entstand vor der Mitte des XIII. Jahrhunderts um eine Holzburg des lodomerischen Fürsten Danilo von Halicz (vgl. S. 222), dessen Sohn Leo (Lew) dem Ort seinen Namen gab (Lewberg = Löwenberg = Lemberg), woran noch heute der Löwe im Stadtwappen erinnert. Bereits im XIII. Jahrhundert stellten deutsche Kaufleute den Hauptteil der Einwohner, aus dessen Reihen auch die Stadtvögte Berthold und Matthias Stecher stammen. 1250 wurde Lemberg als *Stadt* begründet, für die schon 1270 deutsches Recht bezeugt ist. Seit 1356 galt das *Magdeburger Recht* (vgl. S. XXXIX), unter dem die großenteils aus Schlesien stammenden Bürger (Namen wie Briger, Domsler, Gassner, Hornig, Klopper, Lindner, Scheller, Scholz, Weidner, Zindrich, Zornberg u. a.) bis zum XVI. Jahrhundert ein blühendes deutsches Kultur- und Wirtschaftsleben entwickelten. — Doch litt die Stadt infolge ihrer weit nach Osten vorgeschobenen Stellung oft unter Kriegen wie auch unter zahlreichen Stadtbränden (besonders 1527). Dazu kam seit dem XVI. Jahrhundert eine steigende Verdrängung des Deutschtums und durch die Entdeckung des Seeweges nach Indien eine Verlagerung der Handelswege, die einen Niedergang zur Folge hatte. — Bei der ersten Teilung Polens 1772 kam Lemberg zu *Österreich* und wurde Hauptstadt des von einem Statthalter und Landtag regierten Kronlandes Galizien, in das besonders unter Joseph II. durch dessen weitsichtige Siedlungspolitik (Siedlungspatente) wieder zahlreiche deutsche Bauern einwanderten, während Wiener Beamte, Kaufleute und Handwerker der Stadt ihr besonderes Gepräge gaben ('Klein-Wien des Ostens'). 1784 gründete Joseph II. auch eine Universität, die bis 1871 Deutsch als Unterrichtssprache hatte. — Während des ersten *Weltkriegs* tobten harte Kämpfe um Lemberg, das Ende 1914 von den Russen besetzt, aber im Juni 1915 von den deutschen und österreichischen Truppen zurückerobert wurde. Nach dem Weltkrieg spielten sich um den Besitz der Stadt blutige Kämpfe zwischen den Polen und Ukrainern ab. Im russisch-polnischen Krieg (vgl. S. XLVIII) drangen die russischen Armeen unter Budjenny bis Lemberg vor. Im deutschen *Polenfeldzug* war der Westrand von Lemberg am 19. September 1939 bereits in deutschem Besitz, wurde aber dann wieder geräumt, da Galizien bis zum San (Przemysl) dem russischen 'Interessengebiet' zugeteilt werden mußte und für 21 Monate unter bolschewistische Herrschaft kam (Mordterror der G.P.U., vgl. S. 163). — Nach Beginn des Feldzugs gegen Sowjetrußland wurde die Stadt schon am 29. Juni 1941 wieder von den deutschen Truppen besetzt und gehört seitdem zum *Generalgouvernement*, dem Galizien in einem Staatsakt am 1. August 1941 als fünfter Distrikt angegliedert wurde (vgl. S. LI).

STADTBILD. — Die innere Stadt, die infolge zahlreicher Kriegszerstörungen und Feuersbrünste nur noch wenige mittelalterliche Bauwerke besitzt und größtenteils den Stil des XVIII./XIX. Jahrhunderts in Wiener Prägung zeigt (vgl. oben), ist von schönen Promenaden umgeben, die an Stelle der ehemaligen Wälle angelegt sind. An den Stadtkern schließt

sich westlich die Krakauer, südlich die Halitscher, östlich die Lyczakower, nördlich die Zolkiewer Vorstadt. Nordöstlich über der Altstadt ragt der bewaldete, noch durch einen künstlichen Hügel erhöhte Schloßberg auf (S. 163), der den reizvollsten Blick auf die Stadt und ihre Umgebung bietet.

Stadtbesichtigung — Im Mittelpunkt der seit dem XIV. Jahrhundert im Kolonialstil des deutschen Ostens etwa quadratisch angelegten Altstadt (vgl. S. 159) liegt der Ringplatz (Pl. E F 2), der von schönen alten deutschen Bürgerhäusern im Renaissance- und Barockstil des XVI. und XVII. Jahrhunderts umgeben ist (s. unten). In der Mitte des Platzes erhebt sich das **Rathaus** (Pl. E 2), 1827-35 durch Jos. Markl an Stelle eines gotischen Baus in nüchternen Formen errichtet, nach einem Brande 1848 sowie 1925 erneuert, mit 65m hohem Turm, der einen guten Überblick über die Stadt bietet. An der Ostseite des Platzes Nr. 4 das sog. 'Schwarze Haus', ein schöner Renaissancebau (von dem Italiener Pietro di Barbona, gen. Petrus Italus; 1577), der jetzt das städt. *Historische Museum* enthält (vgl. S. 158), mit vielen Zeugen aus Lembergs deutscher Vergangenheit (hervorzuheben die Goldschmiedearbeiten und Gemälde deutscher Künstler). Nr. 6 das ehem. *Königliche Haus* ('Sobieski-Haus'; Pl. 6: F 2), 1580 durch Pietro di Barbona (vgl. oben) erbaut und einst Eigentum des Königs Johann Sobieski (S. XLIV), später durch Friedr. Baumann erneuert; im 1. Stock die ehem. Gemächer des Königs, mit Bildnissen. Weiterhin das Haus Nr. 2, ehemals Eigentum des Postmeisters Bandinelli, von 1672; dann das Haus Nr. 10 (ehem. Palais Lubomirski), im XVIII. Jahrhundert von Bernh. Merderer (vgl. S. 163) umgebaut; Nr. 14, im XVII. Jahrhundert im Besitz des venezianischen Konsuls Massari, mit dem Wappen von Venedig; gegenüber das besonders beachtenswerte Haus Nr. 28, um 1510 von dem Bürgermeister Dr. Paul Hepner erbaut; endlich das Haus Nr. 29, neben dem Dom, im XVI./XVII. Jahrhundert Eigentum der Patrizierfamilie Kampian (vgl. S. 161), um 1790 neu errichtet.

Unweit südwestlich vom Ringplatz erhebt sich am Kapitolsplatz die ***Röm.-kath. Kathedrale** (Pl. E 2, 3), 1370 unter König Kasimir d. Gr. begonnen, der Chor 1404 von dem deutschen Baumeister Nikolaus Gansecke (Gonzage), das Langhaus 1481 durch Joachim Grom aus Breslau und Ambros. Rabisch mit Spenden des Ratsherrn Peter Stecher als deutsche Hallenkirche aufgeführt, nach 1765 im Rokokostil umgebaut. Im Innern rechts vom Hochaltar ein Bronzegrabmal des Edelmanns Nikolaus Herburt (vgl. S. 210), von dem Nürnberger Pancraz Labenwolf (XVI. Jahrh.); in der zweiten Kapelle des linken Seitenschiffs schöne Fresken; ebenso in der reich im


LEMBERG
1:20000
0 200 400 600 Meter
Straßenbahnen
1 Armenische Kathedrale E 2
2 Bernhardiner-Kirche F 3
3 Boim-Kapelle E 3
4 Dominikaner-Kirche F 2
5 Jesuiten-Kirche E 2
6 Königl. Haus F 2
7 Kunstgewerbe-Museum E 2
8 Naturhistor. Museum E 2
9 Walachische Kirche F 2
Lublin 204 km
Krasne
Przemysl 95 km
Tarnopol 128 / Stanisl. 136 km
Stryj 68 km
Georaph. Anst. v. Wagner & Debes, Leipzig

Renaissancestil ausgestatteten vierten Kapelle ('Kampian-Mausoleum'; XVI.-XVII. Jahrh.), die Skulpturen von dem Breslauer Joh. Pfister enthält (vgl S. LX). — Gegenüber der Südwestecke der Kathedrale steht die 1609-17 von dem Deutschen Hans Scholz erbaute ***Boimkapelle** (Pl. 3: E 3), mit einer überreich mit Skulpturen bedeckten Renaissancefassade und Kuppel, die ebenfalls mit Skulpturen von Pfister geschmückt ist.

Nordwestlich von der Röm.-kath. Kathedrale steht Ecke Ritterplatz und Lange Gasse die *Jesuitenkirche* (Pl. 5: E 2), ein 1610-35 von G. Briano errichteter großer Barockbau (im XVIII. und XIX. Jahrh. erneuert); im linken Seitenschiff ein als wundertätig verehrtes Madonnenbild aus dem XVII. Jahrhundert. — In der Langen Gasse Nr. 18 das 1845 von der Familie Dzieduszycki gegründete *Naturhistorische Museum* (Pl. 8: E 2; vgl. S. 158), mit zoologischen und botanischen, mineralogischen und geologischen Sammlungen. Weiterhin links zwischen der Langen Gasse und der Museumstraße (Eingang Museumstr. 20) das *Kunstgewerbe-Museum* (Pl. 7: E 2; vgl. S. 158), das zahlreiche Arbeiten des Lemberger deutschen Kunsthandwerks enthält. — Unweit östlich an der Bürgerstraße die **Armenische Kathedrale** (Pl. 1: E 2), ein für die seit dem XIII. Jahrhundert in Lemberg ansässige armenische Kolonie am Anfang des XIV. Jahrhunderts im byzantinischen Stil durch den schlesischen Baumeister Doring errichteter eigenartiger Kuppelbau (Langhaus aus dem XVII. Jahrh.), mit schönen Höfen, Arkadengang (XVI. Jahrh.) und beachtenswertem Inneren (Mosaiken und Fresken aus dem XV. Jahrhundert sowie neuzeitliche Fresken von H. Rosen).

Im östlichen Teil der Altstadt (südöstl. von der Armen. Kathedrale; östl. vom Rathaus) die ******Dominikanerkirche* (Pl. 4: F 2), ein 1744-64 von dem Holländer Jan de Witte und dem Deutschen Martin Urbanik nach dem Vorbild der Peterskirche in Rom errichteter großartiger ovaler Kuppelbau, mit wirkungsvollem Inneren (barock; beachtenswerte Rokoko-Plastiken von den Deutschen Sebastian Fessinger, Pinzel u. a.; vgl. S. LXII); auf dem prächtigen Säulen-Hochaltar ein altes byzantinisches Madonnenbild (XV. Jahrh.), in der zweiten Kapelle links ein Grabdenkmal von Thorwaldsen (1816). — Nahebei südlich die **Walachische Kirche** (*Stauropigian-Kirche;* Pl. 9: F 2; ukrainisch), ein die Renaissanceformen mit ukrainisch-byzantinischer Bauüberlieferung verbindendes Bauwerk, urspr. von Pietro di Barbona (vgl. S. 160; nach 1547), nach einem Brande von Paolo Romano erneuert (1598 vollendet), mit dem schönsten *****Kirchturm der Stadt (1580); anschließend an die Kirche die von drei kleineren Kuppeln gekrönte 'Kapelle der drei Weisen aus dem Morgenland' (1578; 1671 erneuert).

Östlich über der Walachischen Kirche erhebt sich auf dem Hang jenseit des Grabens und der Distriktsstraße (vgl. unten) die *Karmeliterkirche* (Pl. F 2), ein 1634 gegründeter Barockbau mit zwei helmgekrönten Türmen, festungsartig von Mauern umgeben, hinter denen sie 1704 heldenmütig gegen die Schweden verteidigt wurde. — Weiter auf den Schloßberg s. S. 163.

Rings um die Altstadt ziehen sich schöne Promenade-Anlagen, an Stelle der Wälle, Gräben und Befestigungen, von denen nur noch die alte *Pulverbastei* von 1556 erhalten ist (östlich von der S. 161 gen. Dominikanerkirche). Zwischen der Pulverbastei und der Dominikanerkirche steht in der jetzt den östlichen Abschnitt der Ringanlagen bildenden Straße Am Graben (Pl. F 2, 3) das langgestreckte *ehem. Städt. Arsenal* (Zeughaus; von 1555, doch später umgebaut); weiter südlich, jenseit der Reussenstraße, das *ehem. Königl. Arsenal* (1630 errichtet). — Gegenüber erhebt sich an der Distriktsstraße das **Distriktsgebäude** (Pl. F 2), ein stattlicher Bau des XIX. Jahrhunderts, zur österreichischen Zeit Statthalterei, jetzt Amtssitz des Gouverneurs. — An der Südseite der Altstadt die Wallstraße, mit der stattlichen *Bernhardinerkirche* (Pl. 2: F 3), einem wirkungsvollen Bau von Paolo Romano aus dem Anfang des XVII. Jahrhunderts, mit hohem Ostturm, schönem Renaissance-Giebel und beachtenswertem Inneren (Fresken von 1758; in der Duklakapelle hinter dem Hochaltar reich geschnitztes Barockgestühl aus dem XVII. Jahrh.). — Weiterhin gelangt man über den belebten Marienplatz (Pl. E 3) zu dem an der Westseite der Altstadt sich hinziehenden Adolf-Hitler-Platz (Pl. E 2, 3), einer langgestreckten Anlage nach dem Vorbild der Wiener Ringstraße, die den Repräsentations- und Verkehrsmittelpunkt der Stadt bildet. Nördlich anschließend der Theaterplatz, mit dem städt. **Opernhaus** (früher *Neues Theater*; Pl. E 2), das 1897-1900 im Neurenaissancestil erbaut wurde. Östlich daneben das städt. *Schauspielhaus* (ehem. 'Skarbek-Theater'), von einem Grafen Skarbek gestiftet und 1837-42 von Joh. Salzmann im klassizistischen Stil errichtet (Inneres 1942 umgebaut).

Unweit nordöstlich von den Theatern liegt an der Kirchenstraße die *Maria-Schnee-Kirche* (Pl. E 2; röm.-kath.), die älteste erhaltene Kirche Lembergs, im XIV. Jahrhundert von den deutschen Ansiedlern erbaut (vgl. S. 159). — Von hier auf den Schloßberg s. S. 163.

In der westlich vom Adolf-Hitler-Platz an die Altstadt anschließenden Krakauer Vorstadt liegt an der Marschallstraße das *Justizgebäude* (Pl. D 3), ein stattlicher Neurenaissancebau, 1877-81 von Hochberger als Landtagsgebäude errichtet, 1920-39 Universität, die sich zuvor am alten Botanischen Garten befand (Pl. E 4; vgl. S. 159). Südwestlich gegenüber der hübsche *Stadtpark* (Pl. D 3), aus dem ursprünglich im französischen Stil angelegten 'Jesuitengarten' durch den deutschen Gartenarchitekten Bauer umgestaltet. — Westlich

über dem Stadtpark erhebt sich auf dem St. Georgs-Hügel die ***Griech.-kath. Kathedrale** (*St. Georg;* Pl. C 3), ein von dem deutschen Baumeister Bernhard Merderer ('Bernardo Meretini'; vgl. S. LXI) und dem Holländer De Witte (vgl. S. 161) 1746-70 errichteter, von vorzüglichen Plastiken von Pinzel (vgl. S. 161) geschmückter Spätbarockbau, mit kreuzförmigem Grundriß, fünf Kuppeln und freistehendem Glockenturm (die große Glocke stammt von 1341); rechts anschließend ein Kloster aus derselben Zeit.

Südlich von der Griech.-kath. Kathedrale liegt in einem Garten das 1873-77 erbaute *Polytechnikum* (Pl. C 3, 4), das technische Institute enthält. — In der Nähe an der Fürstenstraße (Pl. C D 4) das ehemalige *Gefängnis der G.P.U.*, in dem während der Bolschewistenzeit (vgl. S. 159) Tausende von Deutschen, Ukrainern und Polen aufs grausamste ermordet wurden. — Weiter westlich der *Hauptbahnhof* (Pl. A 1; vgl. S. 157), der größte im alten Österreich-Ungarn (1904 eröffnet; im Krieg beschädigt).

Von den verschiedenen städtischen Parkanlagen sind der Schloßberg im Norden und der Stryjer Park im Süden der Stadt besonders besuchenswert. — Auf den schön bewaldeten **Schloßberg** (410m; Pl. F 1) gelangt man zu Fuß (1/2 St. von der Altstadt) entweder durch die Schloßbergstraße (Pl. F G 2, 1) oder über den Alten Ringplatz (Pl. E 1, 2); oder mit der Straßenbahn Nr. 4 bis zur Endstation, dann noch 1/4 St. zu Fuß durch Wald bergauf. Die Kuppe des Berges (400m), die heute eine schöne Waldwiese bildet, trug einst ein im XIV. Jahrhundert erbautes Schloß, von dem jedoch nur noch geringe Mauerreste zu finden sind. Prächtige *Aussicht auf die Stadt und ihre Umgebung, noch ausgedehnter von dem künstlich errichteten Hügel (410m; 1942 unzugänglich). — Östlich gegenüber dem Schloßberg der ebenfalls aussichtreiche *Sandberg* (387m).

Im Süden der Stadt (Straßenbahn Nr. 10; zu Fuß vom Marienplatz 1/2 St.) erstreckt sich zwischen der Leuthen- und Stryjer Straße der 40ha große **Stryjer Park** (ehem. *Kilinski-Park;* Pl. E 5), der 1877 von dem städt. Garteninspektor Röhring angelegt wurde und die beliebteste Erholungsstätte der Lemberger bildet, mit schönen Anlagen, Museums- und Ausstellungsgebäuden und dem *Panorama*, einem Pavillon mit einem realistischen Rundgemälde der 1794 den Polnischen Aufstand einleitenden Schlacht bei Racławice (30km nordöstl. von Krakau; vgl. S. XLV).

In der Umgebung von Lemberg liegen zahlreiche alte deutsche Dörfer (vgl. S. 159). — 10 bzw. 12km südwestlich von der Stadt die hübsch in bewaldeter Hügellandschaft gelegenen Orte *Hodowica* und *Nawaria*, beide mit reizvollen kleinen Rokoko-Kirchen von Bernh. Merderer (Mitte des XVIII. Jahrh.; vgl. oben). — Lohnende Ausflüge führen u. a. westlich in das Seengebiet von *Gródek* (S. 152), *Janów* und *Bad Szklo* (S. 164) und nach Bad *Lubień Wielki* (S. 212); südlich nach dem Bad *Pustomyty* und weiter nach *Szczerzec* (S. 216); nördlich (Eisenbahn in Richtung Rawa Ruska bis *Brzuchowice;* s. S. 140) in die schöne waldreiche Gegend der *Czartowska-Felsen* (1/2 St. vom Bahnhof; vgl. S. 140) und evtl. weiter mit der Bahn nach *Żółkiew* (S. 139). — In die *Waldkarpaten* s. Route 30.

Von Lemberg nach Jaworów: Eisenbahn 54km in 2¹/₂-3¹/₂ St.; Straße 51km, bis Bad Szkło 41km, s. S. 156. — Die Eisenbahn folgt vom Hauptbahnhof zuerst der nach Lublin führenden Hauptlinie (vgl. S. 140) in nordwestlicher Richtung über den (2km) Bahnhof *Lemberg-Kleparów* bis (5,₁km) *Rzęsna Polska* und biegt dann links ab. — 20km *Kożlinka*, am Fuß eines Hügels (364m), auf dem eine ukrain. Kirche aus dem XVI. Jahrhundert steht. — Nun durch ein schön bewaldetes Hügelland und über die *Wereszyca*.

23km **Janów** ('bei Lemberg'; 316m), als Sommerfrische besuchtes Städtchen von 3000 Einwohnern, in reizvoller Lage am *Janower See*, dem nördlichsten der Grodeker Seenkette (vgl. S. 152). — Weiter im Wereszycatal. — 29km *Lelechówka* (298m), am Ufer eines kleineren Waldsees, der ebenfalls von der in der Nähe entspringenden Wereszyca gebildet wird.

43km *Szkło-Starzyska*. — Vom Bahnhof führt eine Straße 2¹/₂km südwestlich nach **Bad Szkło** (248m), einem inmitten großer Nadelwälder geschützt gelegenen Schwefelbad mit schon seit dem XVI. Jahrhundert bekannten Quellen, die im XVII. und XVIII. Jahrhundert auch von den poln. Königen benutzt wurden. Badehaus, Kurpark und große Sanatorien amerikanischen Stils (1942 noch kein deutscher Kurbetrieb); Auskunft durch die Gemeinde. Eine der Quellen bildet einen kleinen See mit eigenartiger Farbe; in der Nähe die Szkło-Quelle.

54km **Jaworów** (228m; Bahnhof 2km östlich von der Ortsmitte), im Westen des Landkreises Lemberg in teilweise bewaldeter Hügellandschaft gelegenes langgestrecktes Landstädtchen von 11 000 Einwohnern, mit ukrainischer Holz-Heimindustrie (Küchengeräte, Kinderspielzeug usw.) und Holzgewerbeschule. Beachtenswert die röm.-kath. Pfarrkirche (XVII. Jahrh.), die griech.-kath. Georgskirche (XVI. Jahrh.) und ein Basilianerkloster von 1621. In dem früheren Gefängnis die Reste einer alten Burg. Deutsches Hotel, 5 B., mit Restaurant. — Straße nach Radymno s. S. 156.

Von Lemberg nach Kamionka (Krystynopol, Stojanów): Eisenbahn 49km in 1¹/₂ St. (bis Krystynopol 86km in 2³/₄ St.; bis Stojanów 93km in 3 St.); Straße bis Kamionka 36km, bis Stojanów 75km. — Die Eisenbahn führt vom Lemberger Hauptbahnhof nördlich um die Stadt herum zum (7km) Bahnhof *Lemberg-Podzamcze* (vgl. S. 157) und wendet sich dann nach Nordosten. Später im *Kamionkatal* abwärts. — 46km *Sapieżanka*, eine der in dieser Gegend zahlreichen alten deutschen Siedlungen, die Ende des XVIII. Jahrhunderts durch Pfälzer, Sudetendeutsche, Württemberger und Hessen gegründet wurden; Abzweigung nach Krystynopol s. unten.

47km **Kamionka** *Strumilowa* (218m), Kreisstadt von 10 000 Einwohnern im Nordosten des Distriktes Galizien, in hügeliger Lage am linken Ufer des hier die *Kamionka* aufnehmenden *Bugs*, 1471 durch den deutschen Burgherrn und Kämmerer Georg Strumilow mit deutschem Stadtrecht gegründet. Die östlich des Bugs beginnenden und sich bis zur Ostgrenze des Generalgouvernements erstreckenden ausgedehnten Waldungen machen die Stadt in Zukunft zu einem Mittelpunkt der Holzwirtschaft im Norden des Distriktes. Beachtenswert eine alte ukrainische (griech.-kath.) Holzkirche; die röm.-kath. Pfarrkirche stammt aus neuerer Zeit. Gasthaus der Kreishauptmannschaft, mit Restaur. und 6 B.; Auskunft durch die Kreishauptmannschaft.

Von *Sapieżanka* (s. oben) führt eine Bahnlinie in nördlicher Richtung am Westrande von Kamionka vorüber und weiter in einiger Entfernung vom linken Ufer des *Bugs* z. T. durch waldreiche Gegend nach (86km von Lemberg) **Krystynopol**, an der Bahn von Rawa Ruska nach Sokal (s. S. 138).

Die von *Kamionka* (s. oben) nach Stojanów weiterführende Eisenbahn überquert den Bug und zieht nordöstlich weiter durch ausgedehnte Waldungen. — 71km (von Lemberg) *Chołojów*, mit ukrain. Holzkirche von 1724. — 78km *Radziechów* (241m), im Nordosten des Kreises Kamionka gelegenes Landstädtchen von 6800 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars; Deutsche Gaststätte. — 93km **Stojanów** (230m), unweit der Grenze des Generalgouvernements gegen das Reichskommissariat Ukraine gelegenes Städtchen von 3000 Einwohnern, in dessen Nähe (2km südl.) bis zum ersten Weltkrieg auch die österreichisch-russische Grenze verlief.

E. DAS KARPATENVORLAND. TATRA. BESKIDEN. WALDKARPATEN.

Route		*Seite*
21.	**Von Krakau nach Zakopane (Tatra)**	166
	a. **Eisenbahn 166.** Kalwaria-Landskron 167. — Babia Góra 168. — Bad Rabka 168. — Neumarkt 169.	
	b. **Straße 170.** Von Myślenice nach Bochnia 171.	
	c. **Zakopane und Umgebung (Tatra) 173.** Von Zakopane zum Fischsee (Meerauge) 178.	
22.	**Von Zakopane nach Neu-Sandez (Krynica)** . .	180
	a. **Über Neumarkt und Limanowa 180.**	
	b. **Über Neumarkt und Szczawnica 182.**	
23.	**Von Krakau nach Neu-Sandez und Bad Krynica.**	185
	a. **Von Krakau über Tarnow nach Neu-Sandez (Krynica) 185.**	
	b. **Von Krakau über Limanowa nach Neu-Sandez** Neu-Sandez und Umgebung 189/190.	188
	c. **Von Neu-Sandez nach Bad Krynica 190.** Alt-Sandez 191. — Bad Piwniczna 192. — Bad Żegiestów 193. — Bad Krynica und Umgebung 194/199.	
24.	**Von Neu-Sandez über Jaslo und Krosno nach Sanok (Przemysl, Lemberg)**	199
	Von Zagórzany nach Gorlice 200. — Biecz 201. — Von Jaslo nach Żmigród 202; nach Reichshof 203. — Von Krosno nach Reichshof 204; nach Dukla 204. — Bad Iwonicz 204. — Von Sanok nach Brzozów 206; nach Cisna 207; nach Przemysl 207.	
25.	**Von Sanok über Sambor nach Lemberg oder Stanislau**	207
	Von Chyrów nach Przemysl 209. — Von Sambor nach Sianki 211; nach Lemberg 212. — Von Drohobycz nach Boryslau 214; nach Bad Truskawiec 214. — Von Stryj nach Lemberg 216; nach Chodorów 216. — Bad Morszyn 217. — Von Dolina und Kalusz in die Waldkarpaten 218/219.	
26.	**Von Lemberg nach Stanislau**	220
	Von Chodorów nach Tarnopol 221. — Stanislau 223.	
27.	**Von Lemberg nach Brody und Tarnopol** . . .	225
	a. **Nach Brody 225.** Von Brody nach Tarnopol 226.	
	b. **Über Złoczów nach Tarnopol 227.** Von Złoczow nach Podhorce (Brody) 227. — Von Tarnopol nach Zbaraż 229; nach Podwoloczyska 229; nach Grzymałów 229.	

Route		Seite
	c. Von Lemberg über Brzeżany nach Podhajce oder Tarnopol 230. Von Tarnopol nach Czortków 233.	
28.	Von Stanislau über Czortków nach Tarnopol, Iwanie Puste oder Zaleszczyki . . . . . Von Kopyczyńce nach Husiatyn 237. — Von Czortków nach Iwanie Puste (Okopy) 237; nach Zaleszczyki 239.	233
29.	Von Stanislau nach Sniatyn (Czernowitz-Bukarest) . . . . . Von Kolomea nach Delatyn 242; nach Sloboda Rungurska 242; nach Horodenka (Horodnica) 242.	240
30.	Die Waldkarpaten	243
	a. Von (Lemberg) Stryj nach Lawoczne 243.	
	b. Von (Lemberg) Stanislau über Delatyn nach Worochta 246.	
	c. Von Kolomea über Kosów nach Żabie 250. Von Kosów nach Kuty 251. — Von Żabie nach Burkut 252.	

21. Von Krakau nach Zakopane *(Tatra)*.

a. Eisenbahn.

144km, Schnellzug (1942 nicht im Verkehr) in 3 St., Eilzug in 4¼ St., Personenzug in 5¼ St. — Kraftpost s. Route 21b.

Die Bahn führt vom Hauptbahnhof in **Krakau** (212m; s. Route 6) zuerst in südöstlicher Richtung auf der nach Lemberg führenden Linie (Route 19a) über die *Weichsel* bis (4km) *Krakau-Płaszów* und wendet sich dann nach Südwesten. — 6km *Krakau-Podgórze* (S. 51), 8km *Krakau-Bonarka*, 9km *Krakau-Borek Falecki* (auch Straßenbahn Nr. 3, s. S. 35).

12km *Swoszowice* (227m), 2km südöstlich vom Bahnhof gelegener kleiner Badeort (im Sommer auch Autobus von Krakau; Straßenbahn s. oben), mit starken magnesium- und kalkhaltigen Schwefelquellen und Moorbädern, bei Bronchitis, Ischias, rheumatischen Muskelerkrankungen und Magenkrankheiten besucht (Kurzeit Mai bis September, Fr. Sa. und So. nur für Deutsche; Badehaus und Kurpark; keine Unterkunft).

20km **Skawina** (208m), in waldreicher Hügellandschaft gelegenes, 1364 mit deutschem Recht gegründetes freundliches Städtchen von 4000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Landkreis Krakau; Abzweigung nach Auschwitz s. S. 10.— Die Bahn nach Zakopane führt weiter in südwestlicher Richtung, jenseit (27km) *Radziszow* zwischen den teilweise bewaldeten Ausläufern der westlichen Beskiden hin (vgl. S. XXII).

42km Bahnhof *Kalwaria-Landskron* (280m). — Etwa 1½km südwestlich liegt schön auf einer teilweise bewaldeten Höhe (333-406m) das zum Landkreis Krakau gehörende Städtchen **Kalwaria** (8000 Einw.), im XIV. Jahrhundert mit deutschem Recht gegründet und damals bevorzugter Sommersitz der Krakauer Patrizier, jetzt ein berühmter Wallfahrtsort mit hochgelegener, zu einem Bernhardinerkloster gehörender stattlicher zweitürmiger Wallfahrtskirche (1603-09 von Bernardoni und Baudart erbaut; reiche Innenausstattung und silbernes Gnadenbild; kleine wertvolle Klosterbibliothek) sowie mit zahlreichen Kalvarien-Kapellen und einem Schloß der Fürsten Czartoryski (XVII. Jahrh.). In der Nähe zwei Heldenfriedhöfe aus dem ersten Weltkrieg. Kalwaria hat eine lebhafte Möbelindustrie und eine staatliche Handwerkerschule für Tischler. Auskunft durch den Stadtkommissar (Krakauer Straße 19).

Vom Bahnhof Kalwaria-Landskron führt eine Straße (6km; Fuhrwerk, Preis nach Vereinbarung) sowie ein markierter Fußweg (1¼ St.) südöstlich nach **Landskron** (350-450m), einem reizvoll am aussichtreichen Hang der Beskidenvorberge gelegenen, 1366 mit deutschem Recht gegründeten Städtchen (jetzt Landgemeinde von 8000 Einw.), das als Erholungsort und Krakauer Ausflugsziel beliebt ist. Beachtenswert die gotische Kirche, aus dem XIV. Jahrhundert, sowie alte Bürgerhäuser; auf der Berghöhe im Wald die Reste der alten deutschen *Burg Landeskrone* (550m), aus dem XIV. Jahrhundert. Deutsche Fremdenheime Haus Krakau-Land und Haus Ostland, im Besitz der Kreishauptmannschaft, zus. 38 B. zu 6-8 Zl., gut; Schwimmbad.

6km östlich vom Bahnhof Kalwaria-Landskron liegt an der nach Krakau führenden Straße (S. 171; Kraftpost vgl. unten) der Ort *Izdebnik*, mit dem Dienstsitz des Landesbauernführers im Generalgouvernement.

Eisenbahn von Kalwaria-Landskron westlich nach der unmittelbar jenseit der Grenze des Generalgouvernements auf oberschlesischem Gebiet gelegenen Stadt *Wadowitz* (18km; S. 12). — Kraftpost von Kalwaria-Landskron nach *Krakau* (1942 vorübergehend eingestellt); Streckenbeschreibung s. S. 12 und 171/170.

Die Eisenbahn nach Zakopane führt von Kalwaria-Landskron südwestlich weiter in Windungen zwischen den Vorbergen der Westbeskiden hin. — 58km *Skawce* (302m), wo eine Nebenbahn von Wadowitz (vgl. oben) mündet; weiter im Tal der *Skawa*, bis Sucha auf oberschlesischem Gebiet, hart an der Grenze des Generalgouvernements entlang.

66km **Sucha** (367m; Bahnwirtsch.), Städtchen von 5000 Einwohnern, wo eine Bahnlinie nach Saybusch in Oberschlesien abzweigt. — Die Bahn nach Zakopane wendet sich, weiter dem Skawatal folgend, in südöstliche Richtung und führt über die oberschlesische Grenze wieder in das Generalgouvernement.

74km **Maków** (359m), zum Kreis Neumarkt gehörendes, hübsch im bergumschlossenen Skawatal gelegenes Städtchen von 4600 Einwohnern, als Erholungsort und Wintersportplatz besucht (zahlreiche Fremdenheime, deutsche Gaststätte, Ostbahn-Erholungsheim).

Von Maków führt ein sehr lohnender Ausflug auf die Babia Góra (bis Policzne auch mit Wagen, den man im Gemeindeamt anfordert; Zweispänner für 6 Personen je 10 Zl.). — Zuerst auf der nach Neumarkt führenden Hauptstraße südlich im Skawatal aufwärts, nach 3km rechts ab und südwestlich in dem reizvollen *Skawica-Tal* aufwärts über die Dörfer *Biala* und *Skawica*. — 16km jenseit Maków erreicht man das Dorf *Zawoja* (530m), mit Fischzuchtanstalt. — Weiter auf der Straße in südöstlicher Richtung am Bach entlang bis zum (6km) Forsthaus *Policzne*. — Dann auf bezeichnetem Weg in 4 St. durch schöne Wälder, über Almen und Latschenfelder auf die Berghöhe (alpine Flora) und weiter zum kahlen Gipfel der ***Babia Góra** ('Frauenberg'; 1725m), der höchsten Erhebung der Westbeskiden, hart an der slowakischen Grenze, mit prächtigem Rundblick auf die Tatra, die Westbeskiden und bis gegen Krakau. Deutsches Schutzhaus (auch Übernachtung; Anmeldung beim Schutzhauswirt, Zawoja über Maków, Kreis Neumarkt).

Die Eisenbahn folgt von Maków südöstlich weiter dem malerischen Skawatal. — 91km *Jordanów* (441m), anmutig im Tal der Skawa gelegenes Städtchen von 3000 Einwohnern, Erholungsort und Standort für Berg- und Waldwanderungen in die Westbeskiden, u. a. westlich auf den *Narozeberg* (1069m; 3 St.).

111km *Chabówka* (478m; Bahnwirtschaft), an der Abzweigung einer nach Neu-Sandez führenden Bahnlinie (Route 22a), an der 2km nordöstlich das Bad Rabka liegt (Kraftpost von Krakau und Zakopane s. Route 21b).

Bad Rabka. — HOTELS und FREMDENHEIME: *Deutsches Gästehaus*, 48 B. zu 6, P. 15 Zl., gut; *Deutsches Haus Heimat*, Sonnengasse (3km vom Bahnhof; Droschke für 10 Zl.), 35 B., P. 15 Zl., gut; *Bellevue*, Parkgasse, 30 B., P. 15 Zl.; u. a. — SANATORIEN: ***Deutsches Sanatorium**, 50 B., P. 18-20 Zl., *Haus der Gemeinschaft*, 20 B., P. 15 Zl., neuzeitlich, mit Waldpark, ferner zwei *Kindersanatorien*, P. 4-12 Zl., alle vier vom 'Deutschen Sanatorienverband' betrieben; andere große Häuser sind z. Z. belegt. — Mehrere RESTAURANTS und CAFÉS, z. T. in den oben gen. Häusern; ferner *Club* und *Gwiazda*.

KUREINRICHTUNGEN: *Kur- und Badehaus*, mit Bädern aller Art (vgl. unten); schöner *Kurpark; Lichtspielhaus; Lesezimmer*. — SPORT: *Sport-* und *Tennisplatz; Schwimmbad; Eislaufplatz, Rodelbahnen*, vorzügliches *Skigelände* mit Übungshängen, Sprungschanze und längeren Abfahrten. — *Deutsche Oberschule* für Mädchen, mit Heim. — AUSKUNFT durch die Kurdirektion, den Treuhänder (Bahnstraße), den deutschen Badearzt (Dr. Haffner) und die NSDAP.

Das zwischen Krakau und Zakopane im Kreis Neumarkt gelegene Staatsbad *Rabka* (500-580m; 7000 Einw.), eines der größeren Heilbäder des Generalgouvernements und ein beliebter Wintersportplatz, in der freundlichen Mittelgebirgslandschaft der Westbeskiden über dem Flüßchen *Raba* auf einer gegen Norden durch hohe Bergrücken geschützten mattenbedeckten und waldumrahmten Anhöhe, besitzt jod- und bromhaltige Solquellen sowie ein mildes Vorgebirgsklima. Der Ort wird bei

Erkrankungen der Luftwege, bei Asthma, Rachitis, Rheuma, Skrofulose und Blutarmut aufgesucht und hat sich besonders als Kinderbad einen guten Ruf erworben (voller deutscher Kurbetrieb). — In dem im Tal gelegenen Ortsteil liegt unweit nördlich vom Bahnhof bei der weithin sichtbaren neugotischen Backsteinkirche eine malerische alte ***Holzkirche** aus dem XVII. Jahrhundert (geöffnet 9-16 Uhr gegen 50 Gr.); im Vorraum eine beachtenswerte heimatkundliche Sammlung.

Umgebung. — Zahlreiche schöne Wanderungen (auch Ski-Routen), u. a. östlich in 1 St. auf den *Grzebień* (679m) oder in 1¼ St. über *Slone* (577m) und *Ksieże Pole* (665m) nach *Olszówka* (499m); südöstlich in 1¼ St. nach *Ponice* (583m); südwestlich in 1¼ St. zu der hübschen Holzkirche *Heiligkreuz* (664m; vgl. S. 172); nordwestlich in ¾-1 St. auf die *Dzielec* (644m). — Größere Ausflüge u. a. nordöstlich über *Zaryte* in 2½-3 St. auf den *Luboń* (1023m; Schutzhaus mit B.); südöstlich in die Berggruppe Gorce: in 3 St. auf die *Jaworzyna* (961m), in 5 St. auf den **Turbacz** (1311m; Schutzhaus mit B.); von hier nach Neumarkt s. S. 170.

Eisenbahn von *Chabówka* (Krakau, Zakopane) über Bad Rabka nach *Neu-Sandez* s. Route 22a. — Kraftpost von Bad Rabka nach *Krakau* und nach *Zakopane* s. Route 21b.

Die Eisenbahn nach Zakopane führt von Chabówka (S. 168) südwestlich in großem Bogen um den Berg *Jamne* (753m) herum und folgt dabei zuerst dem Rabatal flußaufwärts. — 112km *Sieniawa* (620m). — Weiter südöstlich über die Wasserscheide (730m), auf der sich die Aussicht auf die Tatra öffnet, und abwärts nach (119km) *Lasek*, im Tal der *Lepietnica*.

124km Neumarkt. — HOTEL: *Zentral* (deutscher Pächter), Ringplatz 25, 10 B. zu 6 Zl. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus* (s. S. 170), mit guter Gaststätte und Kasino-Räumen; *Lichtspielhaus; Bücherei; landwirtschaftliche Schule*. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft (s. S. 170) und die NSDAP.

Die regsame Kreisstadt *Neumarkt am Dunajec* (592m), mit 12000 Einwohnern, liegt im Südwestzipfel des Distriktes Krakau in einem weiten Talkessel unweit der Vereinigung des Schwarzen und des Weißen Dunajec zum *Dunajec* (*Dohnst*), an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt, und ist Hauptwohnsitz der Neumarkter Góralen (vgl. S. 173). Der Ort entwickelte sich aus einer 1234 großzügig geplanten deutschen Bauernsiedlung, die vermutlich nach dem Vorbild des schlesischen Neumarkt entstand und 1252 deutsches Recht sowie 1346 Magdeburger Stadtrecht erhielt, und war schon im Mittelalter ein lebhafter Handels- und Verkehrsplatz.

Im Mittelpunkt der Stadt der quadratische Ringplatz, eine typisch deutsche Platzanlage, in deren Mitte das *Rathaus* steht. Unweit nördlich liegt am Rande der Stadt über dem Tal des Schwarzen Dunajec die von Mauern umgebene *Pfarrkirche* (St. Katharina), ein ursprünglich gotischer, im XVIII. Jahrhundert barock veränderter Bau mit freistehendem Glockenturm. — Westlich vom Ring und der Pfarrkirche

erstreckt sich der Deutsche Platz; an seiner Südseite (Nr. 4) die *Kreishauptmannschaft*, an der Nordwestecke das *Deutsche Haus* (vgl. S. 169). — Nördlich vor der Stadt auf einer Anhöhe am Dunajec die *St. Annenkirche* (Friedhofskirche), ein mittelalterlicher Holzbau (1903 erneuert).

Umgebung. — Neumarkt bietet dank seiner Lage zwischen den Bergketten der Beskiden und der Tatra zahlreiche Ausflugsmöglichkeiten, u. a. nordöstlich auf markiertem Weg in $3^1/_2$ St. auf den *Turbacz* (1311m; S. 169); nordwestlich über *Maków* (bis hierher Eisenbahn, s. S. 169/168) auf die *Babia Góra* (S. 168). — Über Zakopane in die Tatra s. unten.

Eisenbahn (Nebenbahn) von Neumarkt südwestlich im Tal des *Schwarzen Dunajec* aufwärts über (5km) *Ludzimierz*, ein Dorf mit der Kirche eines Zisterzienserklosters aus dem XIII. Jahrhundert (Wallfahrtsort), in $1^1/_4$ St. nach (22km) *Sucha Hora*, an der slowakischen Grenze.

Kraftpost nach *Zakopane* und nach *Krakau* s. Route 21b, nach *Neu-Sandez* s. Route 22b.

Die Eisenbahn nach Zakopane führt von Neumarkt in südlicher Richtung in einiger Entfernung vom *Weißen Dunajec* durch die Ebene; im Vorblick die Gipfel der Tatra. — 129km *Szaflary*, eine alte deutsche Siedlung ('Schafflarn'), am Weißen Dunajec, mit stattlicher Kirche; am Burgberg die neuerdings ausgegrabenen Reste einer von den Zisterziensern des Klosters Ludzimierz (s. oben) 1245 erbauten Schutzburg, die Ende des XIV. Jahrhunderts zerstört wurde.

139km *Poronin* (743m), ein Góralendorf mit 9000 Einwohnern, ebenso wie das 2km südlich abseits der Eisenbahn und Straße gelegene Dorf *Olcza* (vgl. S. 175) ein Mittelpunkt des góralischen Volkslebens (vgl. S. 173).

10km östlich von Poronin liegt auf dem Kamm der *Pronka* das große Góralendorf *Bukowina* (957m), als Luftkurort und Wintersportplatz geeignet (hervorragendes Skigelände mit Sprungschanze), auch Ausgangspunkt für zahlreiche Bergwanderungen.

144km **Zakopane** (837m), Endpunkt der Bahn (Bahnhof $1^1/_2$km nordöstl. von der Stadtmitte); Beschreibung s. S. 173.

b. Straße von Krakau nach Zakopane.

110km; größtenteils sehr gut ausgebaute Hauptstraße (meist geteert, z. T. auch Kleinpflaster oder Beton), streckenweise als reine Autostraße mit Umgehung der Ortschaften angelegt (besonders zwischen Neumarkt und Zakopane; auf dem letzten Abschnitt 1942 noch im Bau).

KRAFTPOST von *Krakau* (Hauptbahnhof und Adolf-Hitler-Platz) über *Myślenice* (33km; 1 St.) und *Neumarkt* (85km; $2^3/_4$ St.) nach *Zakopane* (Postamt; 110km in $3^3/_4$ St.), weiter über Preßburg nach Wien s. Route 2b; — ferner von Krakau über Myślenice (vgl. oben) entweder nach *Dobczyce* (49km in 2 St.; über Gdów nach Dobczyce s. S. 153) oder weiter über Lubień einerseits nach *Rabka* (69km in $3^1/_2$ St.), anderseits nach Mszana Dolna und Krynica (s. Route 23b); — außerdem von Krakau nach *Landskron* (1942 vorübergehend eingestellt).

Ausfahrt in **Krakau** (212m; s. Route 6) südlich durch die Vorstädte Stradom und Kasimir (S. 50), dann auf der 'Zweiten Brücke' (Pl. D 6) über die *Weichsel* nach dem Vorort *Podgórze*, hier rechts und schnurgerade durch weitere Vororte.

6km *Borek Falecki* (bis hierher Straßenbahn; Bahnhof s. S. 166), wo rechts eine Straße nach Skawina abzweigt (9km; S. 166).

1km weiter eine Abzweigung links nach dem $2^1/_2$km südöstlich abseits gelegenen kleinen Heilbad *Swoszowice* (S. 166). — Die Hauptstraße zieht geradeaus in langen Geraden durch welliges Ackerland, dann allmählich windungsreicher und bergiger durch ein freundliches Wiesenhügelland mit hübschen Ausblicken.

8km *Mogilany* (kurvenreiche Durchfahrt), Dorf mit Schloß (Sitz des Kreishauptmanns von Krakau-Land).

4km hinter Mogilany eine Straßenteilung vor *Głogoczów*, wo halbrechts die Straße über Kalwaria nach Bielitz (Teschen-Wien; Route 2b) abzweigt. — Nach Zakopane links weiter durch eine anmutige Hügellandschaft, streckenweise auf der Höhe hin; dann werden im Hintergrund die Höhenzüge der Beskiden sichtbar (vgl. S. XXII). — Vor Myślenice im Bogen abwärts in das Tal der *Raba*.

12km **Myślenice** (290m; Kraftpost s. S. 170), Städtchen von 6500 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Krakau-Land, in hübscher waldreicher Mittelgebirgslandschaft am Talhang des Flüßchens *Raba*, mit typisch deutschem rechteckigen Ringplatz und (etwas r. abseits) stattlicher Pfarrkirche aus dem XV. Jahrhundert (stark verändert; beachtenswerte Renaissancekapelle). Deutsche Gaststätte, am Ringplatz; Auskunft durch den Landkommissar, am Ringplatz.

Umgebung. — Myślenice ist Ausgangspunkt für zahlreiche Bergwanderungen auf die bewaldeten Vorhöhen der Westbeskiden, u. a. südwestlich in 2 St. auf die *Sularzowa* (624m) oder in 3 St. auf den *Kolon* (868m), südöstlich in 4 St. über *Talagowka* auf die *Lysina* (897m).

Von Myślenice nach Bochnia: Straße 42km (Kraftpost bis Dobczyce s. S. 170); die Strecke führt nordöstlich im *Rabatal* abwärts. — 14km jenseit Myślenice r. Abzweigung nach dem 2km abseits am rechten Ufer der Raba gelegenen Städtchen **Dobczyce** (301m; 3000 Einw.), das schon 1362 mit deutschem Recht gegründet wurde, im Mittelalter ein lebhafter Handelsplatz war und noch gut erhaltene Überreste der alten Stadtmauer sowie die Ruine einer aus dem XIV. Jahrhundert stammenden, von den Schweden zerstörten Burg besitzt. — An der Hauptstraße zweigt 2km weiter links eine Straße ab nach (1km) *Dziekanowice*, einem Dorf mit beachtenswerter romanischer Kirche aus dem XIII. Jahrhundert. — 8km *Gdów;* von hier weiter nach (18km) **Bochnia** s. S. 153.

Die Straße nach Zakopane führt durch Myślenice abwärts in das *Rabatal*. — Weiter ziemlich eben auf vorzüglicher Betonstraße in Windungen in dem von Waldhöhen umrahmten Wiesental der geröllreichen Raba aufwärts, mit Blick auf den im Hintergrund aufragenden Luboń (1023m; S. 169).

16km **Lubień**, wo links eine Straße über Mszana Dolna und Limanowa nach Neu-Sandez und Krynica abzweigt (Route 23b). — Nach Zakopane geradeaus weiter im Tal eines Nebenflüßchens der Raba.

4km *Tenczyn* (401m); dahinter in den Kreis Neumarkt und auf schöner aussichtreicher Strecke durch Wald mittelmäßig bergan in Windungen zur Höhe bei *Naprawa*, weiter in großem Bogen um den Luboń (links; S. 169) herum; rechts prächtiger *Blick auf die Westbeskiden. — Dann wieder abwärts in ein Nebental der Raba.

10km *Skomielna Biala*, an einer Straßenkreuzung: rechts nach Jordanów (10km; S. 168) und Maków (26m; S. 168), links nach Bad Rabka (6km; besser wie unten beschrieben). — Die Hauptstraße nach Zakopane zieht geradeaus weiter, dann wieder in Windungen über eine Anhöhe hinweg.

5km *Zabornia*, wo links eine Straße nach **Bad Rabka** abzweigt (2km; s. S. 168). — Nach Zakopane geradeaus.

2km *Chabówka* (S. 168), wo man auf einer großen Brücke das Rabatal und die Eisenbahn überquert; links mündet eine von Bad Rabka kommende Nebenstraße (2km). — Nun in Windungen und einem großen Bogen aufwärts wieder zur Höhe; oben rechts an der Straße die hübsche hölzerne *Heiligkreuzkirche* (664m). — Weiter auf der waldlosen Hochfläche hin, die von teilweise bewaldeten Tälchen zerschnitten ist; rechts der *Jamne* (753m).

12km *Klikuszowa*, mit stattlicher Dorfkirche; hier über die *Lepietnica*. — Bald darauf abwärts in das weite Talbecken des *Dunajec* (*Dohnst*) und rechts über den Schwarzen Dunajec, der sich hier mit dem Weißen Dunajec vereinigt.

5km **Neumarkt** (592m; s. S. 169), mit weithin sichtbarer alter Wehrkirche. Abzweigung nach Neu-Sandez s. Route 22b. — Die Straße nach Zakopane zieht hinter Neumarkt schnurgerade durch die Ebene, zwischen der Eisenbahn (r.) und dem Tal des Weißen Dunajec hin (vorzügliche Betonstraße, ehem. Autorennstrecke; im Winter häufig Schneeverwehungen); im *Vorblick die zackige Kette der Hohen Tatra, rechts im Hintergrund die Westbeskiden mit der Babia Góra (S. 168).

7km hinter Neumarkt liegt etwas links abseits am Weißen Dunajec die alte deutsche Siedlung *Szaflary* (S. 170).

8km *Biały Dunajec*, das erste der nun folgenden Góralen-Dörfer mit ihren hübschen Holzhäusern und Volkstrachten (vgl. S. 173). — Weiter auf einer 1942 im Ausbau befindlichen Strecke.

3km *Poronin* (S. 170), mit stattlicher Kirche und besonders schönen Góralen-Gehöften; Abzweigung nach Bukowina s. S. 170. — Dann erreicht man das prächtig am Fuß der Tatra gelegene weite Hochtal von Zakopane mit seinen weit zerstreuten Häusern.

7km **Zakopane** (Ortsmitte; 837m); Fortsetzung der Straße zum Meerauge und nach Javorina (Preßburg-Wien) s. S. 178.

c. Zakopane und Umgebung *(Tatra)*.

EISENBAHN von Krakau s. Route 21a; *Bahnhof* am Nordostrande der Stadt, 1km von der Hauptstraße (Droschken, nach Tarif). — KRAFTPOST von Krakau s. Route 21b; nach Wien s. S. 10.

HOTELS (deutsch): **Berghaus Krakau*, Sporthotel in schöner Berglandschaft auf der aussichtreichen Kalatowki-Alm (6km vom Bahnhof, s. S. 175; Autoabholung), 80 B. zu 6-7½, P. 20-25 Zl. (prächtiger Ausblick von der Terrasse); *Deutsches Gästehaus*, Heimatstraße (2km vom Bahnhof), drei Villen (Excelsior, Carlton, Adria) mit 118 B. zu 8, P. 17½ Zl., gut; *Europa*, Bahnhofstraße, 67 B. zu 6-7½, P. 16-18 Zl., gut; *Meerauge*, Hauptstraße, 64 B. zu 6-7½, P. von 15 Zl. an. — FREMDENHEIME (P. etwa 15 Zl.): *Schönbrunn*, Tatrastraße, 50 B.; *Oberland*, Bystre, 40 B.; *Waldfrieden*, 20 B.; *Tanneck*, Schanzenstraße, 17 B., *Erika*, Heimatstraße, *Bergfrieden*, alle drei im Besitz der Ostbahn; *Adele*, Heimatstraße; *Rheinland und Westfalen*, Tatrastraße; *Albertshof*, 14 B.; *Halama*, Schanzenstraße, 38 B.; ferner zahlreiche Wehrmachts- und Sozialerholungsheime. — RESTAURANTS: *Bauernschenke*, *Winzerstube*, beide in der Hauptstraße, mit hübscher Einrichtung; *Deutsches Heim*, Bahnhofstr. 1; *Sonnbergalpe* und *Kasprowy* s. S. 175/176.

DEUTSCHE EINRICHUNGEN: *Kurlichtspiele* (S. 174); *Kleinkunstbühne* im Hotel Meerauge (s. oben); *Bücherei* (im Góralenstil) und Buchhandlung (Horst Fischer, Hauptstraße); *Schulen* (Oberschule und Volksschule); *Haus der Deutschen Jugend; Krankenhaus.* — *Tatra-Museum* (s. S. 174); *Haus der Zakopaner Kunst*, Verkaufsstelle kunstgewerblicher Arbeiten der Góralen (vgl. S. 174), im oberen Teil der Hauptstraße.

SPORT: *Sportstadion*, Turnhalle und Tennisplatz; *Freischwimmbad* (S. 175). — Wintersport: *Eisstadion*, an der Bahnhofstraße; *Skigelände* mit zwei Sprungschanzen; *Rodelbahnen;* Schlittenfahrten.

AUSKUNFT im *Verkehrsbüro* der Kurverwaltung, Bahnhofstraße; ferner durch den Stadtkommissar, im Rathaus (S. 174), und durch die NSDAP. (Heimatstraße).

