

Grenzgänger

Grenzverkehr vor und nach dem Eisernen Vorhang

AUFGABEN:

Suche im Internet einen grenzüberschreitenden Wanderweg und erkläre deinen KlassenkollegInnen die Besonderheiten dieses Weges!

Versuche herauszufinden, an welchen Grenzübergängen auch Reiter die Grenze passieren können!

Bis zum Ende des ersten Weltkrieges war die Grenze zu Tschechien nur eine unbedeutende Landesgrenze. Nach dem Friedensvertrag von Saint Germain 1918 wurde sie zur Zoll- und Staatsgrenze, trotzdem konnte sie relativ leicht überschritten werden - durch den so genannten „Kleinen Grenzverkehr“ war dies zwischen den beiden Weltkriegen weiterhin möglich.

Die Ortschaften Zulissen (in der Gemeinde Rainbach im Mkr.) und Horní Dvořiště (Oberhaid) waren etwa 2 km voneinander entfernt. Vor dem ersten Weltkrieg gingen die Zulissener Kinder nach Südböhmen zur Schule. Aber auch danach gingen die Zulissener nach Horní Dvořiště in die Kirche. Der kürzeste Weg führte über einen Bach mit Brücke, doch wenn man etwas zu verzollen hatte, musste man über Deutsch-Hörschlag gehen oder fahren. Trotzdem wurde von beiden Seiten immer wieder versucht, Lebensmittel oder Kleidung über die Grenze zu schmuggeln.

Nach dem kommunistischen Putsch 1948, als der eiserne Vorhang an der Grenze niederging, wurde der Grenzverkehr fast gänzlich lahm gelegt. Ab 1950 durfte niemand mehr ohne besondere Bewilligung die Grenzregionen der Tschechoslowakei zu Deutschland und Österreich betreten, da sie militärisches Sperrgebiet waren. Die Hauptgrenzübergänge samt den Zollämtern wurden teils geschlossen, teils mit massiven Sperren geschützt. Die vielen häufig benutzten Nebenwege wurden an der Grenze abgeschnitten und unpassierbar gemacht. Um die Grenze noch besser abzuriegeln, wurden auf der tschechischen Seite die Häuser der vertriebenen Deutschen im Grenzgebiet nach und nach zerstört und abgerissen. Bald lebten kaum mehr Menschen in der Nähe der Grenze. Vor allem die jungen Leute zogen in die Städte, wo es bessere Chancen auf einen Arbeitsplatz gab.

Wenn ÖsterreicherInnen trotzdem im Grenzgebiet unterwegs waren und die Orientierung verloren, konnte es gut vorkommen, dass sie von tschechoslowakischen Patrouillen mit vorgehaltener Waffe verhaftet wurden und für eine Nacht ins Gefängnis mussten. Für TschechenInnen hatte ein entdeckter illegaler Grenzübertritt noch weitaus schlimmere Folgen: Im besten Fall hatte man mit einer langen Gefängnisstrafe zu rechnen.

Grenzübergänge OBERÖSTERREICH - SÜDBÖHMEN

für den Straßenverkehr

Schöneben / Zadní Zvonková
Guglwald / Přední Výtoň
Weigetschlag / Studánky
Wullowitz / Dolní Dvořiště

nur für Touristen (zB Radfahrer)

Plöckenstein / Plechý
Holzschlag / Nová Pec / Říjiště
Sonnenwald / Pestrice
Diendorf / Kyselov
Iglbach / Ježová
St. Oswald / Koranda
Dürnau / Mnichovice
Rading / Radvanov
Deutsch Hörschlag / Český Heršlák
Eisenhut / Horní Dvořiště
Hammern / Cetviny
Mairspindt / Cetviny

Minen vor der Haustür, Stacheldraht im Nacken, Kalaschnikow im Anschlag: Heute sind das glücklicherweise Geschichten aus dem Museum. Seit 1989 können TschechInnen und ÖsterreicherInnen wieder einfach zu Fuß über die Grenze gehen. Die tschechischen Sperrzäune wurden ab Dezember 1989 abgebaut, im Dezember 2007 auch die Grenzhäuschen. Seit dem Beitritt Tschechiens zum Schengener Abkommen 2009 sind die Grenzen unbesetzt!