Die zum Kreis Neumarkt im Distrikt Krakau gehörende Stadtgemeinde *Zakopane* (837-980m), mit 17000 Einwohnern, liegt prächtig am Nordfuß der *Hohen Tatra* (vgl. S. XXII), ähnlich wie Garmisch-Partenkirchen in einem von mächtigen Gebirgsstöcken und ihren Vorbergen halbkreisförmig umschlossenen weiten Hochtalbecken, an den Quellbächen des *Weißen Dunajec*, und hat sich aus einem kleinen Góralendorf seit der Mitte des XIX. Jahrhunderts und besonders seit der Eröffnung der Eisenbahn von Chabówka (1899) zu einem berühmten klimatischen Kurort und Wintersportplatz, dem bedeutendsten des Generalgouvernements, entwickelt. Die Fremden wohnen größtenteils in den zahlreichen weit verstreuten Villen, die vielfach im Góralenstil aus Holz erbaut sind. Einen besonderen Reiz von Zakopane und seiner Umgebung bilden die malerischen Bauernhäuser und Trachten der Góralen.

Die **Góralen** ('Bergbewohner'; vgl. S. XXVII), im engeren Sinn die 'podhalanischen' Góralen ('Podhale' = das Land 'unter der Alm'), bilden die einheimische Bevölkerung im Süden des Kreises Neumarkt, mit Zakopane als Mittelpunkt. Sie unterscheiden sich schon rassisch (dinarisch-ostbaltischer Typus) sowie durch ihre Tracht, die Bauform ihrer Häuser und in ihren Sitten und Gebräuchen (Tänze) von den weiter nördlich wohnenden Kleinpolen ('Lachen'). Die Góralen treiben vorwiegend Viehzucht (besonders Schafzucht) und etwas Ackerbau; in neuerer Zeit erhielt die Holzwirtschaft und der Fremdenverkehr Bedeutung. Das Góralenhaus ist ganz aus Holz erbaut und besitzt eine eigenartig gebrochene Form des Daches, dessen Giebelfelder häufig Ornamente mit der Sonnenscheibe und der Mondsichel zeigen (die

Türlauben gehören nicht zum alten Typus). Die Tracht der Männer besteht aus einem weißen Hemd, eng anliegender Hose aus weißem Schafwollgewebe mit kennzeichnender Stickerei (in jedem Dorf ein besonderes Muster), breitem Ledergürtel, ärmelloser Pelzjacke ('Serdak'), Umhang aus weißem (bei Neumarkt braunem) Walktuch und tellerförmigem schwarzen Filzhut. Die Frauen tragen besticktes Hemd und Mieder (werktags statt des Mieders Pelzweste), geblümten weiten Rock, Schultertuch und buntes Kopftuch. Ihr vielseitiges Kunsthandwerk (vgl. das Tatra-Museum und das Haus der Zakopaner Kunst), teils Handarbeit, teils gewerbsmäßige Herstellung, erstreckt sich auf Holzschnitzereien, Teppiche, Stickereien, Klöppelspitzen, Leder- und Schuhwaren, Spielzeug und Sportartikel, Bergstöcke ('ciupaga') und Möbel.

Der infolge seiner raschen Entwicklung teilweise regellos angelegte und weit auseinandergezogene Ort Zakopane wird nach seiner Umstellung auf deutschen Kurbetrieb großenteils neu gestaltet. An der vom *Bahnhof* (S. 173) südwestlich zur Stadtmitte führenden Bahnhofstraße liegt r. das *Eisstadion*; weiterhin ein torartiges Holzbauwerk im Góralenstil, das anläßlich der Wettkämpfe des Internationalen Ski-Verbandes (FIS) im Frühjahr 1939 errichtet wurde. An der Einmündung der Bahnhofstraße in die die Stadt von Nordwesten nach Südosten durchziehende Hauptstraße das *Postamt*, weiter südöstlich im oberen Teil der Hauptstraße das *Rathaus* (Stadtverwaltung). Unweit südwestlich der Marktplatz, mit dem *Lichtspielhaus;* südöstlich anschließend an der Heimatstraße der *Stadtpark*. — Im unteren (nordwestlichen) Teil der Hauptstraße links das *Tatra-Museum* (Heimatkunde; 1942 wegen Neuordnung geschlossen). Am unteren Ende der Straße erhebt sich die stattliche neue *Pfarrkirche;* unweit westlich auf einer Anhöhe beim alten Friedhof eine hübsche *Holzkirche* von 1847.

Umgebung von Zakopane.

Als ersten kleinen Ausflug unternimmt man am besten eine Fahrt mit der Standseilbahn auf die der Stadt und dem Gebirge nordwestlich vorgelagerte *Sonnbergalpe* (s. Nr. 1), den 'Wank' von Zakopane, die den schönsten Blick auf Zakopane und die Tatra bietet (besonders gegen Abend). Eine Fahrt mit der Schwebebahn südlich auf den *Kasprowy* (s. Nr. 4) führt dann bereits mitten hinein in die großartige Hochgebirgswelt. Von den andern nachstehend beschriebenen Ausflügen sind besonders die Touren in das *Märchental* (Nr. 6), zum *Schwarzen See* (Nr. 7) sowie zum *Fischsee* und *Meerauge* (Nr. 8) hervorzuheben. — Das Überschreiten der slowakischen Grenze war 1942 nicht erlaubt. In besonders begründeten Ausnahmefällen stellt die Polizei in Zakopane einen Grenzausweis aus. — Karte s. S. 176.

1. Auf die Sonnbergalpe: zu Fuß in $^3/_4$-1 St., mit der Bergbahn von 9 bis 19 Uhr alle Stunden (bei Bedarf auch öfters) in 10 Min., aufwärts für $2^1/_2$ Zl., abwärts für 1 Zl., hin und zurück für 3 Zl. — Die Bergbahn (Standseilbahn) führt von der etwa $^1/_2$km nordwestlich der Pfarrkirche gelegenen *Talstation* über Matten und durch Wald am Berghang hinauf (reizvoller Rückblick) zur *Bergstation* auf der ***Sonnbergalpe** (ehem. Gubałówka; 1123m), einem von schönen Matten und Wald bedeckten Höhenrücken nordwestlich über Zakopane, der einen

großartigen Blick über die Talweitung von Zakopane hinweg auf die Tatra, nordwestlich in das Vorland der Beskiden und bis zur Babia Góra (S. 168) bietet. Unweit von der Bergstation die *Berggaststätte* (10 B.; gut), mit Aussichtsterrassen (Liegestühle; Sonntags Konzert); weiterhin einige Skihütten.

Die Sonnbergalpe bietet ein günstiges Skigelände mit leichten Abfahrten. — Zu Fuß wieder hinab nach *Zakopane* $^3/_4$ St.

2. Zum Bad Jaszczurówka: Straße 4km südöstlich (zu Fuß 1-$1^1/_4$ St., Droschke nach Tarif). — Man folgt in Zakopane südöstlich der am oberen Ende der Hauptstraße anschließenden Tatrastraße (vgl. Nr. 8); nach 2km (von der Stadtmitte) links weiter (geradeaus zur Kasprowy-Bahn; s. Nr. 4), kurz darauf rechts, dann wieder links durch den Vorort *Bystre* und nun ziemlich eben in östlicher Richtung am Fuß des Gebirges hin durch lichten Wald, in dem zahlreiche Hotels und Villen verstreut liegen. — Später in einer Windung etwas abwärts zum **Bad Jaszczurówka** (910m), einem Freischwimmbad mit der einzigen Thermalquelle des Generalgouvernements (urspr. 20°, seit einer Sprengung, welche die Ergiebigkeit erhöhen sollte, infolge Kaltwasserzufluß nur noch 16°). — Etwa 250m weiter steht links über der zum Meerauge weiterführenden Straße (s. Nr. 8) eine hübsche kleine goralische Holzkirche.

Eine lohnende und leichte Bergwanderung nach Bad Jaszczurówka führt von der Talstation der Kasprowy-Bahn (s. Nr. 4) über den *Bystrabach* und links aufwärts geradeaus (rechts der Weg zum Schwarzen See, s. Nr. 7), weiter in nordöstlicher Richtung bergauf zum Waldsattel und auf dem Bergrücken nördlich in 1 St. zum **Nosalberg** (1206m), der eine schöne Aussicht bietet. — Von hier nordöstlich hinab zum *Olczyska-Bach* und an diesem abwärts in $^1/_2$ St. zum *Bad Jaszczurówka* (s. oben), von dem man auf der oben beschriebenen Straße westlich nach Zakopane zurückkehren kann (insgesamt $3^1/_2$-4 St.).

Von Jaszczurówka kann man auch nördlich weiter am *Olczyska-Bach* abwärts in 1 St. nach dem Góralendorf *Olcza* (S. 170) wandern, in dem Brauchtum und Volkskunst besonders gut erhalten sind. — Weiter in $^3/_4$ St. zum Bahnhof *Poronin* (S. 170) und mit der Bahn in $^1/_4$ St. zurück nach *Zakopane*.

3. Auf die Kalatowki-Alm: Straße, von der Stadtmitte 5km, vom Bahnhof 6km. — Bis zur ($3^1/_2$ bzw. $4^1/_2$km) Talstation der Kasprowy-Bahn s. Nr. 4. — Weiter rechts mittelmäßig bergauf, z. T. durch Wald, noch $1^1/_2$km bis zu der schön am Berghang gelegenen **Kalatowki-Alm** (1198m), mit dem Sporthotel *Berghaus Krakau* (vgl. S. 173) und günstigem Skigelände.

Eine lohnende Bergwanderung zur Kalatowki-Alm führt vom Südende der Heimatstraße in Zakopane südlich dem Wegweiser 'Białego' nach (gelbe WM.) und in $^1/_2$ St. zum Wald, am Eingang in das schöne **Biały-Tal**; in diesem aufwärts in $^3/_4$ St. zur Gabelung des Tals beim *Nadelfelsen*. — Weiter (sehr lohnend) der gelben Markierung folgend über den *Biały-Paß* (1310m) in 1 St. zur *Biały-Alm*, von hier Abstieg (schwarze WM.) in $^3/_4$ St. zum Berghaus auf der *Kalatowki-Alm* (s. oben).

Von der Kalatowki-Alm lohnender Übergang (schwarze WM.) westlich in 2 St. in das *Malaka-Tal* und weiter in 1 St. in das *Märchental* (s. Nr. 6). — Durch das *Kondratowatal* auf die *Roten Berge* s. Nr. 6.

4. Auf den Kasprowy, einen aussichtreichen Tatragipfel südöstlich über Zakopane, führt eine *Seilschwebebahn (System Bleichert; täglich 9-17 Uhr alle Stunden, hin und zurück 8 Zl.). Man erreicht die Bahn ($3^1/_2$km von der Stadtmitte) durch die am oberen Ende der Hauptstraße anschließende Tatrastraße (vgl. Nr. 2), die nach 2km an der links nach Jaszczurówka und zum Meerauge abzweigenden Straße (Nr. 2 und 8) vorüberführt und weiter im *Bystratal* mäßig ansteigt zu der bei dem früheren Eisenwerk *Kuźnice* (983m) gelegenen Talstation (großer Parkplatz und Restaurant), wo auch die Straße zur Kalatowki-Alm beginnt (Nr. 3). — Die Schwebebahn führt von der etwas über dem oben gen. Parkplatz gelegenen *Talstation* (1014m) hoch über den bewaldeten oder felsigen Steilhängen des Gebirges (rechts das Berghaus auf der Kalatowki-Alm, S. 175) und über drei Stützen in 8 Min. zu der 2km entfernten *Mittelstation* (1354m; Umsteigen, mit 2 Min. Aufenthalt); dann auf einer $2_{,3}$km langen Strecke mit weiteren drei Stützen in 10 Min. zur *Bergstation* auf dem *Kasprowy (1988m), über den die slowakische Grenze läuft. Im Stationsgebäude das *Berghotel* (52 B. zu 8-10, P. 20-25 Zl., mit Gaststätte, gut); von den Terrassen prächtige Ausblicke auf die Tatragipfel, besonders südöstlich auf die Świnica (2301m; S. 178).

Von der Talstation der Kasprowy-Bahn führt ein blau markierter Weg über den *Bystrabach* und weiter zur *Jaworzynka-Alm* (1094m), mit alter Ski-Sprungschanze. Im Südosten des *Jaworzynka-Tals* am Felshang die große *Magora-Höhle*. — Mit diesem Ausflug läßt sich ein Besuch des schönen oberen *Kasprowa-Tales* verbinden: man folgt der roten Wegmarkierung am Bystrabach entlang zum Wald; dort links (grüne WM.) und in $^3/_4$ St. zur *Kasprowa-Alm;* im Hintergrund des Tales die *Kasprowa-Höhle.*

5. Südwestlich von Zakopane erstreckt sich das schöne Strążyska-Tal, das sich bis zum Fuß des Giewont hinzieht. Man folgt von der Zakopaner Pfarrkirche der nach Süden führenden Straße, die nach $^1/_2$ St. den Taleingang erreicht; weiter in dem Waldtal aufwärts, an den eigenartigen Felsbildungen der 'Drei Schornsteine' und 'Sphinx' vorüber und über die *Strążyska-Alm* (1031m) in 1-$1^1/_2$ St. zum *Siklawica-Wasserfall.* — Von hier Aufstieg in 1 St. auf den **Giewont** ('Jähe Wand'; 1894m), den beherrschenden Bergstock im Süden von Zakopane, auf dessen Westgipfel seit 1900 ein 12m hohes Eisenkreuz steht; schöne Aussicht auf die Beskiden und einen Teil der Tatra-Kette. Abstieg zur Kalatowki-Alm s. S. 177.

Ein zweiter Weg zum Giewont führt durch das westlich vom Strążyska-Tal verlaufende Bramka-Tal, dessen Eingang man auf der von der Zakopaner Pfarrkirche nach Südwesten führenden Straße bei (2km) *Krzeptowka* erreicht (vgl. S. 177); hier links von der Straße ab und südlich durch das schön bewaldete Bramka-Tal in $1^1/_2$ St. auf die aussichtreiche **Łysankaspitze** (1447m); weiter in südöstlicher Richtung in $1^1/_2$ St. auf den *Giewont* (s. oben).


Sonnberg-Alpe
Neumarkt
Jurgóv
Zakopane
Tatry
Tichá Dolina
Kopa Kondracka
Giewont
Tomanova
Velka Kopa
Do Grupov
Krížno
Kopova Dolina
Hrubo
Kopa
Kasprowy
Swinnica
Walentkowa
Grand
Krivan
Vihorlat
Vel. Palenica
Mal. Palenica
Bradok
Palenica
Varta
Csorba
Tatrasattel
Tatrasitze
Gerlsdorfer Spitze
Schlagendorfer Sp.
Kistaler Sp.
Lomnitzer Sp.
Grüne-See Sp.
Rainer B.
Mittlérat
Weisse Sp.
Rotsee Sp.
Zollo
Jagnience
Zamley
Skala
Hotica
Gerlsdorf
Schmecks
Alt-Schmecks
Neu-Schmecks
Landesgrenze
Tatra-Lomnitz
Deutsch-Schmecks / Poprad
Poprad
Bela
Pribilina
1:150.000
Kilometer

Vom Giewont entweder östlich über die *Kondratowa-Alm* (vgl. unten) in 1¼ St. hinab zur *Kalatowki-Alm* (s. Nr. 3) und zurück nach Zakopane; oder südlich in ¾ St. auf die *Roten Berge* (s. unten).

6. In das Märchental: Straße südwestlich bis zum Eingang des Tales 7km (Droschke nach Tarif). — Man folgt von der Pfarrkirche in Zakopane südwestlich der nach Czarny-Dunajec führenden Straße (Krakauer Straße), die bei (2km) *Krzeptowka* an der Abzweigung zum Bramka-Tal vorüberzieht (vgl. S. 176); 1km weiter mündet links das *Malej-Łąki-Tal*. — 7km jenseit Zakopane verläßt man bei einer Straßenkreuzung (927m; Gasth.) die Hauptstraße und biegt links in südlicher Richtung in das enge reizvolle ***Märchental** (Kościelisker Tal) ein, das seinen Namen den zahlreichen romantischen Felsbildungen verdankt ('Rathaus', 'Saturn', 'Eule', 'Schlafender Ritter', 'Räuberfenster' u. a.); auch einige Höhlen sind vorhanden. — 20 Min. vom Taleingang mündet links das *Miętusia-Tal* (s. unten); ¼ St. weiter erreicht man die *Eisquelle* (links; 4° C), in weiteren 1¼ St. über die *Alm Pisana* (1019m) und die *Alm Smytnia* den *Smreciner See* (1226m), unweit vom Talschluß (Kamenista-Paß).

Von der oben genannten Einmündung des *Miętusia-Tals* führt eine lohnende Bergwanderung südöstlich über den *Gładkie Upłazianskie* (1794m) in 2 St. auf den *Ciemniak* (2096m), den Südwestgipfel der **Roten Berge** (Czerwone Wierchy); weiter östlich über die beiden Hauptgipfel *Krzesanica* (2128m) und *Małołączniak* (2096m), die freie Ausblicke auf Tatra und Beskiden bieten, dann Abstieg durch das *Kondratowa-Tal* (vgl. oben) in 2 St. zum Berghaus auf der *Kalatowki-Alm* (s. Nr. 3) und weiter in 1 St. (vgl. Nr. 3) nach *Zakopane*.

7. Zum Schwarzen See: sehr lohnende Fußwanderung, etwa 3½-4 St. südöstlich (gelbe WM.). — Von Zakopane bis zur (¾-1 St.) Talstation der Kasprowy-Schwebebahn s. Nr. 4. Weiter auf gelb bezeichnetem Waldpfad südöstlich in Windungen bergauf zum *Boczań* (1224m), dann z. T. durch Wald zum *Królowa-Paß* (1501m; 1½ St.); von hier über Almhänge aufwärts zum Bergrand über dem Sucha-Woda-Tal, mit überraschend schönem Ausblick, dann rechts der gelben und blauen Markierung folgend zur (½ St.) **See-Alm** oder *Gąsienicowa-Alm* (1500m; Schutzhaus mit B.), einem günstigen Tourenstützpunkt in prächtiger Lage unweit von den sogen. *Gąsienicowe-Seen* (s. unten), die sich südlich der Alm in einem großen Halbkreis hinziehen. Auf die Świnica sowie auf die Krzyżne-Spitze s. S. 178 — Die blaue Markierung führt von der See-Alm südlich weiter in ½ St. zum ***Schwarzen See** (1620m), dem tiefsten (85m) und einem der schönsten der Tatraseen, in großartiger Lage am Nordostfuß der schroffen *Kościelec-Spitze* (2159m). Rückweg auf derselben Strecke nach Zakopane etwa 3 St.; auf die Świnica, auf die Krzyżne-Spitze und zum Fischsee s. S. 178.

Von der *See-Alm* (s. oben) führt ein markierter Weg (rot-grün, dann nur rot) südwestlich in ¾ St. zu dem schönen *Grünen See* (Zielony Staw;

1672m); von hier Aufstieg (für Geübte und Schwindelfreie unschwierig; rote WM.) in 1½ St. auf die **Świnica-Spitze** (2301m), die eine prächtige Aussicht auf die ganze Tatrakette bietet; dann Abstieg östlich zum *Zawrat-Sattel* (*Świnica-Scharte;* 2159m; vgl. unten) und auf blauer Markierung nordöstlich hinab zum (1¾ St.) *Schwarzen See* (S. 177). — Eine andere lohnende Bergtour führt von der *See-Alm* (S. 177) südöstlich unterhalb der *Żołta Turnia* (2086m) hin in 2 St. in das *Pańszczyca-Tal;* dann Aufstieg in 2½-3 St. zur **Krzyżne-Spitze** (2186m; Schutzhütte), einem der schönsten Aussichtsberge der Tatra; von hier Abstieg in westlicher Richtung durch den Sattel (2113m) zwischen Krzyżne und Wołoszyn in 2 St. zum *Schwarzen See* (S. 177).

Vom Schwarzen See zum Fischsee (Meerauge) folgt man südlich der blauen Wegmarkierung zuerst in ¾ St. zum *Gefrorenen See* (1790m); von hier Aufstieg (nur für Schwindelfreie) in 1½ St. zum *Zawrat-Sattel* (2159m; vgl. oben), mit prächtigen Ausblicken auf die großartige Gebirgslandschaft; dann Abstieg (blaue WM.) in 1½ St. in das **Fünf-Seen-Tal** zur Schutzhütte am *Großen See* (1665m), dem größten der Tatraseen (35ha; 78m tief), wo ein Weg von der Granitbrücke an der Tatrastraße mündet (s. S. 179); unterhalb des Sees der 44m hohe *Siklawa-Wasserfall.* Weiter östlich (blaue WM.) am *Vorderen See* (1668m) vorüber, über einen Ausläufer der *Świstówka* (1699m) und südlich in 1¼ St. zum *Fischsee* (s. unten).

8. Von Zakopane zum Fischsee (Meerauge): 'Tatrastraße' 31km (vom unteren Teil von Zakopane aus gerechnet), Wanderweg über den Schwarzen See 9 St. (s. Nr. 7). — Die *Tatrastraße, eine etwa an die Schweizer Ofenpaßstraße erinnernde prächtige Bergstrecke, führt in mäßiger bis mittelmäßiger Steigung (in ihrem oberen Teil bis 15%) und mit zahlreichen Windungen, doch unterbrochen von längeren Geraden und ebenen oder sogar Gefällstrecken, durch schöne Waldungen und über aussichtreiche Matten zu den Glanzpunkten der Zakopaner Tatra hinauf und wurde vor dem Krieg auch zu Autorennen benutzt (1942 größtenteils in mäßigem Zustand, ungeteert und z. T. auch ziemlich schmal; Verbesserung im Werk).

Die Straße schließt in *Zakopane* (837m; s. S. 173) an die Hauptstraße an und führt südöstlich zuerst auf breiter, gut ausgebauter Strecke (Kleinpflaster) mäßig aufwärts.

Etwa 2½km jenseit des unteren Teils von Zakopane erreicht man eine Straßenkreuzung (Kreisverkehr); hier links (geradeaus die Straße zur Kasprowy-Bahn; s. Nr. 4) und in östlicher Richtung (1942 ungeteerte und mäßige Straße) durch den Vorort *Bystre;* nach kurzem rechts, dann wieder links und weiter ziemlich eben am Fuße des Gebirges hin durch lichten Wald, in dem mehrere Sanatorien, Fremdenheime und die für Zakopane charakteristischen hölzernen Gästehäuschen verstreut liegen. — Später etwas abwärts.

Bei 4,5km r. das **Bad Jaszczurówka** (910m; s. Nr. 2). — Dahinter in einer Rechtskehre bergauf, unterhalb einer (links) hübschen Góralen-Holzkirche vorüber; weiter in einer Linkskehre und in Windungen mittelmäßig bergauf durch schönen Fichtenwald.

Bei 7km die auf aussichtreichen Matten verstreute Siedlung *Cyrla Toporowa* (1003m), mit Posterholungsheim. — Nun eben und gerade über Matten, mit schönem Blick r. auf die Tatra, links auf das Vorland und die Höhenzüge der Beskiden; dann wieder durch Wald und streckenweise etwas bergauf und bergab, z. T. mit schönen Ausblicken. — Bei 10,5km in einer Windung abwärts und über den Bach *Sucha Woda,* dahinter wieder auf- und abwärts. — Bei 13,5km in Windungen etwas stärker bergauf durch schönen Hochwald.

Bei 17,6km tritt die Straße auf einer Höhe (1105m) aus dem Wald und bietet einen großartigen *Blick auf Bergklötze, Zinnen und Grate der Tatra. — Dann abwärts durch Wald am Hang des Białkatals, z. T. wieder mit schönen Ausblicken; später in zwei Kehren etwas stärker bergab ins Tal.

Bei 20,8km die Häusergruppe **Lysa Polana** (971m), im mattenbedeckten *Białkatal,* dem man weiterhin folgt, mit prächtigem Vorblick auf das Gebirge.

Bei 21,3km eine Straßenteilung (Grenzkontrolle), wo links eine Straße über den die slowakische Grenze bildenden Białka-Bach (deutsches und slowak. Zollhaus) nach Käsmark (Preßburg-Wien; Kraftpost vgl. S. 10) abzweigt. — Die Tatrastraße (Wegweiser 'Meerauge') biegt rechts um und zieht weiter in Windungen, dann wieder gerade mäßig aufwärts am Rande des Białkatals durch Fichtenwald und über Matten, mit Durchblicken auf das Gebirge.

Bei 23km über den *Waksmund-Bach;* dann links und an dem bewaldeten Hang des Białkatals etwas stärker bergauf. — Bei 24km wieder ein schöner Gebirgsblick, bei 25km r. ein hübsches Góralenhaus; dann aus dem Wald und hoch am Talhang hin.

Bei 25,3km in einer Linkskurve auf einer *Granitbrücke* (1099m; prächtiger *Ausblick) über den hier einige Wasserfälle bildenden *Roztokabach,* durch dessen Tal ein lohnender Wanderweg (grüne WM.) südwestlich in 2 St. zum Großen See (S. 178) hinaufführt. — Die Straße (1942 z. T. schlecht) zieht weiter mäßig ansteigend hoch über der Białkaschlucht hin, mit wechselnden prächtigen *Blicken auf das Gebirge (besonders an der Kurve bei 26,6km und bei 27,2km).

Von 27,3km ab in Windungen und Kehren stärker bergauf durch niederen Wald mit zahlreichen Granitblöcken. — Bei 30,1km öffnet sich der Blick auf den die S. 180 gen. Seen bergenden Gebirgskessel, zu dem die Straße in kurzen Windungen über Matten vollends hinaufführt.

31km jenseit Zakopane endet die Tatrastraße an einem Parkplatz etwa 100m vor dem Fischsee (S. 180), der hinter einem Moränenwall liegt (auch Zufahrt bis zum ehem. Gasth.).

Der smaragdgrüne ***Fischsee** (1393m; poln. Morskie Oko und deshalb vielfach wie der unten gen. See auch 'Meerauge' genannt), 33ha groß und bis 55m tief, liegt prachtvoll in einem wilden Gebirgskessel, dem Felsenbett eines eiszeitlichen Kargletschers, über dem im Süden die Mengsdorfer Spitzen (2437m) über 1000m hoch ansteigen. Am nördlichen Ausfluß des Sees das ehem. *Berggasthaus* (1942 durch Grenzschutz belegt). — Von hier gelangt man entweder mit einem Boot in 20 Min. über den See oder auf dem am Ostufer entlangführenden Fußweg in $^1/_2$ St. zum Südufer des Sees und in 50 Min. auf steilem Pfad über einen 200m hohen Felsriegel zum ***Meerauge** (1584m; poln. Czarny Staw, 'Schwarzer See'), das in einem noch wilderen Felskessel unter den großartigen Steilabstürzen der Meeraugspitze (s. unten) liegt.

Vom Meerauge führt eine lohnende Bergtour (mühsam, nur für Geübte und Schwindelfreie, mit Führer) in $3^1/_2$-4 St. auf die ***Meeraugspitze** (2503m; poln. Rysy), die höchste Erhebung im Generalgouvernement, die eine der lohnendsten Aussichten in der Tatra bietet, auf 13 Seen und etwa 400 Gipfel, u. a. südöstlich auf die *Gerlsdorfer Spitze* (2663m), den auf slowakischem Gebiet gelegenen höchsten Gipfel der Hohen Tatra. — Der Abstieg von der Meeraugspitze auf die slowakische Seite *(Poppersee,* 1513m; $2^1/_2$ St.) ist leicht (rote WM.; Grenzübertritt vgl. S. 174).

Wanderweg vom Fischsee über den *Großen See* zum *Schwarzen See* und weiter über die *See-Alm* nach *Zakopane* s. Nr. 7.

22. Von Zakopane nach Neu-Sandez *(Krynica).*

a. Über Neumarkt und Limanowa.

Eisenbahn: über Neumarkt bis Chabówka 44km in $1^1/_2$ St.; von Chabówka (umsteigen) über Limanowa nach Neu-Sandez 77km in $2^1/_2$-$2^3/_4$ St.; zusammen 121km in $4^1/_2$ St. — Streckenbeschreibung s. unten.

Straße: 112km. — Von *Zakopane* nördlich auf der nach Krakau führenden Strecke über (25km) *Neumarkt* bis (43km) *Chabówka* s. Route 21b; weiter nordöstlich im Rabatal abwärts über (2km) *Bad Rabka* bis (16km) *Mszana Dolna* s. unten; von hier über (30km) *Limanowa* nach (53km) *Neu-Sandez* s. Route 23b. — Von Zakopane über Neumarkt und Bad Szczawnica nach Neu-Sandez (etwa gleiche Entfernung wie über Limanowa) s. Route 22b.

Die Eisenbahn folgt von **Zakopane** (837m; s. Route 21c) nördlich der nach Krakau führenden Linie über (21km) *Neumarkt* bis Chabówka, s. Route 21a.

44km *Chabówka* (S. 168; umsteigen). — Die Bahn von Chabówka nach Neu-Sandez führt weiter in nordöstlicher Richtung im *Rabatal* flußabwärts, zwischen den Vorbergen der Beskiden hin (vgl. S. XXII).

46km (von Zakopane; 2km von Chabówka) **Bad Rabka,** s. S. 168. — 49 bzw. 6km *Rabka-Zaryte* (425m), Dorf am Südostfuß des Lubonberges (S. 169; 2 St.). — Vor Mszana Dolna biegt die Bahn in das Seitental der *Mszanka* ein.

59 bzw. 15km **Mszana Dolna** (404m), unweit der Einmündung der Mszanka in das Raba-Flüßchen hübsch gelegener Ort

mit 3000 Einwohnern, umrahmt von den Bergen der Beskiden: nördlich der Lubogoszcz (967m), westlich der Lubonberg und südlich der Turbacz (S. 169); Kraftpost nach Krakau und nach Neu-Sandez (Krynica) s. Route 23b. — Die Eisenbahn führt nordöstlich weiter im Mszankatal aufwärts.

67 bzw. 24km *Kasina Wielka* (572m), Dorf mit Kirche aus dem XVI. Jahrhundert, am Fuß der *Śnieżnica* (1006m).

Von Kasina Wielka führt eine Straße nordöstlich nach (9km) *Szczyrzyc,* einem Dorf mit einem 1234 gegründeten Zisterzienserkloster (im XV. und XVII. Jahrh. umgebaut; schöner Kreuzgang und reiche Bibliothek mit zahlreichen Inkunabeln).

Die Bahn überquert hinter Kasina Wielka eine Wasserscheide. — 75 bzw. 31km *Dobra,* $1^1/_2$km südlich vom Bahnhof gelegenes Dorf mit Holzkirche aus dem XVII. Jahrhundert, südlich überragt vom *Lopien* (951m) und von der *Mogielnica* (1171m; 5 St.). — Weiter im Tal der *Łososina* abwärts bis (87 bzw. 44km) *Łososina Wielka,* einem gewerbreichen Dorf mit Holzkirche aus dem XV. Jahrhundert.

91 bzw. 47km **Limanowa** (*Ilmenau;* 406m), im XVI. Jahrhundert mit Magdeburger Recht gegründetes Städtchen von 3000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Neu-Sandez, wegen seiner reizvollen Lage zwischen den über 900m hohen bewaldeten Bergen der Beskiden als Erholungsort geeignet. Am Markt alte Laubenhäuser in schlesischer Art; in der neuen Pfarrkirche auf dem Hochaltar die schöne 'Madonna von Limanowa' (XVI. Jahrh.). Bahnhofs-Hotel, Krakauer Str. 403, 9 B.

In der Umgebung von Limanowa zahlreiche kleine Erholungsorte. — 4km östlich vor der Stadt auf dem an der Straße nach Neu-Sandez gelegenen Hügel *Jabłoniec* (624m) ein Heldenfriedhof und ein Obelisk zur Erinnerung an die Schlacht bei Limanowa (5.-15. Dez. 1914), in der die österreichische Armee die Russen über den Dunajec bis an die Wisłoka zurückwarf (in der Umgebung 10 Kriegerfriedhöfe).

Kraftpost von Limanowa über *Mszana Dolna* nach *Krakau* sowie über *Neu-Sandez* nach *Bad Krynica* s. Route 23b.

Die Eisenbahn nach Neu-Sandez führt südöstlich weiter über (103 bzw. 60km) *Męcina,* ein Dorf mit Holzkirche aus dem XV. Jahrhundert; weiter im Tal des *Smolnik-Baches.* — 108 bzw. 65km *Klęczany,* mit einer seit 1858 ausgebeuteten Erdölquelle. — 111 bzw. 68km *Marcinkowice* (267m), unweit von der Südspitze der *Roznower Talsperre* (S. 190) im Tal des *Dunajec,* dessen linkem Ufer man weiterhin flußaufwärts folgt; vor Neu-Sandez über den Fluß.

118km (von Zakopane; 75km von Chabówka) Station *Neu-Sandez*-Stadt, am Nordwestrande der Stadt; dann in einem großem Bogen südlich um die Stadt herum. — 121 bzw. 77km Bahnhof **Neu-Sandez** (S. 189). — Weiter nach *Bad Krynica* s. Route 23c.

b. Von Zakopane über Neumarkt und Szczawnica nach Neu-Sandez (*Krynica*).

Eisenbahn und **Kraftpost** von *Zakopane* in ¾ St. bis (21 bzw. 25km) *Neumarkt* s. Route 21a und b; von Neumarkt Kraftpost auf der unten beschriebenen Straße über Czorsztyn und Krościenko in 1¾ St. nach (38km) *Szczawnica*, von hier (1942 kein direkter Anschluß) zurück nach Krościenko und über Alt-Sandez in 1¼-1½ St. nach (52km) *Neu-Sandez* und weiter nach Krynica (s. Route 23c). — Floßfahrt von Czorsztyn nach Szczawnica s. S. 183.

Straße von Zakopane über Neumarkt und Krościenko (Szczawnica) nach Neu-Sandez 104km, mit Abstecher von Krościenko nach Szczawnica 114km; von Neumarkt bis Neu-Sandez 1942 mittelmäßige Straße (ungeteert).

Die Straße führt von **Zakopane** (837m; s. Route 21c) zuerst nördlich in Krakauer Richtung (s. Route 21b) bis Neumarkt.

25km **Neumarkt** (592m; s. S. 169); hier östlich durch die Waksmunder Straße und über den *Weißen Dunajec*, der sich unweit unterhalb mit dem Schwarzen Dunajec zum Dunajec vereinigt; rechts prächtiger Blick auf die zackigen Gebirgsstöcke der Tatra. — Weiter ziemlich gerade durch die hier breite Talaue des *Dunajec* flußabwärts, stets mit schönen Ausblicken rechts auf die Tatra, links auf die gerundeten, an den Hängen entwaldeten Höhenzüge der Vorbeskiden.

4km *Waksmund* (570m), eine langgestreckte alte deutsche Siedlung. — Dahinter wieder schnurgerade durch Wiesenland und über das breite steinige Bett des *Lesnitzabachs*.

3km *Łopuszna* (564m), mit einer Fischbrutanstalt. — Weiterhin streckenweise lichter Kiefern- und Fichtenwald; hinter *Harklowa* (556m) nahe an das rechte Ufer des breiten Dunajec.

6km *Dębno* (543m); unweit r. abseits von der Straße in einer Baumgruppe ein von einer Balkenmauer mit zwei Tortürmchen umgebenes, überaus malerisches altes deutsches *Kirchlein aus Lärchenholz, aus dem XV. Jahrhundert, mit schönem gotischen Altar, Schnitzwerk und Decken- und Wandmalereien. — Die Straße führt hinter Dębno über den Dunajec.

4km *Maniowy* (527m). — Dahinter tritt die Straße an das Pieninengebirge (vgl. S. 183) heran und führt in dem sich nun verengenden Dunajectal hart über dem Flusse hin; dann schöner Blick auf die Ruine Zornstein.

4km **Czorsztyn** (*Zornstein;* 510m), reizvoll im bewaldeten Engtal des Dunajec (S. 183) gelegener Erholungsort, der östlich von der Ruine einer sagenumwobenen Burg aus dem XIII. Jahrhundert überragt wird (S. 183). Hotel Farana, 14 B., Fremdenheim Diana, 33 B. (beide nichtdeutsch); Auskunft im Gemeindeamt.

Die schöne Umgebung von Czorsztyn ermöglicht zahlreiche Ausflüge. Die an der Straßenteilung am Anfang des Ortes geradeaus (Richtung Altendorf) weiterziehende Straße führt am Fuße der auf einer roten Juraklippe thronenden *Burgruine Zornstein* (vgl. S. 182) vorüber und erreicht nach 2km den *Dunajec*, der hier die Grenze gegen die Slowakei bildet (deutsches Zollamt). Die Fortsetzung der Straße führt auf einer Brücke über den Fluß (slowak. Zollamt) und weiter nach Altendorf und Käsmark in der Slowakei; auf der Höhe über dem slowakischen Ufer des Dunajec die *Burg Niedzica* (XIV. Jahrh.); 3-4km flußabwärts liegt die Ruine des 1315 gegründeten *Roten Klosters*.

Bei der oben gen. Brücke beginnt die berühmte und überaus lohnende ***Floßfahrt auf dem Dunajec**, der hier das Pieninengebirge (s. unten) in engem felsigen Waldtal durchbricht: 3-5 St. bis (20km) *Szczawnica* (nur bei günstigem Wasserstand; bis zu fünf Personen 75-100 Zl.). Das Floß wird aus Holztrögen zusammengesetzt.

Zwischen Czorsztyn und Bad Szczawnica erstreckt sich das schöne **Pieninengebirge**, ein der Tatra nördlich vorgelagertes kleines Jurakalkmassiv (z. T. Naturschutzgebiet), das vom Dunajec in Windungen durchbrochen wird (vgl. oben) und sich in der **Dreikronenspitze* bis 982m erhebt (sehr lohnender Aufstieg von Czorsztyn auf blau markiertem Weg in 3-3½ St.; Abstieg über die Sokolica in 2 St. nach Szczawnica, s. S. 184).

Die Straße nach Neu-Sandez biegt an der S. 182 gen. Straßenteilung am Anfang von Czorsztyn links ab und führt mittelmäßig bergauf über Felder und Weideflächen zu einer Vorhöhe des Pieninengebirges; dann wieder abwärts.

5km *Krosnica*. — Weiter auf hübscher Fichtenallee im waldumrahmten Wiesental des *Krosnicabachs* abwärts. — Dann erreicht man wieder das Dunajectal.

6km **Krościenko** (422m), zum Kreis Neumarkt gehörender, hübsch in einer Talmulde des Dunajec zwischen Beskiden und Pieninengebirge gelegener Ort, mit zwei Mineralquellen (alkalisch-muriatischen Säuerlingen; 1942 kein Kurbetrieb und keine Unterkunft für Deutsche). Kraftpost s. S. 182.

Krościenko ist ein günstiger Ausgangspunkt für Bergtouren in die Pieninen und Beskiden, u. a. südlich in 2 St. (gelbe und blaue WM.) über die *Pustelnia* auf die *Dreikronenspitze* (s. oben), in 1½-2 St. nordwestlich auf die *Marschallspitze* (828m) und nordöstlich auf die *Dzwonkowka* (s. S. 184), die alle herrliche Ausblicke in das Dunajectal bieten.

Fortsetzung der Straße (Kraftpost) von Krościenko über *Alt-Sandez* nach *Neu-Sandez* (Krynica) s. S. 184.

Von Krościenko nach Szczawnica, 5km (Kraftpost s. S. 182). — Die Straße führt am Ostende von Krościenko über den *Dunajec* und rechts in südöstlicher Richtung am rechten Ufer des Flusses aufwärts, über dessen linkem Ufer die schönen Waldberge des Pieninengebirges aufsteigen. — Dann verläßt man den Dunajec und biegt links in ein Seitental ein.

5km Bad Szczawnica. — KRAFTPOST von den Bahnhöfen Neumarkt und Neu-Sandez s. S. 182.

HOTELS: ***Haus unter den Lärchen** (*Lärchenhof*), in freier Parklage etwas oberhalb des Kur- und Badehauses, neuzeitlich eingerichtet, 40 B. zu 10, P. 20 Zl.; ferner 15 B. im Obergeschoß des *Inhalatoriums* (s. S. 184), P. 20 Zl. — FREMDENHEIME: *Renata* (deutsch), 32 B.; ferner zahlreiche andere Häuser (meist aus Holz erbaut), die jedoch 1942 noch nicht für deutsche Ansprüche eingerichtet waren.

KURZEIT von Mitte Mai bis Ende September und von Mitte Januar bis Mitte März (Wintersport). — KURABGABE pro Person für jeden Tag 1 Zl. — AUSKUNFT durch die *Kurdirektion* und die *Kurkommission*.

Die Landgemeinde *Szczawnica* (500m), einer der bedeutenderen Kur- und Badeorte des Generalgouvernements, mit 6000 Einwohnern, liegt in der Südostecke des zum Distrikt Krakau gehörenden Kreises Neumarkt, in einem parkartig bewaldeten Seitental des *Dunajec* inmitten der prächtigen Gebirgslandschaft der hier bis 1265m ansteigenden Beskiden. Der Ort besitzt ein infolge seiner geschützten Lage fast subalpines Klima sowie sieben Heilquellen (fünf muriatisch-alkalische Säuerlinge, einen alkalischen Säuerling und einen eisenhaltigen alkalischen Säuerling), die zu Bade-, Trink- und Inhalationskuren gegen Leber-, Magen-, Darm- und Nierenleiden, Stoffwechselstörungen (Gicht) sowie Erkrankungen der Atmungsorgane (Asthma) und der Schilddrüse (Kropf) angewandt werden (1938 über 10000 Kurgäste; Mineralwasserversand). — Das *Kur- und Badehaus* liegt im oberen Teil des langgestreckten Ortes; gegenüber auf halber Höhe des bewaldeten Berghangs das 1936 erbaute **Inhalatorium*, mit modernsten Einrichtungen (pneumatischen Kammern) und einigen Fremdenzimmern (vgl. S. 183); noch etwas höher der Lärchenhof (s. S. 183).

Die **Umgebung** von Szczawnica bietet viele Möglichkeiten zu abwechslungsreichen Ausflügen, sei es in das malerische Tal des *Dunajec*, der hier das Pieninengebirge durchbricht (Floßfahrt von Czorsztyn bis Szczawnica s. S. 183), oder auf die ringsum z. T. bis 1265m ansteigenden Berge der Pieninen und Beskiden, von denen man prächtige Ausblicke in das Dunajectal und bis zur Tatra genießt.

In das westlich von Szczawnica gelegene **Pieninengebirge** (vgl. S. 183) führt folgende Wanderung: von Szczawnica-Dorf, dem unteren Teil des Ortes, westlich auf der Straße halbwegs nach Krościenko bis zur 'Hütte', dann der grünen WM. folgend, jenseits des Flusses steil aufwärts in 1 St. auf die *Sokolica* (d. h. Falkin; 746m), hoch über dem Dunajec; weiter auf blau markiertem Weg (herrliche Tiefblicke) in $2^1/_2$-3 St. auf die **Dreikronenspitze* (982m; S. 183); von hier nördlich hinab nach *Krościenko* oder westlich nach *Czorsztyn* s. S. 183. — Südlich von Szczawnica erheben sich die Höhen der *Kleinen Pieninen;* vom *Lasnafelsen* schöner Blick nach der Slowakei.

Nördlich und nordöstlich von Szczawnica erstrecken sich die Höhenzüge der **Beskiden** (vgl. S. XXII): in nördlicher Richtung gelangt man über die *Przehyba-Alm* (bis hierher gelbe WM., dann links rote WM.) in 2-$2^1/_2$ St. auf die *Dzwonkowka* (984m); von hier südwestlich hinab nach *Krościenko* s. S. 183. Östlich von Szczawnica führt eine rote Wegmarkierung über *Szlachtowa* und *Jaworki* zum *Schwarzwasser;* weiter auf blau markiertem Weg bis zum *Rogacz*, von hier wieder rote WM. hinauf auf den **Radziejowaberg* (1265m; 4 St.), einen der lohnendsten Aussichtsberge der Beskiden, mit umfassendem Rundblick auf Beskiden, Pieninen und Tatra; Abstieg über die *Przehyba-Alm* (vgl. oben) und durch das *Sopolnica-Tal* (gelbe WM.) zurück nach Szczawnica, oder Übergang nach *Rytro* (vgl. S. 192) oder *Piwniczna* (rote, später gelbe WM.). — Ein direkter Übergang führt von Szczawnica östlich über *Jaworki* (vgl. oben; weiter rote WM.) nach *Piwniczna* (S. 192; lohnende Wanderung von 5 St.; der Bau einer Straße ist geplant).

Die Straße von Szczawnica bzw. Krościenko nach Neu-Sandez folgt jenseit *Krościenko* (S. 183) weiter dem hübschen **Dunajectal**, das zuerst ziemlich breit und von bewaldeten Hängen umrahmt ist. — Jenseit *Klodne* verengt sich das Tal vorübergehend. Nun etwas höher auf dem linken Ufer hin, mit hübschen Ausblicken; dann wieder abwärts ins Tal.

9km *Tylmanowa.* — Weiter hart am Flusse hin, der bei der Einmündung des *Ochotnica-Bachs* eine große Schleife nach Osten beschreibt; die Straße führt hier etwas bergauf zu einer Anhöhe, die einen prächtigen Rückblick bis zum Pieninengebirge bietet.

8km *Zabrzez*, an der Mündung des *Kamienica-Bachs*, in dessen Tal 6km nordwestlich abseits die alte deutsche Siedlung *Kamienica* (d. h. Kemnitz) liegt. — Das Dunajectal biegt weiterhin nach Osten, jenseit *Lacko* nach Südosten um.

10km *Jazowsko.* — Nun wieder in nordöstlicher Richtung in dem allmählich breiter und flacher werdenden Tal.

5km weiter eine Straßenteilung; die Straße geradeaus führt unweit von mehreren in der Zeit Josefs II. gegründeten alten deutschen Siedlungen vorüber und über *Wyglanowice* nach Neu-Sandez (15km); rechts die lohnendere Strecke (etwa gleiche Entfernung), die den *Dunajec* überbrückt.

1km *Deutsch-Golkowitz* (*Golkowice*), eine alte deutsche Siedlung aus Josefinischer Zeit, ehemals ein blühender Handelsort (besonders durch den Weinhandel mit Ungarn), der noch heute mit seinen sauberen, der Straße die Giebelseite zukehrenden und durch hohe, den Hof abschließende Mauern verbundenen Steinhäuser ein bezeichnendes Gegenstück zu den polnischen Dörfern bildet. — Weiter am Rande des Dunajectales hin.

5km *Alt-Sandez* (321m; s. S. 191), wo man die Strecke von Neu-Sandez nach Krynica erreicht. — Von hier nach (9km) **Neu-Sandez** oder nach *Bad Krynica* s. Route 23c.

23. Von Krakau nach Neu-Sandez und Bad Krynica.

a. Von Krakau über Tarnow nach Neu-Sandez *(Krynica)*.

Eisenbahn: bis Neu-Sandez 166km, Schnellzug (Triebwagen) in $4^1/_4$ St., Personenzug (in Tarnow umsteigen) in $5^1/_2$-$6^1/_2$ St.; von Krakau bis Krynica 227km, Schnelltriebwagen in $5^1/_2$ St., Personenzug in $8^1/_2$-9 St.; Streckenbeschreibung s. S. 186. — Von Krakau über Chabówka und Limanowa nach Neu-Sandez s. Route 23b.

Straße: über Tarnow nach Neu-Sandez 166km, nach Krynica 173km; über Muchowka und Zakliczyn nach Neu-Sandez 144km, nach Krynica 151km; über Muchowka und Limanowa nach Neu-Sandez 95km, nach Krynica 130km. — Von **Krakau** über *Wieliczka* nach *Gdów* und weiter entweder über Muchowka direkt nach Neu-Sandez und Krynica (vgl. oben) oder über *Bochnia* nach (87km) **Tarnow** s. Route 19b. — Weiter entweder auf der um 16km kürzeren und landschaftlich lohnenderen, doch ber-

gigeren und kurvenreicheren Strecke südwestlich über Zakliczyn und an der Roznower Talsperre entlang nach Neu-Sandez (63km; vgl. S. 154); oder auf der Hauptstraße, die südlich zuerst durch ein teilweise bewaldetes Hügelland führt und einen Bogen des Białatals abschneidet. — 16km *Tuchów* (237m; s. unten); nun im Białatal flußaufwärts (vgl. unten). — 11km **Gromnik** (258m; s. unten), wo die S. 154 beschriebene Straße von Krakau über Muchowka und Zakliczyn mündet (22km kürzer als über Tarnow); weiter im Białatal. — 6km *Ciężkowice* (links abseits auf der Höhe; s. unten). — 4km *Zborowice*, mit Kirche aus dem XVI. Jahrhundert; links Abzweigung über Luzna (S. 200) nach Gorlice (22km; S. 200) und Biecz (29km; S. 201). — 8km *Bobowa* (260m; s. S. 187). — 2km Bahnhof *Jankowa* (Ort rechts abseits; s. S. 187). — 2km weiter zweigt bei *Wilczyska* (1½km links abseits; Holzkirche aus dem XVIII. Jahrh., mit schönem got. Taufbecken) r. eine Nebenstraße über *Korzenna* (sehenswerte alte Holzkirche) direkt nach Neu-Sandez ab (24km). — Die Hauptstraße folgt weiter dem Białatal zum (4km) Bahnhof *Stróże* (S. 187). — 5km **Grybów** (360m; s. S. 187), an einem Straßenknotenpunkt; östlich nach Gorlice (Jaslo; s. Route 24), südlich direkt nach Krynica (s. unten). — Die Straße nach Neu-Sandez wendet sich nach Westen, verläßt das Białatal und führt über eine Höhe am Südhang der *Rosochatka* (753m) hinweg in das *Lubinkatal* nach (16km) *Piatkowa;* weiter an der Lubinka abwärts in das Talbecken des Dunajec. — 5km **Neu-Sandez** (S. 189); von hier nach (35km) Krynica s. S. 190.

Die Straße von Grybów direkt nach Krynica (28km; 1942 in mäßigem Zustand, ungeteert; KRAFTPOST in 1-1¼ St.) führt hinter Grybów (s. oben) zuerst kurz bergab, weiter in dem anfangs ziemlich breiten oberen *Białatal* mäßig bergan. — 4km *Kaclowa*, Dorf mit stattlicher Holzkirche (r. über der Straße). — 5km *Florynka;* hier verläßt man das Białatal und folgt weiter dem *Florynkatal* aufwärts, einem von den Waldbergen der Beskiden umrahmten Wiesental. — 4km *Polany*, mit hübscher ukrain. Holzkirche (links über der Straße auf einem Wiesenhügel). — 2km *Berest*, ebenfalls mit Holzkirchlein; dann in Windungen etwas stärker bergauf, z. T. durch Fichtenwald; dahinter wieder mäßiger ansteigend in einem Wiesenhochtal zur Höhe. — 7km *Huta* (*Goldenes Horn;* 700m), wo r. die von Neu-Sandez kommende Straße mündet (Route 23c); weiter hinab nach (6km) **Bad Krynica** vgl. S. 191.

Die Eisenbahn folgt von Krakau (212m; s. Route 6) zuerst der nach Lemberg führenden Linie in östlicher Richtung über (38km) *Bochnia* bis Tarnow, s. Route 19a.

78km **Tarnow** (225m; S. 144). — Die Bahn von Tarnow nach Neu-Sandez wendet sich nach Süden und führt im *Białatal* flußaufwärts, zwischen den z. T. bewaldeten Ausläufern der Beskiden hin.

88km *Łowczówek-Pleśna* (218m), Station für den 1km westlich am linken Ufer der Biała gelegenen Tarnower Ausflugsort *Pleśna*, der eine Holzkirche aus dem XIV. Jahrhundert besitzt. — Weiter in dem nun einen großen Bogen nach Osten beschreibenden Białatal nach (99km) *Tuchów*, einem Städtchen von 2500 Einwohnern, mit barocker Wallfahrtskirche.

110km **Gromnik** (258m), hübsch zwischen bewaldeten Höhen gelegener Ort, mit Holzkirche aus dem XVIII. Jahrhundert; Straße westlich nach Zakliczyn im schönen Dunajectal s. S. 154. — 114km Station *Bogoniowice-Ciężkowice;* 2km südlich vom Bahnhof auf einer felsigen und z. T. bewaldeten Höhe das Städtchen *Ciężkowice*, mit Laubenhäusern am Ringplatz.

127km *Bobowa*-Stadt (260m), im Westzipfel des Kreises Jaslo (S. 202) im Białatal hübsch gelegener Ort von 1500 Einwohnern, mit Klöppel-Heimindustrie nach erzgebirgischer Art (Klöppelschule); beachtenswert die gotische Pfarrkirche (XIV. Jahrh.; 1889 erneuert), mit Barockkapelle, ferner die Sophienkirche, ebenfalls aus dem XIV. Jahrhundert. — 128km *Jankowa* (280m), mit einem 1543 erbauten Schloß (stattliche Wehrmauern; im Innern Fresken aus dem XVII. Jahrhundert sowie ein Steinrelief von 1554).

135km *Stróże* (317m), ein Eisenbahnknotenpunkt (Bahnwirtsch.), an dem eine Bahn nach Jaslo abzweigt (Route 24). — Die Linie nach Neu-Sandez folgt südlich weiter dem Białatal.

139km **Grybów** (*Grünberg;* 360m), zum Kreis Neu-Sandez (S. 189) gehörendes, hübsch am Hang über dem Tal der *Biała* gelegenes Städtchen von 3500 Einwohnern, schon 1340 mit deutschem Stadtrecht begabt und im Mittelalter ein fester Handelsplatz (besonders für Ungarwein). — An der unteren Seite des Ringplatzes, der die rechteckige deutsche Platzanlage zeigt, die neugotische *Pfarrkirche*, ein 1908 begonnener stattlicher Backsteinbau, der mit seinem hohen schlanken Turm das Stadtbild beherrscht; im Innern (noch unvollendet) an einem Seitenaltar (r. vom Hochaltar) ein holzgeschnitztes Kruzifix der Nürnberger Schule (XV. Jahrhundert). Unweit unterhalb der Pfarrkirche (von der Hauptstraße vor der Białabrücke links ab) liegt zwischen Bäumen versteckt eine kleine *Holzkirche* (St. Bernhard), von 1455; an der hübschen Vorhalle Malereien und eine geschnitzte Türinschrift in gotischen Lettern (Gründungsurkunde), in dem sehenswerten Innern u. a. ein Renaissancealtar. Hinter der Holzkirche das 1699 erbaute Pfarrhaus.

6km nordwestlich von Grybów liegt das Dorf *Krużlowa*, mit einer Holzkirche von 1520, die eine schöne holzgeschnitzte Madonna der Nürnberger Schule (um 1420; z. Z. in Krakau) und ein Sandstein-Taufbecken von 1486 enthält. — Straße (Kraftpost) von Grybów südlich nach *Bad Krynica* s. S. 186, östlich nach *Gorlice* s. S. 199.

Die Eisenbahn nach Neu-Sandez wendet sich von Grybów in westliche Richtung und führt in großen Windungen durch eine hübsche Gebirgslandschaft an den Abhängen des *Gorki* (565m) bergauf zur Wasserscheide zwischen Biała- und Dunajectal. — 150km *Ptaszkowa* (497m), Dorf mit einer 1555 erbauten Holzkirche (alte Malereien). — Dann abwärts in das *Królowa-Tal* nach (158km) *Kamionka Wielka* und weiter im *Kamionkatal* zum Tal der *Kamienica*, das in das Talbecken des Dunajec mündet.

166km **Neu-Sandez** (304m); Stadtbeschreibung s. S. 189, Fortsetzung der Bahn nach (227km von Krakau) *Bad Krynica* s. Route 23c.

b. Von Krakau über Limanowa nach Neu-Sandez.

Eisenbahn: 178km, Personenzug in 6¹/₂ St. (in Chabówka umsteigen; bis hierher auch Schnellzug; bei dessen Benutzung Fahrzeit bis Neu-Sandez 5 St.). — Von **Krakau** (212m; s. Route 6) auf der nach Zakopane führenden Strecke bis (101km) *Chabówka* s. Route 21a. — Weiter in östlicher Richtung über (116km von Krakau) *Mszana Dolna* und (148km) *Limanowa* nach (178km) **Neu-Sandez** s. Route 22a. — Von Neu-Sandez nach Krynica s. Route 23c.

Straße: bis Neu-Sandez 110km, bis Krynica 145km; fast durchweg gut ausgebaute Hauptstraße, Streckenbeschreibung s. unten (über Gdów und Muchowka nach Limanowa und Neu-Sandez s. Route 19b).

KRAFTPOST von *Krakau* (Hauptbahnhof und Adolf-Hitler-Platz) über *Myślenice* (33km; S. 171) und *Mszana Dolna* (59km; S. 181) in 2¹/₂ St. nach *Limanowa* (88km; S. 181) und weiter über *Neu-Sandez* (Ring; 112km von Krakau, in 3¹/₄ St.) nach *Bad Krynica* (Kurhaus und Postamt; 148 bzw. 150km von Krakau, in 4¹/₂ St.).

Die von der Kraftpost befahrene **Straße von Krakau** nach Neu-Sandez und Krynica führt zuerst südlich in Richtung Zakopane (s. Route 21b) über *Mogilany* und *Myślenice* bis Lubień.

47km *Lubień* (S. 171). — Weiter links in südöstlicher Richtung durch reizvolle Gegend im Rabatal aufwärts, zwischen den bewaldeten Vorbergen der Beskiden hin; rechts der *Strzebel* (977m), links die *Kieczora* (726m), dann der *Lubogoszcz* (967m).

10km **Mszana Dolna** (404m; s. S. 181), wo kurz vor dem Ort r. die von Bad Rabka und Chabówka (Zakopane) kommende Straße mündet (S. 180). — Weiter in nordöstlicher Richtung im *Mzankatal* aufwärts, am Südfuß des Lubogoszcz hin (s. oben).

3km *Słomka*. — Dahinter in Windungen bergauf zur Wasserscheide bei *Gruszowiec* (582m), zwischen den Höhen der *Śnieżnica* (links; 1006m) und des *Cwilin* (rechts; 1060m). — Dann wieder abwärts.

13km *Dobra* (494m; etwas links abseits, s. S. 181), südlich überragt vom Lopien und von der Mogielnica (vgl. S. 181).

8km *Zamiescie*, wo r. das Tal der *Słobnica* mündet, mit einer Straße von Kamienica (18km; S. 185).

4km *Sowliny*, Vorort von Limanowa, mit Erdöl-Raffinerie, wo links eine Straße von Muchowka (Bochnia, Krakau; Route 19b) mündet.

2km **Limanowa** (406m; s. S. 181). — Die Straße nach Neu-Sandez führt südöstlich weiter abseits von der Eisenbahn durch ein teilweise bewaldetes Hügelland.

8km *Kanina*. — Später in Windungen bergauf zu einer bewaldeten Höhe (652m) vor *Wysokie*, dann abwärts in das Talbecken des *Dunajec* und am Anfang von Neu-Sandez auf der 'Helena-Brücke' über den Fluß.

15km **Neu-Sandez.** — EISENBAHN: Bahnhof im Süden der Stadt (2km vom Ringplatz; für alle Linien) und am Nordwestrande der Stadt ('Stadtbahnhof'; 1km vom Ringplatz, an der Linie nach Limanowa); Eisenbahn über *Stróże* nach *Tarnow* (Krakau) s. Route 23a, über Stróże nach *Jaslo* (Sambor) s. Route 24, über *Limanowa* nach *Chabówka* (Krakau) s. S. 181, über *Alt-Sandez* nach *Krynica* s. Route 23c. — KRAFTPOST über *Limanowa* nach *Krakau* s. S. 188; über *Alt-Sandez* nach *Szczawnica* (Neumarkt) s. S. 182; nach *Krynica* s. S. 190.

HOTELS: *Deutsches Haus*, Hauptstr. 14 (1942 im Ausbau; Gaststätte s. unten); *Stadt Neu-Sandez*, Schwedenstr. 3/6, unweit westl. von der Kreishauptmannschaft, 20 B. zu 5-12 Zl., einfach; *Gästehaus* der Stadt, unweit westlich vom Stadthotel, 5 B. — RESTAURANTS und CAFÉS: *Deutsches Haus* (vgl. oben), gut; *Zur Heimat* (*Bisanz*), Hauptstr. 31; *Viktoria*, Deutsche Allee 93. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus* (s. oben); *Parteihaus*, Deutsche Allee; *Lichtspielhaus; Bücherei* und Buchhandlung; *Krankenhaus; Sportstadion*. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, Hauptstr. 33; ferner durch den Stadtkommissar (Rathaus; s. unten) und die NSDAP. (Parteihaus, s. oben).

Die alte deutsche Stadt *Neu-Sandez* (304m), mit 31 000 Einwohnern, Sitz einer Kreishauptmannschaft im Süden des Distriktes Krakau sowie einer vielseitigen Industrie, liegt an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt in einem von den Vorhöhen der mittleren Beskiden umrahmten weiten Talbecken des *Dunajec*, in den hier die *Kamienica* und unweit flußaufwärts der *Poprad* münden. Die mittelalterliche Siedlung 'Sandeck' wurde durch deutsche Kaufleute und Handwerker gegründet und 1292 von König Wenzel II. mit deutschem (Magdeburger) Stadtrecht begabt. Die Stadt entwickelte sich rasch zu einem bedeutenden Handelsplatz, dessen damals (bis 1480) vorwiegend deutsche Bürgerschaft bis 1511 unter deutschen Vögten und Stadtverwaltern lebte. Im XVI. Jahrhundert setzte mit der fortschreitenden Verdrängung des Deutschtums ein Verfall ein, und seit dem XVII. Jahrhundert lag der Handel fast ganz in den Händen der Juden, die ein Drittel der Einwohnerschaft bildeten. Seit 1939 befindet sich Neu-Sandez unter deutscher Verwaltung in neuem Aufschwung.

Im nördlichen Teil der Stadt liegt der große rechteckige Ringplatz ('Ring'), der in deutscher Art angelegt und von z. T. noch gotischen Bürgerhäusern umrahmt ist. In der Mitte des Platzes das *Rathaus*, ein stattlicher Neurenaissancebau von 1893, mit aussichtreichem Turm. — Unweit östlich vom Ring erhebt sich am Ende der Kirchengasse auf dem z. T. noch von alten Stiftsherrenhäusern umgebenen Stiftskirchenplatz die kath. *Stifts-* oder *Pfarrkirche* (*St. Margarethe*), ein gotischer Bau aus dem XV. Jahrhundert, mit zwei wuchtigen viereckigen Westtürmen und barockem Inneren. Hinter der Kirche führt die Kirchberggasse rechts abwärts, an Resten der alten *Stadtmauer* (links) vorüber, zur *Kamienica-Brücke*, die einen hübschen Blick auf die Stadt und das Gebirge bietet. — An der vom Ringplatz nach Norden führenden Krakauer

Straße liegt rechts die *Jesuitenkirche*, ein ursprünglich gotischer, barock veränderter eintürmiger Bau aus dem XV. und XVII. Jahrhundert, mit anschließendem Kloster. Weiterhin am Rande der Stadt links über der Straße auf dem hohen Ufer des Dunajectals die Reste einer 1350-60 von König Kasimir d. Gr. als Sitz eines Kastellans errichteten stattlichen *Burg*, von der noch die 'Schmiedebastei' sowie Mauern mit hübscher Renaissance-Attika und ein Wohnhaus erhalten sind; vom inneren Burgplatz schöner Blick auf das breite Wiesental des Dunajec, der unterhalb der Burg von der *Helenabrücke* überspannt wird. — Südwestlich von der Burg die *Evang. Kirche*, ein von einer Kuppel gekrönter urspr. gotischer kleiner Zentralbau, in der auch in polnischer Zeit deutsch gepredigt wurde; daneben in Häuser verbaut der Glockenturm. — Im südlichen Teil der Stadt steht unweit östlich von der Hauptstraße die neuere *Schulkirche*, mit spitzem Turm. Das Steueramt in der Hauptstraße Nr. 52 war 1915 Hauptquartier des Generalfeldmarschalls v. Mackensen (Gedenktafel).

Umgebung. — Neu-Sandez ist seit dem XIII. Jahrhundert Vorort eines größeren deutschen Siedlungsgebietes, mit zahlreichen alten deutschen Dörfern und Burgen: im Norden u. a. *Rosenau* (s. unten), *Tropfstein*, *Weißenstein* und *Mehlstein* (s. S. 153/154), im Osten u. a. *Grünberg* (S. 187), im Westen u. a. *Kemnitz* (S. 185), im Süden *Dąbrowka* (S. 191), *Alt-Sandez* und Umgebung (S. 191), *Ritter* (S. 192) usw. — Lohnende Ausflüge besonders in das **Dunajectal**, das nördlich von Neu-Sandez große landschaftliche Schönheiten zeigt. 8km nördlich unterhalb der Stadt beginnt die **Roznower Talsperre* (1935 begonnen, 1939 halbfertig übernommen und 1942 fertiggestellt), durch die der hier die Vorberge der Beskiden in einem malerischen Engtal durchbrechende Dunajec zu einem 18km langen prächtigen Stausee aufgestaut ist; am Nordende (27km von Neu-Sandez; vgl. S. 154) liegt unweit östlich von der Sperrmauer die alte deutsche Siedlung **Rożnów** (*Rosenau*; vgl. oben), überragt von der Ruine einer Burg aus dem XII. und XVI. Jahrhundert; in der Nähe eine Holzkirche aus dem XVII. Jahrhundert. Weiter nach Czchów und Zakliczyn (Tarnow) s. S. 154/153. — 10km südöstlich von Rożnów liegt das Dorf *Przydonica*, mit schöner Holzkirche aus dem XVI. Jahrhundert (drei gotische Portale).

Straßen von Neu-Sandez über *Zakliczyn* oder *Grybów* nach *Tarnow* (Krakau) s. Route 23a und 19b; über *Limanowa* nach *Krakau* oder *Zakopane* s. Route 23b; über *Krościenko* nach *Bad Szczawnica* und *Neumarkt* (Zakopane) s. Route 22b; über *Alt-Sandez* oder direkt nach *Bad Krynica* s. unten; über Grybów nach *Gorlice* und *Jaslo* (Lemberg, Stanislau) s. Route 24.

c. Von Neu-Sandez nach Bad Krynica.

Eisenbahn: 61km, Schnellzug (Triebwagen) in 1¼ St., Personenzug in 2½ St. — Streckenbeschreibung s. S. 191.

Straße: von Neu-Sandez direkt nach Krynica 35km, wie die Eisenbahn über Piwniczna 65km. — Die direkte Straße (1942 gut, doch ungeteert; KRAFTPOST in 1¼-1½ St.) verläßt **Neu-Sandez** (304m; s. oben) in südöstlicher Richtung und folgt dem anfangs ziemlich breiten *Kamienica-tal* flußaufwärts; zu beiden Seiten die Waldhöhen der Beskiden. — 8km *Nawojowa;* dahinter über den Fluß und am rechten Ufer aufwärts. — 9km *Łabowa* (455m), Dorf am Südwestfuß der *Czerszla* (871m); dann verengt sich das Tal allmählich. — 5km *Nowa Wieś;* dahinter etwas stärker aufwärts, z. T. in leichten Windungen. — 5½km *Krzyżowka.* — 1½km weiter

mündet auf der Hochfläche beim Weiler *Huta* (Café *Goldenes Horn;* 700m) links die von Grybów kommende Straße (S. 186); nun durch schönen Fichtenwald in Windungen etwas bergab und bergauf, dann mittelmäßig bergab in einem waldumrahmten Wiesental, am Café Stille Ecke vorüber (S. 198). — 6km **Krynica** (600m; s. S. 194).

Die Straße von Neu-Sandez über Piwniczna nach Krynica (lohnender Umweg von 30km; 1942 in mäßigem Zustand und z. T. ziemlich schmal) verläßt **Neu-Sandez** in südwestlicher Richtung (Ausfahrt durch die Hauptstraße und die Hl.-Kunigunde-Straße, dann in einer Windung unter der Eisenbahn hindurch) und führt im Zuge der breiten 'Ungarischen Straße', der alten Weinhandelsstraße nach Ungarn, ziemlich gerade durch das weite Talbecken des Dunajec, mit hübschem Rückblick auf Neu-Sandez und Vorblick auf die Beskiden; links etwas abseits die alte deutsche Siedlung *Dąbrowka*, aus der Zeit Josefs II.; später über den *Poprad*, der unweit unterhalb in den Dunajec mündet; dann auf einer Brücke über die Eisenbahn (prächtiger Blick auf das vom Gebirge umrahmte Stadtbild von Alt-Sandez mit seinem Wehrkloster und der Pfarrkirche). — 9km **Alt-Sandez** (310m; s. unten); am Ringplatz links weiter durch die Ungarische Straße und wieder abwärts in den Talboden (unten links eine Doppelreihe von Fruchtspeichern); weiter in dem hier noch ziemlich breiten Popradtal. — 5km *Barcice* (332m), ein langes Straßendorf mit malerischen Holzhäusern; dann wird die Burgruine über Rytro sichtbar. — 5km *Rytro* (345m; s. S. 192); dahinter in einer Windung über eine Eisenbahnbrücke (hübscher Rückblick), dann an der Mündung eines Seitentälchens (malerische Holzhütten) vorüber und weiter über dem Flußufer hin. — 7km Bad **Piwniczna** (350m; s. S. 192), anmutig auf einem Hügel gelegen; dahinter wieder abwärts in die Talsohle. — 2km weiter Straßenteilung: geradeaus in die Slowakei nach Käsmark, links die Straße nach Krynica, die den Fluß überquert und rechts weiterführt, hart am rechten Ufer des bis Muszyna die slowakische Grenze bildenden Flusses, dessen windungsreiches Tal sich nun verengt (zahlreiche Eisenbahnübergänge!). — 12km Bahnhof *Żegiestów;* dahinter links abseits in einem Seitentälchen das Dorf Żegiestów, im Vorblick an dem prächtig bewaldeten Talhang die Hotels von Bad Żegiestów. — 3km **Bad Żegiestów** (413m; Kurhaus, s. S. 193). — 2km weiter im Wald r. eine Abzweigung zu dem ebenfalls noch zum Bad Żegiestów gehörenden großartigen Haus Wictor (½km; S. 193); die Hauptstraße zieht weiter über dem bewaldeten Steilhang des Tales hin (schöne Durchblicke), dann abwärts in das nun wieder breitere Tal; vor Muszyna über die Muszynka. — 10km *Muszyna* (480m; s. S. 193); weiter auf guter Asphaltstraße fast eben im Muszynkatal aufwärts. — 4km *Powroźnik* (S. 193), mit einer sehenswerten Holzkirche (etwas r. abseits). — 3km *Krynica-Dorf* (S. 196). — 3km **Bad Krynica** (600m; s. S. 194).

Die **Eisenbahn** führt von **Neu-Sandez** (304m; S. 189) südwestlich durch das weite Talbecken des Dunajec und überbrückt dann den *Poprad* (*Popper*), der unweit unterhalb in den Dunajec mündet.

7km **Alt-Sandez** (321m), hübsch auf einer Anhöhe über der von den Vorhöhen der Beskiden umrahmten Talweitung des Poprad und Dunajec gelegene alte Stadt von 6000 Einwohnern, die schon 1273 mit deutschem Recht gegründet wurde und bis ins XIV. Jahrhundert eine der volkreichsten Städte des Landes und Haupthandelsplatz mit Ungarn war. Daran erinnert der große *Ringplatz*, der von malerischen einstöckigen Häusern umschlossen ist, besonders an der Nord- und Ostseite (an letzterer Nr. 7 das älteste Haus der Stadt). Vom Ringplatz gelangt man südlich durch die Pfarrgasse zu der

etwas erhöht gelegenen und von einer Mauer umschlossenen *Pfarrkirche*, einem stattlichen frühgot. Bau aus dem XV. Jahrhundert, mit aussichtreichem Westturm (XVI. Jahrh.) und beachtenswertem Inneren (barocke Ausstattung, schön geschnitztes Gestühl). Unweit östlich von der Pfarrkirche liegt am Rande der Stadt über dem Popradtal ein 1260 gegründetes *Klarissenkloster*, das von einer mächtigen Wehrmauer mit einem alten Rundturm umschlossen ist; durch den barocken Torturm gelangt man in den Klosterhof zu der gotischen, barock veränderten Kirche, in deren schön ausgestattetem Inneren die Reliquien der h. Kunigunde aufbewahrt werden.

HOTELS 1942 nicht vorhanden. — RESTAURANT: Deutsche Gaststätte *Victoria*, am Ringplatz 19, einfach.

In der Umgebung von Alt-Sandez liegen zahlreiche alte deutsche Siedlungen aus der Zeit Josefs II., z. B. *Deutsch-Golkowitz* (S. 185) und andere (vgl. unten). — Straße (Kraftpost) nach *Szczawnica* und *Neumarkt* s. Route 22b.

Die Bahn nach Krynica führt südlich im Popradtal aufwärts, zwischen den teilweise bewaldeten Höhen der Beskiden hin. — 11km *Barcice* (S. 191).

16km **Rytro** (*Ritter;* 345m), hübsch im Popradtal zwischen den Waldbergen der Beskiden gelegene, als Erholungsort geeignete alte deutsche Siedlung, mit Holzindustrie, östlich überragt von den auf einer Vorhöhe über dem rechten Poprad-Ufer gelegenen spärlichen Trümmern einer Burg aus dem XIII. Jahrhundert.

Die schöne Umgebung von Rytro bietet zahlreiche Ausflugsmöglichkeiten; hervorzuheben der rot markierte Weg vom Bahnhof westlich in 3-3½ St. auf den *Radziejowaberg* (S. 184), einen der lohnendsten Aussichtsberge der Beskiden; Abstieg nach *Szczawnica* (s. S. 184) oder über die *Dzwonkowka* (S. 184; rote WM.) nach *Krościenko* (S. 183). — Von Rytro über die *Pisana-Alm* nach *Krynica* s. S. 199.

Die Eisenbahn folgt weiter den Windungen des Popradtales, dessen schönster Teil zwischen Rytro und Żegiestów (s. S. 193) liegt.

23km *Bad Piwniczna* (329m; s. unten). — 25km **Piwniczna** (377m), reizvoll auf einem Hügel über dem linken Ufer des Poprad gelegenes Städtchen von 5000 Einwohnern, mit zwei Heilquellen (eisen- und kalkhaltigen Säuerlingen), die 2km nördlich vom Ort auf dem rechten Ufer des Poprad entspringen (kleines Badehaus).

HOTELS 1942 nicht vorhanden. — FREMDENHEIME: 1942 keine deutschen Häuser. — RESTAURANT: *Deutsche Gaststätte*, am Markt. — Flußbadestrand. — AUSKUNFT durch das Bürgermeisteramt.

Umgebung. — Lohnende Ausflüge in das *Popradtal* (Rytro, Żegiestów; s. oben und S. 193). — Ferner Bergtouren in die Beskiden, u. a. westlich sehr lohnend (gelbe WM.) in 3½ St. auf den *Radziejowaberg* (S. 184) und Übergang in 5 St. (rote WM.) nach *Szczawnica* (s. S. 184); östlich über die *Pisana-Alm* (S. 199; 2 St.; bis hierher gelbe, dann rote WM.) oder über die *Labowska-Alm* (1061m; erst blaue, dann rote WM.) in etwa 12 St. auf

die *Jaworzyna* (S. 198); von der Pisana-Alm und der Jaworzyna nach *Krynica* s. S. 198.

Die Bahn führt jenseit Piwniczna über den Poprad an dessen rechtes Ufer. — 27km Station *Bad Łomnica*, für den 3km nordöstlich in einem Seitental gelegenen kleinen Badeort (Eisenquelle; 1943 kein Kurbetrieb). — Weiter hart am rechten Ufer des Poprad hin, der von hier bis kurz vor Muszyna die Grenze gegen die Slowakei bildet.

38km Bahnhof *Żegiestów*, für das unweit nordöstlich in der Mündung eines Seitentälchens gelegene gleichnam. Dorf.

40km **Bad Żegiestów** (413m), zum Kreis Neu-Sandez gehörender, im schönsten Teil des Popradtales gelegener Badeort mit vier Eisenquellen (1943 kein Kurbetrieb), dessen Häuser an dem prächtig bewaldeten Steilhang des Tales verstreut liegen. Neben dem 1926-29 erbauten schloßartigen Kurhaus (1942 geschlossen) die Trinkhalle, hinter dem Kurhaus das alte Badehaus (Mineral- und Moorbäder) und die Quellen, nordwestlich vom Kurhaus (in Richtung zum Dorf) einige Fremdenheime und Sanatorien; etwa 2km südwestlich vom Kurhaus liegt prächtig am bewaldeten Hang über dem Popradfluß das großartige *Haus Wiktor (125 B.; 1943 belegt).

Von Żegiestów Fußwanderung auf die *Pusta Wielka* und weiter über den *Runek* nach *Krynica* s. S. 199.

Die Bahn folgt von Żegiestów weiter dem bewaldeten Popradtal nach (46km) *Milik*. — Dann wird das Tal wieder breiter.

50km **Muszyna** (480m; Stadtbahnhof s. unten), in einer Talweitung des Poprad an der Einmündung der *Muszynka* gelegenes Städtchen von 6800 Einwohnern, mit Mineralquellen (kalkhaltigen Stuerlingen) und Moorbädern (1942 kein Kurbetrieb); in der Nähe des Ortes eine Burgruine der Krakauer Bischöfe, aus dem XIII. Jahrhundert.

2km nördlich von Muszyna liegt der Ort *Zlockie* (531m), mit einer alten ukrainischen Holzkirche. — 1km weiter schöne Lindenwälder.

Von Muszyna führt eine Bahn (Paß- und Zollprüfung in Muszyna; vgl. unten) südlich weiter im *Popradtal* nach (8km) *Leluchow* und über die slowakische Grenze nach (13km) *Orlov Plaveč*, wo eine Bahn nach Kaschau anschließt. Das Überschreiten der slowakischen Grenze war 1942 nur in besonders begründeten Ausnahmefällen möglich (kleiner Grenzausweis durch den SD. in Krynica).

Die Bahn nach Krynica wendet sich jenseit Muszyna nach Nordosten und berührt den Bahnhof (52km) *Muszyna-Stadt*. — Weiter im *Muszynkatal* bis (56km) *Powroźnik*, einem Dorf mit malerischer ukrainischer Holzkirche aus dem XVII. Jahrhundert; zu Fuß über den Parkberg nach Krynica s. S. 197. — Die Bahn führt nördlich weiter im Tal der *Kryniczanka* aufwärts.

60km Haltestelle *Krynica-Dorf* (s. S. 196); 61km Bahnhof **Krynica** (Pl. A B 4; 573m), 1km südlich vom Kurhaus (S. 194).

Bad Krynica und Umgebung.

HOTELS: **Neues Kurhotel* (Pl. B 2, 3; S. 196), ersten Ranges, mit modernen Einrichtungen und Kohlensäurebädern, 175 B. zu 10-14, P. 20-26 Zl., *Altes Kurhaus* (Pl. A 3), 92 B. zu 7-10, P. 11-20 Zl., beide im Besitz der staatl. Kurverwaltung; *Patria* (Pl. C 2), modernes Haus (ehem. Besitz des polnischen Opernsängers Jan Kiepura; z. Z. belegt), 90 B. — FREMDENHEIME (P. 10-20 Zl.): *Eldorado*, Gartenstraße, 70 B.; *Soplicowo*, Tyliczer Straße, 65 B.; *Iwonka*, Bachstraße, 60 B.; *Kasztelanka*, 50 B., *Schönbrunn*, 45 B., beide Tyliczer Straße; *Flora*, Blumenstraße, 42 B.; *Zoska*, Bachstraße, 44 B.; *Orion*, Tyliczer Straße, 41 B.; *Lotos*, Schöne Straße, 40 B.; *Mimoza*, Gartenstraße, 40 B.; *Stella*, Blumenstraße, 38 B.; *Jazoga*, Schöne Straße, 35 B.; *Swiatowid*, Gartenstraße, 34 B.; *Triumph*, Schöne Straße, 32 B.; *Krakus*, Popradstraße, 30 B.; *Adria*, Bachstraße, 24 B.; *Liliana*, 21 B., *Erwina*, 20 B., beide Lindenstraße; *Marathon*, Bachstraße, 18 B.; u. a. — Ferner zahlreiche SANATORIEN, hervorzuheben die *Löwenburg* (*Sonnenburg;* Pl. B 1; 1942 belegt) und das *Gustav-Scheel-Haus* des Reichsstudentenwerks.

RESTAURANTS: im *Neuen Kurhotel* und im *Alten Kurhaus* (s. oben); ferner im *Deutschen Haus* (s. S. 196; gelobt). — CAFÉS: *Richter*, Popradstraße; *Edelweiß*, Lindenstraße; in der Umgebung *Parkberg-Café-Restaurant* (S. 197), *Roma* (S. 197), *Stille Ecke* (S. 198), *Goldenes Horn* (S. 191) und *Sielanka* (S. 198).

KUREINRICHTUNGEN: *Badehäuser* (Pl. B 2, A B 3), *Trinkhalle* (Pl. A B 3); mehrere deutsche *Ärzte*, zwei *Apotheken*, *Krankenhaus*.

UNTERHALTUNG: *Kurlichtspiele* (Pl. B 2), Konzerte, *Lesesäle*, *Bücherei* (im Kurhotel). — SCHULEN: Deutsche *Volksschule* (Pl. A 1), *Holzschnitzerschule*.

SPORT: *Freischwimmbad* (Pl. BC 2), *Sportstadion* (im Winter Eisstadion; Pl. A B 1), Tennisplatz, Faltbootsport auf dem Poprad von Muszyna aus (Bootshaus; S. 193). — Wintersport: *Eisstadion* (Pl. A B 1), *Rodelbahn* (Pl. BC 2, 3), günstiges Skigelände mit *Sprungschanze* (Pl. jens. C 2).

KURZEIT ganzjährig; *Kurtaxe* für 4 Wochen (Normalkur) 15 Zl.; für Tagesgäste ohne Kurgebrauch täglich 0.50 Zl.

AUSKUNFT: *Staatliche Kurverwaltung*, im Neuen Kurhotel (s. oben); *Reisebüro* (MER), an der Talstation der Bergbahn (Pl. B 2). — NSDAP., im Deutschen Haus (S. 196).

Das Staatsbad *Krynica* (Bahnhof 573m, Stadt bis 741m), eine Stadtgemeinde von 5000 Einwohnern, in schöner Lage in der Südostecke des zum Distrikt Krakau gehörenden Kreises Neu-Sandez unweit der slowakischen Grenze, inmitten bewaldeter Beskidenberge in dem nach Süden offenen Tal der *Kryniczanka*, ist das größte Heilbad im Generalgouvernement und wird wegen seines fast subalpinen Klimas auch als Klimakurort besucht, ferner zum Wintersport (vgl. oben). Die Lage von Krynica erinnert etwas an Karlsbad, mit dem es auch die Heilanzeigen teilweise gemeinsam hat. Die sieben Quellen — die *Zuberquelle* (stärkster alkalischer Säuerling Europas, mit Lithium, Jod und Brom), die *Johannesquelle* (hypotonischer Säuerling), die *Hauptquelle* (alkalischer Eisensäuerling), die *Slotwinkaquelle* (milder alkalischer Säuerling), die *Josefquelle* (starker Eisensäuerling), die *Karlquelle* (wohlschmeckendes eisensaures Tafelwasser) und der *Krynicasprudel* (alkalisches Tafelwasser) — werden zu Bade- und Trinkkuren bei Herz- und Nervenkrankheiten, Rheuma, Magen-, Darm-, Nieren- und Gallenerkrankungen und bei Frauenleiden gebraucht. Auch Moorbäder.



Die GESCHICHTE des Bades *Krynica* (d. h. 'Quelle'), das als Dorf zuerst 1547 genannt wird, begann 1793, als der Kreiskommissar von Neu-Sandez, Styx von Saunbergen, den Wert der von der Landbevölkerung schon seit langem benutzten Heilquellen erkannte, die Hauptquelle fassen und einen Holzbau darüber errichten ließ. Der Kurbetrieb entwickelte sich dann rasch, besonders nach dem Bau der Eisenbahn von Muszyna nach Krynica (1902). Das Bad wurde gern von der russischen und polnischen Aristokratie besucht und zählte schon vor dem ersten Weltkrieg jährlich etwa 12000 Gäste; 1939 hatte ihre Zahl bis Ende August bereits 40000 erreicht. Noch vor Kriegsausbruch räumten die Polen das Bad völlig aus und zerstörten die Einrichtungen. Die Schäden wurden jedoch schnell behoben, und seit 1941 befindet sich der deutsche Kurbetrieb in vollem Gang und ständigem weiteren Ausbau. Eine wirtschaftliche Bedeutung hat auch der Versand von Tafelwasser, Tabletten und Heil-Moorerde.

Die Stadt zieht sich in einer etwa 4km langen Hauptstraße von Süden nach Norden in dem von Waldhöhen umrahmten Tal des *Kryniczanka-Baches* aufwärts. Den untersten Teil des Ortes bildet Krynica-Dorf (Bahnhof s. S. 193), mit einer stattlichen neueren Kirche (griech.-kath.) und kleinen Holzhäusern. — Anschließend folgt Krynica-Bad, eine gepflegte Villenstadt, deren zahlreiche Kurhäuser und Fremdenheime sich zu beiden Seiten der Hauptstraße an den Talhängen hinaufziehen. Etwa 1km nördlich vom Bahnhof liegt an der Kurpromenade das *Alte Kurhaus* (Pl. A 3; vgl. S. 194); gegenüber das **Neue Kurhotel* (Pl. B 2, 3; vgl. S. 194), ein unmittelbar vor dem Kriege errichteter großartiger Bau, in dessen nördlichem Flügel sich auch die Geschäftsstelle der Kurverwaltung befindet. Am Eingang in den ausgedehnten *Kurpark* (60ha; meist Fichtenwald) das 1899 errichtete *Dietl-Denkmal*, für den Rektor der Universität Krakau (vgl. S. 44), den 'Vater der deutschen Bäderwirtschaft in den Beskiden', der in Krynica und andern Badeorten der Beskiden Badehäuser gegründet hat. Unweit nördlich vom Alten Kurhaus liegt das *Deutsche Haus* (Pl. A 2), Sitz der NSDAP. (Restaurant, vgl. S. 194). Weiter talaufwärts das *Theater* (Kurkino; Pl. B 2), hinter dem sich die Straße teilt: links die Lindenstraße, die an der röm.-kath. *Pfarrkirche* (Pl. B 2) und am *Eisstadion* (Pl. A B 1) vorüber zum Talschluß der Kryniczanka aufwärts zieht (Richtung Neu-Sandez und Grybów, Route 23a und b); rechts die Tyliczer Straße, die am Nordfuß des Parkbergs (S. 197) entlang zum *Hotel Patria* (Pl. C 2; vgl. S. 194) und am (1km) *Husarenpark* vorüber zum Café Roma führt ($2^1/_2$km; s. S. 197).

Umgebung von Bad Krynica.

Die zahlreichen Spazier- und Wanderwege rings um Krynica sind größtenteils gut (farbig) markiert. Zuerst unternimmt man am besten eine Fahrt mit der Bergbahn auf den *Parkberg* (s. S. 197), der einen trefflichen Überblick über Krynica und seine Umgebung bietet. — Das Tal des *Schwarzen Bachs* (*Sielanka;* 6km; s. S. 198), die *Stille Ecke* ($3^1/_2$km; s. Nr. 4), das Touristenhaus *Jaworzyna* (10km; s. Nr. 5) und das *Goldene Horn* (6km; s. S. 191) sind auch mit Wagen erreichbar.

1. Auf den Parkberg (Pl. C 3), der sich östlich über Krynica erhebt und von schönem Wald bedeckt ist, gelangt man entweder mit der Bergbahn (Standseilbahn, Talstation nordöstl. vom Kurhotel; Fahrpreis auf- und abwärts 2 Zl.) in etwa 5 Min.; oder zu Fuß auf blau markiertem Weg an der Zuberquelle vorbei und am Südrand des Kurparks entlang in Windungen in $^1/_2$ St. zum Gipfel. Der ***Parkberg** (*Quellenberg;* 741m), mit vielbesuchtem guten *Café-Restaurant* (Aussichtsterrasse) und *Aussichtsturm* (gleichzeitig Abfahrtsturm für die Rodelbahn), bietet einen prächtigen Blick auf Krynica und seine Umgebung und ermöglicht zahlreiche ebene Spaziergänge über den waldbedeckten Rücken.

Lohnender Abstieg auf dem blau und gelb markierten Weg südöstlich bergab zum Sattel (703m) und weiter der gelben Markierung folgend in 20 Min. zum *Café Roma* (vgl. unten); weiter südlich, dann (blaue WM.) wieder südöstlich bergan durch dichte Waldungen, über eine breite aussichtsreiche Waldwiese und durch Dickicht steil hinauf zum Gipfel des **Wilden Bergs** (*Szalone;* 817m), zus. $2^1/_2$-3 St. von Krynica. Abstieg südlich (blaue WM.) zum Dorf *Powroźnik* (s. S. 193) und zurück mit der Bahn oder auf der S. 191 beschriebenen Straße nach Krynica.

2. Auf den Husarenberg (1-$1^1/_2$ St. südöstl.) folgt man der Tyliczer Straße (Pl. BC 2) am *Husarénpark* vorüber (vgl. S. 196) bis zu einem Steinbruch ($1^1/_2$km); hier links Parkweg (rote WM.) in den Wald und in Windungen sanft bergan zu einer Waldwiese am Kamm, dann r. auf dem Kammweg zum aussichtreichen Gipfel des **Husarenbergs** (*Huzary;* 866m).

Abstieg halbrechts in südwestlicher Richtung (gelbe WM.) in 10 Min. zum *Café Roma* (vgl. oben), weiter r. auf der Straße nach ($2^1/_2$km) Krynica.

3. Auf den Kreuzberg, der terrassenförmig westlich über Krynica aufsteigt, führen drei Wege (1-$1^1/_4$ St.). — Entweder (blaue und grüne WM.) vom Postamt (Pl. A 3; Wegw.) an der Schule und am Haus Karpacka vorbei, dann steil bergauf, später flacher und rechts auf einem Feldweg zum Auslauf der alten Ski-Sprungschanze, wo man die Markierung verläßt (vgl. unten und Nr. 5); weiter längs der linken Seite der Sprungschanze sehr steil bergauf, oben auf einer Lichtung rechts in den Wald und auf der Kammhöhe zum Gipfel. — Oder (grüne WM.) vom Stadion an der Lindenallee (Pl. A B 1; Wegw.) am Kinderheim und an den Häusern Marathon und Zoska vorbei, dann auf dem Waldweg längs des linken Bachufers bergan zur Lichtung links jenseit des Baches; weiter durch den Wald zum blau und grün markierten Feldweg (vgl. oben), dann ohne Markierung in bisheriger Richtung hinauf zum Gipfel. — Ein dritter Weg (ohne WM.) führt vom Haus Zamek (Schöne Straße; Pl. A 3, 2) westlich sanft bergan über Felder und Wiesen zu dem blau und grün markierten Feldweg (vgl. oben); jenseit des Weges leitet ein alter Durchhau durch den Wald hinauf auf den Kreuzberg (813m), mit weithin sichtbarem Kreuz.

Über den Kreuzberg zum Schwarzen Bach (Sielanka; 1¹/₄-2 St., Fahrweg zum Gasth. Sielanka 6km). — Vom Stadion oder Haus Zamek wie S. 197 beschrieben bis zu dem blau markierten Feldweg; weiter rechts (blaue und grüne WM.) durch Wald auf den Kreuzberg, jenseit des Ackerstreifens am Waldsaum vorbei und links (grüne WM.) hinab über Hänge ins Tal des **Schwarzen Bachs**; hier rechts auf dem von Krynica-Dorf kommenden Fahrweg zum Gasthaus *Sielanka* (Café); etwas weiter ein Wasserfall. Von hier auf die Jaworzyna s. Nr. 5.

4. Auf die Jaworzynka (2-2¹/₂ St. nordwestl.). — Man folgt zuerst der nach Neu-Sandez führenden Straße (Lindenstraße; vgl. S. 196); am Ortsausgang zur *Slotwinka-Quelle* im Park und rechts vorbei; wenige Schritte weiter halbrechts auf den 'Alten Weg' (Abkürzung; l. das Dorf Slotwiny, vgl. unten) und am Bach aufwärts zum Talschluß am Café *Stille Ecke* (3¹/₂km von Krynica); weiter noch wenige Minuten auf der Straße (gelbe WM.) bis zu einer Försterei; hier von der geradeaus zum Goldenen Horn führenden Straße (s. S. 191) links ab, in den Wald (gelbe WM.) und westlich bergan zum Gipfel der **Jaworzynka** (904m).

Abstieg (gelbe WM.) südwestlich zum Sattel *Biała* (792m), links abwärts ohne Markierung zum Dorf *Slotwiny* und zur Landstraße, auf dieser r. zurück nach Krynica (1¹/₄ St.).

5. Auf die Jaworzyna, den höchsten Gipfel der weiteren Umgebung von Krynica (Fahrweg 10km westl.), gelangt man zu Fuß (3-4 St.) über den *Kreuzberg* und das Gasthaus *Sielanka* (s. oben); weiter entweder zu dem kleinen Wasserfall, dann links bergauf (grüne WM.), teilweise steil, am *Teufelsstein* vorüber zum Gipfel (s. unten); oder vom Gasth. Sielanka weiter auf dem Fahrweg aufwärts in ¹/₂ St. zur Abzweigung der neuen Fahrstraße, die links zum Touristenhaus führt (s. unten), hier südlich zum Wald und aufwärts zum Gipfel (s. unten). — Ein anderer Weg (4-5 St.; grüne und blaue, später rote WM.) führt von Krynica wie in Nr. 3 beschrieben bis zu der alten Ski-Sprungschanze; von hier (blaue WM.) unterhalb des Kreuzbergrückens nördlich zum Sattel (818m) und weiter zu einem Buchenwald, dann an dessen rechtem Rand entlang zu der Kreuzung mit einem Feldweg; hier links (blaue WM.) und über die Wiesen des *Przyslop* (944m) bis zum alten Wald *Sucha;* durch diesen bergauf zu einer Waldwiese, längs des Holzschlages durch Buchenwald zum Kamm (Feldweg; rote WM.), wo r. der Gipfel des Runek sichtbar ist (S. 199); hier links weiter in südlicher Richtung auf dem rot bezeichneten Waldweg über schöne Hochwiesen zum Gipfel der **Jaworzyna** (1116m), die eine prächtige Aussicht bietet (bei klarem Wetter bis zur Tatra). Etwas unterhalb des Gipfels ein *Touristenhaus* (Wirtsch.).

Von der Jaworzyna weiter über die Pisana-Alm nach Piwniczna s. S. 192.

Über den Runek auf die Pusta Wielka führt ein schöner ganztägiger Ausflug von 8-9 St. (blaue WM.). Auf dem S. 198 beschriebenen Weg über den *Przyslop* in 3 St. auf den *Runek* (1082m); von hier links am Waldrand entlang, später über die Hochwiese und geradeaus (blaue WM.) bergan zur Kammhöhe, auf dieser weiter und r. steil bergan zum Gipfel der **Pusta Wielka** (1061m). Abstieg (blaue WM.) über *Stawiska* (760m) nach *Żegiestów* (s. S. 193) und mit der Bahn zurück nach Krynica.

Ein anderer lohnender Tagesausflug führt wie oben beschrieben zum *Runek*, weiter (rote WM.) auf einem Zickzackweg über einen Kahlschlag, dann durch Wald bergab und wieder bergan zu einer Waldwiese; von hier längs der Grenzhügel durch alten Hochwald zu einer 2km langen Bergwiese (1076m), vom oberen Wiesenrand r. durch Buchenwald auf die Kammhöhe mit zwei Gipfeln (1083 und 1076m), zwischen denen eine schöne Bergwiese mit eigenartigen Felsen liegt; vom oberen Wiesenrande zum Hauptkamm und auf diesem links in 1 St. über den schön bewaldeten Bergrücken zu der **Pisana-Alm** (1044m). — Abstieg entweder (gelbe WM.) nach *Piwniczn* (s. S. 192) oder auf roter WM. nach *Rytro* im Popradtal (S. 192).

24. Von Neu-Sandez über Jaslo und Krosno nach Sanok *(Przemysl, Lemberg)*.

Eisenbahn: von Neu-Sandez bis Sanok 139km, Personenzug in 5-5¹/₄ St.; in Stróże umsteigen. — Streckenbeschreibung s. S. 200.

Straße: von Neu-Sandez bis Jaslo 74km, bis Krosno 98km, bis Sanok 140km; größtenteils ordentlich ausgebaute Hauptstraße (ungeteert); von Grybów bis Gorlice KRAFTPOST in ³/₄-1 St. — Von **Neu-Sandez** östlich bis (21km) *Grybów* s. S. 186; vom Ringplatz in Grybów bergab und über die Biała, dahinter geradeaus (links nach Tarnow) und weiter durch Hügelland, dann in Windungen abwärts in das Ropatal. — 8km jenseit Grybów r. Abzweigung einer Nebenstraße in das obere Ropatal nach Bad Wysowa (27km; s. S. 200); die Hauptstraße folgt der Ropa flußabwärts. — 5km weiter liegt r. etwas unterhalb der Straße am Hang über dem Ropafluß das Renaissance-Schloß *Szymbark* ('Scheinberg'; XVI. Jahrhundert, im XVII. und XVIII. Jahrh. erneuert); dann abwärts, über die Ropa und eben in dem nun breiten Tale hin; links im Hintergrund zahlreiche Erdölbohrtürme. — 6km **Gorlice** (305m; s. S. 200); weiter im Ropatal. — 5km jenseit Gorlice mündet links eine von Zborowice (Tarnow; s. S. 186) kommende Straße; dann an einer Abzweigung r. nach Libusza (S. 201) vorüber; später wird Biecz sichtbar, auf das sich kurz vor der Stadt ein prächtiger *Blick bietet. — 7km *Biecz* (256m; s. S. 201); weiter in dem breiten Ropatal, mit Aussicht r. auf die Beskiden; vor Jaslo über die Wisłoka. — 17km **Jaslo** (233m; s. S. 202); über Żmigród und Dukla nach Krosno (Umweg von 26km) s. S. 202; die direkte Straße führt am Nordrand von Jaslo über die Jasiołka, dann rechts (geradeaus nach Tarnow, s. S. 146) und weiter in östlicher Richtung, ziemlich gerade und eben. — 5km hinter Jaslo an einer Abzweigung nach Reichshof (s. S. 203) vorüber. — 14km *Turaszowka*, wo man das breite Wisłoktal erreicht; links lohnender Abstecher auf der nach Reichshof führenden Straße, nach 1¹/₂km r. ab und noch 3km nordöstl. zu der Burgruine Odrzykoń (s. S. 204). — 5km **Krosno** (246m; s. S. 203); weiter südlich auf breiter Straße in einer langen Geraden durch welliges Ackerland, mit Blick auf die Beskiden. — 6km *Miejsce Piastowe*, mit weithin sichtbarer neugotischer Kirche und malerischen Bauernhäusern; hier geradeaus (r. nach Dukla, s. S. 204) und weiter schnurgerade. — 3¹/₂km hinter Miejsce Piastowe r. eine Abzweigung über den (1km) Ort Iwonicz nach *Bad Iwonicz* (5km; s. S. 204); die Hauptstraße nach Sanok zieht geradeaus weiter und nähert sich dem Gebirgsrand. — 5¹/₂km *Rymanów* (300m; s. S. 205), weithin sichtbar auf einer Anhöhe gelegen; weiter meist gerade durch hügeliges Ackerland am Fuße des Gebirges hin. — 7km *Besko*

(S. 205); dahinter über den Wisłok-Fluß und durch eine breite Talaue. — 10km *Nowosielce* (s. S. 205); dann im Vorblick die bewaldeten Talhöhen des Sans. — 10km **Sanok** (260m; s. S. 205); von hier nach Przemysl s. S. 207, nach Lemberg s. Route 25.

Die **Eisenbahn** von **Neu-Sandez** (304m; s. S. 189) nach Jaslo folgt zuerst der nach Tarnow führenden Linie über (28km) *Grybów* bis Stróże, s. S. 187.

31km *Stróże* (317m; S. 187). — Weiter östlich in Windungen bergan zu den Ausläufern der Beskiden. — 41km *Wola Łuzanska* (346m); 3km nordwestlich vom Bahnhof der Ort *Łuzna*, mit Heldenfriedhof aus dem ersten Weltkrieg; 3km südwestlich vom Bahnhof das Dorf *Szalowa*, mit sehenswerter Holzkirche von 1739 (reiche Schnitzereien). — Weiter im *Wolska-* und *Moszczanka-Tal* abwärts in das *Ropa-Tal*.

51km *Zagórzany* (263m; Bahnwirtschaft), ein Eisenbahnknotenpunkt, von dem eine Zweigbahn nach Gorlice führt.

Von Zagórzany nach Gorlice: Eisenbahn 4,2km in 1/4 St. — Die Bahn folgt südwestlich dem *Ropa-Tal* aufwärts.

4,2km Gorlice. — HOTELS: *Victoria*, Hauptstr. 10, 21 B., *Zentral*, Pilsudskistr. 6, 16 B., beide nichtdeutsch; deutsche *Gaststätte*, Hauptstr. 21. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Kasino* und *Parteiheim*, Poststraße; *Lichtspieltheater; Handelsschule; Krankenhaus.*

Die Stadt *Gorlice* (*Görlitz;* 305m), Sitz eines Landkommissars im Kreis Jaslo, mit 12000 Einwohnern, liegt auf einer Anhöhe über dem Ropa-Flüßchen und ist Mittelpunkt einer bedeutenden Erdölindustrie (seit 1860). Der Ort wurde schon im XIV. Jahrhundert von Deutschen als Stadt gegründet. Zwischen Gorlice und Tarnow (S. 145) durchbrach im ersten Weltkrieg General Mackensen (Generalstabschef v. Seeckt) am 1.-3. Mai 1915 die stark befestigte Stellung der Russen, wodurch deren ganze Karpatenfront in den Rückzug gerissen wurde. Die Stadt wurde damals stark zerstört und dann wenig schön wiederaufgebaut.

In der **Umgebung** von Gorlice zahlreiche *Heldenfriedhöfe* aus dem ersten Weltkrieg (vgl. oben); besonders groß der schöne Bergfriedhof auf der Anhöhe (357m) westlich vom Bahnhof. — Straße (Kraftpost) westlich über *Szymbark* (Schloß) nach **Grybów** (Krynica) s. S. 199.

Südwestlich von Gorlice (38km) liegt im einsamen obersten *Ropatal*, durch das eine Straße (vgl. S. 199) über die Orte *Ropa* und *Uscie Ruskie* führt, inmitten schön bewaldeter Beskidenberge nahe der slowakischen Grenze das kleine **Bad Wysowa** (525m), mit altbekannten Mineralquellen (ähnlich wie Krynica; 1942 noch keine brauchbaren Bade-Einrichtungen und nur bescheidene Unterkunft; Auskunft im Gemeindeamt Uscie Ruskie).

Südlich von Gorlice führt eine landschaftlich schöne Straße durch die Beskiden zur slowakischen Grenze; nach 5 1/2km durch *Sękowa*, ein Dorf mit einer schönen Holzkirche von 1540 (nach dem Weltkrieg erneuert) und einem Heldenfriedhof; 7km weiter das Dorf *Małastów*, ebenfalls mit Holzkirche und Heldenfriedhof (südl. vor dem Ort); dann in Windungen über den bewaldeten Höhenzug der *Magura* (604m; Heldenfriedhof) hinweg nach (30km von Gorlice) *Konieczna*, an der slowakischen Grenze. — 13km südöstlich von Gorlice (Straße über Sękowa, s. oben; dann links) liegt das Dorf **Wapienne** (383m), mit Schwefelquellen (1942 kein Badebetrieb).

Östlich führt von Gorlice eine Straße (nach 18km unweit nördl. von Folusz vorüber; s. S. 202) nach *Żmigród* (29km; S. 202).

Die Eisenbahn nach Jaslo führt von Zagórzany (S. 200) nordöstlich weiter in dem freundlichen *Ropa-Tal*. — 56km *Libusza;* der 2 1/2km südlich vom Bahnhof gelegene Ort (3500 Einw.) ist Sitz der Beskiden-Erdöl-Verarbeitungs-Gesellschaft und besitzt eine sehenswerte kleine Holzkirche aus dem XVI. Jahrhundert (schöne Malerei und steinernes Taufbecken von 1530). — Vor Biecz prächtiger *Blick auf die Stadt.

59km Biecz. — HOTELS 1942 nicht vorhanden; *Ukrain. Gaststätte*, am Ringplatz Nr. 64, einfach. — Deutsche Einrichtungen 1942 noch nicht vorhanden.

Das zum Kreis Jaslo gehörende Städtchen *Biecz* (*Beitsch;* 256-280m), mit 5000 Einwohnern, liegt hübsch auf einer Anhöhe über dem Ropa-Flüßchen und bietet besonders von Westen her (vgl. S. 199) ein malerisches mittelalterliches *Stadtbild. Der 1023 erstmals genannte Ort war im Mittelalter ein wichtiger Handelsplatz (besonders für den Handel mit Ungarn), der viele deutsche Bürger hatte und im XV./XVI. Jahrhundert deutsches Stadtrecht besaß, war damals von mächtigen Wehrmauern und Türmen umschlossen und reichte in seiner Größe und Einwohnerzahl an Krakau heran. Durch die Pest (1572), infolge Verdrängung des Deutschtums sowie nach mehrmaligen Zerstörungen durch Mährer, Ungarn und Russen sank Biecz zu einem unbedeutenden Landstädtchen herab.

In der Mitte der Stadt erhebt sich der massige achteckige *Rathausturm* (XV. Jahrh.; 185 Stufen), der einen guten Überblick bietet. In der Nähe noch manche alte Häuser aus dem XVI. und XVII. Jahrhundert, u. a. das Geburtshaus des Predigers und Chronisten Martin Kromer (1512-89; vgl. S. 221). Am Westrande der Stadt auf einer Anhöhe die *Pfarrkirche, ein von einer Ziegelmauer umschlossener, im XIV. und XV. Jahrhundert unter schlesischem Einfluß errichteter stattlicher gotischer Backsteinbau (Mittelschiff im XVII. Jahrh. erneuert), mit hohem Giebel und freistehendem viereckigen Glockenturm (zwei Glocken von 1302 und 1382); im Innern der weiträumigen dreischiffigen Hallenkirche ein prächtiger Hochaltar (flämische Holzarbeit aus dem Ende des XVI. Jahrh.), ein Triumphbogen mit Holzfiguren der Nürnberger Schule (1631), schönes Chorgestühl (XVI./XVII. Jahrh.), zwei Grabplatten aus dem XVI. Jahrhundert und Gemälde aus dem XVI. und XVII. Jahrhundert (u. a. das Porträt des Magisters Kromer; vgl. oben). An der Südwestecke der Stadt die *Henkersbastei*, ein niedriger Rundturm aus dem XII. Jahrhundert, und Reste der Stadtmauer. — Am Ostrande der Stadt ein ummauertes *Reformatenkloster*, mit Barockkirche von 1645, an der Stelle eines

alten, von einem königl. Vogt bewohnten Schlosses, dessen Reste 1880 abgetragen wurden.

In der Umgebung von Biecz befinden sich 3-4km südwestlich Sole- und Eisenquellen (1942 noch nicht erschlossen). — 7km nordwestlich der im XIV. Jahrhundert von Deutschen gegründete Ort *Rozembark* (*Rosenberg*), mit Holzkirche aus dem XVIII. Jahrhundert. — 4km nördlich, in *Binarowa*, ebenfalls eine beachtenswerte Holzkirche, aus dem XV. Jahrhundert.

Die Eisenbahn folgt von Biecz weiter dem Ropa-Tal und überquert vor Jaslo die *Wisłoka*.

77km Jaslo. — HOTELS: *Parkhaus*, Parkstr. 1, am Stadtpark, 21 B. zu 7 Zl., gut; *Krakauer Hotel*, Bahnhofstr. 10, 27 B. zu 6 Zl., mit *Café Viktoria*. DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus*, mit Konzertsaal; *Deutsche Bühne* (Lichtspielhaus); *Schulen* (Berufsschule). — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft (s. unten); ferner durch die NSDAP., Bahnhofstraße 27.

Die alte Stadt *Jaslo* (*Jessel;* 233m), mit 13000 Einwohnern, Sitz einer Kreishauptmannschaft im Distrikt Krakau, liegt im hügeligen Vorland der Beskiden an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt über der nördlich zur Weichsel fließenden *Wisłoka*, in die hier die *Jasiołka* mündet. Der im XIV. Jahrhundert mit Magdeburger Stadtrecht begabte Ort war im Mittelalter ein wichtiger Handelsplatz und ist heute Mittelpunkt eines bedeutenden Erdölgebietes (Sitz der Beskiden-Erdöl-Gewinnungs-Gesellschaft, eines Bergamtes und eines Instituts für Erdölgeologie; vgl. S. XXXI). — Die ehemals von zahlreichen Juden bewohnte Stadt befindet sich jetzt unter ihrer neuen deutschen Verwaltung in zielbewußtem Aufschwung und zeigt ein sauberes und freundliches Stadtbild. Auf dem neugestalteten Ringplatz die stattlichen Gebäude der *Kreishauptmannschaft* und des *Stadthauses*. Hinter der Südostecke des Platzes steht die *Pfarrkirche*, ein turmloser gotischer Bau aus dem XV. Jahrhundert (später verändert). Das neue *Kreismuseum* (Eröffnung 1943) enthält heimatkundliche Sammlungen.

Umgebung. — Die landschaftlichen Schönheiten des Kreises Jaslo liegen südlich in den Waldbergen der mittleren Beskiden (vgl. S. XXII), vor allem auf dem schön bewaldeten und aussichtreichen Höhenrücken der **Magora** (847m; Erholungsheim der Kreishauptmannschaft). Am Nordostfuß der Magora liegt 17km südwestlich von Jaslo das Dorf *Folusz* (410m), umgeben von zahlreichen Fischteichen (einzige Forellenzuchtanstalt des Generalgouvernements).

Eine Landstraße (1942 mäßig und ungeteert) führt von Jaslo südlich z. T. im *Wisłokatal* aufwärts durch das hügelige Vorland des Gebirges (hübsche Ausblicke, r. auf die Magora). — 18km **Żmigród** (302m), auf einer Anhöhe über der Wisłoka gelegenes altes Städtchen, ehemals neben Lublin die Judenhochburg Polens, mit ausgedehnten Katakomben. — Von hier entweder westlich nach *Gorlice* (s. S. 201); oder südlich weiter im Wisłokatal, dann in Windungen über einen bewaldeten Höhenzug der Beskiden nach dem hübsch im oberen Wisłokatal (15km von Żmigród) gelegenen Erholungsort *Krępna* (377m; Wintersportgelände); von hier noch 15km bis *Ozenna* an der slowakischen Grenze. — Oder von Żmigród (s. oben) südöstlich auf guter Straße (1942 ungeteert) in welligen Geraden am Rande des Gebirges hin, mit Blick auf die turmgekrönte Cergowa (S. 204), nach *Dukla* (13km; S. 204).

Von Jaslo nach Reichshof: Eisenbahn 71km in 2 St.; Straße 66km, von der nach Krosno führenden Strecke (S. 199) nach 5km links ab, über eine bewaldete Höhe nach (18km) Frysztak und weiter wie die Bahn im Wisłoktal abwärts über (34km) Strzyżów. — Die Eisenbahn führt zuerst in östliche Richtung und wendet sich dann über (11km) *Moderowka* nach Nordosten. — 19km *Przybówka*, wo man das *Wisłoktal* erreicht, dem die Bahn weiterhin bis Reichshof folgt, zwischen den Ausläufern der Beskiden hin. — 23km *Frysztak* (232m), dessen ursprünglich deutscher Name *Freistadt* die deutsche Stadtgründung (XIV. Jahrh.) bezeugt. — 40km *Strzyżów* (218m), altes Städtchen von 2000 Einwohnern, mit Kirche aus dem XV. Jahrhundert. — 50km *Czudec* (209m), mit Kalksteinbrüchen. — 71km **Reichshof** (s. S. 146), wo man die Linie von Krakau nach Przemysl und Lemberg erreicht.

Kraftpost von Jaslo nordöstlich über *Pilzno* nach *Tarnow* an der Eisenbahn nach Krakau s. S. 146.

Die Eisenbahn von Jaslo nach Krosno führt östlich durch einförmiges Ackerland (r. die Höhenzüge der Beskiden). — Jenseit (85km von Neu-Sandez) *Tarnowiec* über die Grenze zwischen den Kreisen Jaslo und Krosno; dann über das Flüßchen *Jasiołka*.

100km Krosno. — HOTELS: *Askania* (Gästehaus der Reichsautobahn-Raststätten-G.m.b.H.), südöstlich vor der Stadt (2km von der Stadtmitte), Sanoker Str. 30, 17 B. zu 8.80-12 Zl., im Bauernstil eingerichtet, gut; *Deutscher Hof*, Adolf-Hitler-Str. 6, unweit nordwestlich vom Adolf-Hitler-Ring, 23 B. zu 6-8 Zl. — RESTAURANTS: im Gästehaus *Askania* (s. oben), gut; *Deutscher Hof* (s. oben), mit Kasino (im ersten Stock). — CAFÉ: *Keppler*, an der Südseite des Adolf-Hitler-Platzes, Ecke Hauptstraße, im ersten Stock. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Stadtkino* (auch Theater-Gastspiele), *Sportstadion*, *Schwimmbad*. — AUSKUNFT durch den Stadtkommissar (im Rathaus; s. unten), ferner durch die Kreishauptmannschaft und die NSDAP.

Die Kreisstadt *Krosno* (*Krossen;* 246m), mit 13000 Einwohnern, liegt im Südosten des Krakauer Distriktes im Vorland der mittleren Beskiden, in flachwelliger Ackerlandschaft über dem linken Ufer des zur Weichsel fließenden *Wisłok*, und betreibt ein reges Gewerbe (Leinenweberei mit Weberschule, Glashütte mit Kristallglasschleiferei u. a.). Die alte Siedlung wurde schon im XIII. Jahrhundert mit Magdeburger Stadtrecht begabt und war als wichtiger Platz für den Handel mit Ungarn bald eine der reichsten Städte des Landes, auch Bischofssitz. Bis zum Anfang des XVI. Jahrhunderts bestand eine deutsche Bürgermehrheit, bis ins XIX. Jahrhundert war den Juden das Wohnen in der Stadt verboten. Heute bildet Krosno ein gutes Beispiel für den wiederum unter deutscher Führung erfolgenden neuen Aufbau der Städte des Generalgouvernements.

In der Mitte der Stadt liegt der Adolf-Hitler-Ring, ein nach schlesischem Muster angelegter rechteckiger Marktplatz, umgeben von zweistöckigen Laubenhäusern; an der Nordostseite das *Rathaus*. Unweit nordwestlich vom Ring erhebt sich die schöne *Pfarrkirche*, ein hoher turmloser gotischer Backsteinbau aus dem XIV.-XVI. Jahrhundert, mit barockem Inneren (am Hochaltar eine Dreieinigkeit, vielleicht von Veit Stoß; ferner beachtenswertes Schnitzwerk an der Kanzel und

am Gestühl, in den Seitenkapellen Fresken aus dem XVII. Jahrhundert); vor der Kirche der massige viereckige *Glockenturm* (50m hoch; lohnende Aussicht), mit schönen Glocken aus dem XVII. Jahrhundert. — Südöstlich vom Ring steht auf dem Talrand über dem Wisłokfluß die *Franziskanerkirche*, ebenfalls ein turmloser gotischer Bau aus dem Ende des XIV. Jahrhunderts, mit Staffelgiebel; in dem barock veränderten Inneren im linken Seitenschiff ein schönes Renaissance-Grabmal von G. M. Padovano (S. 40); anschließend an die Kirche ein Kloster. Weiter südlich am Rande der Altstadt, am Hermann-Göring-Platz, die *Kapuzinerkirche*, eine Barockanlage von 1730, mit Kloster.

Umgebung. — 7km nördlich von Krosno (Straße 9km; vgl. S. 199) liegt der Ort *Odrzykoń* (*Ehrenburg*), mit der malerisch auf felsiger Höhe gelegenen umfangreichen *Ruine einer Burg aus dem XIV. Jahrhundert (1657 von den Ungarn zerstört; schöne Aussicht). — Nach den Bädern *Iwonicz* und *Rymanów* s. unten (Straße s. S. 199).

Von Krosno nach Reichshof: Eisenbahn über Jaslo 93km in $2^3/_4$-$3^3/_4$ St. (s. S. 203; in Jaslo umsteigen); Straße 69km. — Die Straße führt zuerst in Richtung Jaslo bis (5km) *Turaszowka*, s. S. 199; weiter nordwestlich am Rande des Wisłoktales hin nach (16km) *Frysztak;* von hier nach (48km) **Reichshof** s. S. 203.

Von Krosno nach Dukla: Straße 18km südlich (Kraftpost, 1942 vorübergehend eingestellt). — Zuerst auf der nach Sanok führenden Straße bis (6km) *Miejsce Piastowe*, s. S. 199; hier rechts weiter und in einer langen Geraden durch welliges Ackerland, mit Blick auf die Beskiden (im Vordergrund die turmgekrönte Cergowa; s. unten). — 18km **Dukla** (330m), im Tal der *Jasiołka* gelegenes Städtchen von 2000 Einwohnern, im Mittelalter ein lebhafter Handelsplatz an der wichtigen Straße über den Duklapaß, besonders für den Handel mit Ungarwein, woran noch heute die großen Keller der Häuser am Markt (Adolf-Hitler-Platz) erinnern. Unweit unterhalb des Marktes, in dessen Mitte das einfache ehem. Rathaus steht, erhebt sich die Pfarrkirche, ein turmloser Rokokobau aus dem Ende des XVIII. Jahrhunderts (im Innern ein beachtenswertes Grabmal); daneben ein Glockenturm. An der Einmündung der von Żmigród kommenden Straße (S. 202) liegt in einem Park an der Jasiołka ein großes Barockschloß (XVI. und XVIII. Jahrh.). Weiterhin am Nordrande der Stadt die stattliche zweitürmige Bernhardinerkirche, zusammen mit dem anschließenden Kloster eine wirkungsvolle Barockbaugruppe aus dem frühen XVIII. Jahrhundert.

Südöstlich über Dukla erhebt sich der weithin sichtbare *Cergowaberg* (718m; Aussichtsturm), mit umfassendem Rundblick auf die mittleren Beskiden. — Die von Dukla südlich im *Jasiołkatal* aufwärts ziehende alte Handelsstraße nach Ungarn führt nach $6^1/_2$km durch das Dorf *Trzcianca;* in der Nähe liegt auf bewaldeter Anhöhe die ehem. Einsiedelei des Johann von Dukla (XV. Jahrh.). — 10km weiter der **Dukla-Paß** (503m), der niedrigste Karpatenübergang, an der Grenze gegen die Slowakei, im Weltkrieg 1914/15 Schauplatz wechselvoller Kämpfe zwischen Russen und Österreichern.

Die Eisenbahn von Krosno nach Sanok führt durch flachwellige Ackerlandschaft; rechts Blick auf die Höhenzüge der Beskiden.

107km (von Neu-Sandez) *Bahnhof Iwonicz* (291m); Straße über Miejsce Piastowe (S. 199) nach dem 8km südlich vom Bahnhof gelegenen *Dorf Iwonicz* ('Iwansdorf'). — 4km weiter südlich liegt reizvoll am Ende eines waldumrahmten Wiesentals am Fuße der mittleren Beskiden das **Bad Iwonicz** (410-450m),

mit jod- und bromhaltigen Kochsalzquellen, die schon seit dem XVII. Jahrhundert bekannt und in ihrer Heilwirkung den Quellen von Kissingen ähnlich sind. Hauptkurzeit Mai bis Mitte Oktober (1938 etwa 12000 Gäste).

HOTELS: *Kurhäuser*, am Anfang des gepflegten Kurparks, 85 B. zu 7-8, P. 16-20 Zl., mit einem Bau für deutsche Gäste (gegenüber der Kurverwaltung); Sanatorium *Excelsior*, auf der Höhe oberhalb der Badehäuser, moderner Bau (1942 belegt); ferner zahlreiche Fremdenheime. — AUSKUNFT durch die Kurverwaltung.

Die Umgebung von Bad Iwonicz ermöglicht schöne Waldspaziergänge und Bergwanderungen; im westlichen Teil des Kurparks auf einem Hügel der Teich *Belkotka*, dem brennbare Erdgase entströmen. — 3km nordöstlich das von Deutschen gegründete Dorf *Klimkowka*, dessen Bewohner noch heute nordische Rassemerkmale tragen. — Eine lohnende Waldwanderung führt östlich in $1^1/_2$ St. nach *Bad Rymanów* (s. unten).

Die Bahn zieht von der Station Iwonicz (S. 204) südöstlich weiter, streckenweise durch Wald.

113km *Bahnhof Rymanów* (299m); daneben eine ukrain. Holzkirche. — Straße $4^1/_2$km südlich zu dem auf einer Anhöhe über dem Flüßchen *Taba* gelegenen Ort **Rymanów** (*Reimannshau;* 345m), einem zum Kreis Krosno gehörenden, 1939 im Polenfeldzug z. T. zerstörten Städtchen von 3800 Einwohnern, das von einer stattlichen Pfarrkirche mit klassizistischer Fassade (1780) und viereckigem Turm überragt wird (im Innern der Kirche ein Alabaster-Grabmal im Renaissancestil).

4km südwestlich vom Städtchen Rymanów liegt an der nach Jaśliska führenden Straße (1942 in schlechtem Zustand) im prächtigen Waldtal des Flüßchens *Taba* das kleine **Bad Rymanów** (399m), das nur aus wenigen im Wald verstreuten Holzhäusern (Kurhaus und einige Fremdenheime; 1942 geschlossen) besteht und drei jod- und bromhaltige Kochsalzquellen besitzt (Trink- und Badekuren; Badehaus am rechten Ufer der Taba).

$6^1/_2$km nördlich vom Bahnhof Rymanów liegt das Dorf *Haczów* (*Hansdorf*), eine alte deutsche Siedlung mit schöner Holzkirche von 1624 und Schloß aus dem XVIII. Jahrhundert.

Die Eisenbahn nach Sanok führt von Rymanów südöstlich weiter. — 119km *Besko*, ehem. Städtchen im Tal des oberen *Wisłok*, den man hier überquert. — 129km *Nowosielce Gniewosz*, mit kleinem Schloß in einem Park. — 135km *Dąbrówka;* Kraftpost nach Brzozów s. S. 206. — 138km Station *Sanok*-Stadt, im Süden der Altstadt.

139km (von Neu-Sandez) Sanok. — BAHNHOF 1km südöstlich von der Stadt; Stadtbahnhof s. oben. — HOTEL: *Deutsches Haus*, Adolf-Hitler-Str. 30, 20 B. zu 5-8 Zl., mit gutem Restaurant. — Weitere deutsche RESTAURANTS Adolf-Hitler-Str. 15 und 36. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Lichtspielhaus; Sportstadion*, mit einem *Freischwimmbad; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft und den Stadtkommissar (s. S. 206), ferner durch die NSDAP.

Die alte Stadt *Sanok* ('Sanauge'; 260m), Hauptort des südöstlichsten Kreises im Distrikt Krakau, mit etwa 15000 Einwohnern, liegt schön auf dem hohen linken Ufer des hier aus den Beskiden in das hügelige Vorland tretenden *Sans*, der die Grenze zwischen polnischem und ukrainischem Volkstum

und Sprache, römisch- und griechisch-katholischer Kirche und 1939-41 die deutsch-russische 'Interessengrenze' bildete. Der Ort war seit alten Zeiten wegen seiner Lage am Übergang der am Gebirgsrand entlangziehenden west-östlichen Verkehrslinie über den San ein wichtiger und oft umkämpfter Platz, wurde bereits um die Mitte des XIV. Jahrhunderts von Kasimir d. Gr. mit deutschem (Magdeburger) Stadtrecht begabt und zählte damals überwiegend deutsche Bürger, die einen lebhaften Handel mit Ungarn trieben. Heute nimmt die Stadt unter deutscher Führung wieder einen neuen Aufschwung, auch in der bisher noch wenig entwickelten Industrie (Betriebsabteilung der Beskiden-Erdölgewinnungs-Gesellschaft).

Im nördlichen Teil der Altstadt liegt der nach deutscher Art angelegte rechteckige Markt (Adolf-Hitler-Platz); an seiner Westseite die *Kreishauptmannschaft*, an seiner Ostseite das *Rathaus* (Sitz des Stadtkommissars), zwei neuere Gebäude. In der Südostecke des Platzes die eintürmige *Franziskanerkirche* (griech.-kath.), ursprünglich aus dem XIII. Jahrhundert, doch mehrmals erneuert, mit prächtig ausgestattetem Inneren; anschließend ein Kloster. — Südwestlich vom Adolf-Hitler-Platz die zweitürmige röm.-kath. *Pfarrkirche* (XIX. Jahrh.). — Unweit nordöstlich vom Adolf-Hitler-Platz steht in einer Anlage auf dem Steilrande des Santales ein ehem. königl. Schloß, an der Stelle eines bis ins X. Jahrhundert zurückreichenden älteren Baus im XIV. Jahrhundert neu errichtet, doch mehrmals zerstört und wiederhergestellt. In dem erhaltenen Mittelbau, der 1914 noch von Erzherzog Karl bewohnt wurde, befindet sich jetzt ein vorbildliches **Kreismuseum*, mit reichen heimatkundlichen Sammlungen (Kunst und Kulturgeschichte; hervorzuheben die Ikonen-Sammlung und das wertvolle Archiv); von den Fenstern des Museums wie auch vom Umgang um das Gebäude prächtige Aussicht in das von bewaldeten Höhen umrahmte Santal.

Von Sanok nach Brzozów (Jasienica Rosielna): Straße 22km nordwestlich (KRAFTPOST in 1 St.). — Die Straße führt zuerst westlich in Richtung Krosno bis zum (4km) Bahnhof *Dąbrówka* und biegt dann nach Nordwesten ab, in ein teilweise bewaldetes Hügelland. — 11km *Grabownica Starzeńska*, wo eine Straße nach Przemysl abzweigt (S. 207); weiter im Tal der *Stobnica*. — 5km *Humniska*, Markt mit alter Holzkirche. — 2km **Brzozów** (*Bresen;* 273m), hübsch auf einem Hügel über der Stobnica gelegenes Städtchen von 4000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Krosno (S. 203), schon 1359 mit deutschem Stadtrecht begabt und damals von zahlreichen deutschen Kaufleuten und Handwerkern bewohnt (17 Innungen), während Juden bis gegen Ende des XVIII. Jahrhunderts hier nicht wohnen durften. Beachtenswert die Pfarrkirche, ein schöner Barockbau von 1683, mit alten marmornen Bischofsgräbern (Brzozów war Bischofssitz); 2km westlich von der Stadt liegt das kleine *Bad Brzozów*, mit jod- und bromhaltigen Quellen. — 3km nördlich von Brzozów liegt die zweitürmige barocke Jesuitenklosterkirche *Starawies* (XVIII. Jahrh.); die Straße führt weiter talabwärts nach (9km) *Jasienica Rosielna* (zus. 34km von Sanok, Kraftpost in 1¾ St.).

Von Sanok nach Cisna. — Eisenbahn: 77km in 5 St., über *Nowy Zagórz* (6km; s. S. 208; umsteigen), weiter südwestlich im *Oslawatal* aufwärts. — 7km *Zagórz* (s. S. 209). — 41km **Komaneza** (455m), hübsch in dem von den Bergen der Beskiden umrahmten Tal der forellenreichen *Oslawica* gelegener Erholungsort und Wintersportplatz (Fremden- und Sozialerholungsheime; Auskunft durch die Kreishauptmannschaft Sanok). — Die Bahn führt weiter südlich über (52km) *Nowy Łupków* nach dem nahe der slowakischen Grenze gelegenen Ort *Łupków* (55km von Sanok); von Nowy Łupków Kleinbahn südöstlich nach *Cisna* (77km von Sanok; s. unten).

Die Straße von Sanok nach Cisna (55km; KRAFTPOST bis Baligrod in 2 St.) führt zuerst südöstlich in Richtung Sambor bis (16km) *Lesko*, s. Route 25; hier rechts und über den *San* nach *Huzele*, dann links am linken Ufer des Sans aufwärts. — 8km *Hoczew*, mit Kirche aus dem XVI. Jahrhundert; nun im Tal der *Hoczewka* aufwärts. — 13km *Baligród*, Städtchen von 2000 Einwohnern (überwiegend Lemken; vgl. S. XXVII), als Erholungsort besucht; weiter zwischen den Bergen der Beskiden hin. — 18km **Cisna** (Eisenbahn s. oben), Landgemeinde in prächtiger Beskiden-Berglandschaft nahe der ungarischen Grenze, mit ukrain. Holzkirche und großem Sägewerk, als Erholungsort und Wintersportplatz geeignet (1942 noch keine deutschen Einrichtungen).

Von Sanok nach Przemysl: Eisenbahn 104km in 4½ St., über (6km) *Nowy Zagórz* und (68km) *Chyrów*, s. Route 25. — Die Straße führt entweder (direkt; 68km) zuerst über den *San* und weiter östlich talaufwärts über *Bykowce* (ukrain. Holzkirche) bis *Załuż* (9km; s. S. 209), wo man das Santal verläßt. — Dann nordöstlich in Windungen auf den Rücken des *Stone* (635m) und weiter bergab und bergauf durch waldreiches Bergland über *Kuzmina* nach (31km) **Birceza**, einem hübsch gelegenen Städtchen von 2500 Einwohnern, mit zwei Holzkirchen von 1743 und 1841. — Weiter nordöstlich nach (19km) *Krasiczyn;* von hier nach (9km) *Przemysl* s. S. 152.

Eine längere Straße (94km; Kraftpost in 4 St., 1942 vorübergehend eingestellt) führt von *Sanok* zuerst nordwestlich bis (16km) *Grabownica Starzeńska*, s. S. 206. — Weiter nordwestlich über *Dydnia* in das *Santal* (durch das von Sanok keine Hauptstraße führt) und nun nördlich in dem windungsreichen Tal abwärts. — 32km **Dynów** (s. S. 148), Endpunkt einer Eisenbahn von Przeworsk; hinter Dynów rechts weiter nach Osten, einige Windungen des Sans abschneidend, über *Bachórz* (vorgeschichtliche Urnenfunde der Lausitzer Kultur). — 14km *Dubiecko* (240m), am linken Ufer des Sans gelegenes, im XIV. Jahrhundert gegründetes Städtchen von 1700 Einwohnern, mit der Ruine einer Burg aus dem XV. Jahrhundert und großem Schloß in einem Park am Ufer des Sans. — 19km jenseit Dubiecko entweder geradeaus wie die Kraftpost über *Wapowce* oder (lohnender; gleiche Entfernung) über *Krasiczyn* (s. S. 152). — 13km **Przemysl** (s. S. 150).

25. Von Sanok über Sambor nach Lemberg oder Stanislau.

Eisenbahn: bis Sambor 99km in 4 St., von hier nach Lemberg 78km in 2¾ St., nach Stanislau 179km in 6-6½ St.; 1942 nur Personenzüge. — Streckenbeschreibung S. 208 ff.

Straße (1942 z. T. in mäßigem Zustand, ungeteert): von Sanok nach Sambor 91km, von hier nach Lemberg 74km, über (30km) Drohobycz und (59km) Stryj nach Stanislau 155km. — Von **Sanok** (260m; s. S. 205) im Bogen abwärts in das Santal und an der Abzweigung der links nach Przemysl führenden Straße geradeaus, hinter der Stadt durch hügeliges Ackerland. — 6km *Zagórz* (Klosterruine r. abseits; s. S. 209); hier über die Oslawa und im Bogen bergauf zur Hochfläche, z. T. durch Wald und an ehem. Bunkern vorüber; am Anfang von *Postolów* in aussichtreichen Windungen abwärts ins Tal und über den *San*, der 1939-41 die deutsch-

russische 'Interessengrenze' bildete (auf beiden Ufern ehem. Befestigungen); dann wieder über eine Anhöhe, eine Windung des Flusses abschneidend. — 10km **Lesko** (*Lisko;* s. S. 209), auf dem Hang über dem rechten San-Ufer gelegenes Städtchen, zu dem die Straße in Windungen hinaufführt (zuvor im Tal r. Abzweigung nach Cisna, s. S. 207); weiter über die aussichtreiche Hochfläche hin. — 3km hinter Lesko rechts unweit oberhalb der Straße der *Lisko-Fels* (prächtige Aussicht in das Santal); nun bergab und bergauf durch ein anmutiges Hügelland, dann abwärts zur Eisenbahn nach *Uherce*, weiter in einem einförmigeren Tal zwischen kahlen Hügeln hin und durch bescheidene Lemken-Dörfer (vgl. S. XXVII). — 10km *Olszanica* (s. S. 209). — 10km *Ustianowa* (496m), auf der Wasserscheide zwischen Ostsee und Schwarzem Meer. — 5km *Ustrzyki Dolne* (462m; s. S. 209). — 3km *Berehy Dolne;* weiter in dem hübschen Tal des Flüßchens *Strwiąż* zwischen bewaldeten Höhen hin, über *Krościenko* (S. 209). — 14km *Starzawa;* dann wird das Tal wieder breiter. — 7km **Chyrów** (340m; s. S. 209), wo Straßen nordöstlich nach Przemysl (s. S. 209), südöstlich über *Stara Sol* (Solequellen) nach Stary Sambor (17km; S. 211) abzweigen; nach Sambor geradeaus weiter durch flachere Gegend und in den Distrikt Galizien. — 9km *Felsztyn* (s. S. 210), mit bedeutender gotischer Kirche (hinter dem Ort links über der Straße), bei der folgenden Straßenteilung links weiter, später bei dem Gut *Czaple* wieder links; dann über eine kleine Hochfläche, später abwärts in die Ebene des Dnjestr. — 17km **Sambor** (228m); Beschreibung und Abzweigungen nach Lemberg und Sianki s. S. 210-212.

Die Straße nach Stanislau führt hinter Sambor zuerst durch das Überschwemmungsgebiet des Dnjestr, dann wieder aufwärts zur Hochfläche. — 8km *Szade*, ein Bojkendorf (vgl. S. XXVII), mit charakteristischer Holzkirche; weiter z. T. etwas bergab und bergauf durch Ackerland, später durch Wald, hinter dem Drohobycz sichtbar wird. — 22km **Drohobycz** (310m; s. S. 212); nach Stanislau weiter gerade durch die Ebene (Teerstraße), dann in einigen Windungen etwas aufwärts (Kleinpflaster; hübscher Rückblick). — 6km jenseit Drohobycz an der Straßenabzweigung nach Lemberg (links; 77km) vorüber und weiter gerade (nun ungeteert) über die wellige Hochfläche, mit Blick r. auf das Gebirge; r. etwas abseits die alte deutsche Siedlung *Neudorf;* später wieder abwärts in die Ebene des Stryj-Flusses. — 23km **Stryj** (290m); Stadtbeschreibung und Abzweigung nach Lemberg s. S. 215/216, nach Lawoczne s. S. 243/244.

Die Straße nach Stanislau überquert das breite Bett des Stryj und führt südlich ziemlich gerade durch die teilweise moorige Wiesenebene. — 10km *Bad Morszyn* (325m; s. S. 217); weiter wellig über die z. T. bewaldete Hochfläche, in langen Geraden, mit Vorblick auf die Waldkarpaten; dann abwärts in das Talbecken des Flüßchens Sukiel. — 10km **Bolechów** (359m; s. S. 218). — 4km *Hoszów*, überragt von der auf bewaldeter Höhe gelegenen Wallfahrtskirche eines ukrain. Basilianerklosters (von 1834); dahinter über die *Swica*, weiter durch ebenes Wiesenland, stets mit schönen Ausblicken auf das hier ziemlich nahe Gebirge. — 12km **Dolina** (393m; s. S. 218); dann wieder ziemlich gerade über wellige Ackerfläche, z. T. durch lichten Birkenwald, über *Broszniów* und *Holyn* (s. S. 219). — 28km **Kałusz** (282m; s. S. 219), mit Kaligruben; weiter durch die Ebene und r. über das versumpfte Tal der Łomnica nach *Wistowa;* dahinter etwas aufwärts (links ein 'Tatarenhügel') zu der z. T. von Laubwald bedeckten Hochfläche; später über zwei Täler hinweg, dann auf einer langen Geraden allmählich abwärts, mit schönem Blick auf Stanislau; in der Ebene an der Einmündung der von Lemberg kommenden Straße (Route 26) vorüber, zuletzt über die *Bistritza*. — 32km **Stanislau** (245m; s. S. 223).

Die Eisenbahn von Sanok (S. 205) nach Sambor folgt zuerst dem linken Ufer des *Sans* flußaufwärts.

6km *Nowy Zagórz* (300m; Bahnhofwirtsch.), ein Eisenbahnknotenpunkt unweit der Mündung der *Oslawa* in den San, an der Abzweigung einer Nebenbahn nach Łupków und Cisna (s. S. 207); 2km südlich vom Bahnhof liegt an der genannten Nebenbahn im Osławatal das Städtchen *Zagórz* (2400 Einw.), mit Kirche aus dem XIV. Jahrhundert (erneuert); 1km weiter südlich erhebt sich auf dem steilen Flußufer die Ruine eines Karmeliterklosters aus dem Anfang des XVIII. Jahrhunderts.

Die Bahn nach Sambor überbrückt jenseit Nowy Zagórz den *San* und folgt einer Windung des Flusses. — 10km *Załuż;* weiter östlich thront am Felshang über dem San die Ruine der alten *Burg Sobień* (XIII. Jahrh.; 1474 zerstört).

14km Station *Lesko-Łukawica*, unweit östlich von dem Dorf *Łukawica*. — 5km südlich vom Bahnhof liegt schön am Hang über dem rechten Ufer des Sans das alte Städtchen **Lesko** (früher *Lisko;* 329m), mit 3000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Sanok, mit hochragender Pfarrkirche, einem urspr. gotischen Wehrbau des XVI. Jahrhunderts (barock verändert und 1906 erneuert). Am Rande des Orts in einem großen Park auf dem aussichtreichen Steilhang über dem San ein ehemals prächtiges Schloß aus der Mitte des XVI. Jahrhunderts (1838 erneuert), dessen wertvolle Einrichtung (Gemälde- und Porzellansammlung, Bibliothek) 1939 von den Bolschewisten zerstört wurde. Deutsche Gaststätte.

Die schöne **Umgebung** von Lesko ermöglicht zahlreiche Ausflüge, besonders in das von bewaldeten Bergen umrahmte *Santal;* zur Burgruine *Sobień* s. oben, zum *Lisko-Fels* s. S. 208. — Kraftpost nach *Sanok* und nach *Baligrod* s. S. 207.

Die Bahn nach Sambor verläßt jenseit Lesko-Łukawica das Santal in einem kurzen Tunnel und durchquert eine bergige Gegend. — 26km *Olszanica* (388m), in einem Erdölgebiet. — 34km *Ustianowa* (510m), auf der Wasserscheide zwischen Ostsee und Schwarzem Meer. — 42km *Ustrzyki Dolne* (462m), einfaches Städtchen von 3700 Einwohnern, im Tal des unweit südöstlich oberhalb des Dorfes *Jałowce*, einer Siedlung deutschen Ursprungs, entspringenden Flüßchens *Strwiąż*, dem die Bahn weiterhin folgt, in den Kreis Przemysl. — 50km *Krościenko*, mit Holzindustrie; in der Nähe mehrere urspr. deutsche Dörfer, u. a. *Obersdorf* (1km nordöstl.).

68km **Chyrów** (341m; Bahnwirtsch.), im Tal des Strwiąż an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt gelegenes Städtchen von 4000 Einwohnern; unweit südlich vom Bahnhof in dem Vorort *Bakowice* ein großes Jesuiten-Konvikt.

Von Chyrów nach Przemysl: Eisenbahn 36km in 1¼ St.; Straße 33km, über (7km) Dobromil und (19km) Niżankowice. — Die Eisenbahn wendet sich nach Norden und überquert vor Dobromil das Flüßchen *Wyrwa*.

20km **Dobromil** (178m), 3km südwestlich vom Bahnhof in dem von bewaldeten Höhen umrahmten Wyrwatal hübsch gelegenes Städtchen von 4000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Przemysl, mit Pfarrkirche von 1719 (Turm von 1910). Auf einer Anhöhe 2km südlich über der

Stadt ein 1705 von der Familie Herburt (s. unten) gegründetes Basilianerkloster, mit einem Turm im Rokokostil; weiter südlich (4km vor der Stadt) liegt auf einem zweiten Hügel (555m) die Ruine der *Burg Herburt* (XVI./XVII. Jahrh.), mit hübscher Aussicht. In der Umgebung von Dobromil mehrere Solquellen (am bedeutendsten in *Lacko*, 2km nördl.) sowie zahlreiche Dörfer deutschen Ursprungs, u. a. *Rosenburg* (2km südl. vom Bahnhof) und *Falkenberg* (8km nördl. vor der Stadt); 10km nordwestlich von Dobromil der vielbesuchte Wallfahrtsort *Kalwaria Paclawska*, mit Franziskanerklosterkirche (1855 neu erbaut) und zahlreichen Kapellen. — Die Bahn folgt weiter dem Wyrwatal.

15km *Nowe Miasto*, mit Backsteinkirche aus dem Anfang des XVI. Jahrhunderts (1900 wiederhergestellt). — 23km *Nižankowice* (215m), 2km südwestlich vom Bahnhof im Tal des *Wiar* gelegenes Städtchen von 2000 Einwohnern, mit röm.-kath. Kirche (XV. und XVIII. Jahrh.) und alter ukrain. Kuppelkirche; 10km südwestlich liegt Kalwaria Pacławska (s. oben). —Die Bahn führt nun im Wiartal nach (27km) *Hermanowice;* 8km südöstlich der Ort *Mižyniec*, mit Schloß und Park. — 36km **Przemysl**, s. S. 150.

Die Eisenbahn von Chyrów (S. 209) nach Sambor führt weiter im Strwiążtal nach (74km) *Grodowice;* $1^1/_2$km südlich liegt *Laszki Murowane*, mit der Ruine eines Renaissanceschlosses aus dem XVI. Jahrhundert (große Wälle und Gräben aus alter Zeit). — Jenseit Grodowice in den galizischen Kreis Sambor.

77km *Felsztyn* (325m), ursprünglich wohl 'Fohlenstein' genanntes, von der deutschen Familie Herburt (vgl. oben) im XIV. Jahrhundert gegründetes ehemaliges festes Städtchen am Flüßchen Strwiąż. Am Südrande des Orts eine stattliche gotische *Kirche aus dem XV. Jahrhundert (1915-17 erneuert), mit Staffelgiebel und freistehendem viereckigen Glockenturm (XIV. Jahrh.), der ehemals wohl den Eingang zur Befestigung bildete (alte Wallanlagen); im Innern der Kirche drei Porträts und zwei Grabmäler der Familie Herburt.

91km *Biskowice.* — Die Bahn wendet sich nun nach Süden, überquert den *Strwiąż* und erreicht die weite Niederung des Dnjestr.

99km **Sambor.** — BAHNHOF (Wirtsch.) am Ostrande der Stadt, 1km von der Stadtmitte. — HOTELS: *Deutsches Haus*, Poststraße, mit Gaststätte, Kino- und Theatersaal, 30 B. zu 6-10 Zl., gut; *Odessa*, Bergstr. 2, am Ringplatz, 26 B. zu 6-8 Zl. (unter gleicher Leitung wie das Deutsche Haus, im Winter 1942 geschlossen). — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Lichtspielhaus* (vgl. oben); *Bücherei; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft und die NSDAP.

Die regsame Kreisstadt *Sambor* (309m), Hauptort des südwestlichsten Kreises im Distrikt Galizien, mit etwa 20000 Einwohnern, liegt an einem wichtigen Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt in einem weiten Talkessel des *Dnjestr*, der hier aus den Vorbergen der Karpaten tritt. Dank dieser verkehrsgünstigen Lage war Sambor bereits im frühen Mittelalter ein lebhafter, fester Handelsplatz, der schon 1390 Magdeburger Stadtrecht erhielt. Von wirtschaftlicher Bedeutung ist heute auch die Holzverarbeitungsindustrie.

In der Mitte des großen quadratischen Ringplatzes (Markt) erhebt sich das 1668 erbaute *Rathaus* (1844 erneuert), mit aussichtreichem Turm. — Unweit südwestlich vom Markt die *St. Bernhardskirche* (röm.-kath.), ein hoher turmloser Barockbau des XVII. Jahrhunderts, mit wirkungsvoller Fassade; anschließend ein Bernhardinerkloster. Westlich daneben die *St. Marienkirche* (griech.-kath.), eine kreuzförmige Barockanlage mit kuppelgekröntem Vierungsturm. — Im südöstlichen Teil der Altstadt die röm.-kath. *Pfarrkirche*, ein ursprünglich gotischer, barock veränderter stattlicher Bau mit mächtigem Westturm. Weiter östlich in einem ehem. Kloster ein ukrainisches *Heimatmuseum* (1942 geschlossen).

Von Sambor nach Sianki (Ungarn): Eisenbahn 90km in $3^1/_2$ St.; Straße 88km, über (19km) Stary Sambor bis (63km) Turka neben der Bahn her (vgl. unten), dann abseits von der Bahn in Windungen bergauf und bergab nach Sianki. — Die Strecke führt in südöstlicher Richtung schnurgerade durch die weite Talebene des *Dnjestr*.

21km **Stary Sambor** (*Alt-Sambor;* 347m), am linken Ufer des Dnjestr gelegenes altes Städtchen von 5000 Einwohnern, mit Resten eines ehem. königl. Schlosses (Tor neben dem Ringplatz) und ukrain. Kirche aus dem XVIII. Jahrhundert; Straße nach Chyrów s. S. 208. — Nach Sianki weiter im Dnjestr-Tal flußaufwärts in die Ostbeskiden.

26km Station *Terszów-Spas;* $1^1/_2$km südlich liegt am linken Ufer des Dnjestr der Ort *Spas*, mit der Ruine eines Schlosses aus dem XIII. Jahrhundert, früher ukrain. Bischofssitz; 8km westlich vom Bahnhof (Straße im *Leninatal* aufwärts) liegt der Ort *Ławrów*, mit Kirche und altem Kloster der Basilianer (im XII. Jahrh. gegründet; heutiger Bau aus dem XVII. Jahrh.).

29km *Busowisko* (382m), 36km *Strzylki-Topolnica* (407m), 44km *Jasienica Zamkowa* (415m), als kleine Sommerfrischen geeignete Dörfer mit hübschen ukrain. Holzkirchen im Bojken-Stil (achteckiger, sich verjüngender Zwiebel-Vierungsturm). — Weiter in einem Seitental des Dnjestr aufwärts.

49km *Rozlucz* (620m), reizvoll zwischen den Vorbergen der Ostbeskiden gelegenes Dorf, als Badeort (Schwefelquellen, 1942 nicht in Benutzung), Luftkurort (drei Erholungsheime mit 47 B.; großes Freischwimmbad) und zum Wintersport besucht, beherrscht von einer ukrain. Holzkirche und im Süden überragt vom *Rozluczberg* (933m), an dessen Fuß die *Dnjestrquelle* entspringt. — Die Bahn und Straße führen weiterhin bei (59km) *Jawora* über die Wasserscheide in das *Stryjtal*.

65km **Turka** *am Stryj* (572m), in schöner Berglandschaft gelegenes Städtchen von 9000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Sambor, als Standort für Bergwanderungen in das obere Stryjtal und zum Wintersport besucht; auf einer Anhöhe die barocke Pfarrkirche. Hotel Deutsches Haus (1942 neu eröffnet; ukrain. Wirt), 13 B. zu 7-10 Zl. — Die Eisenbahn folgt weiter dem *Jablonkatal* aufwärts (Straße vgl. oben).

72km *Jablonka Nižna* (der Ort 2km nordwestl. vom Bahnhof); 12km südöstlich, über *Borynia*, liegt das Dorf *Wysocko Nižne*, mit der schönsten Holzkirche im Kreise Sambor. — Weiter über die Wasserscheide nach (81km) *Sokoliki Górskie*, im obersten *Santal*, dem man flußaufwärts folgt.

90km **Sianki** (835m), unweit nördlich von den *San-Quellen* gelegener Erholungsort und Wintersportplatz, mitten im Gebirge am *Uzsoker Paß* (890m; ungarische Grenze), der im ersten Weltkrieg 1914 von den Russen überschritten, aber seit 1915 durch österreichisch-ungarische und deutsche Truppen behauptet wurde, bis nach der Schlacht von Gorlice-Tarnow (S. 200) die ganze russische Karpatenstellung fiel. – Die Fortsetzung der Bahn und Straße führt auf prächtiger Strecke hinab nach *Hajasd* im Ungtal (Debrecen).

Von Sambor nach Lemberg: Eisenbahn 78km, Personenzug in $2^1/_2$-$2^3/_4$ St.; Straße 74km. — Die Bahn und Straße führen in nordöstlicher Richtung schnurgerade durch die Niederung des *Dnjestr* und *Strwiąż*, streckenweise an letzterem entlang, der bei (15 bzw. 18km) *Koniuszki* in den Dnjestr mündet; weiter durch Hügelland.

27 bzw. 25km **Rudki**, in einer Schlinge der zum San fließenden *Wisznia* gelegenes Städtchen von 3500 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Lemberg-Land, mit barocker Wallfahrtskirche aus dem XVIII. Jahrhundert. — Die Bahn wendet sich nun nach Osten, während die Straße nordöstlich direkt nach Lubień Wielki (s. unten) führt.

43km Bahnhof *Komarno-Buczały;* von hier Straße südlich über das Dorf Buczały (großes Sägewerk) nach (4km) *Komarno* (Gasth. Kos, 2 B.), einem an der zu einem See erweiterten *Wereszyca* gelegenen Städtchen von 5000 Einwohnern, mit Kirche aus dem XVII. Jahrhundert. — Weiter durch das Seengebiet der Wereszyca (vgl. S. 152).

51km (Straße 46km) **Lubień Wielki** (278m), unweit östlich von den durch die *Wereszyca* gebildeten *Lubiener Seen* hübsch gelegener Bade-, Erholungs- und Ausflugsort der Lemberger, mit kalkhaltigen Schwefelquellen, von denen die 'Luisenquelle' zu den stärksten Schwefelwässern in Europa zählt. Kur- und Badehaus für Schwefel- und Moorbäder (für 1943 deutscher Kurbetrieb geplant), ferner Freischwimmbad und schöner Kurpark; zahlreiche Fremdenheime (z. T. Erholungsheime der Lemberger Behörden); Auskunft durch das Gemeindeamt. — Die Eisenbahn und Straße nach Lemberg führen jenseit Lubień Wielki z. T. durch Wald; die Bahn mündet in (67km) *Obroszyn* in die von Stryj kommende Linie (S. 216), die Straße bei *Kaltwasser* in die von Przemysl kommende Strecke (S. 157).

78 bzw. 74km **Lemberg** (320m); Stadtbeschreibung und weitere Strecken s. Route 20.

Die Eisenbahn von Sambor (S. 210) nach Stryj (Stanislau) führt über den *Dnjestr* und weiter in Windungen durch das Vorland der Karpaten. — 114km (von Sanok) *Dublany;* unweit südwestlich vom Bahnhof die stattliche alte deutsche Siedlung *Kranzberg.*

142km Drohobycz. — BAHNHOF (Wirtsch.) 3km östlich von der Stadtmitte (Droschken). — HOTELS: *Kasino-Hotel (Ostland)*, Kowalskistr. 1, am Ring-Platz, 21 B. zu 5-8 Zl., mit Restaurant, 1942 einfach; *Gastheim* der Kreishauptmannschaft. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Heim der NSDAP.; Stadttheater; Lichtspielhaus* ('Viktoria'); *Bücherei* und Buchhandlung; mehrere *Schulen* (Handelsschule); *Badeanstalt; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft (Regimentsstraße), den Stadtkommissar (Rathaus) und die NSDAP. (Gartenstr. 7).

Die industriereiche Stadt *Drohobycz* (309m), mit 26000 Einwohnern, ist Sitz einer Kreishauptmannschaft im Distrikt Galizien und Hauptort der Erdölverarbeitung des Boryslauer Erdölgebietes (s. S. 214). Die im XIV. Jahrhundert gegründete Stadt, ursprünglich durch ihre ehem. königl. Salzbergwerke bekannt (vgl. S. 214), nahm seit der Entdeckung der Boryslauer Erdölfelder im vorigen Jahrhundert einen außerordentlichen Aufschwung und zeigt infolge ihrer raschen Entwicklung ebenso wie der ganze Kreis (vgl. unten) noch starke Gegensätze. In dem unregelmäßigen Stadtbild wechseln stattliche Industrie- und Verwaltungsgebäude, besonders im Nordwesten (Kreishauptmannschaft u. a.), mit armseligen Arbeiterhäuschen, während im Süden ein neuer Behörden- und Villenstadtteil im Entstehen ist.

Im Mittelpunkt der Stadt liegt der große rechteckige Ringplatz, der die deutsche Stadtanlage bezeugt. Mitten auf dem Platz erhebt sich das nach einem Brand (1912) neu erbaute stattliche *Rathaus*, mit stadtbeherrschendem Turm (Aussicht). Unweit nordwestlich am Kirchplatz die röm.-kath. *Pfarrkirche*, ein bedeutender, 1392 im gotischen Stil gegründeter, später mehrmals erneuerter turmloser Backsteinbau mit hohem Mittelschiff und zwei Staffelgiebeln; davor ein mächtiger viereckiger Glockenturm, der einzige Rest der Befestigung; in dem schönen dreischiffigen Innern der Kirche barocke Ausstattung, beachtenswerte Deckengemälde und ein wirkungsvolles Wandgrabmal im Renaissancestil. An der Südwestecke des Ringplatzes die *Dreieinigkeitskirche* (röm.-kath.), ein turmloser Barockbau mit Dachreiter. Unweit östlich unterhalb des Ringplatzes an der Straße zum Bahnhof ein im XVI. Jahrhundert gegründetes ukrain. *Basilianer-Kloster* (griech.-kath.), mit kuppelgekrönter Barockkirche. — Am Südwestrande der Stadt ($^1/_2$km vom Ringplatz) steht r. von der nach Boryslau führenden Straße (s. S. 214) auf einer Wiese die ukrain. **St. Georgskirche*, eine der stilvollsten Holzkirchen Galiziens, in der Art der norwegischen Stabkirchen aus Lärchenholz errichtet, mit Laubenumgang, drei Zwiebeltürmen und freistehendem viereckigen Glockenturm; im Inneren Fresken von 1691.

Umgebung. — Der Kreis Drohobycz zeigt in seiner Landschaft und Bevölkerung starke Gegensätze: im Norden die dünn-besiedelte Dnjestr-Niederung (z. T. Überschwemmungsgebiet), südlich anschließend ein Ackerstreifen mit Bauernbevölkerung, dann die Industriezone um Drohobycz und Boryslau, die in die Vorberge der im Süden aufragenden Waldkarpaten hineingreift. Im Kreis zahlreiche volksdeutsche Siedlungen wie *Korost* (S. 214), *Neudorf* (S. 208), *Bolechowce* (S. 215) u. a.

Fortsetzung der Eisenbahn von Drohobycz nach *Stryj* (Lemberg, Stanislau) s. S. 215 (Straße s. S. 208).

Von Drohobycz nach Boryslau: Eisenbahn 12km, Schnellzug in 20 Min. (durchgehend von Lemberg über Stryj in $2^1/_2$-$2^3/_4$ St., vgl. S. 216), Personenzug in $^1/_2$ St.; Straße 10km (bei der Straßenteilung nahe der St. Georgskirche rechts, vgl. S. 213; auch Kraftpost, 1942 vorübergehend eingestellt). — Die Bahn und Straße führen südwestlich in dem gewundenen *Tysmienica-Tal* flußaufwärts.

12 bzw. 10km **Boryslau** (380m), Stadt von etwa 30000 Einwohnern, Mittelpunkt des größten galizischen Erdölgebietes, das seit 1860 meist mit Hilfe deutscher Techniker ausgebeutet wird, während die ebenfalls bedeutenden Erdwachslager bereits 1855 von dem deutschen Wirtschaftler Robert Doms entdeckt wurden. Das ehemalige Dorf wurde nach 1855 zur Stadt erhoben, deren Gebiet 1931 durch Eingemeindungen die heutige Ausdehnung von 7250ha erhielt. Der in seinem raschen Wachstum völlig regellos angelegte Ort besteht größtenteils aus weit verstreuten kleinen Holzhäusern, zwischen denen zahllose Bohrtürme bis hinauf zu den bewaldeten Berghängen stehen. Das Öl und das gleichzeitig gewonnene Erdgas wird nach Drohobycz geleitet (vgl. S. 213).

DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Kasino*, Adolf-Hitler-Straße; *Lichtspielhaus; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch den Stadtkommissar und die NSDAP., beide in der Adolf-Hitler-Straße.

Von Boryslau führt eine Straße östlich über zwei bewaldete Ausläufer des Gebirges hinweg (auf der ersten Höhe eine hübsche Holzkirche, auf der zweiten ein Bohrturm) und hinab in den Talkessel von *Bad Truskawiec* (7km; s. unten).

Von Drohobycz nach Truskawiec: Eisenbahn 12km südlich in 35 Min., über (3km) *Korost* und (8km) *Stebnik*, zwei alte deutsche Siedlungen (in Stebnik eine staatliche Saline). — Die Straße von Drohobycz nach Truskawiec (10km) führt vom Ringplatz in südlicher Richtung erst etwas abwärts, dann mäßig bergauf durch Wald (Rückblick auf den Turm der Pfarrkirche), auf der Höhe rechts, kurz darauf wieder links und wellig über Felder und Wiesen (schöner Blick auf das Gebirge), zuletzt durch Laubwald hinab in die Talweitung von Truskawiec.

12 bzw. 10km **Bad Truskawiec.** — HOTELS: *Badehaus* der Kurverwaltung, 40 B., *Kristallpalast*, 66 B., 1942 geschlossen. — FREMDENHEIME: *Aida*, in der Nähe des Bahnhofs, 16 B. zu 8-10, P. 16-20 Zl., gelobt; *Carlton*, 30 B., *Riviera*, 34 B., und weitere deutsche Fremdenheime mit zus. etwa 400 B., P. 16-20 Zl.

KUREINRICHTUNGEN: *Kurhaus*, mit gutem Restaurant, *Badehäuser* und *Trinkpavillons*, alle in dem hübschen *Kurpark; Sole-Freischwimmbad* (Wasserwärme durchschnittlich 25° C), mit Sandstrand, Sport- und Tennisplatz und Sommerrestaurant, in Pomiarki (s. S. 215); naturgeschichtliches *Heimatmuseum.* — KURZEIT ganzjährig. — KURTAXE täglich 0.50 Zl. — AUSKUNFT durch die *Kurverwaltung* des Staatsbades Truskawiec (Kreis Drohobycz im Distrikt Galizien), am Kurplatz.

Das Staatsbad *Truskawiec* (377-405m; 3500 Einw.), eines der heilkräftigsten Bäder des Generalgouvernements, liegt reizvoll in einem rings von bewaldeten Höhen umschlossenen Talkessel der Karpaten-Ausläufer und besitzt außer seinen seit 1827 benutzten Heilquellen ein mildes, doch durch die Wald- und Gebirgsluft anregendes Klima. Von den fünf Quellen, die besonders bei Erkrankungen der Nieren und Harnwege, bei Gallensteinen, Magen- und Darmkatarrhen, Gicht, Rheuma, Arterienverkalkung, Zuckerkrankheit, Blutarmut, Rachen- und Nasenleiden angewandt werden, ist die Trinkquelle 'Naftusia', ein hervorragender erdig-alkalischer Säuerling, die berühmteste. Die eisen- und glaubersalzhaltige Quelle 'Maria', die Bittersalzquelle 'Sophia', die salzig-erdige Mineralquelle 'Bronislawa' und der erdig-alkalische Säuerling 'Jezia' werden ebenfalls zu Trinkkuren benutzt. Außerdem werden Kohlensäure-, Sole-, Moor- und Schwefelschlammbäder aus eigenen Anlagen verabreicht, ferner Tafelwasser und Kursalz versandt.

Umgebung von Truskawiec. — Schöne Spaziergänge in dem gepflegten Kurpark und nach dem 3km südöstlich hübsch zwischen Nadelwaldbergen gelegenen Ort *Pomiarki* (460m; Gaststätte und Schwimmbad, vgl. S. 214). — Südwestlich führt eine lohnende Wanderung in $2^1/_2$-3 St. auf den Berg *Ciuchowy Dzial* (942m; umfassende Rundsicht) und weiter in 1 St. nach den in der Nähe von *Urycz* gelegenen, dem Fränkischen Jura ähnlichen Felsbildungen. — In das Erdölgebiet von *Boryslau* s. S. 214.

Die Bahn von Drohobycz (S. 213) nach Stryj (Lemberg, Stanislau; durchgehende Schnellzüge von Boryslau bis Lemberg, vgl. S. 214) führt in Windungen durch die Ausläufer der Karpaten und quert mehrere Täler. — 148km (von Sanok) *Bolechowce*, ein von Deutschen gegründetes Dorf (vgl. S. 213). — Später in die Talebene des Flusses *Stryj*.

170km (von Sanok) **Stryj.** — HOTELS: *Hansahof* (Heim der Deutschen Gesellschaft und Parteiheim), Hauptstraße 8, 29 B. zu 6-8 Zl., gut; *Dienstl*, 38 B., *Imperial* (1942 belegt), 21 B. zu 8 Zl., beide am Bahnhof, einfach. — Deutsche Gaststätte *Hansahof*, s. oben; deutsche Konditorei, Bahnhofstr. 1. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsche Gesellschaft, Parteiheim*, s. oben; *Lichtspielhaus* ('Viktoria'); staatliche *Landwirtschaftsschule.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, Kopernikusstr. 28, ferner durch die NSDAP., Kopernikusstr. 28 und Schützenstr. 12; *Reisebüro*, Bahnhofstr. 4.

Die am Flusse *Stryj* gelegene gleichnamige Stadt (302m), mit 30000 Einwohnern, ist Sitz einer Kreishauptmannschaft sowie als wichtiger Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt eine der regsamsten Handels- und Industriestädte im Süden des Distriktes Galizien, u. a. mit Erdgasgruben, Gerbereien, Salzsiedereien, Alabasterwerk und bedeutenden Viehmärkten. Infolge seiner günstigen Verkehrslage hat Stryj auch eine Zukunft als Fremdenverkehrsplatz, vor allem als Ausgangspunkt für die Waldkarpaten (Opor- und Orawatal; s. Route 30a). —

Der schon im XIV. Jahrhundert erwähnte Ort erhielt im XV. Jahrhundert deutsches Stadtrecht und gelangte durch seine zahlreichen deutschen Bürger zu hoher Blüte. Im XVI./XVII. Jahrhundert wurde Stryj mit einer Befestigung umgeben, in der bei den häufigen Kriegen die gesamte Landbevölkerung Zuflucht fand. 1886 brannte die Stadt gänzlich ab und wurde wieder neu aufgebaut, so daß kaum ein älteres Baudenkmal erhalten ist. Im ersten Weltkrieg zwang die deutsche Südarmee am 31. Mai 1915 bei Stryj die Russen zum Zurückgehen hinter den Dnjestr. — Am Heldenplatz, südöstlich von der Hauptstraße, die ursprünglich gotische *Pfarrkirche*, mit Renaissance-Portal und Grabmal (an der Südseite). Unweit nördlich das einfache *Rathaus*. An Stelle der alten Wehrwälle entstehen Grünanlagen.

Von Stryj nach Lemberg: Eisenbahn 75km nördlich, Schnellzug (von Boryslau kommend, vgl. S. 214) in 1¹/₂ St., Personenzug in 2³/₄ St.; Straße s. unten. — Die Eisenbahn führt in langen Geraden durch die z. T. sumpfige Ebene des *Dnjestr*, den man vor der Station (31km) *Mikolajów-Drohowyce* überquert; 3km nordöstlich vom Bahnhof das Städtchen *Mikolajów* (262m; 3000 Einw.), mit keramischer Industrie; 10km südöstlich vom Bahnhof das am Dnjestr gelegene alte Städtchen *Rozdół* (4000 Einw.), mit einer schönen ukrain. Holzkirche aus dem XVII. Jahrhundert und einer Karmeliterklosterkirche. — Die Eisenbahn führt weiter im Tal des Flüßchens Szczerzec nach (48km) **Szczerzec**, einem von zahlreichen alten deutschen Siedlungen (Rosenberg, Ostrow u. a.) umgebenen Städtchen, von dem eine schöne Talwanderung über *Siemianowka* und *Miloszowice* in 2 St. nach Pustomyty führt. — 57km *Pustomyty* (300m), im freundlichen Szczerzectal gelegener Ort, mit Schwefelquellen und Schloß in einem Park. — 64km *Basiowka*; dahinter mündet bei *Obroszyn* links die Linie von Sambor (S. 212). — 75km **Lemberg** (s. Route 20).

Die Straße von Stryj nach Lemberg (68km) führt zuerst wie die Eisenbahn in nördlicher Richtung durch die Dnjestr-Ebene und vor (28km) *Rozwadów* über den Fluß. — 4km *Mikolajów* (s. oben); weiter östlich von der Bahn durch Hügelland. — 17km *Derewacz*; dahinter über einen bewaldeten Höhenzug hinweg (377m). — 19km *Lemberg* (s. Route 20).

Von Stryj nach Chodorów (Tarnopol): Eisenbahn 42km in 1¹/₂-2¹/₂ St.; Straße über (29km) Żydaczów nach Chodorów 43km, bis Rohatyn (Tarnopol) 68km. — Die Bahn folgt in nordöstlicher Richtung dem *Stryjtal*. — 30km **Żydaczów** (252m), 2km nordwestlich vom Bahnhof über dem Stryj gelegenes altes Städtchen von 4000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Stryj, schon im XIV. Jahrhundert mit Magdeburger Stadtrecht begabt und im Mittelalter ein lebhafter Handelsplatz mit deutschen Kaufleuten und Handwerksmeistern, der dann seit dem XVI. Jahrhundert durch die verkehrsgünstiger gelegene Stadt Stryj überflügelt wurde; beachtenswert die röm.-kath. Pfarrkirche (XVII. Jahrh.) sowie die ukrain. Kirche. — 42km **Chodorów** (s. S. 221), wo man die Hauptlinie von Lemberg nach Stanislau und die Linie von Chodorów nach Tarnopol erreicht.

Eisenbahn und Straße von Stryj über *Skole* und *Hrebenów* nach *Lawoczne* in den Waldkarpaten s. Route 30a.

Die Eisenbahn von Stryj (s. oben) nach Stanislau überquert jenseit der Stadt das breite Bett des Flusses Stryj und zieht in südlicher Richtung durch die teilweise versumpfte, später bewaldete Niederung; im Hintergrund die Höhen der Waldkarpaten.

184km (von Sanok) **Bad Morszyn.** — HOTEL: **Kurhaus* (vgl. unten), ersten Ranges, 140 B. zu 12-14, P. 21-24 Zl., alle Zimmer mit ganz moderner Einrichtung und Balkon. — FREMDENHEIME: *Haus am Walde*, *Haus Edel*, *Haus Siegfried*, P. 16 Zl.; weitere der zahlreichen Häuser werden im Sommer 1943 wieder in Betrieb genommen. — *Café Tirol*, am Südende des Ortes.

KUREINRICHTUNGEN: *Kurhaus* (vgl. unten), mit moderner Bäderabteilung im Untergeschoß; *Moorbadehaus* und *Trinkpavillon*, beide gegenüber dem Kurhaus im *Kurpark* (vgl. unten). — KURZEIT ganzjährig. — KURTAXE täglich 0.50 Zl. — AUSKUNFT durch die *Kurverwaltung* des Staatsbades Morszyn (Kreis Stryj, im Distrikt Galizien), Geschäftsstelle gegenüber dem Kurhaus.

Das Staatsbad *Morszyn* (324m), eine Landgemeinde von 7000 Einwohnern, 90km südlich von Lemberg (im Sommer direkte Triebwagen) am Nordrande der Waldkarpatenausläufer in dem flachen waldigen Tal der *Bercznica* gelegen, ist eines der bedeutenderen Heilbäder des Generalgouvernements. Seine Bittersalz-Trinkquellen, von denen die nach Bonifatius Stiller (vgl. unten) benannte 'Bonifatius-Hauptquelle' besonders heilkräftig ist, sowie seine Sol- und Moorbäder werden bei Magen-, Darm-, Leber- und Gallenleiden, Nerven- und Herzkrankheiten, Rheuma und bei Frauenleiden gebraucht; das in den umliegenden Wäldern gestochene Morszyner Moor ist sehr mineralreich. — Schon 1538 wurde in Morszyn der erste Salzabbau betrieben, der aber wegen des Bittergeschmacks wieder eingestellt wurde. 1875 reinigte Bonifatius Stiller das Salz und baute 1880 das erste Kurhaus für den 'Salz- und Moorkurort', dessen Besucherzahlen seitdem ständig zunahmen.

In dem westlich von der Hauptstraße gelegenen Kurpark erhebt sich das **Kurhaus* (Hotel und Kuranstalt, vgl. oben), ein 1938/39 von einem Ärzteverein mit einem Kostenaufwand von 8 Millionen Zl. errichteter schloßartiger Bau, der mit gediegener Großzügigkeit und neuzeitlicher Zweckmäßigkeit eingerichtet ist. In der Mitte der Anlagen vor dem Kurhaus steht der *Trinkpavillon*, südlich gegenüber ein *Badehaus* (Bäder im Kurhaus vgl. oben). — An der Hauptstraße neben dem Kurpark eine hübsche neue *Kirche*, unweit östlich der *Bahnhof*. Südlich vom Kurhaus liegen die kurwirtschaftlichen Betriebe (auch Bittersalz- und Bitterwasserversand), eine Freilichtbühne für Konzerte und Theater sowie eine Reihe von Fremdenheimen (1942 z. T. geschlossen; vgl. oben).

Umgebung von Morszyn. — Schöne Spaziergänge in die unmittelbar an den Kurpark anschließenden ausgedehnten Nadelwaldungen. — Tagesausflüge (z. T. mit Eisenbahn oder Kraftwagen) nach *Bolechów* (S. 217), *Dolina* (S. 217), über *Stryj* (S. 215) nach *Bad Truskawiec* (S. 214) oder nach *Skole* (S. 244).

Die Bahn nach Stanislau führt von Bad Morszyn südlich weiter, z. T. durch Nadelwald, zwischen den Ausläufern der Waldkarpaten hin.

194km **Bolechów** (375m), zum Kreis Stryj gehörendes langgestrecktes Landstädtchen von 10000 Einwohnern, hübsch in einer von den Waldhöhen der Vorkarpaten umrahmten Talmulde des Flüßchens *Sukiel*, mit Gerbereien, Salzbergwerk und einer Saline (jodhaltige Solequellen). Am Ringplatz das schlichte Rathaus, nahebei die von einer Kuppel gekrönte Pfarrkirche. Auskunft durch den Stadtkommissar.

Umgebung. — Bolechów ist Mittelpunkt eines größeren deutschen Siedlungsgebietes aus der Zeit Josefs II. (vgl. S. XLV), mit etwa 40 Dörfern, u. a. *Pöchersdorf* (6km nordwestl.), *Dabrowa* (13km südöstl.), *Jammerstal* (15km südwestl.). — 4km südlich auf der Höhe die Wallfahrtskirche von *Hoszów* (s. S. 208). — Westlich von Bolechów erstreckt sich zwischen *Bubniszcze* (11km südwestl., im Sukieltal aufwärts) und *Synowódzko* (S. 244) eine schöne Wald- und Felsenlandschaft, ähnlich dem Ojcower Tal bei Krakau (S. 52).

Die Eisenbahn wendet sich jenseit Bolechów nach Südosten und quert das Tal der *Świca;* rechts auf bewaldeter Höhe die Wallfahrtskirche von Hoszów (s. S. 208). — Weiter ziemlich nahe am Fuße der Waldkarpatenausläufer hin.

207km **Dolina** (398m; Bahnhof $2^1/_2$km nordwestl. vom Ort), im XVI. Jahrhundert mit deutschem Recht gegründetes Städtchen von 10000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Kałusz (S. 219), in schöner und fremdenverkehrsgünstiger Lage am Nordrande der Waldkarpaten (vgl. unten und S. XXII), mit Siedesalzwerk und Holzindustrie. Am Südostrande der Stadt eine griech.-kath. Kuppelkirche. Auskunft durch den Landkommissar.

In der Umgebung von Dolina malerische Volkstrachten. Nordwestlich vor der Stadt ein großer See. — Südwestlich von Dolina (Eisenbahn $8^1/_2$km in $^1/_4$ St.) liegt in einem Talkessel des Świca-Flüßchens der Ort **Wygoda** (große Sägewerke), von dem zwei der Forstwirtschaft dienende Kleinbahnen (Auskunft über die Benutzung beim Forstaufsichtsamt) in die ausgedehnten Hochwälder der Waldkarpaten (vgl. S. XXII) führen: südwestlich 28km im *Mizunkatal* aufwärts an den Fuß der *Kiczera* (1113m); südlich im *Świcatal* aufwärts über das aus der Zeit Josefs II. stammende deutsche Dorf *Engelsberg* nach (23km) *Ludwikówka* und *Leopoldsdorf*, zwei 1830 gegründeten deutschen Siedlungen, deren Einwohner 1939 nach dem Warthegau ausgesiedelt wurden, und weiter zur (36km) *Beskid-Klause*, am Fuße der *Gorgany-Berge*. — Waldbahn von Broszniów nach Podlute s. unten.

Die Eisenbahn nach Stanislau führt von Dolina weiter in östlicher Richtung.

224km *Broszniów* (360m), langgestrecktes, von Deutschen gegründetes Dorf mit großem Sägewerk, Ausgangspunkt zweier der Forstwirtschaft dienender Kleinbahnen südlich in die Waldkarpaten (vgl. S. XXII; Auskunft über die Benutzung dieser Waldbahnen beim Forstaufsichtsamt in Kałusz).

Die westliche der beiden Waldbahnen führt von Broszniów südwestlich durch das *Łomnica-* und *Czeczwatal* nach (21km) *Łuhy* und weiter nach (36km) *Męczynka*.

Die zweite Bahn folgt südlich dem anfangs breiten *Łomnicatal* aufwärts nach (23km) *Perehińsko*, einer weit verstreuten Landgemeinde von 10000

Einwohnern. — Weiter in dem sich nun verengenden Waldtal aufwärts über (32km) *Jasień*, ein Dorf mit einem ehem. Jagdschloß des Erzherzogs Rudolf. — 47km **Podlute** (685m), im oberen Łomnicatal inmitten der Waldkarpaten schön gelegener Erholungsort, mit schwefel- und jodhaltigen Heilquellen (1942 kein Kurbetrieb), Ausgangspunkt für zahlreiche Bergtouren (vgl. unten). — Die Waldbahn führt weiter nach (50km) *Osmoloda*, einem reizvoll an der Einmündung des Molodatals in das Łomnicatal gelegenen Weiler (740m), umgeben von den unermeßlichen Waldungen und hohen Bergen der Waldkarpaten; Aufstieg in je einer Tagestour u. a. südöstlich (teilweise beschwerlich) auf die aussichtreiche *Grofa* (1752m), südöstlich auf die *Siwula* (1836m) oder 25km südlich ins hintere Łomnicatal zu der Schutzhütte an dem Grenzberg *Basztut* (1653m), mit weiter Aussicht nach Ungarn hinein.

An der Bahn nach Stanislau folgt jenseit Broszniów der Ort (227km) *Holyn*, mit Zweigbetrieb der Kałuszer Kaliwerke. — Weiter im Łomnicatal. — Dann entfernt sich die Bahn von den Karpaten.

235km (von Sanok) **Kałusz.** — HOTEL: *Stadthotel* der Stadtverwaltung (Gästehaus), am Ringplatz, 23 B. zu 7-10 Zl., mit Gaststätte. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Bücherei; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, den Stadtkommissar und die NSDAP.

Die galizische Kreisstadt *Kałusz* (*Kalusch;* 318m), mit etwa 10000 Einwohnern, liegt an den nördl. Ausläufern der Waldkarpaten in einem weiten Talkessel über der *Siwka*, die unweit unterhalb in die *Łomnica* mündet. Die im XIII. Jahrhundert gegründete Stadt erhielt im XVI. Jahrhundert deutsches Recht und hat sich durch ihre bedeutenden Kalilager, die im J. 1804 entdeckt wurden und seitdem abgebaut werden (großes Kali- und Siedesalzwerk), zu einem regsamen Handels- und Industrie-Mittelpunkt dieser Gegend entwickelt. — Als *Rathaus* dient das gänzlich erneuerte Gebäude eines alten Schlosses. Am oberen, südöstlichen Rande der Stadt erhebt sich die *Röm.-kath. Pfarrkirche*, ein im XV. Jahrhundert gegründeter, im XVI. und XVII. Jahrhundert veränderter Bau, mit Staffelgiebel und spitzem Turmhelm; im Innern barocke Ausstattung. Nahebei die *Griech.-kath. Pfarrkirche*, ein neuerer Bau im byzantinischen Stil, mit fünf Kuppeln und freistehendem Glocken-Kuppelturm.

Umgebung. — Von den zahlreichen volksdeutschen Dörfern im Kreise Kałusz seien *Ugartsthal* (7km nordwestl.) und *Landestreu* (8km südwestl.) genannt. — In die prächtige Waldgebirgslandschaft der im Südwesten des Kreises aufragenden Waldkarpaten führen mehrere Kleinbahnen (vgl. S. 218 bei Broszniów und Dolina). — Kraftpost über *Bursztyn* (S. 222) und *Rohatyn* (S. 221) nach *Brzeżany* s. S. 232.

Die Bahn nach Stanislau folgt weiter dem Tal der *Łomnica*, auf der viel Holz zum Dnjestr geflößt wird. — 243km *Wistowa*, wo man den Fluß überquert; am Südostrande des Ortes ein 'Tatarenhügel'. — Weiter in Windungen über die Ausläufer der Waldkarpaten; zuletzt über die *Bistritza*.

277km (von Sanok; 108km von Stryj) **Stanislau,** s. S. 223.

26. Von Lemberg nach Stanislau.

Eisenbahn: 140km, Schnellzug in 3 St., Personenzug in 4-4¼ St.; die Strecke wird von durchgehenden Schnellzügen Berlin-Bukarest befahren (von Lemberg bis Bukarest 20¾ St.). — Streckenbeschreibung s. unten.

Straße: 136km, bis zur Abzweigung nach Tarnopol in gutem Zustand, weiterhin 1942 mäßig (ungeteert). — Ausfahrt in **Lemberg** (320m; s. Route 20) durch die Oststraße (s. Pl. F G 3) und mäßig bergan, dann in Windungen über eine bewaldete Anhöhe. — 8km *Winniki* (300m; s. S. 230); weiter auf breiter Straße meist gerade durch flachwelliges Wiesen- und Ackerland. — 21km *Kurowice*, mit Schloß. — 4km jenseit des Ortes rechts weiter (links über Złoczów nach Brody oder Tarnopol, s. Route 27a und b) und zwischen den bewaldeten Höhenzügen der Gołogóry hin (vgl. S. 230). — 12km **Przemyślany** (304m; s. S. 230); weiter bis Halicz (s. unten) im breiten Wiesental der *Gnila Lipa* (große Viehweiden). — 11km jenseit Przemyślany an der Abzweigung der links nach Brzeżany (Tarnopol; Route 27c) führenden Straße vorüber. — 54km *Hulkow*, ein Dorf mit malerischen galizischen Bauerngehöften; weiterhin treten die hier z. T. bewaldeten Talhänge, an denen hin und wieder weiße Kuppelkirchen herausleuchten, etwas näher zusammen. — 16km **Rohatyn** (259m; s. S. 221); dahinter verbreitert sich das Tal wieder. — 10km *Koniuszki;* r. vor dem Dorf eine hübsche Holzkirche. — 6km *Bursztyn* (237m; s. S. 222), mit Schloß (links an der Straße); hinter dem Ort r. auf einer Anhöhe die Kirche von *Demianow* (vgl. S. 222); weiter durch ziemlich flache Gegend. — 10km jenseit Bursztyn links ein ehem. sowjetrussischer Feldflugplatz mit Flugzeugtrümmern; rechts interessante Bauernhütten (an den Hüttenwänden wird vielfach der Mais getrocknet). — 8km **Halicz** (222m; s. S. 222), wo man den *Dnjestr* überquert; hinter dem Städtchen in Windungen bergauf, mit prächtigem *Blick auf Burg und Stadt Halicz und das Dnjestrtal, besonders schön von dem auf halber Höhe r. über der Straße aufragenden Hügel gegenüber der Burg (in der Nähe Schützengräben und Soldatengräber von 1919/20). Weiter über die Hochfläche hin (r. Blick auf das auf einer Anhöhe gelegene Stanislaus-Kloster; S. 222), dann durch Laubwald. — 6km jenseit Halicz r. abseits über einem bewaldeten Tälchen das Dorf *Krylos* (bedeutende Ausgrabungen von Alt-Halicz; s. S. 223); weiter mäßig bergab, z. T. noch durch Wald, dann wellig durch die fruchtbare Ebene der *Bistritza*, mit Blick auf die im Hintergrund aufragenden Waldkarpaten (S. XXII). — 7km *Tiasiw* (*Ciezow*), ebenso wie das folgende Dorf *Jamnica* (*Janenycza*) mit hübscher Holzkirche; links in einiger Entfernung das steile Ufer der Bistritza; von der nächsten kleinen Anhöhe ein schöner Blick auf Stanislau; dann mündet r. die von Stryj kommende Straße (Route 25). — Zuletzt über die Bistritza nach (12km) **Stanislau,** s. S. 223.

Die Eisenbahn führt von **Lemberg**-*Hauptbahnhof* (320m; s. Route 20) in großem Bogen südlich um die Stadt herum zum (7km) Bahnhof *Lemberg-Persenkówka* (S. 157). — Weiter in südöstlicher Richtung über die anfangs einförmige Hochfläche.

25km *Staresioło* (293m), am Nordrande der Gołogóry-Höhen (S. 230) gelegener Markt; beim Bahnhof r. ein im XVII. Jahrhundert von dem Fürsten Ostrogski erbautes Schloß (Ruine), ein großer Renaissancebau mit Arkaden und schöner Attika, umgeben von mächtigen, 2m dicken Mauern, die 1672 der Türkenbelagerung widerstanden; in dem 1½km nördlich vom Bahnhof gelegenen Ort eine Rokokokirche von 1752. Großes Hengstgestüt. — Weiter in dem von Waldhöhen umrahmten Tal der *Wybranówka.*

35km Bahnhof *Bóbrka-Chlebowice;* 5km östlich liegt zwischen den bewaldeten Höhen der Gołogóry am Südwestfuß der Kamula (S. 230) das Landstädtchen **Bóbrka** (268m; 5000 Einw.), Sitz eines Landkommissars im Kreis Lemberg-Land, mit Wehrkirche von 1405. Deutsches Hotel 1942 im Bau; deutsche Gaststätte. — Die Bahn folgt weiter dem Wybranówkatal.

51km *Borynicze;* Straße südwestlich über das Dorf *Brzozdowce* (7km; Kirche von 1771) nach dem Städtchen Rozdół (14km; S. 216).

64km **Chodorów** (260m; Bahnwirtsch.), an einem Eisenbahnknotenpunkt hübsch zwischen einigen von der Wybranówka gebildeten Seen gelegenes Städtchen von 8800 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Stryj (S. 215), mit röm.-kath. Pfarrkirche aus dem XVII. Jahrhundert und ukrainischer Holzkirche. Hotel der Stadtverwaltung, 23 B. zu 6-8 Zl. — Eisenbahn und Straße nach Stryj s. S. 216.

Von Chodorów nach Tarnopol: Eisenbahn 125km östlich in 4¾-7 St.; Straße 116km, über Rohatyn (24km) und Brzeżany (60km; weiter s. S. 230). — Die Eisenbahn führt in östlicher Richtung über die Podolische Hochfläche, bei (14km) *Psary* zwischen zwei Seen hindurch. — 19km *Potok-Czercze;* 2¼km nordöstlich vom Bahnhof der kleine Badeort *Czercze*, mit Schwefelquelle, die gegen Rheuma und Gicht benutzt wird (1942/43 kein Kurbetrieb).

27km **Rohatyn** (239m), 2km nordwestlich vom Bahnhof hübsch an der *Gnila Lipa* gelegenes altes Städtchen von 8500 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Brzeżany (S. 231), das schon im XV. Jahrhundert deutsches Stadtrecht erhielt und lange unter Führung deutscher Bürger stand. Über der Ostseite des Marktes die im XV. Jahrhundert im schönen Übergangsstil der Gotik zur Renaissance erbaute, jedoch bei einer Erneuerung im XIX. Jahrhundert entstellte röm.-kath. Pfarrkirche (St. Nikolaus), an der im XVI. Jahrhundert der deutsche Chronist Martin Kromer aus Biecz (vgl. S. 201) Prediger war. An der Westseite des Marktes die griech.-kath. (ukrain.) Mariä-Geburt-Kirche, ein die Renaissanceformen mit ukrain.-byzantinischer Bauüberlieferung verbindender Bau des XVI. Jahrhunderts (im XIX. Jahrh. erneuert). Weiter westlich am Rande der Stadt im Friedhof eine sehenswerte Holzkirche aus dem XVI. Jahrhundert (griech.-kath.), mit prächtiger Bilderwand (Ikonostas) von 1640. — Deutsche Gaststätte, am Ringplatz. — Kraftpost nach Brzeżany und nach Kałusz vgl. S. 232.

Die Eisenbahn nach Tarnopol führt von Rohatyn östlich weiter; links die als Ausflugsziele beliebten Waldberge *Kronofanty* (429m; 5km nördl. von Rohatyn) und *Glinna* (426m; 5km nordöstl.).

44km *Podwysokie*, wo eine Kleinbahn von Halicz mündet (s. S. 223). — 62km *Potutory* (S. 232), wo man die Bahn von Lemberg über Brzeżany nach Podhajce kreuzt. — Weiter nach (125km) **Tarnopol** s. Route 27c.

Die Eisenbahn nach Stanislau führt von Chodorów (s. oben) südlich weiter und wendet sich jenseit (71km) *Bortniki* nach Südosten. — 78km Bahnhof *Żurawno-Nowosielce;* 4km nördlich der Ort *Nowosielce* (252m), mit Schwefelbad (1942/43 kein Kurbetrieb); 11km südwestlich vom Bahnhof liegt auf einer Anhöhe über dem Dnjestr und der hier einmündenden Świca der alte Ort *Żurawno*, wo 1676 König Johann III. Sobieski

drei Wochen von den Türken eingeschlossen war und zum Frieden gezwungen wurde (zwei Denkmäler).

100km Bahnhof *Bursztyn-Demianów* (225m); 3km nördlich auf einer Anhöhe der Ort *Demianow*, mit einer griech.-kath. Kuppelkirche; 2km weiter liegt im Tal der *Gniła Lipa* das zum Kreis Brzeżany (S. 231) gehörende alte Städtchen **Bursztyn** (237m; 4000 Einw.), mit einem ehemals den Fürsten Jablonowski gehörenden Renaissance-Schloß in einem Park.

In der Umgebung von Bursztyn Gips- und Alabasterbrüche sowie mehrere 'Tatarenhügel'. — Kraftpost nach *Kałusz* sowie über *Rohatyn* nach *Brzeżany* s. S. 232.

Die Bahn nach Stanislau erreicht jenseit (107km) *Słobódka Bołszowiecka* die Ebene des *Dnjestr*.

112km **Halicz** (*Halitsch;* 222m; Bahnwirtsch.), zum Kreis Stanislau gehörendes Städtchen von 6000 Einwohnern, einer der geschichtlich interessantesten Orte des Landes, in einer nach Norden offenen Talweitung des *Dnjestr*, in den hier die *Łomnica*, die *Łukwa* und die *Gniła Lipa* münden.

Halicz, ursprünglich an der Stelle von Kryłos gelegen (s. S. 223), ist einer der ältesten Orte Galiziens und hat dem Land seinen Namen gegeben ('Gau von Halicz', nach der unten gen. Burg). 1140 bis 1340 war es Hauptstadt eines selbständigen westukrainischen Staates, dessen Fürst Jaroslaw von Halicz unter der Oberhoheit Kaiser Friedrich Barbarossas stand. Von den Tataren zerstört, wurde Halicz 1349 durch Kasimir d. Gr. an dem heutigen Platz mit deutschem (Magdeburger) Stadtrecht neu gegründet und Polen einverleibt. Als wichtiger Handelsplatz an der Straße nach dem Balkan kam die Stadt im XV. und XVI. Jahrhundert zu hoher wirtschaftlicher Blüte, zählte damals viele deutsche Bürger und war auch Sitz griech.-kath. und röm.-kath. Erzbischöfe. Um die Wende des XVI./XVII. Jahrhunderts begann dann ein Niedergang, verursacht durch immer neue Kriegszerstörungen der hier durchziehenden Tataren, Rumänen und Türken. Dazu kam eine starke Zuwanderung von Juden. An die Stelle von Halicz trat Stanislau (S. 223), während Halicz seitdem ein bescheidenes Landstädtchen blieb.

Das am rechten Ufer des Dnjestr (2km südlich von dem am linken Ufer befindlichen Bahnhof) gelegene Städtchen besitzt nur noch wenige beachtenswerte Bauwerke, u. a. ein jetzt als *Rathaus* dienendes ehem. Franziskanerkloster aus dem XVI. Jahrhundert, mit Kirche (romanisches Tor). — 3km westlich vom Ort auf einer aussichtreichen Anhöhe über der Mündung der Łomnica in den Dnjestr die *St. Stanislaus-Kirche* (ehem. Panteleimonskirche; 291m), ein weithin sichtbarer beachtenswerter urspr. roman. Bau, von dem noch das schöne Portal im bayerisch-ostmärkischen Stilcharakter stammt (2. Hälfte des XII. Jahrh.), während die Kirche und das anschließende Kloster mehrfach umgebaut wurden. — Auf der bewaldeten Höhe südlich über der Stadt liegt die umfangreiche Ruine der alten *Burg Halicz*, eines im XIV. Jahrh. von Kasimir dem Großen errichteten, im XVII. Jahrhundert umgebauten Schlosses, das 1676 von den Türken zerstört und seit 1796 z. T. abgetragen wurde. Prächtige Aussicht auf das Dnjestrtal, auch von dem

etwas weiter südlich gelegenen Hügel, auf dem sich noch Schützengräben und Soldatengräber aus der Zeit der polnisch-sowjetrussischen Kämpfe (1919/20; vgl. S. XLVIII) befinden.

In der Umgebung von Halicz liegen zahlreiche vor- und frühgeschichtliche Fundstätten, vor allem 5km südwestlich auf bewaldeter Höhe über dem Flüßchen *Łukwa* (vgl. S. 222) das Dorf **Kryłos**, bis zum XIV. Jahrhundert die Stätte von *Alt-Halicz* (vgl. S. 222), wo u. a. alte Befestigungen und die Grundmauern einer großen fünfschiffigen Kathedrale nach dem Vorbild der Kiewer Sophienkathedrale aus dem XII./XIII. Jahrhundert ausgegraben worden sind (an ihrer Stelle steht jetzt die ukrain. Pfarrkirche, ein schöner byzantinischer Kuppelbau aus dem XVI. Jahrhundert).

Von Halicz führt eine Eisenbahn (Schmalspurbahn) nördlich in 1¹/₂-1³/₄ St. nach (30km) *Podwysokie;* weiter nach *Potutory* s. S. 221, von da nach *Brzeżany* (Lemberg) oder *Tarnopol* s. Route 27c.

Die Bahn nach Stanislau führt von Halicz südöstlich weiter und über die *Gniła Lipa;* r. in der Ferne erscheint der lange Gebirgszug der Waldkarpaten. — Jenseit (119km) *Dubowce* über den *Dnjestr.* — 125km *Jezupol* (216m), unweit der Mündung der *Bistritza* in den Dnjestr gelegenes Städtchen von 4000 Einwohnern. — Weiter im Bistritzatal.

140km **Stanislau.** — Bahnhof im Nordosten der Stadt (1¹/₂km von der Stadtmitte, vgl. S. 224; Wirtsch.). — Hotels: *Odessa*, Kiewer Str. 12, 1942 umgebaut, 72 B. zu 6.60 Zl.; *Halitscher Hof* (ehem. Stadt Kiew), Adolf-Hitler-Straße 4 (I. Stock), 48 B. zu 6-8 Zl., mit Restaurant; *Zentral*, Kiewer Str. 2, 42 B. zu 6-8 Zl.; *Stanislauer Hof*, Konowaletzstr. 9, 10 B. zu 6 Zl. — Restaurants: *Städt. Kasino*, Gouvernementsstr. 5, *Halitscher Hof* und *Stanislauer Hof* (s. oben); *Bahnhofswirtschaft;* u. a. — Café: *Zur Palme*, Adolf-Hitler-Str. 5.

Deutsche Einrichtungen: *Deutsches Haus* (S. 224), mit Gaststätte. — *Theater* (S. 224; ukrain.), *Lichtspielhaus* ('Viktoria') und Konzertsaal. — *Bibliothek* und Buchhandlung. — *Städt. Museum*, Goethestraße. — *Krankenhaus.* — Auskunft durch die Kreishauptmannschaft (s. S. 224) und durch den Stadtkommissar, Gouvernementsstr. 31; ferner durch die NSDAP., Gouvernementsstr. 11.

Die südgalizische Hauptstadt *Stanislau* (256m), mit 45000 Einwohnern, liegt im nördlichen Vorland der Waldkarpaten in einer weiten Ebene zwischen der *Schwarzen* und *Goldenen Bistritza* (*Bystrzyca*), die sich unweit unterhalb der Stadt zur Bistritza vereinigen und bei Jezupol (s. oben) in den Dnjestr münden. Die Stadt ist Sitz einer Kreishauptmannschaft und eines Stadtkommissars sowie dank ihrer günstigen Lage an einem bedeutenden Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt das Verkehrs-, Handels- und Kulturzentrum des gesamten südöstlichen Galiziens, mit einer vielseitigen Industrie.

Geschichte. — Schon im frühen Mittelalter lag auf den Hügeln zwischen Schwarzer und Goldener Bistritza eine stark befestigte Siedlung, die 1662 deutsches Stadtrecht erhielt. Zahlreiche deutsche Handwerker und Kaufleute siedelten in der durch ihre günstige Verkehrslage rasch aufblühenden und immer mehr an die Stelle von Halicz (S. 222) tretenden Stadt, in der 1669 sogar eine Tochterhochschule der Krakauer Universität eröffnet wurde. Ende des XVII. Jahrhunderts war die Bedeutung der Stadt so groß, daß ein Teil des Verkehrs von dem Haupthandelsweg Krakau-Lemberg-Kiew über Stanislau abzweigte. 1863 wurde die Stadt von einem großen Brand heimgesucht, und auch im ersten Weltkrieg wurde sie zweimal

von den Russen in Brand gesteckt. Heute ist Stanislau unter der neuen deutschen Führung ein aufstrebendes Wirtschaftszentrum und für den Fremdenverkehr das 'Tor zu den Waldkarpaten'.

Mittelpunkt der gepflegten Stadt ist der weiträumige Adolf-Hitler-Platz, in dessen Mitte ein markthallenähnliches Gebäude mit Läden und Verkaufsständen steht. An der Nordseite des Platzes erhebt sich das *Stadthaus* (Eingang Goethestraße), ein stattlicher Bau von 1894. — Unweit nordwestlich der alte Marktplatz, auf dem ein an Stelle eines älteren Baues in kubistischen Formen errichtetes Rathaus stand (1942 im Abbruch; Grünanlage geplant); ringsum noch einige Bürgerhäuser aus dem XVII. Jahrhundert, mit sehenswerten Treppenaufgängen.

Westlich vom Markt die *Ukrainische Kathedrale* (griech.-kath.; ehem. Jesuitenkirche), ein großer Barockbau von 1715, mit zwei hohen behelmten Türmen; in dem dreischiffigen Inneren ein großer Ikonostas. Rechts anschließend das ehem. Jesuitenkolleg, jetzt Volksschule. An der Nordseite des Platzes die *Röm.-kath. Pfarrkirche*, 1669 ebenfalls im Barockstil erbaut (erneuert), mit zwei niederen Fassadentürmen und Vierungsturm; links davor ein etwas verfallener Glockenturm; im Innern der Kirche Marmorgrabmäler, in der Krypta das Grab des Stadtgründers Stanislaus Potocki (1683 bei Wien gefallen). — Östlich vom Markt die *Armenische Kirche*, 1762 im Barockstil errichtet und nach einem Brande im Weltkrieg wiederhergestellt, mit zwei glockenförmigen Türmen.

Die vom Adolf-Hitler-Platz nach Südosten führende Adolf-Hitler-Straße bildet eine der Hauptverkehrsadern der Stadt und ist von stattlichen neueren Bauten umrahmt. Die in ihrer Mitte links abzweigende Gouvernementsstraße ist ebenfalls ein schöner, neuzeitlicher Straßenzug, der an der *Kreishauptmannschaft* (links; Nr. 11) vorüber zu dem im Nordosten der Stadt gelegenen *Bahnhof* führt ($1^1/_2$km von der Stadtmitte). Am Horst-Wessel-Platz das ukrainische *Theater*.

Am Ostrande der Stadt liegt *Klein-Bethel*, eine 1896 von dem deutschen Pfarrer und späteren Superintendenten Theodor Zöckler (geb. in Greifswald 1867) gegründete, etwa 30 Gebäude umfassende mustergültige Anstalt der evang. Inneren Mission (Kinderheim und Schule), die ein Mittelpunkt des Deutschtums im ehem. Galizien war, aber Ende 1939 in der Bolschewistenzeit nach Westpreußen umgesiedelt wurde. Jetzt bilden die Gebäude den Kern des deutschen Stadtviertels (Deutsches Haus, vgl. S. 223).

Von Stanislau über *Kalusz* und *Bad Morszyn* nach *Stryj* s. Route 25; nach *Czortków* (Tarnopol, Husiatyn, Iwanie Puste, Zaleszczyki) s. Route 28; über *Kolomea* nach *Sniatyn* (Bukarest) s. Route 29; in die Waldkarpaten nach *Nadworna* und *Woronienka* s. Route 30b.

27. Von Lemberg nach Brody oder Tarnopol.

a. Von Lemberg nach Brody *(Kiew)*.

Eisenbahn: 93km, Schnellzug in $2^3/_4$-3 St., Personenzug in $3^1/_4$ St. — Streckenbeschreibung s. unten.

Straße: 106km. — Von **Lemberg** bis zur (33km) Straßenteilung jenseit *Kurowice* s. Route 26; weiter halblinks in östlicher Richtung. — 3km *Unterwalden* (s. S. 230); dahinter am Nordrande der bewaldeten Höhenrücken des Podolischen Plateaus hin. — 32km *Złoczów* (259m; s. S. 227), wo die Straße nach Tarnopol abzweigt (Route 27b); nach Brody weiter in nordöstlicher Richtung auf der S. 227 beschriebenen Straße über einen bewaldeten Höhenrücken der Podolischen Platte. — 17km *Podhorce* (400m; s. S. 228), wo eine Straße nach Olesko abzweigt (8km nordwestl.; s. unten); die Straße nach Brody zieht nordöstlich weiter. — 21km **Brody** (230m; s. S. 226).

Die Eisenbahn führt vom Hauptbahnhof in **Lemberg** (s. Route 20) nördlich um die Stadt herum und wendet sich nach Osten. — 7km Bahnhof *Lemberg-Podzamcze*, am Nordfuß des Schloßberges (S. 163); weiterhin zweigt links die Linie nach Stojanów (s. S. 164), rechts die Linie nach Brzeżany (s. Route 27c) ab. — 15km Station *Lemberg-Ost*. — Nun in östlicher Richtung durch eine teilweise bewaldete flachwellige Landschaft. — 46km *Kutkorz*, über dem Flüßchen *Peltew* gelegener Ort mit Kapuzinerkloster.

51km **Krasne** (209m), Dorf an einem Eisenbahnknotenpunkt, wo r. die Bahn über Złoczów nach Tarnopol abzweigt (s. Route 27b).

$5^1/_2$km nördlich vom Bahnhof Krasne liegt **Busk** (223m), ein zum Kreis Kamionka (S. 164) gehörendes Landstädtchen von 4000 Einwohnern, im Mündungsgebiet des *Peltew* und anderer Flüßchen in den *Bug* weitläufig angelegt, mit vielen Brücken, die ihm den Scherznamen 'galizisches Venedig' verschafft haben. Im X. Jahrhundert Hauptort eines unabhängigen Fürstentums und schon im XIII. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht begabt, jedoch häufig zerstört, hat es kein Baudenkmal aus diesen Zeiten bewahrt. Beachtenswert das neuere Schloß (mit Park) und die griech.-kath. Kirche; daneben in einer Höhle eine vorgeschichtliche Fundstätte.

Die Bahn nach Brody führt von Krasne weiter in nordöstlicher Richtung, streckenweise durch Wald; rechts die Höhen der Podolischen Hochebene.

67km Bahnhof *Ożydów-Olesko;* 2km südwestlich das Dorf Ożydów, 5km südöstlich das Städtchen Olesko. — Das zum Kreis Złoczów (S. 227) gehörende Landstädtchen **Olesko** (240m), mit 3500 Einwohnern, ist eine alte, schon im XIII. Jahrhundert befestigte und 1441 mit Magdeburger Stadtrecht begabte Siedlung, die mit ihrer Burg wiederholt dem Ansturm der Tataren, Türken und Russen standhielt, aber auch mehrmals zerstört wurde. Am Ring die Pfarrkirche (XV. Jahrh.), mit stattlichem Wehrturm. Am Westrande des Ortes liegen auf einem von Sümpfen umgebenen Hügel das aus einer vor- oder frühgeschichtlichen Wehrburg hervorgegangene, 1327

erstmals erwähnte und in demselben Jahrhundert im gotischen Stil neu erbaute, im XVI. und XVII. Jahrhundert in Renaissance- und Barockformen erneuerte Schloß (zwei Flügelgebäude erhalten), in dem 1629 der spätere König Johann III. Sobieski (vgl. S. 48) geboren wurde; ferner ein Kapuzinerkloster aus dem XVIII. Jahrhundert.

8km südöstlich vom Städtchen Olesko liegt *Podhorce* (s. S. 228). — 10km südlich vom Bahnhof Ożydów-Olesko liegt am *Bug* das alte Städtchen *Bialy-Kamień* (246m; 4500 Einw.), mit Pfarrkirche von 1613 und Ruine einer alten, in ihrer jetzigen Gestalt aus dem XVII. Jahrhundert stammenden Burg. — Von hier noch 12km südöstlich bis *Złoczów* (S. 227).

Die Eisenbahn zieht von Ożydów-Olesko weiter durch Heideland. — 80km *Zablotce*; Straße nach Podhorce (15km; S. 228).

93km **Brody.** — HOTELS: *Sächsischer Hof*, *Stadt Brody*, Bahnhofstr. 2, 15 B. zu 6-8 Zl. — AUSKUNFT durch den Landkommissar, am Hermann-Göring-Platz.

Die Stadt *Brody* (230m), mit 15000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Nordosten des galizischen Kreises Złoczów (S. 227), liegt nahe der Grenze des Generalgouvernements gegen das Reichskommissariat Ukraine. Der 1584 an der alten Handelsstraße von Krakau nach Kiew (vgl. S. 153) mit Magdeburger Stadtrecht gegründete und ehemals befestigte, aber wiederholt zerstörte Ort zeigt in seinen alten Bauwerken noch deutlich die Merkmale deutschen Kulturschaffens. Für das Schloß mit seinen Wehrtürmen, Wällen und Kasematten (Ruinen) hatte auch Schinkel einen Entwurf ausgearbeitet, der jedoch nicht ausgeführt wurde. Besonders beachtenswert der Ring, mit alten Bürgerhäusern und klassizistischer Kaufhalle; weiterhin die röm.-kath. Pfarrkirche (von 1596), die in Renaissanceformen erbaute griech.-kath. Kirche (XVI. Jahrh.; spätbarock umgebaut), eine zweite griech.-kath. Kirche (schöne Rokoko-Altäre) sowie ein Dominikanerkloster (XVII. Jahrh.). Schöner deutscher Heldenfriedhof.

Von Brody nach Tarnopol: Eisenbahn über Krasne 132km, s. oben und Route 27b; Straße 79km. — Die Straße führt in südöstlicher Richtung unweit der Grenze zwischen dem Generalgouvernement und dem Reichskommissariat Ukraine hin.

20km *Nakwasza*, Ort mit alter griech.-kath. Kirche und Burgruine. — Weiter in südlicher Richtung.

3km **Podkamień** (d. h. 'am Stein'), im Osten des Kreises Złoczów (S. 227) auf einer Anhöhe reizvoll gelegenes Städtchen von 3000 Einwohnern (Gaststätte Holdenmaier); auf einer zweiten Höhe liegt ein weithin sichtbares Dominikaner-Kloster, im XVII. Jahrhundert als Wehrkloster mit Wachttürmen und Mauern in Sternform angelegt (1915 zerstört), mit Barockkirche von 1695 (Fresken von Stan. Stroinski, 1766). In der Nähe eine schöne Felslandschaft, mit den *Teufelssteinen;* weiterhin die *Baba-Berge*, mit einem alten heidnischen Hain und einem Schloß mit Park. Etwa 15km südwestlich von Podkamień entspringen bei *Pieniaki* in schöner Fels- und Waldlandschaft die *Bugquelle* und die *Seretquelle*, auf der Wasserscheide zwischen Ostsee und Schwarzem Meer (vgl. S. 228). — Die Straße nach Tarnopol führt von Podkamień südlich weiter und in den Kreis Tarnopol.

18km *Załoźce* (330m), an dem zu einem schilfreichen See erweiterten *Seret* in einem schönen Wald- und Seengebiet gelegenes Städtchen von 1000 Einwohnern, mit der Ruine eines Wasserschlosses aus dem XVI. Jahrhundert. — Weiter streckenweise durch Wald, später wieder an den *Seret*.

28km *Plotycz*, mit klassizistischem Schloß; im Park ein Grabmal aus der Türkenzeit.

10km **Tarnopol** (335m); Stadtbeschreibung s. S. 228; Weiterfahrt nach Lemberg oder Czortków (Stanislau) s. Route 27b und c.

b. Von Lemberg über Złoczów nach Tarnopol.

Eisenbahn: 140km, Personenzug in 5-5¼ St. — Streckenbeschreibung s. unten.

Straße: bis Złoczów 68km, bis Tarnopol 128km (größtenteils gut ausgebaut; geteert). — Von **Lemberg** bis zur (33km) Straßenteilung jenseit *Kurowice* s. Route 26; weiter halblinks in östlicher Richtung. — 3km *Unterwalden* (s. S. 230); dahinter am Nordrand der z. T. bewaldeten Podolischen Hochebene hin. — 32km **Złoczów** (259m; s. unten), wo die Straße nach Brody abzweigt (Route 27a); nach Tarnopol weiter südöstlich in dem hübschen, von bewaldeten Höhen umrahmten Tal der Złoczówka. — 8km jenseit Złoczów eine Abzweigung r. über Pomorzany (18km; S. 231) und Urman (25km; S. 232) nach Brzeżany (42km; S. 231). — Die Straße nach Tarnopol zieht geradeaus weiter und berührt die deutsche Siedlung (8km) *Bronislawowka*. — 8km **Zborów** (357m; s. S. 228). — Weiter in langen Geraden durch eintönigere Gegend, über (15km) *Jezierna*. — 21km **Tarnopol** (335m; s. S. 228).

Die Eisenbahn folgt von **Lemberg** (s. Route 20) der auch nach Brody führenden Linie (s. Route 27a) bis Krasne.

51km *Krasne* (209m; S. 225). — Weiter in südöstlicher Richtung durch flachwellige Gegend, jenseit (68km) *Kniaze* an den Fuß der Waldhöhen des Podolischen Plateaus.

77km **Złoczów.** — Bahnhof 2km südwestl. von der Stadtmitte. — HOTEL: *Zloczower Hof*, 15 B. zu 6 Zl.; deutsches *Restaurant* und deutsches *Café*. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Lichtspielhaus; Bücherei; Schulen* (Webereischule); *Sportstadion* und *Freischwimmbad*. — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, Kopernikusstr. 26; ferner durch die NSDAP.

Die galizische Kreisstadt *Złoczów* (259m), mit 7000 Einwohnern, liegt hübsch inmitten von Obstgärten in dem von den Waldhöhen der Podolischen Platte umrahmten Tal der zum Bug fließenden *Złoczówka*. Die alte Siedlung entwickelte sich im XV. Jahrhundert zur Stadt, wurde befestigt und erhielt im XVI. Jahrhundert Magdeburger Recht; 1939 wurde sie im Polenfeldzug stark in Mitleidenschaft gezogen. — Beachtenswert die röm.-kath. Pfarrkirche (XVIII. Jahrh.), die ukrain. Pfarrkirche (von 1604; schönes Portal) und die griech.-kath. St. Nikolauskirche (XVI. Jahrh.; 1765 erneuert). Südöstlich vor der Stadt auf einer Anhöhe ein stattliches *Schloß* der Sobieski (Anfang des XVII. Jahrh.), mit Resten der alten Befestigung.

Von Złoczów nach Podhorce (Brody): Straße 17km (Kraftpost geplant). — Die Straße führt in nordöstlicher Richtung über die bewaldeten Höhenrücken der *Podolischen Platte* (vgl. S. 228).

9km *Sasów* (272m), am oberen Bug gelegenes ehem. Städtchen mit Resten der alten Befestigung; r. Abzweigung nach (9km) *Koltow*, einem Ort mit Schloß und Park, in hübscher Lage am Bug zu Füßen des Bergrückens

Woroniaki (s. unten). — Die Hauptstraße führt jenseit Sasów über den *Bug*, dann wieder über die bewaldete Höhe.

8km **Podhorce** (d. h. 'am Berg'; 400m), zum Kreise Złoczów gehörende Landgemeinde, auf einer aussichtreichen Höhe der Podolischen Platte (vgl. unten) gelegen, mit stattlichem **Schloß*, einem von Mauern und Gräben umgebenen Bau, der 1630-40 wohl von einem Danziger Baumeister im niederländischen Renaissancestil errichtet wurde, 1682-85 Jakob Sobieski (dem Sohn des Königs) gehörte und später barock verändert wurde, mit schönen Sälen; von den Terrassen ein weiter Ausblick ins Land, im Schloßpark schöne alte Lindenalleen; außerhalb die Schloßkirche, ein stilvoller klassizistischer Rundbau von Karl Romanus (1752-66), mit hoher Kuppel und korinthischem Säulengang; östlich vom Schloß der ehem. Marstall (jetzt Gasthof), ein beachtenswertes Renaissance-Gebäude mit barockem Mansardendach.

In der Umgebung von Podhorce zahlreiche Heldengräber aus dem ersten Weltkrieg. — Südöstlich erstreckt sich von Podhorce bis *Werchobuż* der Höhenrücken **Woroniaki** (452m), eine der höchsten Erhebungen der Podolischen Platte (vgl. S. 230), die eine Wasserscheide zwischen Ostsee und Schwarzem Meer und auch eine starke Klimascheide bildet. — Fortsetzung der Straße von Podhorce nach *Brody* s. S. 225; nach *Olesko* s. S. 226.

Die Eisenbahn führt von Złoczów weiter im Tal der Złoczówka aufwärts, zwischen bewaldeten Höhen hin.

98km **Zborów** (357m); das $3^1/_2$km südlich vom Bahnhof an einem durch die *Strypa* gebildeten See gelegene Landstädtchen von 6000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars und wirtschaftlicher Mittelpunkt im nordwestlichen Teil des Kreises Tarnopol, wurde im XVI. Jahrhundert mit deutschem Recht gegründet, kam aber infolge häufiger Kriegszerstörungen (bes. 1915, als die deutsch-russische Front an der Strypa verlief) nie zu voller Entwicklung. In der Stadtkirche ein wertvolles Madonnenbild.

Die Bahn zieht von Zborów weiter durch eine flachwellige Ackerlandschaft. — 115km *Jezierna*, an einem durch ein Nebenflüßchen der Strypa gebildeten See.

140km **Tarnopol.** — HOTEL: *Ostland* (Besitz der Kreishauptmannschaft), Deutsche Str. 8, 40 B. zu 10 Zl., mit Gaststätte. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Haus Ostland* (Kasino der Kreishauptmannschaft; s. oben); *Parteiheim; Theater* und *Lichtspielhaus* ('Palace'); *Museum; Bücherei* und Buchhandlung; *Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft (Deutsche Str. 26), den Stadtkommissar (Deutsche Straße 25) und die NSDAP. (Wehrmachtsplatz).

Die 'podolische Hauptstadt' *Tarnopol* (335m), Sitz der östlichsten Kreishauptmannschaft im Distrikt Galizien, mit 30000 Einwohnern (1500 Deutsche), liegt an einem Eisenbahn- und Straßenknotenpunkt auf dem Hang über der Niederung des hier z. T. verschilften *Seret*. Die Stadt wurde 1540 gegründet, 1548 mit Magdeburger Recht begabt und war stets ein wichtiger Handelsplatz, wurde aber in ihrer Entwicklung häufig durch Kriegszerstörungen (zuletzt 1939 und 1941) gehemmt und ehemals von zahlreichen Juden beherrscht; jetzt entwickelt sie sich unter deutscher Führung zum Wirtschaftmittelpunkt Ostgaliziens. — Auf einer Anhöhe ein aus dem XVI. Jahrhundert stammendes *Schloß*, das 1670 von den Türken zerstört, im

XIX. Jahrhundert erneuert, 1917 abermals niedergebrannt und dann neu erbaut wurde (altes Portal erhalten). Am Wehrmachtsplatz die *Dominikanerklosterkirche*, ein 1749 nach Plänen von A. Moszynski (S. LXI) unter Dresdner Einfluß errichteter großzügiger Kuppelbau mit reich gegliederter zweitürmiger Fassade, von den Bolschewisten z. T. zerstört (besonders das 1779 mit Fresken von Stan. Stroinski ausgemalte Innere). In der Nähe die griech.-kath. *Heiligkreuzkirche* (XVI. Jahrh.), mit hohem Turm. Weiterhin die unter östlichen Einflüssen erbaute *Griech.-kath. Pfarrkirche* (XVII. Jahrh.), mit Westturm, Kuppeln und Renaissance-Attika. Nahebei steht die *Röm.-kath. Pfarrkirche*, im neugotischen Stil.

Eisenbahn von Tarnopol über *Brzeżany* nach *Lemberg* s. Route 27c; nach *Chodorów* s. S. 221; nach *Czortków* (Stanislau) s. S. 233. — Straße nach *Brody* s. S. 227/226.

Von Tarnopol nach Zbaraż: Eisenbahn 24km in $1^3/_4$ St., Straße 21km nordöstlich. — Das Städtchen **Zbaraż** (340m), mit 8000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Tarnopol, liegt hübsch im Tal der oberen *Gniezna*. Der alte Ort entstand aus einer im XIV. Jahrhundert errichteten Burg, von der noch Wall und Turmgemäuer auf einem Felsen in dem 3km südwestlich gelegenen *Alt-Zbaraż* erhalten sind. Im Osten von Zbaraż thront auf einem aussichtreichen Hügel über dem linken Ufer der Gniezna ein Schloß von 1631, gegenüber auf dem andern Ufer eine 1637 erbaute, nach Zerstörungen 1647 und 1675 erneuerte Bernhardinerklosterkirche, mit wirkungsvoller zweitürmiger Fassade, freistehendem Glockenturm und beachtenswertem Inneren (prächtiger Hochaltar; im Refektorium Fresken von Stan. Stroinski aus dem XVIII. Jahrh.). — 7km nordwestlich von Zbaraż das Dorf *Zarubińce*, mit altem Holz-Meierhof (XVII. Jahrh.).

Von Tarnopol nach Podwołoczyska (Odessa): Eisenbahn 52km in $2\text{-}2^1/_4$ St., Straße 43km. — Die Strecke führt zuerst nach Südosten; in (14km) *Borki Wielkie* zweigt von der Bahn rechts die Linie nach Grzymałów ab (Straßenabzweigung schon vor Borki Wielkie; vgl. unten). — Die Bahn nach Podwołoczyska führt weiter in östlicher Richtung, in großem, nach Norden ausholendem Bogen um die Hügelkette *Miodobory* (vgl. unten) herum; die Straße zieht über die teilweise bewaldete Höhe (410m) hinweg. — 52 bzw. 43km **Podwołoczyska** (276m), Städtchen mit 5000 Einwohnern (300 Deutsche), an dem Flüßchen *Zbrucz*, das die Ostgrenze des Generalgouvernements gegen das Reichskommissariat Ukraine bildet. — 17km nordöstlich flußaufwärts liegt ebenfalls hart an der Grenze das Dorf *Toki*, mit den schön auf einer Halbinsel an einem Teich gelegenen Ruinen einer von den Tataren zerstörten mächtigen Wasserburg.

Von Tarnopol nach Grzymałów: Eisenbahn 47km in $2^3/_4$ St., Straße 45km. — Die Strecke führt nach Südosten und zweigt in bzw. vor *Borki Wielkie* (vgl. oben) von der Strecke nach Podwołoczyska rechts ab; weiterhin links die teilweise bewaldete Hügelkette *Miodobory*, die zu den höchsten Erhebungen der Podolischen Hochebene gehört (436m). — 38 bzw. 33km **Skałat** (321m), in hügeliger Landschaft an der *Gnila* gelegenes Städtchen von 7000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Tarnopol; an dem großen Ringplatz alte Laubenhäuser, die neugotische röm.-kath. Pfarrkirche sowie ein im XVI. Jahrhundert erbautes stattliches Schloß (im XVIII. Jahrh. umgebaut), mit vier fünfeckigen Wehrtürmen und schönem barocken Tor. — Die Bahn und Straße führen südlich weiter im *Gnilatal*. — 47 bzw. 45km **Grzymałów** (314m; Bahnhof $2^1/_2$km nördl. von der Ortsmitte), im Südosten des Kreises Tarnopol hübsch am Hang des Tales der zu einem kleinen See erweiterten *Gnila* gelegenes ehem. Städtchen (jetzt Landgemeinde von 12000 Einwohnern), mit einem in einem schönen Park gelegenen Schloß aus dem XVII. Jahrhundert (ehemals eine

feste Burg) und barocker Pfarrkirche (XVIII. Jahrh.). — Gryzmalów ist Ausgangspunkt für Wanderungen in das zwischen Gniła und Zbrucz gelegene wald- und felsenreiche Bergland der Miodobory (vgl. S. 229; interessante Steppenflora); 9km südlich liegt im Gniłatal der Marktflecken *Touste* (298m), mit alten Laubenhäusern, östlich überragt von den Höhen *Wołowa* (400m), *Wysoka Góra* (382m) und *Jancowa* (436m). — 22km südöstlich von Grzymalów, über *Krasne* (374m; beachtenswerte Kirche), liegt am *Zbrucz* an der Grenze des Generalgouvernements gegen das Reichskommissariat Ukraine der Ort *Satanów;* in der Nähe Reste des 'Trajanswalles' (vgl. S. 238) und eine Klosterburg.

c. Von Lemberg über Brzeżany nach Podhajce oder Tarnopol.

Eisenbahn: bis Brzeżany 111km in $4^1/_4$-6 St., nach Podhajce 141km in $5^3/_4$-$8^1/_2$ St., nach Tarnopol 182km (in Potutory umsteigen; 1942 keine durchgehende Verbindung). — Streckenbeschreibung s. unten.

Straße: über (88km) Brzeżany nach Podhajce 116km, nach Tarnopol 144km; großenteils gut ausgebaute Hauptstraße (z. T. geteert). — Von **Lemberg** bis zur (56km) Straßenteilung jenseit *Przemyślany* s. Route 26; weiter links in südöstliche Richtung. — 16km *Narajow Miasto* (314m), im Tal der *Narajowka;* dahinter über eine bewaldete Höhe (423m) hinweg. — 16km **Brzeżany** (217m; s. S. 231). — Weiter nach Podhajce zuerst südlich im Lipatal bis in die Nähe von *Potutory* (r. abseits; s. S. 232), dann in Windungen über eine bewaldete Höhe (404m) hinweg nach (11km) *Litiatyn;* später abwärts. — 17km **Podhajce** (337m; s. S. 232).

Die Straße von Brzeżany (s. oben) nach Tarnopol führt in östlicher Richtung bergauf und bergab durch ein anfangs z. T. bewaldetes, später ziemlich waldloses Hügelland. — 16km *Kozowa* (s. S. 232). — 14km *Plotycza* (342m), wo man die zu einem großen See erweiterte *Strypa* quert; dahinter durch *Horodyszcze;* vor Tarnopol nochmals über eine Waldhöhe hinweg. — 26km **Tarnopol** (335m; s. S. 228).

Die Eisenbahn führt vom Hauptbahnhof in **Lemberg** (320m; s. Route 20) zum (7km) Bahnhof *Lemberg-Podzamcze* und wendet sich dann in großen Windungen ansteigend nach Südosten. — 14km Station *Lemberg-Lyczakow*, im Osten der Stadt; weiter im Waldtal der *Marunka* über (18km) *Mariówka*. — 21km *Winniki* (d. h. 'Weinberge'; 300m), Vorstadt von Lemberg, im XV. Jahrhundert von deutschen Ansiedlern inmitten von Weinbergen gegründet, mit einer 1737 erbauten Barockkirche. — Dahinter durch flachwelliges Ackerland.

45km *Kurowice* ($1^1/_2$km nördl. vom Bahnhof; S. 220). — 51km *Łahodów*, mit ukrain. Kirche von 1730; $2^1/_2$km nördlich die deutsche Siedlung *Unterwalden*. — Die Bahn führt weiterhin zwischen den bewaldeten Höhenzügen der *Gołogóry* hin, der höchsten Erhebung der Podolischen Platte, die 10km westlich von Łahodów in der *Kamula* (473m) gipfelt.

61km **Przemyślany** (304m), hübsch im Tal der *Gniła Lipa* gelegenes, von den Waldhöhen der Gołogóry (s. oben) umgebenes Städtchen von 5000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Złoczów (S. 227), mit Pfarrkirche von 1645 (erneuert; schönes Portal, im Innern Malereien); Deutsches Hotel, mit 9 B. und Gaststätte (1942 in Vorbereitung).

10km westlich von Przemyślany liegt der Ort *Świrz*, an dem gleichnam. Flüßchen, mit Pfarrkirche von 1546 und einem hochgelegenen Schloß aus dem XV. Jahrhundert (im XVII. Jahrh. im Renaissance- und Barockstil erneuert; schöner Park). — 7km nördlich von Przemyślany das feste Kloster *Uniów*, mit Kirche in gotischen und Renaissance-Formen.

Die Bahn folgt von Przemyślany südlich dem Tal der *Gniła Lipa* bis (69km) *Wołków* und wendet sich dann nach Osten.

87km *Dunajów* (322m), an der *Złota Lipa* gelegener Ort von 2000 Einwohnern, mit alter Wehrkirche (röm.-kath.) aus dem XVI. Jahrhundert, griech.-kath. Holzkirche und Schloß der röm.-kath. Erzbischöfe von Lemberg.

Von Dunajów führt eine Straße östlich über eine bewaldete Höhe (405m) hinweg in den Kreis Tarnopol nach (9km) Pomorzany. — Das Städtchen **Pomorzany** (295m; 4800 Einw.), in hügeliger Landschaft an der *Machnowka* gelegen und schon im XV. Jahrhundert mit deutschem Recht begabt, besitzt ein häufig (zuletzt 1915) zerstörtes Schloß aus dem XV.-XVIII. Jahrhundert, eine beachtenswerte röm.-kath. Pfarrkirche (im XIX. Jahrh. erneuert; Fresken und alte Glocke), eine griech.-kath. Holzkirche von 1718 und ein neugotisches Rathaus.

6km südöstlich von Pomorzany liegt *Hodów*, wo 1694 die in zehnfacher Übermacht anstürmenden Tataren abgewehrt wurden ('Hodówer Thermopylen'). — Von Pomorzany nach Brzeżany s. S. 232.

Die Eisenbahn führt von Dunajów südöstlich weiter in dem Tal der *Złota Lipa*. — 96km *Buszcze*, hübsch gelegener Ort mit einer romanischen Wehrkirche (Tore und Fenster in Renaissanceformen).

111km **Brzeżany.** — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Kasino*, Wallstraße; *Lichtspielhaus; Bücherei; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch den Kreishauptmann, den Stadtkommissar und die NSDAP.

Die galizische Kreisstadt *Brzeżany* (271m), mit 8400 Einwohnern, liegt schön zwischen teilweise bewaldeten Höhen im Tal der *Złota Lipa*, an einem 3km langen See, und besitzt zahlreiche Baudenkmäler, die im XVI. und XVII. Jahrhundert von deutschen und italienischen Baumeistern und Künstlern geschaffen wurden und trotz häufiger Kriegsstürme (auch 1914-1917 und 1941) teilweise erhalten geblieben sind. — Am Rande der Stadt ein 1554 erbautes schönes *Schloß*, von einem Wassergraben und Teichen umgeben, mit stattlichen Wehrtürmen und Toren (Haupttor im Renaissancestil) und einer stilvollen Barockkapelle, die Fresken und Mosaiken, einen Hochaltar aus karrarischem Marmor (Gemälde von einem ital. Meister) und zahlreiche Grabmäler des XVI. und XVII. Jahrhunderts (von Heinrich Horst und Joh. Pfister) enthält. Am Ringplatz das *Rathaus*, von 1811, mit Uhrturm; gegenüber die griech.-kath. *Dreieinigkeitskirche*, im gotischen und Renaissancestil; dahinter die *Armenische Kirche* (XVIII. Jahrh.). Auf einer Anhöhe die von einer Mauer umgebene *Röm.-kath. Pfarrkirche* (gotisch, aus dem XV. Jahrh.), mit freistehendem Glockenturm. Nahe beim See auf dem aussichtreichen 'Schlachtenhügel' ein *Bernhardinerkloster*, mit barocker Kirche von 1683.

Die Umgebung von Brzeżany wurde wegen ihrer schönen Landschaft früher auch 'Podolische Schweiz' genannt. — 2½km südwestlich liegt das Dorf *Raj*, mit einem im Renaissancestil erbauten viertürmigen Jagdschloß der Grafen Potocki und einem Park. — Im Tal der Złota Lipa [illegible]gt der Erholungsort *Zwierzyniec;* von den ihn umgebenden Bergen schö[illegible]er Blick auf die Stadt. — Nördlich führt von Brzeżany eine Straße nach d[illegible]n ebenfalls schön an einem See gelegenen Ausflugsort (15km) *Urman* u[illegible] weiter nach *Pomorzany* (24km von Brzeżany; s. S. 231).

Kraftpost von Brzeżany in 1¾ St. nach *Rohatyn* (36km; S. 221), von hier weiter in 1¼ St. nach *Bursztyn* (17km; S. 222) und von hier in 1¾ St. nach *Kałusz* (37km; S. 219); zus. 90km in 4¾ St.

Die Eisenbahn zieht von Brzeżany weiter im Tal der *Złota Lipa*, über (117km) *Zolnowka*.

120km *Potutory* (267m), Dorf an einem Eisenbahnknotenpunkt, wo eine Bahn von Chodorów (Lemberg; s. S. 221) mündet, die östlich nach Tarnopol weiterführt (s. unten).

Die von Lemberg über Brzeżany kommenden Züge fahren von Potutory weiter auf der nach Podhajce führenden Linie, die südlich bis (133km) *Rudniki* dem Tal der Złota Lipa folgt und dann nach Osten umbiegt.

141km **Podhajce** (339m), zum Kreise Brzeżany gehörendes Städtchen von 6000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars, in schöner Lage im Tal des hier einen 4km langen See bildenden Flüßchens *Koropiec*, mit röm.-kath. Pfarrkirche und ukrain. Kirche (beide aus dem XVII. Jahrh.) und ehem. Schloß (jetzt Brauerei). Der Ort, der 1667 in einer Schlacht gegen die Türken völlig zerstört wurde, war ein Lieblingsaufenthalt Chopins (vgl. S. 21). Deutsche Gaststätte (1942 im Bau).

In der schönen Umgebung von Podhajce liegen östlich des oben gen. Sees bei (6km) *Białokiernica* alte Gräberfelder mit Steinkreuzen. — 5km nordöstlich die ebenfalls an einem See gelegene deutsche Siedlung *Bekersdorf*. — 12km südwestlich, im Tal der Złota Lipa, das im XV. Jahrhundert gegründete ehem. Städtchen *Zawałów*, mit der Ruine eines Schlosses aus dem XVII. Jahrhundert.

Die Eisenbahn von Potutory (s. oben) nach Tarnopol führt in östlicher Richtung durch ein anfangs bewaldetes Hügelland. — 139km (von Lemberg) *Kozowa* (360m), an dem Flüßchen *Koropiec* gelegenes altes Städtchen von 5000 Einwohnern, mit ehem. Schloß (jetzt Gerichtsgebäude). — 154km *Denysów-Kupczyńce*, wo man die *Strypa* überquert. — Weiter ziemlich gerade über die Hochfläche, mit Blick auf die bewaldeten Höhenzüge der Podolischen Platte; vor Berezowica Ostrów über den *Seret*.

174km *Berezowica Ostrów*, wo eine Bahnlinie nach Czortków abzweigt (s. S. 233). — Die Linie nach Tarnopol biegt nach Norden um.

182km **Tarnopol** (335m); Stadtbeschreibung s. S. 228. Weiterfahrt nach Zbaraż, Podwołoczyska oder Grzymałów s. S. 229, über Krasne zurück nach Lemberg s. S. 228/227.

Von Tarnopol nach Czortków (Stanislau): Eisenbahn 90km in 3¼-3¾ St.; Straße 77 oder 84km, über Mikulińce (20km; s. unten) und Trembowla (14km; s. unten) und weiter entweder auf der Hauptstraße über Kopyczyńce (27km; s. S. 237) nach Czortków (vgl. S. 234) oder kürzer über Podgórzany (3km; s. unten), Janów (10km; s. unten), Budzanów (7km; s. unten) und Białoboznica (21km; S. 234). — Die Eisenbahn führt in südlicher Richtung im Tal des *Seret* nach (9km) *Berezowica Ostrów*, wo die Linie von Potutory (Chodorów, Lemberg; S. 232) einmündet. — Weiter nach Süden über die Podolische Hochebene, am Fuße bewaldeter Höhen hin.

28km Bahnhof *Mikuliñce-Strusów;* 4km nordwestlich, am *Seret*, das Städtchen **Mikulińce** (355m), mit einer nach Plänen von Moszynski (S. LXI) unter Dresdner Einfluß (ähnlich der dortigen Hofkirche) erbauten Pfarrkirche (1779 geweiht; schöne Fassade mit mächtigem Turm), ferner mit der Ruine einer im XVI. Jahrhundert erbauten, 1675 von den Türken zerstörten Burg und einem im XIX. Jahrhundert erbauten Herrenhaus; 3km südwestlich vom Bahnhof liegt ebenfalls am Seret das Dorf *Strusów*.

36km **Trembowla** (270m; Deutsches Gastheim), im Süden des Kreises Tarnopol in reizvoller Hügellandschaft an der *Gniezna* gelegenes Städtchen von 8400 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars, im XI. Jahrhundert Hauptstadt eines Fürstentums und im XIV. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht begabt, aber oft in Kriegen zerstört und niedergebrannt (u. a. 1631, 1695 und teilweise auch 1915). Beachtenswert die stattliche röm.-kath. Pfarrkirche von 1927, die ukrain. St. Nikolauskirche (XVI. Jahrh.), ein noch von Mauern mit vier Ecktürmchen umgebenes Karmeliterkloster von 1635 (im Innern der ehem. Wehrkirche Fresken von Joseph Mayer; 1750) und die hochgelegene Ruine eines Schlosses aus dem XIV., XVI. und XVII. Jahrhundert (1688 durch die Tataren zerstört; schöne Aussicht auf die Stadt). In der Nähe von Trembowla Schiefer- und Steinbrüche (roter Sandstein). — 3km südlich von Trembowla liegt an der Einmündung der Gniezna in den Seret der Ort *Podgórzany*, mit der auf einer aussichtreichen Anhöhe thronenden Ruine eines von Mauern und Bastionen umgebenen Basilianerklosters aus dem XII. Jahrhundert (am Tor die Jahreszahl 1716). — Die Eisenbahn führt von Trembowla weiter nach Südosten.

46km *Dereniówka* (336m); 4¼km südwestlich vom Bahnhof liegt schön in einer Schleife des *Seret* das alte Städtchen *Janów*, mit Burgruine und Pfarrkirche aus dem XVII. Jahrhundert. Von hier führt eine Straße 7km südlich nach *Budzanów*, einem ebenfalls im Engtal des Seret gelegenen Städtchen mit hochgelegener Ruine eines 1675 von den Türken zerstörten Schlosses (großer Rundturm), Kirche aus dem XVIII. Jahrh. und Kloster.

58km *Chorostków* (310m; Bahnhof 2km südwestl.), an der *Tajna* gelegenes Städtchen mit zweitürmigem Rathaus, röm.-kath. und griech.-kath. Pfarrkirche und Schloß (alle XIX. Jahrh.).

73km *Kopyczyńce;* weiter nach (90km) **Czortków** s. S. 237.

28. Von Stanislau über Czortków nach Tarnopol, Iwanie Puste oder Zaleszczyki.

Eisenbahn: bis Czortków 111km, Personenzug in 4¼-4¾ St., bis Tarnopol 200km in 8 St.; über Czortków nach Iwanie Puste 176km in 9 St. (in Czortków umsteigen); über Biała Czortkowska nach Zaleszczyki 156km in 7 St. (in Biała Czortkowska umsteigen). — Streckenbeschreibung s. S. 234.

Straße: von Stanislau nach Czortków 100km, von hier nach Tarnopol 77km, nach Iwanie Puste 64km, nach Zaleszczyki 44km; von Stanislau über Buczacz direkt nach Tarnopol 136km, über Tłumacz direkt nach Zaleszczyki 116km. — Die Straße führt von **Stanislau** (256m; s. S. 223) zuerst schnurgerade in östlicher Richtung durch die Ebene und über die Bistritza. — 12km *Tyśmienica* (s. S. 234), wo r. die Straße nach Kolomea abzweigt (Route 29); nach Czortków weiter in östlicher Richtung, nun über die von zahlreichen z. T. bewaldeten Talschluchten zerschnittene fruchtbare

podolische Hochebene. — 6km *Klubowce* (345m), wo r. die direkte Straße über Tłumacz (8km; s. unten) und Horodenka (46km; S. 242) nach Zaleszczyki abzweigt (98km; vgl. S. 240); die Straße nach Czortków führt in Klubowce geradeaus weiter. — 15km *Niżniów* (s. unten); dahinter über den *Dnjestr.* — 18km *Monasterzyska* (s. S. 235), wo man den Koropiec überquert. — 17km **Buczacz** (s. S. 235), von wo eine direkte Straße nordöstlich über Mikulińce (48km; s. S. 233) nach Tarnopol führt (zus. 68km); nach Czortków östlich weiter. — 19km *Białobożnica*, wo links die S. 233 gen. Straße nach Tarnopol abzweigt. — 9km **Czortków** (266m; s. S. 236), wo man den Seret überquert; Abzweigung nach Zaleszczyki s. unten; nach Tarnopol östlich weiter. — 5km hinter Czortków Straßenteilung: rechts die unten beschriebene Straße nach Skała und Okopy, links in nordöstlicher Richtung nach *Kopyczyńce* (11km; S. 237) und weiter entweder östlich nach *Husiatyn* (23km; S. 237) oder nordwestlich nach **Tarnopol** (61km; s. S. 233).

Die an der Straßenteilung 5km hinter Czortków rechts abzweigende Straße führt südöstlich z. T. durch bewaldetes Hügelland. — 10km *Kolendziany*, wo links eine Straße nach Skała abzweigt (25km; S. 238); der rechte Straßenarm zieht südlich weiter. — 10km *Jezierzany* (s. S. 238). — 12km *Borszczów* (s. S. 238). — 17km *Krzywcze* (s. S. 238). — 10km **Iwanie Puste**; von hier über *Mielnica* nach (27km) *Okopy* s. S. 238.

Die Straße von Czortków (s. oben) nach Zaleszczyki (44km) führt in langen Geraden südlich über die Hochfläche. — 10km *Jagielnica* (s. S. 239); weiter etwa wie die Eisenbahn (vgl. S. 239). — 10km *Tłuste* (s. S. 239); dahinter folgt eine 17km lange Gerade. — 7km hinter Tłuste beim Bahnhof *Worwolińce* an einer Abzweigung (r.) nach Czerwonogród (9km; S. 239) und Horodenka (27km; S. 242) vorüber; vor Zaleszczyki an das linke Ufer des Dnjestr. — 17km **Zaleszczyki** (s. S. 239).

Die Eisenbahn von **Stanislau** (S. 223) nach Czortków folgt zuerst der nach Kolomea (Śniatyn-Bukarest) führenden Hauptlinie (Route 29) in südöstlicher Richtung bis (5km) *Chryplin* und wendet sich dann nach Osten. Links die Türme von Stanislau.

13km *Tyśmienica* (252m), an der *Worona* gelegenes Städtchen von 7000 Einwohnern, im XI. Jahrhundert von eingewanderten Armeniern gegründet (vgl. S. 251), mit armenischer Kirche, ukrainischer (griech.-kath.) Kirche und röm.-kath. Dominikanerkirche. — Weiterhin bergauf zu der hier teilweise bewaldeten Hochebene von Podolien.

21km *Pałahicze* (330m); von hier Zweigbahn 6km südöstlich nach **Tłumacz** (267m), einem Städtchen von 7000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Stanislau.

Tłumacz ist Ausgangspunkt zum Besuch einer 3km nordöstlich bei *Łokutki* gelegenen Tropfsteinhöhle. — Südöstlich führt von Tłumacz eine Straße nach Horodenka (46km; S. 242); nach 11km rechts eine Abzweigung zu dem 5½km südlich abseits gelegenen Städtchen *Chozimierz*, in dessen Nähe alte Grabhügel von 1531 liegen (vgl. S. 241).

Die Eisenbahn nach Czortków senkt sich jenseit Pałahicze (s. oben) nordöstlich in das *Tłumacztal*, dem sie bis zum Dnjestr folgt.

35km *Niżniów* (208m), ein Landstädtchen an der Mündung des Tłumaczbachs in den *Dnjestr*, den die Bahn überquert. — Weiter in einer Talschlucht bis hinter (46km) *Korościatyn*, dann bergauf zur Hochfläche und wieder hinab in das Koropiec-Tal.

57km *Monasterzyska* (304m), zum Kreis Czortków gehörendes, hübsch an dem zu einem See erweiterten Flüßchen *Koropiec* zwischen teilweise bewaldeten Hügeln gelegenes altes Städtchen (jetzt Landgemeinde) von 8000 Einwohnern, Mittelpunkt eines reichen landwirtschaftlichen Gebietes, in dem auch Tabak angebaut wird (große Zigaretten- und Tabakfabrik), mit Resten einer Burg und neuerem Schloß in einem Park. Deutsches Hotel, 10 B. zu 6 Zl. (1942 in Vorbereitung); deutsch-ukrain. Kasino. — Weiter über die fruchtbare Hochfläche.

76km **Buczacz.** — HOTELS: *Städtisches Hotel*, 23 B. zu 5¾ Zl., gut; Gaststätte *Podilla*, 2 Z. für Deutsche. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch den Landkommissar.

Das alte Städtchen *Buczacz* (355m), Sitz eines Landkommissars im Kreise Czortków, mit 9000 Einwohnern, schon 1260 genannt und im XVII. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht begabt, liegt halbkreisförmig im reizvollen Engtal der *Strypa* und an dessen Hängen und wird beherrscht von der Ruine einer im XVI. Jahrhundert erbauten, seit 1750 verfallenen *Burg* der Familie Buczacki. In der Talsohle erhebt sich auf dem kleinen Ringplatz das **Rathaus*, eines der schönsten Galiziens, von Bernhard Merderer (S. 163; Plastiken von Pinzel), um die Mitte des XVIII. Jahrhunderts im Rokokostil erbaut und nach einem Brand (1865) erneuert, mit stattlichem Turm. Zwischen Rathaus und Schloßberg die *Röm.-kath. Pfarrkirche*, im XIII. Jahrhundert gegründet, 1765 neu erbaut (am Altar schöne Schnitzereien). An dem aussichtreichen Hügel Fedor, auf dem 1924 neolithische Funde gemacht wurden, die zu einem Basilianerkloster gehörende *Ukrain. Kirche*, ein wirkungsvoller zweitürmiger Kuppelbau im Barockstil (von 1770), mit beachtenswertem Inneren. Ferner zwei weitere griech.-kath. Kirchen aus dem XVII. und XVIII. Jahrhundert (schöne Ikonostase).

Umgebung. — 15km südlich von Buczacz liegt reizvoll am Hang des *Olchowiectals* nahe dessen Mündung in das Strypatal das alte Städtchen **Jazłowiec** (260m; 4600 Einw.), das im XVI. Jahrhundert mit deutschem Stadtrecht begabt wurde und früher ziemlich bedeutend war (Sitz eines armenischen Bischofs), sich aber von wiederholten Zerstörungen durch Tataren, Türken und Russen nicht mehr erholt hat. Beachtenswert die noch ummauerte röm.-kath. Dominikanerkirche und die im XVII. Jahrhundert im Renaissancestil erbaute griech.-kath. Kirche (früher armenische Kirche). Südlich über dem Ort in beherrschender Lage die Ruine einer Burg aus dem XV. Jahrhundert; daneben in einem schönen Park ein neueres Schloß (Kloster). — Im Tale des *Olchowiec* mehrere andere Burgruinen. 10km südlich von Jazłowiec wurden bei *Beremiany* vorgeschichtliche (neolithische) Funde gemacht. — Autobus nach *Brzeżany* (S. 231).

Die Eisenbahn nach Czortków überquert bei Buczacz das Tal der *Strypa* und führt weiter durch eintönige Gegend. — 105km *Biała Czortkowska* (344m), wo die Bahn nach Zaleszczyki abzweigt (S. 239). — Die Bahn nach Czortków senkt sich in Windungen in das Tal des *Seret* und überquert den Fluß.

111km **Czortków.** — HOTELS: *Deutsches Kasino*, Kasinostraße, 14 B. zu 6-8 Zl.; ein größeres deutsches Hotel war 1942/43 in Vorbereitung; *Bristol*, Ringstraße, 31 B. zu 6 Zl. — RESTAURANTS: im *Deutschen Kasino* (s. oben); *Deutsche Gaststätte*, mit *Café*, für 1943 geplant, in der Bergstraße. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Kasino; Lichtspielhaus; Badeanstalt; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft, den Stadtkommissar und die NSDAP.

Die Kreishauptstadt *Czortków* (228m), mit 24000 Einwohnern (14000 Ukrainern), liegt im südöstlichen Teil des Distriktes Galizien, zu beiden Seiten des zum Dnjestr fließenden *Seret*, der hier in windungsreichem und teilweise tief eingeschnittenem Tal das reizvolle Podolische Bergland durchzieht. Die schon in vorgeschichtlicher Zeit bestehende Siedlung wurde zu Beginn des XV. Jahrhunderts von der Adelsfamilie Czortkowski (daher der Stadtname) neu gegründet und 1522 mit Magdeburger Stadtrecht begabt. Nach verschiedenen Kriegszerstörungen kam die Stadt 1672-83 in türkischen, bis 1772 in polnischen, dann in österreichischen Besitz; 1914-17 war sie von den Russen und 1920 sowie 1939-41 erneut von den Bolschewisten besetzt. Jetzt befindet sich Czortków unter deutscher Verwaltung in neuem Aufbau und bildet durch seine hübsche Lage ein lohnendes Fremdenverkehrsziel.

Die von dem auf dem linken Seretufer gelegenen Bahnhof zur Stadt führende Bahnhofstraße bietet rechts einen schönen Blick auf das Serettal. Vor dem Bahnhof ein hölzernes, buntbemaltes Denkmal des *Hl. Johann aus Dukla* (vgl. S. 204), etwa aus der Mitte des XVIII. Jahrhunderts. Weiterhin eine alte ukrain. *Holzkirche* (XVII. Jahrh.), ein achteckiger Bau mit drei Zwiebeltürmen (unter Denkmalsschutz). Unweit östlich in der Schroffstraße die neue *Ukrain. Kirche*, im neubyzantinischen Stil (1910). Dahinter auf der Höhe im Vorort Wygnanka die mächtigen Mauern einer alten **Burg,** die an Stelle einer 1549 zerstörten Holzburg 1672 neu erbaut wurde und eine Zeitlang Sitz eines türkischen Paschas war (vgl. oben), seit 1809 aber in Verfall geriet (schöne Aussicht). — Von der Bahnhofstraße gelangt man über die Seretbrücke zum Ringplatz, an dem eine zweistöckige *Markthalle* steht (von 1905). Gegenüber die **Dominikanerkirche** (*Röm.-kath. Pfarrkirche*), ein an Stelle einer 1619 erbauten, später abgebrochenen Kirche 1910 im neugotischen Stil errichteter stattlicher Bau; im Inneren auf dem Hochaltar ein Muttergottesbild aus dem XVI./XVII. Jahrhundert, im rechten Seitenschiff neben dem Altar ein vergoldeter Sarkophag mit den Reliquien des Hl. Theophil; neben der Kirche ein zu Anfang des XVII. Jahrhunderts gegründetes Dominikanerkloster. Südöstlich von der Dominikanerkirche das *Rathaus*, von 1930; südwestlich an der Sonnigen Straße eine zweite alte ukrain. *Holzkirche*, mit freistehendem malerischen Glockenturm (XVII. Jahrh.).

Umgebung von Czortków. — 6km südöstlich befindet sich im Dorf *Uhryn* in einer Gipshöhle eine vorgeschichtliche Fundstätte (Führer in der Stadt). — 5km nördlich von Czortków in reizvoller Landschaft am linken Seretufer das Dorf *Nagórzanka;* noch 4km weiter *Skorodyńce*, mit einer alten Holzkirche.

Eisenbahn von Czortków nach *Zaleszczyki* s. S. 239, nach *Skała Podolska* und *Iwanie Puste* s. unten; Straßen s. S. 234.

Die Eisenbahn nach Tarnopol folgt hinter Czortków eine kurze Strecke dem Seret-Tal, das man dann wieder verläßt.

118km (von Stanislau) Bahnhof *Wygnanka* (311m), im freien Feld 5km nordöstlich von dem gleichnam. Czortkower Vorort gelegen, Knotenpunkt für die Bahn nach Skała Podolska und Iwanie Puste (s. unten). — Nach Tarnopol nordöstlich weiter; im Vorblick in der Ferne die Miodobory (S. 229).

128km *Kopyczyńce* (326m), am Zusammenfluß von *Kręciłow* und *Strzałka* gelegenes Städtchen von 7000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Czortków, umrahmt von teilweise bewaldeten Hügeln; Deutsches Gastheim, 6 B. (1942 im Ausbau). — Fortsetzung der Bahn nach (200km von Stanislau) **Tarnopol** s. S. 233.

Von Kopyczyńce nach Husiatyn: Eisenbahn 21km in 1 St.; Straße 23km. — Die Strecke führt östlich zuerst durch Wald, dann über die von kleineren Tälchen zerschnittene Ackerhochfläche. — 21km Bahnhof *Husiatyn*, auf freiem Feld 2km westlich vom Ort.

Das zum Kreis Czortków gehörende Städtchen **Husiatyn** (284m), mit 4800 Einwohnern, im XVI. Jahrhundert nach häufigen Kriegszerstörungen mit deutschem Stadtrecht neu gegründet, liegt hübsch in einer Schleife des *Zbrucz* auf dem Steilufer des die Grenze gegen das Reichskommissariat Ukraine bildenden Flusses. Auf dem Ringplatz das auf einem älteren Unterbau vielleicht aus türkischer Zeit (1672-97) errichtete barocke *Rathaus*. Die *Röm.-kath. Pfarrkirche* von 1584 (teilweise zerstört) zeigt ebenfalls Anklänge an orientalische Baukunst, die *Ukrain. Kirche* ist ein Umbau aus einer ehem. Moschee. Nördlich über der Stadt auf dem hohen Flußufer die Reste einer Burg aus dem XVII. Jahrhundert.

3km nördlich von Husiatyn in *Grabnik* ein schöner Park, mit weiter Aussicht. — 7km südlich von Husiatyn liegt das Dorf *Sidorów*, mit der auf einer Felsenhöhe thronenden Ruine eines Schlosses aus dem XVI. Jahrhundert.

Von Czortków nach Iwanie Puste: Eisenbahn 66km in 4-5¾ St.; Straße 64km (Beschreibung s. S. 234). — Die Eisenbahn folgt von *Czortków* (S. 236) zuerst der nach Tarnopol führenden Linie (s. oben) bis zum (7,1km) Bahnhof *Wygnanka* und führt dann südöstlich über den zwischen den Tälern des Seret und Zbrucz gelegenen Teil der podolischen Hochebene hin, streckenweise durch Wald.

27km Station *Jezierzany-Pilatkowce;* von hier führt eine Straße 15km südwestlich nach **Bilcze** (*Bilcze Złote;* 187m), einer hübsch im sehluchtartigen Seret-Tal liegenden Landgemeinde von 11000 Einwohnern (prächtige Festtrachten), mit einem Schloß der Fürsten Sapieha (schöner großer Park) und der 1km nördlich vom Ort gelegenen ausgedehnten Gipshöhle *Werteba* (vor- und frühgeschichtliche Funde); 5km weiter süd-

lich bei *Monastyrek* eine als Kapelle dienende Felsengrotte, die ehemals ein heidnisches Heiligtum gewesen sein soll. — Die Bahn führt von Jezierzany-Pilatkowce südöstlich weiter.

36km *Teresin* (287m), von wo eine Zweigbahn (z. T. durchgehende Züge von Czortków) östlich nach Skała führt (14km in $^1/_2$ St.; Straße s. S. 234).

Das alte Städtchen **Skała Podolska** (265m), mit 5000 Einwohnern, liegt an der Ostgrenze des Generalgouvernements am *Zbrucz*, an dem die Ruine des Schlosses *Landskron* mit einem gut erhaltenen runden Wehrturm steht (XVI. Jahrh.). Jenseit des Flusses das Reichskommissariat Ukraine.

An der Eisenbahn nach Iwanie Puste folgt jenseit Teresin die Station (43km) **Borszczów,** für das $1^1/_2$km westlich gelegene Städtchen (290m; 6300 Einw.), das Sitz eines Landkommissars im Kreis Czortków ist; 4km südwestlich auf einer Höhe das schöne *Schloß Wysuczka* (weiter nach Zaleszczyki s. S. 240).

60km Station *Germakówka-Krzywcze* (267m); 5km westlich am Flüßchen *Cyganka* das Dorf *Krzywcze* (220m), Ausgangspunkt zum Besuch einer 2km südlich am oberen Rand der Cyganka-Schlucht sich öffnenden prächtigen *Gipshöhle, mit labyrinthartigen Gips- und Kalksteinschluchten und schönen Tropfsteinbildungen (Schlüssel im Gemeindeamt). Die in dieser Gegend gebräuchliche, mit zierlichen orientalischen Mustern bestickte malerische Volkstracht, zu der die Frauen einen weißen Gesichtsschleier tragen, ist vielleicht von den eingewanderten Armeniern übernommen (vgl. S. 251).

66km **Iwanie Puste** (321m), Endpunkt der von Czortków kommenden Eisenbahn, von dem zwei Straßen in den südöstlichsten Zipfel des Generalgouvernements führen.

Die eine Straße führt von Iwanie Puste in südwestlicher Richtung nach (7km) **Uście Biskupie** (142m), einem schön am linken Ufer des hier die Grenze gegen Rumänien bildenden *Dnjestr* gelegenen Ort; weiter noch 8km südlich nach dem in einer Flußschlinge besonders reizvoll gelegenen Erholungsort *Horoszowa* (Badestrand und Kuranlagen).

Eine andere Straße führt von Iwanie Puste südlich nach (5km) **Mielnica,** einem auf einer Anhöhe über dem linken Ufer des *Dnjestr* (vgl. oben) aussichtreich gelegenen Städtchen von 4000 Einwohnern; westlich anschließend am Ufer des Flusses die Ausflugsorte *Chudykowce* und (5km südl.) *Olchowiec*.

Von Mielnica (s. oben) führt eine Straße östlich nach (10km) *Kudryńce*, einem Dorf mit Schloßruine auf einem Felsen. — Eine andere Straße zieht von Mielnica südöstlich nach (10km) *Babińce*, von wo eine Abzweigung 2km südlich zu dem reizvoll am Dnjestr gelegenen Dorf *Dźwinogród* (190m; alte Wälle und Grabhügel) führt; von Babińce weiter südöstlich, bei *Wygoda* Reste des sog. alten *Trajanswalles* (im II. und III. Jahrh. Nordostgrenze des röm. Reiches, Provinz Dacia) kreuzend, nach (12km) **Okopy,** einem auf der Landzunge zwischen dem *Dnjestr* und dem hier mündenden *Zbrucz* im äußersten Südostzipfel des Generalgouvernements an der rumänischen Grenze gelegenen alten Städtchen (Kreis Czortków), das wegen seines schon südlichen Klimas (niedrigster Punkt Galiziens, 108m; Aprikosenkulturen und Weinberge) und wegen seiner schönen Umgebung als Erholungsort besucht wird (1942 noch keine für deutsche Ansprüche genügende Unterkunft). Beachtenswert die Reste der mittelalterlichen Befestigung, mit dem Lemberger und Kamionker Tor.

Von Czortków nach Zaleszczyki: Eisenbahn 57km in $2\text{-}3^1/_2$ St., Straße 44km (Beschreibung s. S. 234). — Die Eisenbahn folgt von *Czortków* (S. 236) zuerst der nach Stanislau führenden Linie (s. S. 235) in westlicher Richtung bis (6km) *Biała Czortkowska* und zieht dann südlich über die podolische Hochebene.

19km *Jagielnica* (321m), an der *Czerkaska* gelegenes altes, ehem. befestigtes Städtchen von 3000 Einwohnern, Hauptort der galizischen Tabakverarbeitung, mit einer großen Tabakfabrik, die 1817 in dem südlich über dem Ort liegenden ehem. festen Schloß Landskron (XVI. Jahrh.; im XVII. Jahrh. Sitz eines türkischen Paschas) eingerichtet wurde; im Ort eine röm.-kath. Kirche (z. T. barock) und eine ukrain. Holzkirche von 1782.

30km *Tłuste* (295m); 12km südwestlich von hier das Dorf *Czerwonogród* ('Rote Burg'), mit einem aus dem XVII. Jahrhundert stammenden, im XIX. Jahrhundert umgebauten großen Schloß der Fürsten Lubomirski, in malerischer Lage in der Schlucht des *Dżuryn*, der unterhalb des Schlosses einen 16m hohen Wasserfall bildet. — Die Bahn zieht von Tłuste weiter in Windungen nach (38km) *Worwolińce*, von wo ebenfalls eine Straße westlich nach Czerwonogród (10km; s. oben) sowie nach Horodenka (27km; S. 242) führt.

57km **Zaleszczyki.** — HOTELS: *Deutsches Gastheim*, 20 B. zu 6-8, P. 15 Zl.; ferner zahlreiche Hotels und Fremdenheime, die 1942 infolge der Kriegsplünderungen nicht benutzbar waren (Eröffnung einiger Häuser für 1943 geplant). — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *landwirtschaftliche Schule, Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch den Landkommissar, Grenzstr. 27.

Das Städtchen *Zaleszczyki* (160-306m), mit 3700 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreise Czortków, liegt in einer großen halbinselartigen Schleife des *Dnjestr*, der hier die Grenze gegen Rumänien bildet und dessen Tal in dieser Gegend zu den schönsten Landschaften des Generalgouvernements gehört. Wegen seiner prächtigen Lage in einer schon südländischen Charakter tragenden Landschaft, deren mittelmeerähnlich heißes, durch Wasser und Wald gemildertes Klima Melonen, Weintrauben, Mandeln, Aprikosen, Pfirsiche und Tabak gedeihen läßt und selbst im Vorfrühling und Spätherbst das Baden im Freien gestattet, wird Zaleszczyki fast das ganze Jahr über als Kur- und Badeort besucht (zwei schöne Strandbäder, nach dem Muster deutscher Ostseebäder angelegt). Die geeignetste Zeit für einen kürzeren Besuch ist die herbstliche Weinlese, zu der die Landbevölkerung in ihrer malerischen Tracht ein Volksfest veranstaltet. — Der Ort wird schon im II. Jahrhundert n. Zw. als Ansiedlung genannt, war im Mittelalter ein bedeutender Handelsplatz und erhielt 1766 die Rechte einer königlichen Stadt mit Badebetrieb. In

einem schönen Park liegt ein aus einem ehem. Jagdhaus im XIX. Jahrhundert umgebautes *Schloß*, im Empirestil. Beachtenswert weiterhin das *Rathaus* (XVIII. Jahrh.), die *Stadtkirche*, mit schöner Barockfassade (1784), und das *Heimatmuseum*.

Umgebung. — Einen außerordentlich lohnenden Ausflug bietet die *Straße von Zaleszczyki nach Borszczów (40km nordöstl.): zuerst in nördlicher Richtung auf dem linken Ufer des *Dnjestr* flußabwärts über *Dobrowlany* nach (6km) *Żyrawka;* dann nach Osten und in steilen Windungen mit prächtigen Blicken auf Zaleszczyki und das Dnjestr-Tal hinauf nach (6km) **Kasperowce** (vgl. unten). — Weiter nordöstlich über dem Tal des *Seret* hin, dessen reizvollster Teil zwischen *Lesieczniki* und *Holihrady* liegt; in der Nähe Höhlen und eigenartige Felsbildungen. Die Straße verläßt bei Lesieczniki den Seret und zieht über die Hochfläche. — 9km *Nowosiółka Kostiukowa*, mit Burgruine (XVII. Jahrh.). — Weiter nach (7km) *Korolowka*. — Von hier in Windungen bergauf und bergab über *Wysuczka* (s. S. 238) nach **Borszczów** (12km; S. 238).

Lohnend ist von Zaleszczyki auch eine Kahnfahrt auf dem Dnjestr nach *Gródek* bis zur Einmündung des *Seret*, der hier einen cañonartigen Taleinschnitt bildet. Von Gródek Wanderung nördlich im Seret-Tal aufwärts nach *Kasperowce* und von hier auf der oben gen. Straße zurück nach Zaleszczyki.

Von Zaleszczyki führt eine Eisenbahn sowie eine Straße durch einen Zipfel rumänischen Gebietes nach *Horodenka* (29 bzw. 22km; S. 242); die Straße über deutsches Gebiet (44km) zweigt von der nach Czortków führenden Strecke nach 17km links ab (vgl. S. 234).

29. Von Stanislau nach Sniatyn
(Czernowitz-Bukarest).

Eisenbahn: 91km, Schnellzug in 2 St. (bis Bukarest in 17½ St., vgl. S. 220), Personenzug in 2¾ St. — Streckenbeschreibung s. unten.

Straße: bis Kolomea 64km, bis Śniatyn 106km, bis Czernowitz 140km. — Die Straße führt von **Stanislau** (256m; s. S. 223) zuerst schnurgerade in östlicher Richtung durch die Ebene und über die Bistritza. — 12km *Tyśmienica* (s. S. 234), wo links die Strecke nach Czortków abzweigt (Route 28); die Straße nach Kolomea zieht rechts weiter in südlicher Richtung. — 9km *Markowce;* hier über die Strymba, dann durch Wald und über die Rokitna, weiterhin gerade durch die Ebene und über die Worona; im Hintergrund die Höhenzüge der Waldkarpaten (S. 247). — 13km *Oltynia* (S. 241); weiter durch das hügelige Vorland der Karpaten, zuerst über den bewaldeten Höhenrücken *Dąbrowa*. — 13km *Puhary* (390m), auf der Wasserscheide zwischen Dnjestr und Donau; nun wieder abwärts. — 10km *Mariahilf*, eine deutsche Siedlung aus dem XIX. Jahrhundert; dahinter erreicht man das Pruthtal, durch das r. eine Straße nach Delatyn führt (S. 242). — 7km **Kolomea** (295m; s. S. 241); Abzweigung nach Kuty und Zabie s. Route 30c. — Die Straße nach Śniatyn wendet sich nach Südosten und zieht in langen Geraden unweit vom Pruth durch die Ebene am Rande der Waldkarpaten (r.). — 22km *Zabłotów* (s. S. 243). — 20km **Śniatyn** (205m; s. S. 243). — Von hier noch 34km bis *Czernowitz* (S. 243).

Die Eisenbahn führt von **Stanislau** (256m; s. S. 223) südöstlich über die vielverzweigte *Bistritza* nach (5km) *Chryplin*, wo links die Bahn nach Czortków (Route 28), dann rechts die Linie nach Woronienka (Route 30b) abzweigt. — Weiter schnurgerade durch die teilweise bewaldete Ebene,

23km *Oltynia* (268m), Landstädtchen von 5000 Einwohnern, mit großen Viehmärkten. — Jenseit (31km) *Chlebiczyn Slob. Lesna* rechts der Höhenrücken *Dąbrowa*, ein Ausläufer der im Hintergrund sichtbaren Waldkarpaten (S. 243). — 40km *Korszów* (330m); dahinter über die 353m hohe Wasserscheide zwischen Dnjestr und Donau; rechts die Waldkarpaten (besonders die Schwarzen Berge; S. 252), denen man sich nun nähert.

48km Bahnhof *Gody-Turka;* von hier führt eine Straße nach dem 14km nordöstlich gelegenen Städtchen *Obertyn* (5000 Einw.), in dessen Nähe 1531 Jan Tarnowski über die Rumänen siegte (mehrere hohe Grabhügel; vgl. S. 234).

56km **Kolomea.** — Bahnhof (Wirtsch.) 2km nordöstlich von der Stadtmitte. — HOTELS: *Grand-Hotel*, Ringplatz 1, 27 B. zu 5-6 Zl.; *Berg*, Hauptstr. 19, 18 B. zu 5-6 Zl.; *Deutsches Gästehaus*, Ostlandstr. 15, 13 B. zu 6 Zl. — Deutsche RESTAURANTS: Gaststätte *Pickhaus*, Sobieskistr. 25; Teestube *Corso*, Ringplatz 8. — DEUTSCHE EINRICHTUNGEN: *Deutsches Haus*, Theaterstr. 33 (mit Gaststätte); *Haus der NSDAP.*, Wehrmachtstr. 8; *Theater* (ukrain. Vorstellungen), Schubertstr. 14; *Lichtspielhaus; Bücherei* (s. unten) und Buchhandlung; *Gewerbeschule; Krankenhaus.* — AUSKUNFT durch die Kreishauptmannschaft (Wehrmachtstraße), den Stadtkommissar (Rathausstr. 1) und die NSDAP. (vgl. oben).

Die galizische Kreisstadt *Kolomea* (295m), die südöstlichste und zugleich südlichste größere Stadt des Generalgouvernements, mit 18000 Einwohnern, liegt schön am linken Ufer des *Pruth*, am Rande der Ausläufer der Waldkarpaten (S. 243), und besitzt dank ihrer geschützten Südlage ein besonders warmes Klima, in dem sogar Palmen gedeihen, die zusammen mit dem teilweise orientalischen Baustil der Häuser und den bunten Trachten der Landbevölkerung (vgl. unten) der Stadt ein eigenartiges Gepräge geben. Seinen Namen erhielt Kolomea von Koloman, einem Fürsten von Halicz (S. 222), der die Stadt vermutlich um 1200 gegründet hat. Infolge vieler Kriegszerstörungen stammt die heutige Stadtanlage aus dem XVII.-XIX. Jahrhundert, so daß keine älteren Baudenkmäler vorhanden sind. Die Industrie erstreckt sich in erster Linie auf Holzverarbeitung (Sägewerke und Möbelfabriken), für die Kolomea der Mittelpunkt im Südosten des Distriktes Galizien ist.

Der Ringplatz, dessen einen Eckpunkt das turmgekrönte *Rathaus* bildet, bietet an Markttagen, zu denen die huzulische Landbevölkerung in ihren bunten Trachten aus dem Gebirge in die Stadt kommt (vgl. S. 252), ein interessantes Bild. — Die *Röm.-kath. Pfarrkirche* ist ein Renaissancebau von 1775, die *Griech.-kath. Kirche* zeigt byzantinischen Stil. — In der Theaterstraße Nr. 25 ein beachtenswertes *Heimatmuseum* (ukrain. und huzulische Volkskunde) und eine Bibliothek.

In der Umgebung von Kolomea liegen mehrere deutsche (z. T. pfälzische und sudetendeutsche) Siedlungen aus dem XIX. Jahrhundert, so die Vororte *Baginsberg* und *Mariahilf* (S. 240). — Straße (Kraftpost) von Kolomea nach *Kosów* (Kuty, Zabie) s. Route 30c.

Von Kolomea nach Delatyn: Eisenbahn 39km westlich in $1^1/_2$-$1^3/_4$ St.; Straße 35km (von der Stanislauer Strecke nach 5km links ab und weiter etwa wie die Eisenbahn). — Die Eisenbahn zweigt von der Stanislauer Linie links ab und führt westlich zuerst durch die teilweise bewaldete, von mehreren Flüßchen zerschnittene Ebene (links schöner Blick auf die Waldkarpaten); dann im *Pruthtal* am linken Ufer flußaufwärts, zwischen den Vorhöhen des Gebirges hin. — 15km *Tłumaczyk;* etwa 4km südöstlich bei dem Dorf *Kniaździwór* der wohl größte **Eibenwald* Europas (etwa 20000 Bäume). — 28km *Łanczyn*, mit Saline. — 36km *Delatyn*-Stadt. — 39km **Delatyn** (s. S. 247), wo man die Linie von Stanislau in das prächtige obere Pruthtal erreicht.

Von Kolomea nach Słoboda Rungurska: Eisenbahn 26km südwestlich in $1^3/_4$-2 St., Straße ebenfalls 26km (gleichlaufend mit der Bahn). — Die Eisenbahn überquert hinter Kolomea den Pruth und führt westlich in einem Seitental aufwärts, zwischen den Vorhöhen der Waldkarpaten hin, auf die sich links schöne Ausblicke bieten. — 16km *Peczeniżyn* (319m), Städtchen mit 6000 Einwohnern; weiter in südwestlicher Richtung allmählich bergauf. — 21km **Rungury** (382m), am Fuße schön bewaldeter Karpatenvorhöhen gelegener Erholungsort, Ausgangspunkt zur Ersteigung des *Waratyk* (779m; $1^1/_2$ St. nordwestl.), der eine schöne Aussicht in das Pruthtal bietet. — 23km *Słoboda Rungurska*-Wies (= Dorf; 457m), ein kleiner Gebirgsort, der zahlreiche Ausflugsmöglichkeiten und günstiges Skigelände bietet. — 26km **Słoboda Rungurska**-*Kopalnia* (= Bergwerk), Endpunkt der Bahn, mit Ölquellen; von hier lohnende Wanderung südwestlich in 4 St. auf den *Rokietaberg* (1114m).

Von Kolomea nach Horodenka (Jasienów Polny): Eisenbahn 54km in $1^3/_4$-2 St.; Straße 42km (die großen Windungen der Bahn abschneidend, über Gwoździec, 21km). — Die Eisenbahn führt von Kolomea in östlicher Richtung über die von mehreren Flüßchen zerschnittene Ebene. — 25km **Gwoździec** (260m), ehem. Städtchen von 2500 Einwohnern, mit zweitürmiger Bernhardinerkirche von 1723 (nach einem Brande 1880 erneuert).— Weiter in großen Windungen durch einförmige Gegend, mit vielen Mais- und Sonnenblumenfeldern. — 51km *Horodenka*-Bahnhof, 2km nordwestlich vom Ort; 54km *Horodenka*-Stadt, 1km südwestlich von der Stadtmitte (s. unten). — 61km *Jasienów-Polny*, z. Z. Endpunkt der Bahn; Fortsetzung durch rumänisches Gebiet nach Zaleszczyki vgl. S. 240.

Die Stadt **Horodenka** (284m), mit 8500 Einwohnern (6700 Ukrainer), Sitz eines Landkommissars, liegt in waldloser Hügellandschaft im Nordosten des Kreises Kolomea unweit der rumänischen Grenze und ist der gewerbfleißige Mittelpunkt eines landwirtschaftlich reichen Gebietes (viel Obst, besonders Aprikosen, sowie Zuckerrüben; große Zuckerfabrik). Der aus drei Dörfern zusammengewachsene, 1364 erstmals genannte Ort, der Ende des XVII. Jahrhunderts Stadtrecht erhielt, wurde wiederholt durch Türken und Tataren zerstört und war ehemals von zahlreichen Juden bewohnt, hat sich aber unter der neuen deutschen Verwaltung zu einem freundlichen Gemeinwesen entwickelt. Beachtenswert die spätbarocke röm.-kath. Pfarrkirche (aus dem Anfang des XVIII. Jahrh.), eine ukrain. Kirche und eine armenische Kirche, beide ebenfalls aus dem XVIII. Jahrhundert (erstere von Bernh. Merderer; vgl. S. 163), ferner ein Schloß mit einem Park. Deutsche Hotelunterkunft und Gaststätte.

Von Horodenka führt eine Straße nach dem 18km nördlich unweit vom Dnjestr gelegenen Städtchen *Czernelica* (236m; 6800 Einw.), von dessen im XVII. Jahrhundert erbautem und von den Türken zerstörtem Schloß noch ansehnliche Reste mit 6m dicken Mauern erhalten sind.

Eine andere Straße führt von Horodenka nach dem 13km östlich schön am rechten Ufer des *Dnjestr* an einem prähistorischen Siedlungsplatz gelegenen, zum Kreis Czortków (S. 236) gehörenden Ort *Horodnica*, der eine griech.-kath. Holzkirche aus dem XVI. Jahrhundert besitzt und wegen seines milden Klimas als Erholungsort geeignet ist (1942 noch keine deutschen Einrichtungen).

Die Eisenbahn nach Śniatyn (Czernowitz) zieht von Kolomea (S. 241) in südöstlicher Richtung schnurgerade unweit vom linken Ufer des *Pruth* am Fuße der Ausläufer der Waldkarpaten hin, auf die sich r. ein schöner Ausblick bietet. — 75km *Zabłotów* (231m), am linken Ufer des Pruth gelegenes Städtchen von 6000 Einwohnern, mit einer großen Tabakfabrik. — Dahinter über den *Pruth* auf das rechte Flußufer.

91km **Śniatyn** (205-277m; Bahnhof 4km südwestl. von der Stadt; Droschken). Die etwa 9000 Einwohner zählende Stadt, Sitz eines Landkommissars, liegt reizvoll in der Südostecke des Kreises Kolomea an der rumänischen Grenze, an dem von einer Burgruine gekrönten linken Steilufer des Pruth, und besitzt infolge ihres südlich-warmem Klimas eine üppige Vegetation (Obst- und Weinkulturen). Der Ort erhielt im XV. Jahrhundert deutsches Recht und war zeitweise Sitz walachischer Bischöfe. In der Altstadt die griech.-kath. Kathedrale und mehrere andere Kirchen sowie Bürgerhäuser aus dem XVII. Jahrhundert; auf dem hohen Talrand des Pruth, der hier den Südrand der podolischen Hochebene bildet, die oben gen. malerische Burgruine. Deutsches Hotel, 10 B. zu 5-6 Zl.

Von Śniatyn führt die Fortsetzung der Eisenbahn (Paß- und Zollprüfung) über den *Pruth* auf rumänisches Gebiet und weiter nach (37km) **Czernowitz,** rumän. *Cernauti*, der ebenfalls am Pruth gelegenen Hauptstadt der Bukowina (bis zum Weltkrieg österreichisch), mit etwa 100000 Einwohnern; von hier noch 540km bis *Bukarest*. — Ferner Eisenbahn von Śniatyn durch rumänisches Gebiet (Sperrwagen, kein Visum erforderlich) in $3^3/_4$ St. nach *Kuty* (58km; s. S. 251).

30. Die Waldkarpaten.

a. Von *(Lemberg)* Stryj nach Ławoczne.

Eisenbahn: von Lemberg bis Ławoczne 147km, durchgehender Personenzug in 6 St. (bis Stryj auch Schnellzüge); von Stryj nach Ławoczne 72km in 3 St.; auf der Linie verkehrten bis zum Weltkrieg durchgehende Schnellzüge von Lemberg nach Budapest. — Streckenbeschreibung s. S. 244.

Straße: von Lemberg bis Stryj 68km, weiter nach Ławoczne 73km. — Von *Lemberg* bis (68km) **Stryj** s. S. 216; weiter in südwestlicher Richtung ziemlich gerade in dem hier noch ziemlich breiten und ebenen, von den Vorhöhen der Waldkarpaten umrahmten Stryjtal flußaufwärts. — 23km *Synowódzko Niżne*; kurz zuvor liegt links am andern Flußufer das ehemalige Kloster Rozhurcze (s. S. 244). — 5km *Synowódzko-Wyżne* (S. 244); weiter im Oportal aufwärts in die Waldkarpaten (S. XII). — 10km **Skole** (437m; s. S. 244). — 5km *Swietosław*, von wo die Hauptstraße rechts unweit von *Korostów* vorüber (s. S. 244) und über das deutsche Dorf *Tucholka* sowie über den *Verecker Paß* (845m; Grenze) nach Munkács führt (zus. 105km; vgl. unten); nach Ławocne links weiter auf einer Nebenstraße (1942 mäßig) in Windungen in dem prächtigen Oportal aufwärts. — 5km *Hrebenów* (490m; s. S. 245). — 7km *Tuchla* (538m; s. S. 245). — 9km *Stawsko* (570m; s. S. 245). — 9km **Ławoczne** (665m; s. S. 246). — 10km weiter erreicht man auf dem Kamm des Gebirges (*Ławoczne-Paß;* 1014m) die ungarische Grenze. — Von hier nach (80km) *Munkács* und weiter nach Budapest s. Baedekers 'Ungarn'.

Eisenbahn von *Lemberg* bis (75km) **Stryj** s. S. 216. — Weiter in südwestlicher Richtung in dem anfangs noch ziemlich breiten *Strytal* flußaufwärts; zu beiden Seiten die Vorhöhen der **Waldkarpaten** (vgl. S. XXII).

17km (von Stryj) *Lubieńce* (350m); 6km südlich liegt am rechten Ufer des Stryj das Dorf *Rozhurcze*, mit einem ehem. Basilianerkloster und alter Fels-Einsiedelei. — Dann verengt sich das Tal.

24km Bahnhof *Synowódzko-Bubniszcze;* schöne Wanderung südöstlich durch eine dem Ojcower Tal bei Krakau ähnliche Wald- und Felslandschaft nach *Bubniszcze* (S. 218; 2½ St.) und weiter nach Bolechów (S. 218). — Die Bahn überquert den Stryj.

29km *Synowódzko-Wyżne* (395m), stattliches Dorf von 4000 Einwohnern, in einer von Waldbergen umrahmten Talweitung des Stryj an der Einmündung des schönen Oportals, dem man nun folgt; rechts die das ganze Tal beherrschende Paraszka (s. unten).

34km *Dębina* (420m), wo sich das Tal verengt und die Bahn in das Gebirge tritt.

38km **Skole** (437m), zum Kreis Stryj gehörendes Städtchen von 7000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars, in überaus reizvoller Lage in einem von 1000-1300m hohen Waldbergen umgebenen Kessel des Oportales, als Erholungsort und Wintersportplatz sowie als Ausgangspunkt für zahlreiche Bergtouren (s. unten) beliebt. Interessanter alter Holz-Glockenturm; bedeutende Holzindustrie. Mehrere Fremdenheime (1943 einige für deutsche Besucher vorgesehen); Auskunft durch den Landkommissar.

Die Umgebung von Skole (gute Jagdreviere) bietet zahlreiche Möglichkeiten für Wanderungen, besonders in dem reizvollen *Oportal*, u. a. südwestlich talaufwärts bis (5km) *Świetosław* und weiter westlich noch 4km im *Orawatal* nach dem in schöner Waldeinsamkeit geschützt in einem Seitentälchen gelegenen Erholungsort *Korostów* (1942 noch keine deutsche Unterkunft); von hier auf die Paraszka s. unten. — Die lohnendste Bergtour von Skole führt westlich auf die Paraszka: vom Bahnhof ein kurzes Stück südlich auf der Straße, dann rechts ab und am Bach aufwärts durch Wald bis zum (½ St.) Zusammenfluß der drei Quellbäche; weiter dem linken Bach 10 Min. folgend, dann links aufwärts in ¾ St. zum *Korczankaberg* (1180m), der schöne Blicke ins Opor- und Orawatal bietet; nun in nordwestlicher Richtung dem Kamm entlang in 1 St. zum Gipfel der **Paraszka** (1271m), der höchsten Erhebung in weitem Umkreis, mit umfassender Fernsicht. Abstieg südlich ins *Bulywlatal* nach *Korostów* (1¼ St.; s. oben) und zurück nach Skole.

Die Eisenbahn folgt weiter dem z. T. engen, von prächtigen Waldbergen umrahmten Oportal, das bei *Świetosław* (keine Bahnstation; vgl. oben) nach Süden umbiegt und sich zu einer malerischen Waldschlucht verengt. Links der Neu-Mudy, im Hintergrund die Magura (s. S. 245).

45km **Hrebenów** (490m), ähnlich wie Skole (vgl. S. 244) im reizvollen Oportal gelegener Luftkurort und Wintersportplatz (1942 noch keine deutsche Unterkunft), umgeben von hohen, bis 1300m ansteigenden Bergen, deren ausgedehnte Fichtenwälder z. T. noch urwaldartigen Charakter tragen (gute Jagdreviere). Schöne Holzkirche.

Hrebenów ist günstiger Ausgangspunkt für Bergtouren (die alten Wegmarkierungen sind nur teilweise erhalten; Mitnahme von Kompaß, Waffe und Verpflegung sowie derbes Schuhwerk erforderlich). — 1. Auf den Neu-Mudy (östl.): von Hrebenów zuerst 2km südlich im Oportal aufwärts, dann links in das *Zelemiankatal* (vgl. unten), vor dem Weiler *Czeryniszcze* links aufwärts zum (2½ St.) Bergrücken und in ½ St. zum Gipfel des **Neu-Mudy** (1261m), mit weitem Fernblick nach Norden und Osten. — 2. Auf den Kreminny (westl.): vor dem Bahnhof Hrebenów links steil aufwärts in 1¼ St. zur Berghöhe des *Kreminny* (1137m), der einen schönen Blick ins Opor- und Orawatal bietet. Westlich des Berges im Tal die Heilanstalt *Huta*. — 3. Am lohnendsten ist die Tour auf die Magura (südöstl.): mit der Eisenbahn oder zu Fuß 7km südlich nach *Tuchla* (s. unten); vom Bahnhof durch den Ort, links in das *Sechlytal* und in ½ St. nach dem Dorf *Libochora;* weiter talaufwärts (½ St.), beim Weiler *Groniowki* links hinan durch Wald in 1 St. zur Höhe des Bergrückens und in 20 Min. rechts zum Gipfel der **Magura** (*Lisak;* 1365m), mit umfassendem Rundblick auf die Waldkarpaten. Abstieg nach Sławsko s. unten; nach Hrebenów (etwas beschwerlich; 5-5½ St.) in nördlicher Richtung über den *Matachin* (1220m) und *Kindrat* (1158m), dann ins *Zelemiankatal* (s. unten).

An der Eisenbahn folgt jenseit Hrebenów die (48km) Station *Zelemianka* (508m), an der Mündung des *Zelemiankatals*, mit einer jodhaltigen Solquelle (Badehaus; 1942 nicht in Betrieb); Bergtouren auf den Neu-Mudy und die Magura s. oben.

54km *Tuchla* (538m), in einer kleinen Erweiterung des oberen Oportals hübsch gelegene Landgemeinde von 8000 Einwohnern, als Erholungsort und Wintersportplatz geeignet (1942 noch keine deutsche Unterkunft); Bergtouren vgl. bei Hrebenów (s. oben) und bei Sławsko (s. unten), u. a. östlich auf die Magura (5 St.). — 60km *Różanka* (574m), an der Mündung des gleichnamigen Tals; auf die Magura s. unten.

64km **Sławsko** (570-600m), am oberen Opor gelegener Erholungsort, in teilweise entwaldeter Berglandschaft, die ausgezeichnetes Skigelände bietet, auch Standort für Wanderungen und Bergtouren in einen vielfach noch unberührten Teil der Waldkarpaten (vgl. oben). 1942 noch keine deutschen Unterkunftsmöglichkeiten.

Bergtouren (auch als Skiwanderungen geeignet). — 1. Nordwestlich in 1 St. auf den *Pryslip* (990m), weiter nördlich in 1¼ St. nach *Holowiecko* und östlich durch das *Holowiczankatal* in 1 St. nach *Tuchla* (s. oben). — 2. Oder vom *Pryslip* (s. oben) südwestlich in ¾ St. auf den Gipfel des *Trościan* (1235m; gute Fernsicht), dann Abstieg südlich in 1 St. nach *Tarnawka* und im Oportal abwärts in 1¼ St. zurück nach Sławsko. — 3. Südlich durch das *Sławskotal* nach *Wołosianka* (2 St.) und nordwestlich bequemer Übergang über den *Mardykiw-Sattel* in 1½ St. nach *Ławoczne* (S. 246). — 4. Auf die Magura: 3½km nördlich auf der Straße nach Tuchla bis zum Bahnhof *Różanka* (s. oben), hier über die Brücke und rechts ins *Różankatal*, nach 1¼ St. links ins *Różanieckital* und in weiteren 1½ St. am Talende aufwärts zur *Serednyia* (954m), dann allmählich ansteigend nach

Nordosten, zuletzt steil in 1½ St. auf den Gipfel der **Magura** (1365m; S. 245). Abstieg in westlicher Richtung ins *Sechlytal* und über die Weiler *Groniowki* und *Libochora* in 2½ St. nach *Tuchla* (S. 245). — Von der Serednyia kann man auch direkt in nordwestlicher Richtung nach Tuchla absteigen (2 St.), oder südöstlich (langwierig) ins *Mizunkatal* übergehen, das zu den einsamsten und dabei schönsten Tälern der Waldkarpaten gehört; von hier nach *Dolina* vgl. S. 218.

Die Bahn folgt von Slawsko weiter dem sich wieder verengenden Oportal aufwärts.

72km **Ławoczne** (665m; Bahnwirtsch.), reizvoll im obersten Oportal unweit der ungarischen Grenze (vgl. unten) gelegenes Dorf mit zwei beachtenswerten griech.-kath. Holzkirchen. Auf die Magura s. S. 245.

Die Eisenbahn (nun ungarisch) führt jenseit Ławoczne über den Opor und weiter bergauf zur (11km) Grenzstation *Beskid-Oporzec* (801m), dann in einem Tunnel unter dem die ungarische Grenze bildenden *Beskid-* oder *Ławoczne-Paß* (1014m) hindurch, am Südhang des Gebirges abwärts nach (81km) *Munkács* und weiter nach (435km) *Budapest*.

b. Von *(Lemberg)* Stanislau über Delatyn nach Worochta.

Eisenbahn: von Lemberg bis Worochta 228km, Personenzug in 8 St. (in Stanislau umsteigen; bis hierher auch Schnellzüge); von Stanislau nach Worochta 88km in 3½ St.; Streckenbeschreibung s. unten.

Kraftpost von *Stanislau* auf der unten beschriebenen Straße über (18km) *Bohorodczany* in 2 St. nach (40km) *Nadwórna*.

Straße: von Lemberg bis Stanislau 136km, weiter über Delatyn (55km) nach Worochta 95km. — Von *Lemberg* nach (136km) **Stanislau** s. Route 26; weiter südwestlich in langen Geraden am Rande des Bistritzatals am Fuße der Karpatenausläufer hin. — 18km *Bohorodczany* (333m), im weiten Bistritzatal gelegenes Städtchen von 4000 Einwohnern, mit röm.-kath. Dominikanerkirche und Kloster (XVIII. Jahrh.) und griech.-kath. Kirche (im Innern ein wertvoller Ikonostas). — 3km weiter r. eine Abzweigung über Sołotwina (15km; S. 247) nach Maniawa (23km; S. 247); die Hauptstraße führt hinter Bohorodczany links weiter durch das teilweise bewaldete Hügelland zwischen der Goldenen und Schwarzen Bistritza. — 21km **Nadwórna** (429m; s. S. 247); dahinter wieder über bewaldete Anhöhen. — 11km jenseit Nadwórna mündet links eine von Kolomea kommende Straße (S. 242). — 2km **Delatyn** (453m; s. S. 247); nun in dem prächtigen Pruthtal flußaufwärts in Windungen durch die Waldkarpaten (vgl. S. 247). — 6km *Dora* (500m; s. S. 247). — 4km *Jaremcze* (525m; s. S. 248), einer der schönstgelegenen Orte der Waldkarpaten. — 4km *Jamna* (580m; s. S. 248). — 9km *Mikuliczyn* (620m; s. S. 249). — 10km *Tatarów* (660m; s. S. 249), wo r. die Hauptstraße nach Máramorossziget (Ungarn) abzweigt; nach Worochta links weiter im oberen Pruthtal aufwärts. — 7km **Worochta** (748m; s. S. 249); von hier führt die Fortsetzung der Straße südöstlich stark bergauf zum *Bukowiela-Paß* (970m) und wieder bergab nach (32km) *Zabie*, an der von Kolomea kommenden Straße (Route 30c).

Eisenbahn von *Lemberg* bis (140km) **Stanislau** s. Route 26; weiter auf der nach Kolomea führenden Linie (Route 29) südlich durch die Bistritza-Ebene.

5km *Chryplin* (S. 240). — Nun von der Hauptstrecke rechts ab und in südwestlicher Richtung schnurgerade weiter durch die teilweise bewaldete Ebene, mit Blick auf die Karpaten, denen man sich allmählich nähert.

38km **Nadwórna** (429m), zum Kreis Stanislau gehörendes gewerbtätiges Städtchen von 9000 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars, in hübscher Vorgebirgslage am rechten Ufer der Bistritza, Ausgangspunkt für Bergwanderungen ins obere Bistritzatal (vgl. unten; auch Wintersport). Beachtenswert eine griech.-kath. Holzkirche aus dem XVII. Jahrhundert, mit fünf Kuppeln. Schöner Park inmitten der Stadt. Deutsches Hotel, Mazepastr. 133; Gaststätte Hanus, Hauptstraße. Kraftpost s. S. 246.

Umgebung. — 3km südwestlich von Nadwórna in dem Vorort *Pniów* die Ruine einer Burg aus dem XVI. Jahrhundert. — 6km nordwestlich ein großer russischer Soldatenfriedhof. — Schöne Aussicht von den Bergen *Horodyszcze* (522m) und *Potoki* (582m), im Nordwesten der Stadt.

Etwa 10km westlich bei *Bitków* Erdöl- und Erdwachsvorkommen; weitere Erdölfelder liegen in der Nähe des von Deutschen gegründeten Städtchens **Sołotwina** (16km nordwestl.; 3000 Einw.), bei *Starunia* und *Dzwiniacz* (je 4km nordöstl. bzw. nördl. von Sołotwina).

Etwa 18km westlich von Nadwórna liegt schön am Hang des Gebirges das Dorf **Maniawa;** etwas oberhalb ein hoher Wasserfall; in einer nahen Bergschlucht die Ruine des ehem. Basilianerklosters *Skit Maniawski*, das 1611 gegründet und 1785 aufgehoben wurde (ein Teil der Mauern mit zwei Türmen und dem Eingangstor sind erhalten).

Das von Nadwórna südwestlich in die Waldkarpaten ziehende reizvolle obere *Bistritzatal* wird bis *Rafajłowa* durch eine Waldbahn erschlossen, die z. Z. nur forstwirtschaftlichen Zwecken dient. — 13km *Pasieczna*, mit Erdölquellen; in der Nähe (5km nordwestl.) bei dem Dorf *Buchtowiec* ein von dem gleichnamigen Bach gebildeter 16m hoher Wasserfall. — 33km **Rafajłowa** (757m), als Sommerfrische geeignetes kleines Huzulendorf, mit Sägemühlen; 5 St. südwestlich (markierter Weg) auf dem Kamm des Gebirges (ungarische Grenze) der *Pantyrpaß* (1209m), mit großem Kreuz und Heldengräbern aus dem ersten Weltkrieg.

Die Eisenbahn steigt jenseit Nadwórna in großem Bogen zu der bewaldeten Höhe zwischen dem Bistritzatal und dem Pruthtal. — 46km *Łojowa* (584m), am Ostfuß der *Strahora* (882m); dann abwärts ins Pruthtal. — 52km *Lubiznia*.

55km **Delatyn** (453m), zum Kreis Stanislau gehörendes Städtchen von 8000 Einwohnern, in einer Talmulde des Pruth reizvoll gelegen und als Sommerfrische und Badeort geeignet (zwei Badehäuser für Solbäder, außerdem Flußbäder; 1942 kein Kurbetrieb).

Umgebung. — 5km westlich von Delatyn liegt das Huzulendorf *Luh*, mit einer sehenswerten Holzkirche. — Bergtour auf die *Jaworowa* s. S. 248. Eisenbahn und Straße von Delatyn nach *Kolomea* s. S. 242.

Die Bahn nach Worochta folgt von Delatyn bis zu ihrem Endpunkt dem prächtigen ***Pruthtal,** dem schönsten und besuchtesten Tal der Waldkarpaten (vgl. S. XXII), in dem mehrere vielbesuchte Luftkurorte liegen (1942 infolge der Kriegszerstörungen noch kein größerer Kurbetrieb). Die Dörfer werden von Huzulen bewohnt (vgl. S. 252).

60km *Dora* (500m), als ruhiger Erholungsort geeignetes Huzulendorf von 2000 Einwohnern, Ausgangspunkt für die Besteigung des Czarnohorzec (3 St.) und der Jaworowa (S. 248).

64km **Jaremcze** (525m), einer der bekanntesten Orte der Waldkarpaten, in malerischer *Lage in dem von prächtigen Waldbergen umrahmten Tal des Pruth, als Luftkur- und Badeort (Moorbäder), Wintersportplatz (günstiges Skigelände) und auch als Ausgangspunkt für zahlreiche Wanderungen und Bergtouren viel besucht.

HOTEL sowie zahlreiche Fremdenheime (für 1943 z. T. auf deutschen Besuch eingerichtet), u. a. Erholungsheim des Standorts Stanislau der NSDAP. — Deutsche RESTAURANTS: *Erika* (40 B.) und *Lewicki*. — Neuzeitliches *Badehaus* (für Kohlensäure-, Sole- und Moorbäder; auch B.) und *Inhalatorium*. — Sport- und Tennisplatz, Eislaufplatz und Rodelbahnen, Skigelände.

Umgebung. — Unterhalb der großartigen *Steinbogenbrücke über den Pruth ein schöner *Wasserfall*. — Bei *Jaworník* ein Zirbelkiefern-Wald.

Bergtouren von Jaremcze (die Wege sind z. Z. nur teilweise bezeichnet). 1. Auf die Makowica (2 St. östl.): über den Pruth und auf markiertem felsigen Fußsteig bergauf, später über eine Lichtung mit einer Quelle und von hier in 10 Min. vollends hinauf zum Gipfel der **Makowica** (*Klewa;* 987m), die eine prächtige Aussicht bis Stanislau bietet. — 2. Auf die Jaworowa (3¼ St. nordöstl.): im Pruthtal abwärts in 1 St. nach *Dora* (s. S. 247), über den Fluß und in einem Seitental aufwärts (teilweise markiert) in 1 St. zum Bergsattel am Talende, von diesem in 1¼ St. links zum Gipfel der **Jaworowa** (1001m), die schöne Blicke ins Pruthtal, besonders auf Delatyn und nach Osten bietet; Abstieg in nördlicher Richtung in 1¼ St. nach *Delatyn* (S. 247) und mit der Bahn zurück nach Jaremcze. — 3. Auf den Czarnohorzec (4 St. nordwestl.): vom Bahnhof auf dem Feldweg rechts ins *Zonkatal* und immer in westlicher Richtung, am Talende auf die Höhe *Pod Bukawica* (2 St.; vgl. unten); weiter rechts und stets in nördlicher Richtung in 2 St. zum Gipfel des **Czarnohorzec** (1402m), mit schönen Ausblicken nach Norden und Osten in die Täler des Stryj und Pruth; am Nordosthang eine Schutzhütte; an dieser vorbei in nordöstlicher Richtung, nach ¾ St. östlich, stets auf der Höhe bleibend, zum *Piro Dora* (964m); dann Abstieg in 20 Min. südlich ins *Kamionkatal* und in 1¼ St. nach *Dora* im Pruthtal (s. S. 247), von hier mit der Bahn oder zu Fuß talaufwärts in 1 St. südwestlich zurück nach Jaremcze. — 4. Auf die Doboczanka (7 St. südwestl.): vom Bahnhof Jaremcze in 2 St. auf die Höhe *Pod Bukawica* (vgl. oben), dann abwärts in 1 St. ins *Zielenicatal* und bachaufwärts an der *Jagdhütte Ilma* vorbei in 2 St. zur *Zubrynka-Klause;* von hier rechts steil aufwärts zum Bergrücken und (2 St.) Gipfel der **Doboczanka** (1757m), der höchsten Erhebung in weitem Umkreis, mit prächtiger *Fernsicht, einer der lohnendsten in den Waldkarpaten. Abstieg wie Aufstieg oder von der Zubrynka-Klause (s. oben) bachaufwärts zur Schutzhütte und Höhe *Babiny Pohar* (mit Kreuz), dann durch Wald abwärts bis zur ungarischen Grenze (1½ St.); an dieser 1km nach Südosten entlang, über den *Douhaberg* (1373m), dann östlich durch das langgestreckte *Prutectal* zur *Tatarenpaß-Straße* bei *Blotek* (s. S. 249) und auf dieser nach (5-5½ St.) *Tatarów* im oberen Pruthtal (S. 249).

Die Bahn überquert hinter Jaremcze zweimal den Pruth (vgl. oben) und führt durch zwei Tunnel.

67km *Jamna* (580m), schön über dem Pruth gelegenes Huzulendorf, als Luftkurort sowie als Ausgangspunkt für zahlreiche Wanderungen und Bergtouren (vgl. oben) geeignet. Hübsche griech.-kath. Holzkirche. In der Umgebung merkwürdige Felsbildungen aus dem 'Jamna-Sandstein'; links der Straße am Pruth ein Wasserfall. — Die Weiterfahrt von Jamna nach Mikuliczyn führt durch den schönsten Teil des Pruthtales.

74km **Mikuliczyn** (600m), eine ähnlich wie Jaremcze und Jamna (vgl. S. 248) schön in einer von 1400m hohen bewaldeten Bergen umschlossenen Talweitung des oberen Pruthtals gelegene Landgemeinde, Luftkurort und Wintersportplatz sowie Standort für zahlreiche lohnende Bergtouren, besonders in die Gorgany-Berge, in denen es u. a. große Zirbelkiefern-Wälder gibt. Mehrere Fremdenheime (1942 noch nicht wieder instandgesetzt); Auskunft im Gemeindeamt.

Bergtouren. — Südwestlich auf der Straße nach Tatarów bis zur Straßenbiegung (4km), hier über den Fluß und auf bezeichnetem Weg steiler Aufstieg in 2½ St. zum Gipfel des vielbesuchten **Zuckerhut** (*Chomiak;* 1544m), mit schönem Blick über die Senke des Tatarenpasses nach Ungarn und ins Pruthtal; Abstieg zu der nordwestlich unterhalb des Gipfels im Sattel gelegenen Hütte (20 Min.), von hier östlich abwärts ins *Żeniectal* und in 2 St. zurück nach Mikuliczyn. — Lohnende Wanderung (teilweise markiert) südlich über den *Liszniów* (1256m) in 3 St. nach *Tatarów* (s. unten). — Südöstlich Übergang von Mikuliczyn durch das *Polonicatal* (*Prutectal*) und über die *Makowica* (1155m) in 5½-6 St. nach *Kosmacz* (S. 250). — Weitere Bergtouren siehe bei Jaremcze (S. 248).

Die Bahn führt von Mikuliczyn weiter im gewundenen Pruthtal nach (79km) *Żeniec*, einem bequemen Ausgangspunkt zum Aufstieg auf den Zuckerhut (2½ St.; s. oben).

82km **Tatarów** (670m), eine ausgedehnte huzulische Landgemeinde von 10000 Einwohnern, deren Gebiet von Jamna bis Woronienka reicht, in schöner und touristisch günstiger Lage in einer von 1800m hohen Bergen umgebenen Talweitung des oberen Pruth. Gasth. und Fremdenheime (1942 noch kein deutscher Gastbetrieb); Auskunft durch das Gemeindeamt.

Bergtouren in die Gorgany-Berge, u. a. auf den *Zuckerhut* und den *Liszniów* (vgl. oben bei Mikuliczyn) sowie auf die *Magura* (s. S. 250 bei Worochta).

Von Tatarów zum Tatarenpaß (Ungarn), 12km südwestlich. — Die seit alters einen wichtigen Verkehrsweg nach Ungarn bildende Straße verläßt das Pruthtal und führt zuerst westlich im *Prutectal* aufwärts. — 4km *Blotek*, wo der S. 248 gen. Wanderweg von der Doboczanka mündet; links das alte Grenzfort *Pod Kamień;* weiter südwestlich in Windungen bergauf. — 4km *Jablonica*, Dorf am Fuße des gleichnam. Berges (Wanderwege nach Worochta s. S. 250); dahinter vollends hinauf zum Kamm der Waldkarpaten. — 4km **Tatarenpaß** (*Jabłonicapaß;* 931m), eine altbekannte Paßhöhe zwischen Galizien und Ungarn, die schon vielen Kriegszügen diente und oft umkämpft wurde (besonders 1916/17). — Von hier führt die Straße hinab in das Tal der Schwarzen Theiß nach Máramarossziget (Debrecen).

Die Eisenbahn folgt von Tatarów südlich weiter dem Pruthtal, das sich zu einer Waldschlucht verengt und erst in Worochta wieder erweitert.

88km **Worochta** (748m), der bedeutendste Tourenstandort, Luftkurort und Wintersportplatz im oberen Pruthtal, in schöner geschützter Lage in einer Talweitung an der Einmündung mehrerer Seitentäler. Zahlreiche Fremdenheime (einige für 1943 auf deutschen Besuch eingerichtet, u. a. 'Haus Pruthblick'); Flußbäder und günstiges Wintersportgelände mit Sprungschanze, Eisplatz und Rodelbahnen; Auskunft im Gemeindeamt.

Die prächtige Umgebung von Worochta mit ihren ausgedehnten Waldungen, deren Jagden zu den besten Karpatenrevieren gehören, bietet Gelegenheit zu zahlreichen bequemen Spaziergängen und Wanderungen; u. a. ist Worochta Ausgangspunkt eines Höhenweges (unterwegs Schutzhütten) über *Żabie* (S. 252) und *Kosów* (S. 251) nach *Kolomea* (S. 241).

Bergtouren (die Wege sind spärlich markiert, deshalb Kompaß, außerdem derbes Schuhwerk, Verpflegung und Waffe unerläßlich). — 1. Auf die Magura (2¼ St. nördl.): vom Bahnhof Worochta über den *Pruth* und geradeaus nordwestlich in 1 St. auf die *Seredina* (vgl. unten), etwa ½km vor der Höhe rechts und in nordöstlicher Richtung in 1-1¼ St. zum Gipfel der **Magura** (1370m). Weiter nördlich auf den *Zuckerhut* vgl. bei Mikuliczyn (S. 249). — 2. Zum Tatarenpaß (3-3¼ St. westl.): vom Bahnhof Worochta über den *Pruth* und entweder links über den *Poharek* (958m) und die *Pentiuka* in 2 St., oder geradeaus über die *Seredina* (1004m) in 1¾ St. nach *Jabłonica;* von hier noch 4km bis zum **Tatarenpaß** (S. 249). — 3. Auf die Howerla (6-6½ St. südl.): im *Pruthtal* aufwärts auf der unten gen. Straße in 1½ St. zu dem Weiler *Ardzeluza* (s. unten) und immer an der Waldbahn entlang in 2 St. bis zu deren Ende; weiter bachaufwärts in 1½ St. zu einer Schutzhütte, von hier auf einem Steig ohne besondere Schwierigkeit in 1-1¼ St. zum kegelförmigen Gipfel der ***Howerla** (2057m), der höchsten Erhebung der Waldkarpaten, die eine prächtige Fernsicht ins Pruthtal, nach Żabie, nach Ungarn und auf etwa 300 Karpatengipfel bietet. Abstieg auf gleichem Wege; die Kammwanderung über den *Kukul* (1540m) und von diesem entweder auf bezeichnetem Abstieg ins Pruthtal oder weiter zum *Tatarenpaß* (S. 249) war 1942 nicht ratsam.

Die Fortsetzung der Eisenbahn überquert hinter Worochta nochmals den *Pruth*, verläßt dann dessen Tal und steigt in westlicher Richtung bergan. — 95km (von Stanislau) **Woronienka** (833m), Grenzbahnhof an der ungarischen Grenze. — Von hier führt die Bahn in einem Tunnel durch den Karpatenkamm nach *Körösmező* und *Máramarossziget* (Debrecen).

Die Straße (1942 in mäßigem Zustand) folgt von Worochta (S. 249) zuerst weiter in südlicher Richtung dem obersten *Pruthtal* bis zu dem (7km) Forsthaus *Ardżeluża* (860m; Kriegerfriedhof aus dem ersten Weltkrieg), dann südöstlich stark bergauf zum *Bukowiçla-Paß* (970m) und wieder bergab über *Krywopole* (Schwefelquelle) nach **Żabie** (S. 252; 32km von Worochta, auch bequemer und lohnender bezeichneter Wanderweg in 5½-7 St.).

c. Von Kolomea über Kosów nach Żabie.

Straße, bis Kosów 32km, weiter bis Żabie 41km. Die Kilometerangaben beziehen sich jeweils auf die Entfernung vom vorhergehenden Ort. — Die überaus lohnende Strecke führt in den südlichsten Winkel Galiziens und des ganzen Generalgouvernements, wo man bei Kosów und Kuty das wärmste Gebiet des Landes mit großen Obstkulturen durchquert und in Żabie das mitten in großartiger Gebirgslandschaft gelegene größte Dorf der volkskundlich interessanten *Huzulen* (vgl. S. 252) erreicht. — KRAFTPOST von *Kolomea* über *Kosów* nach *Kuty*.

Die Straße führt von **Kolomea** (295m; S. 241) zuerst südlich in dem von den Vorhöhen der Waldkarpaten umrahmten *Luczkatal* aufwärts.

16km *Jabłonów* (340m), als Sommerfrische geeignetes altes Städtchen von 2000 Einwohnern, wo sich die Straße teilt.

Die in Jabłonów rechts abzweigende Nebenstraße führt nach dem 17km südwestlich in schöner Berglandschaft im *Sylenkatal* gelegenen Huzulendorf **Kosmacz** (560m; 4000 Einw.), das eine Erdölquelle besitzt. Von hier Übergang nach Mikuliczyn s. S. 249. — 7km südöstlich von Kosmacz liegt das Huzulendorf *Brustury*, mit interessanten Häusern.

Die Straße nach Kosów wendet sich in Jabłonów (S. 250) nach Südosten und steigt in Windungen zur Höhe *Iwanówka* (447m), die einen prächtigen Rückblick bis Kolomea bietet. — Dann hinab in das *Pistynkatal*.

8km *Pistyń* (400m), altes Städtchen von 3500 Einwohnern, mit hübscher Holzkirche. — Weiter über eine bewaldete Anhöhe (500m) am Osthang der *Klewa* (627m), dann wieder bergab.

8km **Kosów** (347-415m), Städtchen von 3600 Einwohnern, Sitz eines Landkommissars im Kreis Kolomea, wegen seiner schönen und geschützten Lage in einem von den Vorbergen der Waldkarpaten umrahmten, nach Süden offenen Talkessel der zum Pruth fließenden *Rybnica* als Luftkurort besucht, mit dem mildesten Klima im Generalgouvernement (üppige Obstkulturen: Aprikosen, Pfirsiche und Weintrauben). Kosów ist Hauptort des huzulischen Kunsthandwerks (Teppichweberei, Holzschnitzerei, Kunsttöpferei); beachtenswert das *Huzulen-Museum* im Haus des ukrainischen Hilfskomitees. Sehenswert sind auch die Jahrmärkte, auf denen die huzulische Landbevölkerung in ihrer malerischen Tracht ein buntes Treiben entwickelt (vgl. S. 252).

HOTELS: *Beshya*, 13 B., *Czarnohora*, 10 B., beide nichtdeutsch; *Deutsch-ukrain. Gaststätte;* ferner zahlreiche Fremdenheime (1942 noch nicht für Deutsche eingerichtet), meist in der Vorstadt am rechten Ufer der Rybnica. — AUSKUNFT durch die *Kurverwaltung* und den Landkommissar.

Umgebung. — 2km östlich von Kosów in der Vorstadt *Monastyrsko* der schöne Wasserfall *Huk*, ferner in der Nähe der Stadt Reste eines befestigten Lagers mit Wällen und Gräben aus dem XV. Jahrhundert. — Eine lohnende Wanderung führt südlich in 2½ St. auf den *Michalków* (814m). — Karpatenwanderweg von Kosów über *Żabie* nach *Worochta* vgl. S. 250. — Kraftpost nach *Kolomea* vgl. S. 250.

Von Kosów führt eine Straße (Kraftpost) südöstlich über eine z. T. bewaldete Höhe (379m) hinweg nach (10km) Kuty. — Das Städtchen **Kuty** (336m), mit 11 000 Einwohnern, liegt an dem die Grenze gegen Rumänien bildenden *Czeremosz* und wird wegen seiner schönen Lage in dem von den Waldkarpaten umrahmten Flußtal und wegen seines südlichen Klimas (vgl. Kosów) als Luftkurort besucht. Der Ort zeigt auch ein interessantes Volksleben (große huzulische Jahrmärkte). Eine im XVI. Jahrhundert eingewanderte Armenierkolonie zählt noch etwa 700 Personen und hat ihre Sprache und ihre Gebräuche bis heute erhalten. Gute Kureinrichtungen sowie große neuzeitliche Fremdenheime und Heilanstalten (1942 noch kein deutscher Kurbetrieb); Auskunft durch die Stadtverwaltung. Eisenbahn s. S. 243.

Die Straße nach Żabie führt von Kosów (s. oben) südwestlich weiter, zuerst in dem schönen *Rybnicatal* aufwärts, über das Huzulendorf *Sokołówka* (450m).

12km *Jaworów* (560m), ebenfalls ein reizvolles Huzulendorf mit seinen eigenartigen Holzhäusern, wie auch das 4km nordwestlich gelegene Dorf *Riczka* (Huzulen-Museum). — Jenseit Jaworów steigt die Straße zum *Bukowiec-Sattel* (818m) und senkt sich dann in das Tal des *Schwarzen Czeremosz*.

14km *Krzyworównia* (589m), schön gelegener Markt am Schwarzen Czeremosz, dem man weiterhin talaufwärts folgt.

15km **Żabie** (Gemeindeamt; 633m), das südlichste Dorf des Generalgouvernements und die ausgedehnteste Landgemeinde in Europa, mit etwa 10000 huzulischen Einwohnern auf einer Gemarkung von über 600qkm. Der im Südzipfel des Kreises Kolomea gelegene Ort ist weit verstreut im Tal des *Schwarzen Czeremosz* und in dessen Seitentälern sowie ringsum in der prächtigen Hochgebirgslandschaft der Waldkarpaten, die hier mit ihren von schwarzgeflecktem Vieh belebten Almen an Oberbayern oder Tirol erinnern, während die höheren Gebirgslagen in ihrer Wildheit schon dem Balkan ähnlich sind. Auskunft über Unterkunft im Gemeindeamt (1942 nur ein ukrainisches Fremdenheim mit 10 B., ferner vier ukrain. Gaststätten).

Żabie ist der Hauptort der **Huzulen**, eines den südöstlichen Teil der Waldkarpaten im Südzipfel Galiziens bewohnenden ukrainischen Bergstammes. Die Huzulen sind fast ausschließlich Viehzüchter, Jäger, Fischer und Flößer; den Ackerbau kennen sie kaum. Infolge der Abgelegenheit des Gebietes haben sich die alten Sitten und malerischen Volkstrachten noch fast unberührt erhalten. In der Tracht herrscht die rote Farbe vor, bei der Sonntagskleidung sind die Hemden und weißen Pelzjacken (Serdaks) mit schönen Stickereien versehen. Auch in Schnitzereien und kleinen Metallarbeiten sowie im Bau der aus Holz errichteten Häuser zeigt sich gute handwerkliche Volkskunst. — Man trifft die Huzulen meist zu Pferde; Männer und auch Frauen sind geschickte Reiter, und ihre kleinen ausdauernden Pferdchen (ebenfalls Huzulen genannt) sind bei den Nachbarn sehr begehrt. Die Hirten blasen auf langen Flöten mit schrillen Tönen. Interessant ist auch der Fischfang im Czeremosz, der bei Fackelbeleuchtung ausgeführt wird. Ein besonders malerisches Volksleben bietet sich an Feiertagen in Żabie sowie auf den Märkten in Kosów, Kuty und Delatyn.

Die Umgebung von Żabie bietet zahlreiche Bergtouren auf die **Schwarzen Berge** (*Czarnohora*), einen Teil der Waldkarpaten, u. a. nördlich über den *Pohar* (1322m; schöner Blick auf Żabie) auf die *Biała Kobyła* (1473m; 4 St.); südlich ebenfalls in 4 St. auf die *Kręta* (1352m), weiter südlich auf die *Skupowa* (1583m; Schutzhaus), die man vom Czeremosztal $3^1/_2$km vor Jawornik (s. unten) in $1^1/_2$ St. erreicht; südwestlich auf den *Pop Iwan* (2026m; astronom. Beobachtungsstation), von Jawornik (s. unten) in $3^1/_2$–4 St. — Übergang (Straße und Wanderweg) von Żabie nordwestlich über *Krywopole* und *Ardżeluża* nach *Worochta* im *Pruthtal* s. S. 250.

Von Żabie nach Burkut: mäßige Straße 32km südlich (auch lohnende Wanderung). — Die Straße folgt dem Tal des forellenreichen *Schwarzen Czeremosz* aufwärts durch eine prächtige Gebirgslandschaft. — 16km *Zeleny* (803m), ein zu Żabie gehörender Weiler mit einem Jagdhaus. — $5^1/_2$km weiter die Försterei *Jawornik* (837m; Bergtouren s. oben). — $10^1/_2$km weiter das Vorwerk **Burkut** (1012m), inmitten des Gebirges zwischen ausgedehnten wildreichen Waldungen am Schwarzen Czeremosz gelegen, mit einer eisenhaltigen Heilquelle (1942 keine deutsche Gaststätte; Unterkunft in den Försterei Burkut, Jawornik und Bendzariwka). — Von Burkut schöne Bergtouren in die Schwarzen Berge (vgl. oben; Grenzgebiet; für Geübte leicht, auf meist bezeichneten Wegen), u. a. auf den *Pop Iwan* und auf die *Skupowa*, vgl. oben. — Etwa 30km südöstlich von Burkut liegt im Quellgebiet des *Schwarzen* und des *Weißen Czeremosz* am Hang der *Hniatiasa* (1762m), wo die Grenzen des Generalgouvernements, Ungarns und Rumäniens zusammenstoßen, der südlichste Punkt des Generalgouvernements.

REGISTER

Die hinter den Ortsnamen in Klammern stehenden Abkürzungen bezeichnen den Distrikt, zu dem der Ort gehört und der bei Anschriften zweckmäßigerweise angegeben wird. Ga = Galizien, Kr = Krakau, Lu = Lublin, Ra = Radom, Wa = Warschau. — BB = Bezirk Bialystok, BM = Protektorat Böhmen und Mähren, DW = Reichsgau Danzig-Westpreußen, ND = Reichsgau Niederdonau, NS = Provinz Niederschlesien, OP = Provinz Ostpreußen, OS = Provinz Oberschlesien, RU = Reichskommissariat Ukraine, RW = Reichsgau Wartheland, Su = Reichsgau Sudetenland.

Abtau 119.
Aigner, Peter LXIII. 88. 91. 94. 95. 97. 98. 111.
Albertow (Ra) 67.
Albigowa (Kr) 148.
Allenstein (OP) 25.
Alt-Ilvisheim 82.
Alt-Otwock (Wa) 109.
Alt-Sambor (Ga) 211.
Alt-Sandez (Kr) 191.
Alttitschein (Su) 12.
Alt-Zbaraż (Ga) 229.
Andrychow (OS) 12.
Anin (Wa) 109.
Annaberg (OS) 7.
Annopol (Lu) 126.
Antoniew (Wa) 62.
Appiani, Gal. 151. 152.
Aqua, Andreas del 135.
Ardżeluża 250.
Arkadia (Wa) 20.
Auschwitz (OS) 10.

Baba-Berge 226.
Babia Góra 168.
Babińce (Ga) 238.
Babiny Pohar 248.
Babsk (Ra) 67.
Bachórz (Kr) 207.
Baginsberg (Ga) 241.
Bakowice (Chyrów) 209.
Bąkowiec (Ra) 117.
Baligród (Kr) 207.
Baranów (Kr) 121.
Barcice (Kr) 191.
Barloh (RW) 18.
Bartenstein (OP) 29.
Bartodzieje (Ra) 81.
Basznia (Ga) 149.
Basztut 219.
Batovice (Kr) 68.
Bedlno (Lu) 106.
Bednary (Wa) 21.
Bejsce (Kr) 69.
Bekersdorf (Ga) 232.
Bełz (Lu) 138.
Bełżec (Lu) 137.
Bendsburg (OS) 10.
Bercznica 217.
Berecci, Bart. 46. 47.
Beremiany (Ga) 235.
Berest (Kr) 186.
Berezowica Ostrów (Ga) 232.
Beskiden XXII. 167. 168. 171. 181. 184. 200. 202. 204. 207. 211.
Beskid-Klause 218.
Beskid-Oporzec (Ga) 246.
Besko (Kr) 205.
Bethel, Klein- (Stanislau) 224.
Beuthen (OS) 3.
Biadoliny (Kr) 144.
Biała (OS) 12.
— Czortkowska (Ga)
— Kobyła 252. [235.
— Podlaska (Lu) 107.
— Rawska (Ra) 62.
Białatal 186. 187.
Białkatal 179.
Białoboki (Kr) 148.
Białobrzegi (Ra) 83.
Bialokiernica (Ga) 232.
Biały Dunajec (Kr) 172.
— -Kamień (Ga) 226.
— Kosciol (Kr) 52.
— -Paß 175.
— -Tal 175.
Bialystok (BB) 102.
Bidziny (Ra) 119.
Biecz (Kr) 201.
Bielany (Kr) 51.
— (Wa) 100.
Bielitz (OS) 12.
Bieżanów (Kr) 142.
Bilcze (Ga) 237.
Bilgoraj (Lu) 137.
Binarowa (Kr) 202.
Bircza (Kr) 207.
Bischofsburg (OP) 30.
Bischofstal (OS) 6.
Bischofstein (OP) 30.
Biskupice Lubelskie (Lu) 133.
Bistritza 223. 240. 246. 247. 248.
Bitków (Ga) 247.
Blachstädt (OS) 2.
Błonie (Wa) 22.
Blotek 249.
Bobolice (Ra) 57.
Bobowa (Kr) 187.
Bóbrka (Ga) 221.
Bochnia (Kr) 143.
Bochotnica (Lu) 112.
Boczań 177.
Bodzechow (Ra) 119.
Bodzentyn (Ra) 76.
Bogoniowice (Kr) 186.
Bogoria (Ra) 71.
Bogucice (Ra) 70.
Bogumiłowice (Kr) 144.
Bohorodczany (Ga) 246.
Bojken XXVII. 211.
Bolechów (Ga) 218.
Bolechowce (Ga) 215.
Bolechowice (Kr) 53.
Bolimow (Wa) 21.
Bonarka (Kr) 166.
Boner, Hans 38. 45. 46. 55.
—, *Severin* 40.
Borek Falecki (Kr) 166.
Borki Wielkie (Ga) 229.
Borszczów (Ga) 238.
Borynicze (Ga) 221.
Boryslau (Ga) 214.
Borzolowska (Ra) 60.
Bramka-Tal 176.
Brest-Litowsk (RU) 108.
Brieg (NS) 1.
Brochów (Wa) 21.
Brody (Ga) 226.
Bronislawowka (Ga) 227.
Bronowice (Kr) 63.
— Wielkie 52.
Broszniów (Ga) 218.
Brühl, Heinr. v. 90. 92.
Brunndorf (Ga) 152.
Brunnstadt (RW) 18.
Brustury (Ga) 250.

Brzesko (Kr) 154.
Brzeżany (Ga) 231.
Brzeziny 15.
Brzostek (Kr) 146.
Brzozdowce (Ga) 221.
Brzozów (Kr) 206.
Brzuchowice (Ga) 140.
Bubniszcze (Ga) 218. 244.
Buczacz (Ga) 235.
Buczały (Ga) 212.
Budzanów (Ga) 233.
Bug 108. 134. 137. 138. 164. 225. 226.
Bugmünde (OP) 27.
Bukowiec-Sattel 252.
Bukowiela-Paß 250.
Bukowina (Kr) 170.
Buonaccorsi, Fil. 44.
Burkut (Ga) 252.
Bursztyn (Ga) 222.
Busk (Ga) 225.
Busko (Ra) 77.
Busowisko (Ga) 211.
Buszcze (Ga) 231.
Byclawa (Lu) 124.
Bykowce (Kr) 207.
Bystrabach 175. 176.
Bystrzyca (Lu) 107.
Bystrzyca-Fluß 223. 240.
Bzura 18. 19. 21.

Callimachus 44.
Cergowaberg 204.
Chabówka (Kr) 168.
Charsznica (Kr) 69.
Chęciny (Ra) 73.
Chełm 133.
Chmielnik (Ra) 70.
Chodorów (Ga) 221.
Cholm (Lu) 133.
Cholmer Land 134.
Chołojów (Ga) 164.
Chomiak 249.
Chopin, Fr. 21. 96. 232.
Chorostków (Ga) 233.
Chorzele (OP) 30.
Chorzelów (Kr) 121.
Chorzencin (Ra) 66.
Chotylów (Lu) 108.
Chozimierz (Ga) 234.
Chrostowa (Kr) 153.
Chryplin (Ga) 234.
Chrzanów (OS) 10.
Chudykowce (Ga) 238.
Chybice (Ra) 76.
Chyrów (Kr) 209.
Ciechocinek 19.
Ciechostowice (Ra) 61.
Ciemniak 177.
Ciężkowice (Kr) 186.
Ciezow (Ga) 220.
Cisna (Kr) 207.
Ciuchowy Dział 215.
Cmielów (Ra) 119.
Corazzi, Ant. 80. 90. 96.
Cudzynowice (Kr) 69.
Cwilin 188.
Cyganka 238.
Cyrla Toporowa 178.
Czarniecka Góra (Ra) 61.
Czarnohora 252.
Czarnohorzec 248.
Czartowska-Felsen 140.
Czchów (Kr) 153.
Czeczwatal 218.
Czercze (Ga) 221.
Czeremcha (BB) 105.
Czeremosz 251.
—, Schwarzer 251.
—, Weißer 251.
Czerna (Kr) 54.
Czernelica (Ga) 242.
Czernowitz (Rumänien) 243.
Czersk (Wa) 82.
Czerwone Wierchy 177.
Czerwonogród (Ga) 239.
Czorsztyn (Kr) 182.
— Ruine 188.
Czortków (Ga) 236.
Czudec (Kr) 203.
Czyzowa 54.

Dąbrowa 241.
— Tarnowska (Kr) 146.
Dąbrówka (Kr; bei Neu-Sandez) 191.
— (Kr; bei Sanok) 205.
Dangel, Th. M. 84.
Dankwart, Karl 41.
Danzig-Westpreußen, Reichsgau 24.
Darethen (OP) 29.
Dębica (Kr) 146.
Dębina (Ga) 244.
Dęblin (Lu) 110.
Dębno (Kr; bei Neumarkt) 182.
— (Kr; bei Tarnow) 154.
Deibel, Joseph 88.
Delatyn (Ga) 247.
Demianów (Ga) 222.
Denysów-Kupczyńce (Ga) 232.
Dereniówka (Ga) 233.
Deutsch-Eylau (DW) 25.
Deutsch-Wagram (ND) 8.
Dietl, Josef 44. 196.
Dirschau (DW) 24.
Dłubnia 68.
Dnjestr 210. 211. 212. 221. 222. 223. 238. 239. 240. 242.
Dnjestrquelle 211.
Dobczyce (Kr) 171.
Doboczanka 248.
Dobra (Kr) 181.
Dobromil (Kr) 209.
Dobrowlany (Ga) 240.
Dohnst 169.
Dolci, Carlo 136. 139.
Dolina (Ga) 218.
Doms, Robert 214.
Dora (Ga) 247.
Dorohusk (Lu) 134.
Douhaberg 248.
Dreikronenspitze 183.
Drewniany (Lu) 135.
Drohobycz (Ga) 213.
Drozdowicer See 152.
Drzewica (Ra) 67.
Dubie (Kr) 53.
Dubiecko (Kr) 207.
Dublany (Ga) 212.
Dukla (Kr) 204.
Duklapaß 204.
Dukla, Johann von 204. 236.
Dulowa (OS) 54.
Dunajec 144. 169. 182-185. 189. 190.
—, Schwarzer 169. 170.
—, Weißer 169. 170. 173.
Dunajów (Ga) 231.
Dürer, Hans LVIII. 38. 40.
Dynów (Kr) 148.
Działoszyce (Kr) 68.
Dzieditz (OS) 10.
Dziekanowice (Kr) 171.
Dzielec 169.
Dziewiecierz (Ga) 150.
Dżuryn 239.
Dźwiniacz (Ga) 247.
Dźwinogród (Ga) 238.
Dzwonkowka 184.

Ebenau (Ga) 152.
Ehrenburg 204.
Ehrenfeld (Ga) 140.
Eisquelle (Tatra) 177.
Elbing (DW) 28.
Elsner, Joseph 88.
Emba 62.
Engelsberg (Ga) 218.
Erdmannsweiler (Wa) 20.

Falenica (Wa) 109.
Falenty (Wa) 84.
Falkenberg (Kr) 210.

Falkenberg (OS) 5.
Feliksow (Wa) 21.
Felsztyn (Ga) 210.
Fichte 88.
Fischsee 180.
Firlej 69. 106. 107. 112. 113. 132.
Fischer, Peter LVIII. 38. 40. 47.
Flammberg (OP) 30.
Florynka (Kr) 176.
Flötner, Peter 48.
Folusz (Kr) 202.
Fontana, Bald. 34. 41. 44.
Forster, J. R. 88.
Frank, Dr. Hans, Generalgouverneur L. 38.
Frankenstein, Joh. 40.
Freiberg (Su) 12.
Freihaus (RW) 14.
Freistadt (Kr) 203.
Freyhan (NS) 13.
Friedberg (BM) 12.
Friedeck (BM) 12.
Frysztak (Kr) 203.
Fugger 88.
Fünf-Seen-Tal 178.

Gameren, Tylman von LX. 21. 41. 90. 91. 95. 98. 100.
Gansecke (Gonzaga), Nikolaus LVII. 160.
Garbów (Lu) 116.
Garwolin (Wa) 109.
Gąsienicowe-Seen 177.
Gdów (Kr) 153.
Gefrorener See 178.
Gerlsdorfer Spitze 180.
Germakówka (Ga) 238.
Gidle (Ra) 65.
Giewont 176.
Gladkie Upłazianskie 177.
Gleiwitz (OS) 3.
Glinna 221.
Glińsko (Ga) 139.
Główno (Wa) 15.
Gniezna 233.
Gnila 229.
— Lipa 220-223. 231.
Göding (BM) 9.
Gody-Turka (Ga) 241.
Gogolin (OS) 2.
Gohlen (RW) 23.
Gołąb (Lu) 115.
Goldenes Horn 191.
Goleszow (Kr) 121.
Golina (RW) 23.
Golkowitz, Deutsch- 185.
Gołogóry 230.
Góra Kalwaria (Wa) 82.
Góralen 173. 169. 170.
Gorce 169.
Gorgany-Berge 218.
Gorlice (Kr) 200.
Görlitz 200.
Görnau (RW) 15.
Gorzno (Wa) 115.
Goszieradow (Lu) 126.
Goethe 41.
Gottschalkowitz, Bad (OS) 10.
Grabnik (Ga) 237.
Grabownica Starzeńska (Kr) 206.
Grębów (Kr) 119. 124.
Grenzhausen (RW) 22.
Grochów (Wa) 104.
Gródek am Dnjestr (Ga) 240.
— Jagielloński (Ga) 152.
Grodowice (Kr) 210.
Grodzisk Mazowiecki (Wa) 63.
Grodzisko (Kr) 53.
Grofa 219.
Grojec (Wa) 83.
Grom, Joachim 160.
Gromnik (Kr) 186.
Großer See (Tatra) 178.
Großgraben (NS) 13.
Groß-Salze 143.
Groß-Strehlitz (OS) 7.
Groß-Wartenberg (NS) 16.
Grudusk (OP) 29.
Grüner See 177.
Grybów (Kr) 187.
Grzebień 169.
Grzymałów (Ga) 229.
Gubałówka 174.
Gumniska (Kr) 145.
Guttentag (OS) 7.
Guttstadt (OP) 25.
Gwoździec (Ga) 242.

Haczów (Kr) 205.
Hajdaszek (Ra) 70.
Halicz (Ga) 222.
Haraj-Höhe 140.
Hegner, Andreas 93.
Heiligkreuz 76.
Heiligkreuzberge 76.
Heilsberg (OP) 29.
Hempel, Jakob 130.
Herburt, Burg 210.
Herburt (Familie) 160. 210.
Herby (OS) 2.
Heringk, Math. 40.
Herkuleskeule 53.
Hermannsbad (RW) 19.
Hermanowice (Kr) 210.
Heydebreck (OS) 3.
Hilcher, David 136.
Hindenburg (OS) 3.
Hniatiasa 252.
Hoczew (Kr) 207.
Hodów (Ga) 231.
Hodowica (Ga) 163.
Hohenstein (OP) 26.
Holihrady (Ga) 240.
Holyn (Ga) 219.
Horodenka (Ga) 242.
Horodło (Lu) 137.
Horodnica (Ga) 242.
Horoszowa (Ga) 238.
Horyniec, Bad (Ga) 149.
Hoszów (Ga) 208.
Howerla 250.
Hrebenów (Ga) 245.
Hrubieszów (Lu) 136.
Huber, Jörg 47. 48.
Huk, Wasserfall 251.
Hulkow (Ga) 220.
Hullein (BM) 9.
Humnisca (Kr) 206.
Husarenberg 197.
Huslatyn (Ga) 237.
Huta (Gold. Horn) 191.
— (Heilanstalt) 245.
Huzary 197.
Huzulen 252. 251.

Ilkenau (OS) 69.
Ilma, Jagdhütte 248.
Ilmenau 181.
Ilza (Ra) 117.
Inowłódź (Ra) 67.
Irena (Lu) 110.
Italus, Petrus 160. 161.
Iwangorod 110.
Iwanie Puste (Ga) 238.
Iwanówka, Höhe 251.
Iwiczna (Wa) 82.
Iwonicz (Kr) 204.
Izbica (Lu) 135.
Izdebnik (Kr) 167.

Jabłonica (Ga) 249.
— -Paß 249.
Jabłoniec (Hügel) 181.
Jabłonka Niżna (Ga) 211.
Jabłonkatal 211.
Jabłonna (Wa) 100.
Jabłonów (Ga) 250.
Jagiella (Kr) 148.
Jagielnica (Ga) 239.
Jakubowice (Lu) 107.
Jałowe (Kr) 209.
Jammerstal (Ga) 218.
Jamna (Ga) 248.

Jamne 169.
Jamnica (Ga) 220.
Jancowa 230.
Janenycza (Ga) 220.
Jankowa (Kr) 187.
Janów (Ga, Kreis Lemberg) 164.
— (Ga, Kreis Tarnopol) 233.
— Lubelski (Lu) 124.
— Podlaski (Lu) 108.
Janower See 164.
Janowice (Kr) 68.
Janowiec (Lu) 113.
Jaremcze (Ga) 244.
Jaroslau (Kr) 149.
Jasice (Ra) 119.
Jasień (Ga) 218.
Jasienica Rosielna (Kr) 206.
— Zamkowa (Ga) 211.
Jasienów-Polny (Ga) 242.
Jasiołka 202-204.
Jasło (Kr) 202.
Jaszczurówka, Bad 175.
Jaworki 184.
Jawornik (Ga) 248.
— (bei Żabie) 252.
Jaworów (Ga, bei Lemberg) 164.
— (Ga, bei Żabie) 251.
Jaworowa 248.
Jaworzno (OS) 63.
Jaworzyna (bei Rabka) 169.
— (bei Krynica) 198.
Jaworzynka 198.
Jaworzynka-Tal (bei Zakopane) 176.
Jazłowiec (Ga) 235.
Jedlińsk (Ra) 83.
Jędrzejów (Ra) 69.
Jedlnia-Letnisko (Ra) 116.
Jezierna (Ga) 228.
Jezierzany-Pilatkowce (Ga) 237.
Jeziornatal 82.
Jezupol (Ga) 223.
Jodlowa-Urwald 76.
Johannisburg 113.
Jordanów (Kr) 168.
Joseph II. (von Österreich) XLV, 159.
Józefów (Wa) 109.
Jurków (Kr) 153.

Kaclowa (Kr) 186.
Kalatówki-Alm (bei Zakopane) 175.
Kalisch (RW) 14.
Kałusz 219.
Kaluszyn (Wa) 104.
Kalwaria (Kr) 167.
— Pacławska 210.
Kamienica 185.
Kamienna Góra 140.
Kamiennatal 117. 118.
Kamiensk (Ra) 65.
Kamionka Strumiłowa (Ga) 164.
Kamionkatal 61.
Kamsetzer, Joh. Bapt. LXII. 88. 95. 96. 98. 99.
Kamocin (Ra) 59.
Kampinos, Urwald 22.
Kamula 230.
Kańczuga (Kr) 148.
Karczew (Wa) 109.
Karczmarowa-Höhe 152.
Karczówka bei Kielce 76.
Karlshof (Wa) 20.
Karniowice (Kr) 53.
Kasina Wielka (Kr) 181.
Kasperowce (Ga) 240.
Kasprowa-Höhle 176.
Kasprowy 176.
Kattowitz (OS) 4.
Kazanow (Ra) 66.
Kazimierz (Lu) 112.
Kazimierza Wielka (Kr) 69.
Kempen (RW) 16.
Kety (OS) 12.
Kiczera 218.
Kieczora (Kr) 188.
Kielce 74.
Kielcer Bergland 76. 71. 61.
Kindrat 245.
Kirchdorf (RW) 23.
Klaj (Kr) 143.
Klęczany 181.
Klein-Salze 143.
Klemensów (Lu) 137.
Klethne (Lu) 124.
Klewa (bei Jaremcze) 248.
— (bei Kosów) 251.
Klikuszowa (Kr) 172.
Klimkowka (Kr) 205.
Klodawa 23.
Kłomnice (Ra) 57.
Kmita, Burg 144.
Kmita-Felsen 53.
Kniaźdwór (Ga) 242.
Knöbel, Joh. Friedr. 88. 90.
Knöffel, Joh. Christ. 88. 93.
Kobyłka (Wa) 101.
Kock (Lu) 106.
Kocmyrzów (Kr) 52.
Kodeń (Lu) 108.
Kołaczyce (Kr) 146.
Kolbiel (Wa) 115.
Kolbuszowa (Kr) 147.
Kolo 18.
Kolomea (Ga) 241.
Kolon 171.
Koltow (Ga) 227.
Koluszki (Ra) 59.
Komancza (Kr) 207.
Komarno (Ga) 212.
Kondratowa-Alm 176.
Koniecpol (Ra) 57.
Königshütte (OS) 4.
Konin (RW) 18.
Koniuszki (Ga; bei Rohatyn) 220.
— (Ga; bei Sambor) 212.
Konopnica (Lu) 126.
Konskie (Ra) 61.
Konskowola (Lu) 116.
Konstancin (Wa) 82.
Konstantynów (Lu) 108.
Konty (Wa) 82.
Kopernikus, Nik. 37. 41.
Koprzywnica (Ra) 124.
Kopyczyńce (Ga) 237.
Korczankaberg 244.
Koropiec 232. 235.
Korościatyn (Ga) 234.
Korost (Ga) 214.
Korostów (Ga) 244.
Korszów (Ga) 241.
Korwinów (Ra) 55.
Korzenna (Kr) 186.
Koscielec 23.
Kościelec-Spitze 177.
Kościelisker Tal 177.
Kościuszko, Tadeuz XLV. 49. 110. 163.
Kosina (Kr) 155.
Kosmacz (Ga) 250.
Kosów (Ga) 251.
Kossów (Wa) 103.
Kostschin (RW) 22.
Kowall 23.
Kowel (RU) 134.
Kozieglowy (OS) 64.
Kozienice (Ra) 117.
Koźlinka (Ga) 164.
Kozowa (Ga) 232.

Krakau 33.
Adolf-Hitler-Platz 39. 41.
Alter Rathausturm 41.

Krakau:
Annagasse 41.
Apotheke 35.
Ärzte 35.
Auskunft 33.
Außenring 48. 49.
Bahnhöfe 33.
Barbakane 42.
Behörden 34.
Bibliotheken 34.
Bonergasse 45.
Botanischer Garten 43.
Büchereien 34.
Buchhandlung 34. 41.
Burg 45.
Bürgerarsenal, Altes 45.
Burgstraße 43.
Cafés 34.
Dietl-Denkmal 44.
Dietlring 50.
Distriktsamt 35. 41.
Dominikanerinnenkloster 43.
Dominikanerplatz 44.
Droschken 36.
Floriangasse 42.
Florianstor 42.
Fremdenverkehrsverband 33.
Geschichte 36.
Gesundheitswesen 35.
Hansestraße 49.
Hauptabteilungen 34.
Hauptbahnhof 43.
Hauptstraße 42.
Heldenfriedhof 43.
Hotels 33.
Institute, Wissenschaftl. 34.
Institut für Deutsche Ostarbeit 34. 36. 41.
Jagellonische Universität 41.
Jesuitenkonvent, ehem. 43.
Johann-Haller-Straße 49.
Johannisgasse 42.
Kasimir 50.
Kinos 34.
Kirchen:
Adalbertkapelle 41.
Ägidiuskirche 45.
Andreaskirche 45.
Annakirche 41.
Barbarakapelle 40.
Krakau:
[Kirchen]
Bernhardinerkirche 50.
Burgkirche 46.
Dom 46.
Dominikanerkirche 44.
Evang. Kirche 45.
Felix und Adauctus 46. 48.
Florianskirche 42.
Franziskanerkirche 44.
Fronleichnamskirche 50.
Heilig-Kreuz-Kirche 43.
Johanneskirche 42.
Josefskirche 44.
Karmeliterkirche 42.
Katharinenkirche 50.
Kathedrale 46.
Lazaruskirche 43.
Leonhardskrypta 48.
Marienkirche 39.
Markuskirche 42.
Michaelskirche 50.
Missionarierkirche 50.
Nikolauskirche 43.
Norbertkirche 42.
Peter- und Pauls-Kirche 45.
Piaristenkirche 42.
Theresienkirche 43.
Thomaskirche 43.
Klöpper 42.
Konzerte 34.
Kościuszko-Hügel 49.
Krakus-Hügel 51.
Krankenhaus 35.
Kreishauptmann 35.
Lichtspielhäuser 34.
Marienplatz 43.
Markt 39.
—, Kleiner 43.
Münze, Alte 41.
Norbertanerkloster 49.
NSDAP. 35.
Obergericht, Deutsches 44.
Ostinstitut 34. 36. 41.
Patrizierhäuser, alte 41. 42. 43.
Piasek 42.
Pilsudski-Hügel 51.
Podgórze 51.
Krakau:
Polizei 35.
Post 35.
Prälatenhaus 43.
Pressehaus 49.
Propaganda, Hauptabteilung 42.
Quartieramt 33.
Rakowitzer Friedhof 43.
Rathaus 44.
Rathausturm, Alter 41.
Regierung 34. 49.
Reichsstraße 49.
Reisebüro 33.
Restaurants 33.
Rettungsstelle 35.
Ringplatz 39.
Rudawa 36. 49.
Rundbastei 42.
Rundgang 36.
Schulen, Deutsche 34.
Skałka 50.
Spitalgasse 43.
Sport 35.
Staatsbibliothek 49.
Staatskasino 49.
Staatssekretäre 34.
Staatstheater 43.
Stadion 49.
Stadtbild 38.
Stadtgründung 37.
Stadthauptmann 35.
Stadtmauer 42. 43.
Stadtwald 51.
Sternwarte 43.
Stradom 49.
Straßenbahn 35.
Theater 34. 43.
Theaterplatz 43.
Tierpark 51.
Tuchhallen 40.
Universität 37. 41. 42. 50.
Varieté 34.
Veit-Stoß-Haus 44.
Vogtshaus, ehem. 43.
Waldfrieden 51.
Wehrmachtstraße 42.
Wesola 43.
Weichsel 50. 51.
Westring 48.
Wissenschaftliche Institute 34.
Wohnungsamt 33.
Wolskiwald 51.
Zeitung 34.

Krakauer Jura XXIV. 52. 53. 54. 55. 68.

Krakauer Tor 52.
Krakowiec (Ga) 156.
Kranzberg (Ga) 212.
Kranzwerder (RW) 18.
Krappitz (OS) 5.
Krasiczyn (Kr) 152.
Krasne (Ga; Kreis Tarnopol) 230.
— (Ga; Kreis Złoczów) 225.
Krasnik (Lu) 124.
Krasnobród (Lu) 137.
Krasnystaw (Lu) 135.
Krechow (Ga) 140.
Kreminny 245.
Krenau (OS) 10.
Krępna (Kr) 202.
Kressendorf (Kr) 54.
Kręta 252.
Kreuzberg (Krynica) 197.
Królowa-Paß 177.
Kromer, Martin 201. 221.
Kromolow (OS) 55.
Kronofanty 221.
Krościenko (Kr; Kreis Przemysl) 209.
— (Kr; Kreis Neumarkt) 183.
Krosniewice 23.
Krosno (Kr) 203.
Kroßwitz (RW) 23.
Krotoschin (RW) 13.
Krupa 134.
Kruszyna (Ra) 57.
Krużlowa (Kr) 187.
Kryłos (Ga) 223.
Krynica (Kr) 194.
Kryniczankatal 193. 194. 196.
Krystynopol (Ga) 138.
Krywopole (Ga) 250.
Krywula 140.
Krzemienica (Kr) 148.
Krzesanica 177.
Krzna 107.
Krzywcze (Ga) 238.
Krzywda (Lu) 110.
Krzyworówn ia (Ga) 251.
Krzyżne-Spitze 178.
Książ Wielki (Kr) 72.
Kudryńce (Ga) 238.
Kukul 250.
Kulików (Ga) 140.
Kunow (Ra) 118.
Kurow (Lu) 116.
Kurowice (Ga) 220.
Kutkorz (Ga) 225.
Kutno (RW) 18.
Kuty (Ga) 251.
Kuźnice 176.
Laband (OS) 3.
Labenwolf, Pancraz 48. 160.
Labowa (Kr) 190.
Lacko (Kr) 210.
Łahodów (Ga) 230.
Łańcut (Kr) 148.
Łanczyn (Ga) 242.
Landestreu (Ga) 219.
Landsberg (OP) 29.
Landshut (Kr) 148.
Landskron (Kr) 167.
—, Ruine (Ga) 238.
—, Schloß (Ga) 239.
Lapy (BB) 102.
Lask (RW) 14.
Lasnafelsen 184.
Laszki Murowane (Ga) 210.
Latoszyn (Kr) 155.
Ławoczne (Ga) 246.
Ławrów (Ga) 211.
Łęczyca 18.
Legionowo (Wa) 27.
Leipnik (BM) 9.
Lelechówka (Ga) 164.
Leluchow (Kr) 193.
Lemberg 157.
Lemken XXVII. 207. 208.
Lentschütz (RW) 18.
Leopoldsdorf (Ga) 218.
Leseczniki (Ga) 240.
Lesko (Kr) 209.
Leslau (RW) 18.
Lessel, Fr. A. 88. 91.
Leszno (Wa) 22.
Letnisko (Ra) 116.
Letowienka-Tal 152.
Leżajsk (Kr) 120.
Libochora (Ga) 245.
Libusza (Kr) 201.
Liebemühl (OP) 28.
Limanowa (Kr) 181.
Lindintolde, Martin 40. 41.
Lipnica Murowana (Kr) 153.
Lisak 245.
Lisko 209.
— -Fels 208.
Lisów (Ra) 77.
Liszniów (Ga) 249.
Litzmann, General 15.
Litzmannstadt (RW) 14.
Liw (Wa) 103.
Liwiec 103.
Loben (OS) 2.
Lochow (Wa) 102.
Lodz 14.
Łojowa (Ga) 247.
Łokietek-Höhle 52.
Łokutki (Ga) 234.
Łomnica (Kr) 193.
Łomnicatal 218. 219. 222.
Łopczyca (Kr) 154.
Łopiennik (Lu) 141.
Łopuszna (Kr) 182.
Łopuszno (Ra) 65.
Lora, Franc. della LIX. 46. 48.
Łososina Wielka (Kr) 181.
Łowczówek (Kr) 186.
Löwen (NS) 2.
Löwenstadt (RW) 15.
Lowitsch (Wa) 19.
Lubaczów (Ga) 149.
Lubartów (Lu) 106.
Lubenstadt (RW) 23.
Lubiaszów (Ra) 59.
Lubień (Kr) 171.
— Wielka (Ga) 212.
Lubieńce (Ga) 244.
Lublin 126.
Lubliner Plateau XXIII. 114. 132.
Lubochnia (Ra) 67.
Lubogoszcz 181.
Luboń 169.
Lubycza-Krolewska (Ga) 137.
Ludwikowka (Ga) 218.
Ludzimierz (Kr) 170.
Lush (Ga) 247.
Łuhy (Ga) 218.
Lukawica (Kr) 209.
Łuków (Lu) 105.
Łukwa 222. 223.
Lundenburg (ND) 8.
Łupków (Kr) 207.
Łuzna (Kr) 200.
Lysa Góra 76.
Łysankaspitze 176.
Łysa Polana 179.
Łysica 76.
Lysina 171.
Lysogóry 76.

Maciejowice (Wa) XLV. 110.
Magora 202.
Magora-Höhle (bei Zakopane) 176.
Magura (Kreis Jaslo) 200.
— (bei Hrebenów) 245.
— (bei Worochta) 250.
Mährische Pforte (Su) 11.
Mährisch-Ostrau (BM) 9.

Mährisch-Weißkirchen (BM) 9.
Maków (Kr) 168.
Makowica (bei Jaremcze) 248.
— (bei Mikuliczyn) 249.
Malaka-Tal 175.
Malapane (OS) 2.
Małastów (Kr) 200.
Malkinia (Wa) 102.
Małołączniak 177.
Maniawa (Ga) 247.
Märchental 177.
Marchfeld (ND) 8.
Marconi, Enrico LXIII. 92. 95. 100.
Mardykiw-Sattel 245.
Mariahilf (Ga) 240.
Marienburg (DW) 24.
Mariówka (Ga) 230.
Markowa (Kr) 148.
Marschallspitze 183.
Martinshügel (Tarnow) 145.
Masowien 81. 82. 87.
Masuren (OP) 30.
Matachin 245.
Mayer, Joseph 131. 233.
Męcina (Kr) 181.
Meczywka (Ga) 218.
Medyka (Kr) 152.
Meerauge 180.
Meeraugspitze 180.
Mehlsack (OP) 25.
Mehlstein 154.
Melsztyn 154.
Merderer, Bernh. LXI. 160. 163. 235. 242.
Merlini, Dom. LXII. 98. 99. 131.
Meszcze (Ra) 66.
Metow (Lu) 132.
Michalin (Wa) 109.
Michałków (Ga) 251.
Michelsdorf (Lu) 134.
Miechów (Kr) 68.
Międzyrzec (Lu) 107.
Miejska 76.
Miejsce Piastowe (Kr) 199.
Mielau (OP) 26.
Mielec (Kr) 121.
Mielnica (Ga) 238.
Mienia (Wa) 104.
Mierzwica (Ga) 140.
Miętusia-Tal 177.
Mikołajów (Ga) 216.
Mikuliczyn (Ga) 249.
Mikuliñce (Ga) 233.
Milanowek (Wa) 63.
Militsch (NS) 13.
Miloszowice (Ga) 216.
Minsk (Wa) 104.
Miodobory 229. 230.
Mirocin (Kr) 156.
Mirow (Ra) 57.
Mizunkatal 218. 245.
Miżyniec (Kr) 210.
Mława 26.
Mleczkatal 148.
Młociny (Wa) 100.
Mników (Kr) 53.
Modlin (OP) 27.
Mogielnica (Wa) 84.
Mogiła (Kr) 51.
Mogiłany (Kr) 171.
Monasterzyska (Ga) 235.
Morawica (Kr) 53.
— (Ra) 76.
Morszyn (Ga) 217.
Mosca, Gian Maria LIX. 40. 145.
Mościce (Kr) 144.
Mościska (Ga) 156.
Moszczanka (Lu) 115.
Moszczenica (Ra) 59.
Moszyński, Aug. LXI. 229. 233.
Mrozkow (Ra) 61.
Mrozy (Wa) 104.
Mszana Dolna (Kr) 180.
Mszczonów (Wa) 67.
Muchowka (Kr) 153.
Mühlhausen (OP) 29.
Munina (Kr) 150.
Muszyna (Kr) 193.
Myślenice (Kr) 171.
Myslowitz (OS) 4.

Nadarzyn (Wa) 68.
Nadwórna (Ga) 247.
Naglowice (Ra) 70.
Nagórzanka (Ga) 237.
Nakwasza (Ga) 226.
Nałęczów (Lu) 114.
Narajow Miasto (Ga) 230.
Narew 27.
Narozcberg 168.
Nasielsk (OP) 27.
Natolin (Wa) 100.
Nawaria (Ga) 163.
Neidenburg (OP) 26.
Nekla (RW) 22.
Nessau (RW) 19.
Nesselsdorf (Su) 12.
Neubruch (Lu) 134.
Neudorf (Ga) 208.
Neumark (Nowe Miasto) 84.
Neumarkt (Kr) 169.
Neu-Mudy 245.
Neutitschein (Su) 12.
Neu-Sandez (Kr) 189.
Nidatal 71.
Nidzica 73.
Nieborów (Wa) 21.
Niechcice (Ra) 65.
Niedrzwica (Lu) 124.
Niedzica, Burg 183.
Nielepice (Kr) 53.
Niemce (Lu) 107.
Niemirów, Bad (Ga) 138.
Niepołomice (Kr) 143.
Niepołomicer Heide 143.
Nieszawa 19.
Nisko (Kr) 120.
Niżankowice (Kr) 210.
Niżniów (Ga) 234.
Nosalberg 175.
Nowe Miasto (Kr) 210.
— — (Ra) 84.
Nowo-Georgijewsk 27.
Nowosielce (Ga) 221.
— Gniewosz (Kr) 205.
Nowosiółka Kostiukowa (Ga) 240.
Nowy Dwór 27.
— Łupków (Kr) 207.
— Zagórz (Kr) 208.

Oberländischer Kanal (OP) 28.
Oberschles. Industriegebiet 3. 4.
Obersdorf (Kr) 209.
Obertyn (Ga) 241.
Obroszyn (Ga) 212.
Oderberg (OS) 9.
Odertal (OS) 3.
Odrowaz (Ra) 61.
Odrzykoń (Kr) 204.
Oels (NS) 13.
Ogrodzieniec (OS) 55.
Ohlau (NS) 6.
Ojców (Kr) 52.
Ojcówer Tal 52.
Okocim (Kr) 154.
Okopy (Ga) 238.
Olbiecin (Lu) 126.
Olchowiec (Ga) 238.
Olchowiectal 235.
Olcza (Kr) 170.
Olczyska-Bach 175.
Olesko (Ga) 225.
Oleszyce (Ga) 149.
Olkusz 69.
Olszanica (Kr) 209.
Olszówka (Kr) 169.
Olsztyn (Ra) 57.
Opatow (Ra) 119.
Opatowek 14.
Opoczno (Ra) 60.
Opole (Lu) 114.

Oportal 244. 245.
Oppeln (OS) 2.
Orawatal 244.
Orlov Plaveč (Slowakei) 193.
Ortelsburg (OP) 30.
Osiek (Ra) 124.
Osławatal 207.
Osławicatal 207.
Osmołoda (Ga) 219.
Osterode (OP) 28.
Ostrow (Wa) 102.
Ostrowiec (Ra) 118.
Ostrowo (RW) 14.
Otwock (Wa) 109.
Ottynia (Ga) 241.
Ozorkow 18.
Ożydów (Ga) 225.

Pabianitz (RW) 14.
Paczołtowice (Kr) 54.
Padew (Kr) 121.
Padovano, G. M. LIX. 40. 145. 204.
Pałahicze (Ga) 234.
Pantyrpaß 247.
Paradyz (Ra) 66.
Paraszka 244.
Parchatka (Lu) 112.
Parczew (Lu) 106.
Parkberg (Krynica) 197.
Pasieczna 247.
Peczeniżyn (Ga) 242.
Peiskretscham (OS) 7.
Pencz, Georg 48.
Pentiwka 250.
Perchińsko (Ga) 218.
Peskenstein, Schloß 53.
Petrikau (Ra) 58.
Pfister, Joh. LX. 145. 147. 161. 231.
Piaseczno (Wa) 83.
Piaski Luterskie (Lu)
Piekary (Kr) 51. [140.
Piekoszów (Ra) 57.
Pieniaki (Ga) 226.
Pieninengebirge 183. 184.
Pilica (Fluß) 57. 60. 81.
— (Stadt, Kr) 64.
Pilsudski, Josef XLVII. 38. 48. 98.
Pilzno (Kr) 155.
Pińczów (Ra) 70.
Pinzel LXII. 94. 95. 163.
Piotrkowice (Ra) 77.
Piotrowin (Lu) 114.
Piro Dora 248.
Pisana-Alm (bei Piwniczna) 199.
— —(Tatra) 177.
Pistyń (Ga) 251.
Piszczac (Lu) 108.
Piwniczna 191.
Płaszów (Krakau) 142.
Platerow (Wa) 105.
Plersch, Joh. Georg LXII. 20. 88. 95. 96. 98.
Pleß (OS) 10.
Pleśna (Kr) 186.
Plöhnen (OP) 30.
Płonsk 30.
Plotycz (Ga) 227.
Plotycza (Ga) 230.
Pniów (Ga) 247.
Pöchersdorf (Ga) 218.
Podgórzany (Ga) 233.
Podhajce (Ga) 232.
Podhale 173.
Podhorce (Ga) 228.
Podkamień (Ga) 226.
Podkowa Leśna (Wa) 100.
Podlęże (Kr) 143.
Podlute (Ga) 219.
Podolisches Plateau 221. 225. 227. 228. 229. 230. 233. 234. 236. 243.
Podwołoczyska (Ga) 229.
Podwysokie (Ga) 221.
Podzamcze (OS) 55.
Pohar 252.
Poharek 250.
Polany (Kr) 186.
Polichno (Ra) 66.
Policzne (Kr) 168.
Polonicatal 249.
Pomiarki (Ga) 215.
Pomorzany (Ga) 231.
Ponice (Kr) 169.
Pop Iwan 252.
Popowka (Kr) 53.
Pöppelmann, Matthäus Daniel 88. 90. 93.
Popradtal 191. 193.
Poraj (OS) 55.
Poronin (Kr) 170.
Potok-Czercze (Ga) 221.
— Złoty (Ra) 57.
Potutory (Ga) 232.
Powroźnik (Kr) 193.
Pradniktal 52. 53.
Prerau (BM) 9.
Preußisch-Eylau (OP) 29.
— -Holland (OP) 28.
Prokocim (Kr) 142.
Proskau (OS) 5.
Pruchnik (Kr) 149.
Pruszków (Wa) 63.
Prutectal 249.
Pruthtal 241. 242. 243. 247-250.
Pryslip 245.
Przechyba-Alm 184.
Przecław (Kr) 121.
Przedbórz (Ra) 65.
Przemysl (Kr) 150.
Przemyślany (Ga) 230.
Przeworsk (Kr) 148.
Przydonica (Kr) 190.
Przysłop 198.
Przysucha (Ra) 67.
Psary (Ga) 221.
Pschedmost (BM) 11.
Ptaszkowa (Kr) 187.
Puhary (Ga) 240.
Pulawy (Lu) 111.
Pustomyty (Ga) 216.
Pusta Wielka 199.
Pustkow (Kr) 121.

Rabatal 168. 169. 171.
Rabisch, Ambros. 160.
Rabka, Bad (Kr) 168.
— -Zaryte (Kr) 180.
Rabsztyn (OS) 69.
Racławice (Kr) XLV. 163.
Radlow (Kr) 144.
Radom 77.
Radomsko (Ra) 58.
Radoszyce (Ra) 66.
Radymno (Kr) 150.
Radwanowice (Kr) 53.
Radziechów (Ga) 164.
Radziejowaberg 184.
Radziwiłłów (Wa) 62.
Radzymin (Wa) 101.
Radzyn (Lu) 106.
Rafajlowa (Ga) 247.
Raj (Ga) 232.
Ranischau (Kr) 147.
Raszyn (Wa) 84.
Rawa Maz. (Ra) 62.
— Ruska (Ga) 138.
Reden, Graf 4.
Reichau (Ga) 149.
Reichshof (Kr) 146.
Rejowiec (Lu) 133.
Rennen, Peter von der 47.
Rezler, Thomas LXII. 106. 133. 134.
Riczka (Ga) 251.
Riesenburg (DW) 25.
Ritschel, W. 88.
Ritter 192.
Rogacz 184.
Rogow (Wa) 61.
Rohatyn (Ga) 221.
Rokietaberg 242.
Romano, Paolo 161. 162.
Ropatal 200. 201.

Ropczyce (Kr) 155.
Rosenau 190.
Rosenberg 202.
Rosenburg (Kr) 209.
Rößler, Thomas LXII. 106. 133. 134.
Rote Berge 177.
Rotes Kloster 183.
Różanka (Ga) 245.
Rozdół (Ga) 216.
Rozembark (Kr) 202.
Rozhurcze (Ga) 244.
Rozkosz (Lu) 108.
Rozłucz (Ga) 211.
Rożnów (Kr) 190.
Roznower Talsperre 190.
Roztocze 149.
Roztoka-Wasserfälle 179.
Rozwadów (Kr) 120.
Ruda-Maleniecka (Ra) 66.
Rudawa (Kr) 54.
Rudka (Wa) 104.
Rudki (Ga) 212.
Rudnik (Kr) 120.
— (Lu) 107.
Rudniki (Ga) 232.
Rudolfshof (Ga) 140.
Runek 199.
Rungury (Ga) 242.
Ruskie Piaski (Lu) 135.
Rybnicatal 251.
Ryki (Lu) 115.
Rymanów (Kr) 205.
Rytro (Kr) 192.
Rytwiany (Ra) 71.
Rzochów (Kr) 121.

Sądowa Wisznia (Ga) 152.
Salzberg 143.
Sambor (Ga) 210.
—, Stary 211.
Samsonow (Ra) 71.
San 150. 205. 207. 209. 211.
Sandomir (Ra) 122.
Sandomirer Urwald 121.
Sanok (Kr) 205.
San-Quellen 211.
Sapieżanka (Ga) 164.
Sasów (Ga) 227.
Satanów (Ga) 230.
Sawin (Lu) 134.
Schafflarn 170.
Scharfenwiese (OP) 102.
Scheinberg, Schloß 199.
Schieratz (RW) 14.
Schinkel, K. F. 54. 226.
Schlötzau (RW) 16.
Schlusau (RW) 23.
Schlüter, Andreas LX. 88. 91. 100. 139.
Scholz, Hans 161.
Schönanger (Kr) 121.
Schröger, Ephr. 88. 95.
Schröttersburg (OP) 19.
Schuch, Adolf Fr. 90.
—, *Joh. Chr.* 88. 98. 110.
Schüller, Gottlieb 88.
Schurgast (NS) 7.
Schwarze Berge 252.
Schwarzer Bach 198.
— See 177.
Schwersenz (RW) 22.
Sechlytal 245.
Sędziszów (Kr) 146.
— (Ra) 69.
See-Alm (Tatra) 177.
Sękowa (Kr) 200.
Seredina 250.
Serednyia 245.
Seret 227. 228. 233. 236. 237. 240.
Seretquelle 226.
Seume, J. G. 88.
Sianki (Ga) 211.
Sibyllenort (NS) 16.
Sidorów (Ga) 237.
Sieciechów (Ra) 117.
Siedlce (Wa) 105.
Sielanka (Krynica) 198.
Sielpnica (Ra) 61.
Siemianowka (Ga) 216.
Siemiechów (Kr) 154.
Siemien-See 106.
Siewierz (OS) 64.
Siklawa-Wasserfall 178.
Siklawica-Wasserfall 176.
Sitaniec (Lu) 141.
Siwula 219.
Skała (Kr) 52.
— Podolska (Ga) 238.
Skałat (Ga) 229.
Skalbmierz (Kr) 68.
Skaryszew (Ra) 117.
Skarżysko-Kamienna 71.
Skawatal 167. 168.
Skawce (Kr) 167.
Skawina (Kr) 166.
Skierniewice (Wa) 62.
Skit Maniawski 247.
Skole (Ga) 244.
Skolimów (Wa) 82.
Skorodyńce (Ga) 237.
Skotschau (OS) 12.
Skrzyszów (Kr) 155.
Skupowa 252.
Sławatyce (Lu) 108.
Sławsko (Ga) 245.
Słoboda Rungurska (Ga) 242.
Słone 207.
Słotwina (Kr) 144.
Słowik (Ra) 71.
Słuzewo 23.
Smardzewice (Ra) 60.
Smoleń (Kr) 64.
Śmreciner See 177.
Śniatyn (Ga) 243.
Śnieżnica 181.
Sobień, Burg 209.
Sobieski, Johann III. XLIV. 92. 226.
Sobolew (Wa) 110.
Sobota (Wa) 20.
Sobów (Kr) 122.
Sochaczew (Wa) 21.
Sokal (Ga) 138.
Sokolica 184.
Sokoliki Górskie (Ga) 211.
Sokolów (Kr) 147.
— (Wa) 103.
Sokolówka (Kr) 251.
Soldau (OP) 26.
Solec (Ra) 77.
Sołotwina (Ga) 247.
Soltykow (Ra) 61.
Sonnbergalpe 174.
Sosnowitz (OS) 10.
Sowliny (Kr) 188.
Spała (Ra) 67.
Spas (Ga) 211.
Spatenfelde (RW) 14.
Spezza, Andrea 51.
Stalowa Wola (Kr) 120.
Staniatki (Kr) 143.
Stanislau (Ga) 223.
Stanislaus, Bischof 47. 50.
Starachowice (Ra) 118.
Stara Sol (Ga) 208.
Stara Wies (bei Kolbiel; Wa) 115.
— — (bei Kozienice; Wa) 117.
— — (Kreis Krosno) 206.
— — (bei Wengrow; Wa) 103.
Staresioło (Ga) 220.
Starunia (Ga) 247.
Stary Sambor (Ga) 211.
Staszów (Ra) 71.
Stawiska (Kr) 199.
Stebnik (Ga) 214.
Stecher, Peter 160.
Stenzyca (Lu) 110.
Stille Ecke 198.

Stoczek (Wa) 110.
Stojanów (Ga) 164.
Stolpie (Lu) 140.
Stopnica (Ra) 77.
Stoß, Stanislaus 38. 40.
—, *Veit* LVIII. 37. 40. 44. 47.
Strahora 247.
Stralkau (RW) 22.
Strążyska-Tal 176.
Strickau (RW) 15.
Stróże (Kr) 187.
Strusów (Ga) 233.
Strwiąż 209. 210. 212.
Stryj (Stadt; Ga) 215.
— (Fluß) 211. 215. 216. 243. 244.
Strypa 228. 230. 232. 235.
Stryżów (Kr) 203.
Strzebel 188.
Strzemieszyce (OS) 54. 69.
Strzyłki-Topolnica (Ga) 211.
Sucha (OS) 167.
— Hora (Kr) 170.
Suchedniów (Ra) 71.
Sueß von Kulmbach, Hans LVIII. 38.
Sularzowa 171.
Sulejów (Ra) 65.
Sulejowek (Wa) 104.
Suloszowa (Kr) 53.
Świca 218.
Świder (Wa) 109.
Świdersee 110.
Święta Katarzyna (Ra) 76.
Świetosław (Ga) 244.
Świnica-Spitze 178.
Świrz (Ga) 231.
Świstówka 178.
Swoszowice, Bad (Kr) 166.
Sylenka-Tal 250.
Synowódzko (Ga) 244.
Szade (Ga) 208.
Szaflary (Kr) 170.
Szalone 197.
Szalowa (Kr) 200.
Szczakowa (OS) 54.
Szczawnica (Kr) 183.
Szczaworyż (Ra) 77.
Szczbrzeszyn (Lu) 137.
Szczecno (Ra) 76.
Szczekociny (Ra) 70.
Szczepanów (Kr) 144.
Szczerzec (Ga) 216.
Szczucin (Ra) 71.
Szczyrzyc (Kr) 181.
Szkło, Bad 164.
Szkło, Fluß 164. 156.
Szreniawa 68.
Szydłów (Ra) 71.
Szydłowiec (Ra) 74.
Szymbark, Schloß 199.

Tannenberg-Ehrenmal (OP) 26. 28.
Tarchomin (Wa) 100.
Tarczyn (Wa) 84.
Tarnobrzeg (Kr) 122.
Tarnogrod (Lu) 137.
Tarnopol (Ga) 228.
Tarnow (Kr) 144.
Tartaków (Ga) 138.
Tatarenpaß 249.
Tatarów (Ga) 249.
Tatra, Hohe XXII. 173.
Tatrastraße 178.
Teklinów (Ra) 58.
Tenczyn, Burg 54.
Tenczynek (Kr) 54.
Teresin (Ga) 238.
Terespol (Lu) 108.
Terszów (Ga) 211.
Teschen (OS) 12.
Teufelsfelsen 140.
Teufelssteine 226.
Theodorshof (Ga) 140.
Thorwaldsen, Bertel LXIII. 47. 48. 93. 96.
Thym, Daniel 93.
Tiasiw (Ga) 220.
Tiegenhof (DW) 28.
Tinz (Kr) 51.
Tłumacz (Ga) 234.
Tłumaczyk (Ga) 242.
Tłuste (Ga) 239.
Tłuszcz (Wa) 102.
Toki (Ga) 229.
Tomaschow (Ra) 59.
Tomaszów Lubelski (Lu) 141.
Tonningen (RW) 23.
Tost (OS) 7.
Touste (Ga) 230.
Trajanswall 230. 238.
Trawniki (Lu) 133.
Trembowla (Ga) 233.
Treustädt (RW) 13.
Trojanowice (Ra) 66.
Tropfstein 153.
Tropie (Kr) 153.
Tropsztyn 153.
Trościan 245.
Truskawiec (Ga) 214.
Tryncza (Kr) 120.
Trzciana (Kr) 155.
Trzcianca (Kr) 204.
Trzebinia (OS) 54.
Tschenstochau (Ra) 55.
Tuchla (Ga) 245.
Tucholka (Ga) 243.
Tuchów (Kr) 186.
Tuczna (Lu) 108.
Tunel (Kr) 69.
Turbacz 169.
Turka (Ga) 211.
Tuszow (Kr) 121.
Tylmanowa (Kr) 185.
Tyniec (Kr) 51.
Tysmienica (Fluß; bei Lublin) 106.
— (— bei Boryslau) 214.
— (Stadt; Ga) 234.
Tyszowce (Lu) 136.

Ugartsthal (Ga) 219.
Uhnów (Ga) 138.
Uhrusk (Lu) 134.
Uhryn (Ga) 237.
Ungarisch-Hradisch (BM) 11.
— -Ostra (BM) 11.
Uniów (Ga) 231.
Unterwalden (Ga) 230.
Urle (Wa) 102.
Urman (Ga) 232.
Urycz (Ga) 215.
Uscie Biskupie (Ga) 238.
— Ruskie (Kr) 200.
Ustianowa (Kr) 209.
Ustrzyki Dolne (Kr) 209.
Uzsoker-Paß 211.

Verecker Paß 243.
Vischer, Peter LVIII. 38. 40. 44. 47.
Vorderer See (Tatra) 178.
Voßwalde (OS) 2.

Wąchok (Ra) 118.
Wadowitz (OS) 12.
Waksmund (Kr) 182.
Waldkarpaten XXII. 218. 219. 243-252.
Waldrode (RW) 19.
Walewice (Wa) 20.
Wanda-Hügel 52.
Wapienne (Kr) 200.
Waplitz 29.
Waratyk (Ga) 242.
Wareż (Lu) 138.
Warka (Wa) 81.

Warschau 85.
Adolf-Hitler-Platz 90.
Albert-Breyer-Haus 98.

Warschau:
Albrecht-Dürer-Platz 96.
Alter Markt 92.
Altstadt 92.
Andreas-Schlüter-Platz 91.
Arsenal, ehem. 91.
Ärzte 86. 91.
Auskunft 85.
Bäder 86.
Badeschlößchen 98.
Bahnhöfe 85.
Bahnhofstraße 97.
Bank 86. 91.
Behörden 86. 87.
Belvedere 98.
Blechernes Palais 93.
Börsenstraße 91.
Botanischer Garten 98.
Bristol, Hotel 95.
Brücken 99.
Brühl, Palais 90.
Büchereien 86.
Cafés 85.
Czerniakow 100.
Danziger Ufer 94.
Deutscher Wohnbezirk 86.
Deutsches Haus 95.
Długa 91.
Dreikreuzplatz 97.
Droschken 87.
Emissionsbank 91.
Erlöserplatz 98.
Europa, Hotel 95.
Fritsch, Ehrenmal des Generaloberst en Frhr. v. 99.
Fuggerhaus 92.
Gaststätten 85.
Geschichte 87.
Gouverneur 86.
Großes Theater 90.
Handwerks-Musterschau 92.
Hauptbahnhof 97.
Hauptpost 97.
Haus der Deutschen Kultur 96.
Heldenfriedhof, deutscher 97.
Hochhaus 97.
Honigstraße 92.
Hotels 85.
Industrie 87.
Innenstadt 89. 90. 94.
Institut für Deutsche Ostarbeit 95.
Johannesgasse 93.
Kinos 85.
Warschau:
Kirchen:
Alexanderkirche 97.
Andreaskirche 91.
Annakirche 94.
Augustinerkirche 94.
Benediktinerinnenkirche 94.
Bernhardinerkirche 94.
Dominikanerkirche 94.
Erlöserkirche 98.
Evang. Kirche 97.
Florians- und Michaelskirche 99.
Garnisonkirche, röm.-kath. 91.
Heiliggeistkirche 94.
Heiligkreuzkirche 96.
Hyazinthuskirche 94.
Jesuitenkirche 93.
Johannes-Kathedrale 93.
Josefskirche (Karm. Kirche) 95.
— (Visitand. Kirche) 95.
Kapuzinerkirche 92.
Karmeliterkirche 95.
Kasimirkirche 94.
Kathedrale St. Johann 93.
Maria-Magdalena-Kirche 99.
Marienkirche 94.
Orthodoxe Kirche 99.
Paulinerkirche 94.
Sakrament-Kirche 94.
Verklärung Christi-Kirche 92.
Visitandinnenkirche 95.
Konzerte 85. 86.
Kopernikus-Denkmal 96.
Kraftpostlinien 85.
Krakauer Straße 94.
Krankenhaus 86.
Krasinski-Garten 92.
— -Palast 92.
Królikarnia 99.
Warschau:
Lange Straße 91.
Łazienki-Park 98.
— -Schlößchen 98.
Lichtspieltheater 85.
Lubliner-Union-Platz 98.
Markt, Alter 92.
Marschallstraße 97. 98.
Metgasse 92.
Miodowa 92.
Mokotow 89.
Museum der Stadt Warschau 97.
Neue Auffahrt 94.
— Brücke 97. 99.
— Welt 94. 96.
Neustadt 94.
NSDAP. 86.
Opernhaus 91.
Ostinstitut 95.
Ostpark 99.
Palais:
Blank 91.
Blaues 91.
Blechernes 93.
Brühl 90.
Deckert 91.
Erzbischöfl. 92.
Krasinski 91.
Pac 92.
Potocki 95. 96.
Primas v. Polen 91.
Sächsisches 90.
Staszik 96.
Tepper 91.
Zamoyski 96.
Passionsweg 97.
Piaristenkolleg, ehem. 92.
Polizei 86.
Post 86.
Postplatz 97.
Powązki 97.
Praga 99.
Quartieramt 85.
Rathaus 91.
Reisebüros 85.
Restaurants 85.
Rundgang 87.
Sächsischer Garten 90.
— Werder 99.
Sächsisches Palais 90.
Saska Kępa 99.
Schifferhaus 93.
Schloß, Königl. 93.
Schloßplatz 93.
Schulen 86.
Schwimmbäder 86.
Seegarten 98.

Warschau:
Senatorenstraße 91.
Siegesstraße 97. 98.
Sigismund-Säule 93.
Sport 86.
Staatsbibliothek 96.
Stadtbrücke 94. 99.
Stadtverwaltung 86.
Steinerne Treppe 92.
Sternwarte 98.
Straßenbahnen 86.
Theater 85.
Theaterplatz 90.
Ujazdower Allee 97.
Universität, ehem. 96.
Weidenstraße 90.
Wilanów 100.
Zitadelle 94.
Zoliborz 89.

Warthbrücken (RW) 18.
Warthe 14. 18. 55. 57.
Warthenau (OS) 55.
Warthequellen 55.
Wawer (Wa) 104.
Wawolnica (Lu) 114.
Weichsel XXIII. XXXIII. 12. 19. 24. 27. 36. 82. 100. 110. 111. 112. 122.
Weichselstädt (RW) 19.
Weißenstein 153.
Wengrow (Wa) 103.
Werbkowice (Lu) 136.
Werchobuż (Ga) 228.
Wereszyca 152. 164. 212.
Wernher aus Prag 39.
Werteba-Höhle 237.
Weruschau (RW) 16.
Wesseli (BM) 11.
Wiar 210.
Wieliczka (Kr) 142.
Wielowies (Kr) 122.
Wieprz 106. 107. 110. 135. 137.
Wieruszyce (Kr) 153.
Wierzbnik (Ra) 118.
Wierzchower Mammutgrotte LIV. 53.
Wiesenberg (Ga) 140.
Wilanów (Wa) 100.
Wilczyska (Kr) 186.
Wilder Berg 197.
Wilga 109. 110.
Wilkolaz (Lu) 124.
Willenberg (OP) 30.
Winniki (Ga) 230.
Wirsing, Nikolaus 39.
Wiślica (Ra) 70.
Wisłok 203.
Wisłoka 146. 121. 202.
Wiśnicz Nowy (Kr) 144.
— Stary (Kr) 144.
Wistowa (Ga) 219.
Witów (Ra) 59.
Witte, De LXI. 161. 163.
Witulin (Lu) 108.
Włochy (Wa) 22.
Włodawa (Lu) 134.
Włoszczowa 57.
Wodzisław (Ra) 73.
Wojcieszków (Lu) 110.
Wojnicz (Kr) 154.
Wola Just. (Kr) 51.
— Łuzanska (Kr) 200.
Wolbórz (Ra) 66.
Wolbrom (Kr) 69.
Wolka (Wa) 21.
Wolkowitzaberg 138.
Wołosianka 245.
Wołowa 230.
Wormditt (OP) 25.
Worochta (Ga) 250.
Woroniaki 228.
Woronienka (Ga) 250.
Wreschen (RW) 18.
Wurzelbauer, Joh. 47.
Wybranówka 220. 221.
Wygnanka (Ga) 237.
Wygoda (Ga) 218.
— (Lu) 108.
Wysocko Niżne (Ga) 211.
Wysoka Góra 230.
Wysokie (Kr) 148.
— Kolo (Ra) 116.
Wysowa (Kr) 200.
Wysuczka, Schloß 238.
Wyszków (Wa) 101.
Wyszyna-Rudzka (Ra) 65. 66.

Zabianka (Lu) 115.
Zabie (Ga) 252.
Zabierzów (Kr) 53.
Zabłotce (Ga) 226.
Zabłotów (Ga) 243.
Zabornia (Kr) 172.
Zagnańsk (Ra) 71.
Zagórz (Kr) 209.
Zagórzany (Kr) 200.
Zajezierze (Ra) 117.
Zakliczyn (Kr) 154.
Zaklików (Lu) 124.
Zakopane (Kr) 173.
Zakroczym (OP) 30.
Zalesie (Wa) 82.
Zaleszczyki (Ga) 239.
Założce (Ga) 227.
Załuż (Kr) 209.
Zamość (Lu) 135.
Zarnow (Ra) 66.
Zarubińce (Ga) 229.
Zauchtel (Su) 9.
Zawada (bei Dębica) 155.
— (bei Lublin) 137.
— (bei Tarnow) 145.
Zawałów (Ga) 232.
Zawichost (Ra) 125.
Zawieprzyce (Lu) 107.
Zawiercie 55.
Zawoja (Kr) 168.
Zawrat-Sattel 178.
Zbaraż (Ga) 229.
Zborów (Ga) 228.
Zborowice (Kr) 186.
Zbrucz 229. 230. 237. 238.
Zbylitowska Góra (Kr) 154.
Żegiestów (Kr) 193.
Żelazowa Wola (Wa) 21.
Żelechów (Wa) 110.
Żelemianka (Ga) 245.
Żeleny 252.
Żelkow (Kr) 53.
Żeniec (Ga) 249.
Zerwana (Kr) 72.
Zgłobice (Kr) 154.
Zichenau (OP) 27.
Zichlin (RW) 19.
Zielony Staw 177.
Zimna Woda (Ga) 153
Zinten (OP) 25.
Zlin (BM) 9.
Zlockie (Kr) 193.
Złoczów (Ga) 227.
Złota Lipa 231.
Żmigród (Kr) 202.
Żółkiew (Ga) 139.
Żółkiewka (Lu) 135.
Zolta Turnia 178.
Zombkowitz (OS) 55.
Zornstein 182.
Zubrynka-Klause 248.
Zuckerhut 249.
Zug, SimonGottlieb LXII. 88. 91. 95. 96. 97.
Żurawno (Ga) 221.
Zwierzyniec (Ga) 232.
— (Lu) 137.
Zwoleń (Ra) 116.
Żydaczów (Ga) 216.
Żyrardów (Wa) 62.
Żyrawka (Ga) 240.

Druck: Bibliographisches Institut AG. in Leipzig
Einband: E. A. Enders in Leipzig