Bild rechts: Die symbolische Öffnung der Grenzübergangsstelle Mairspindt/Cetviny im Mai 2006. Politiker (u.a. Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer und der ehemalige Kreishauptmann RNDr. Jan Zahradník) aus Oberösterreich und Südböhmen eröffnen 11 teilweise neu errichtete touristische Grenzübergangsstellen zwischen Oberösterreich und Südböhmen.

„Wenn einem Zollwachebeamten eine Frau un- natürlich dick vorkam, dann konnte es schon passieren, dass diese mit zum Zollhaus in Deutsch-Hörschlag gehen musste. Hier musste sie vor einer Frau die Kleidungsstücke ablegen, damit festgestellt werden konnte, ob sie wirklich so dick war, oder ob sie geschmuggelte Kleidungsstücke oder andere Sachen verborgen hatte.“

Beliebte Schmuggelwaren waren Kleidungsstücke und Schuhe, die man im Böhmisches gekauft hatte. Aber auch von Österreich wurden Butter und Sacharin, der in Tschechien verboten war, illegal hinüber gebracht. Nicht selten ging einer mit zerlumpten Schuhen nach drüben und kehrte mit neuen zurück. Die Zöllner erkannten jedoch diesen Schmuggel relativ leicht, denn auf den böhmischen Schuhen stand BATA. Da musste man hoffen, dass beim Überqueren der Grenze kein Beamter anwesend war.“

Bericht aus der Zwischenkriegszeit, entnommen aus: Kolberger, Josef; Schimpl, Franz: „Von der Dorfmauer bis zur Fensterlucka“, herausgegeben vom Arbeitskreis „Rainbacher Zeitgeschichte“, Reinbach 1995



Ein Stück des Eisernen Vorhanges in Tschechien.



Die Entstehung des Fernhandels in unserer Region geht vermutlich bereits auf das Zeitalter der älteren Bronzezeit (ca. Ende des 3. Jahrtausends vor Christus) zurück. Damals begannen die Menschen in Hallstatt und seiner Umgebung die dortigen Salzvorkommen zu nutzen.

Getauscht wurden neben Salz aus dem Süden und alpenländischem Kupfer auch Zinn aus dem Erzgebirge, Bernstein von der Ostsee, Pelze und vielleicht auch Gold sowie Erzeugnisse aus Bronze wie Waffen, Ziernadeln, Beile und Meißeln. Etwa zur Zeit von Christi Geburt bis 300 nach Christus - unter den Römern - erweiterte sich das Sortiment um verschiedene Lebensmittel und Tiere. Salz blieb aber weiterhin der wichtigste Bestandteil des Handels nach Böhmen.

Der Handelsweg selbst war wahrscheinlich ein schmaler Steig, der für Tragetiere angepasst und nicht besonders gut zu begehen war. An matschigen Stellen wurden behauene Balken gelegt, trotzdem war der Weg so eng, dass höchstens zwei Pferde nebeneinander getrieben werden konnten. Eine Fahrt mit einem Wagen war völlig ausgeschlossen. Der ursprüngliche Weg führte meist auf den Ufern von Flüssen wie der Maltsch (Malše). Dort, wo der Urwald bis zum Wasser wuchs und auf beiden Ufern niemand gehen konnte, führte der Handelssteig auch durch das Flussbett!



Der Fluss Maltsch / Malše bei Řimov

TRANSPORT UND HANDLSWEGE IM MITTELALTER

Mit der Gründung der Stadt Budweis (České Budějovice) im Jahr 1265 durch den böhmischen König Přemysl Ottokar II. änderte sich die Situation: Die Stadt am Zusammenfluss von Maltsch und Moldau (Malše und Vltava) wurde zum Verwaltungs- und Handelszentrum. Der König baute auch eine neuen Weg in Richtung Linz, um besser in seine österreichischen Besitzungen zu kommen. Aber auch aus der Gegenrichtung wurde ein Weg gebaut. Auf dieser „Straße“ - mit unseren heutigen ist sie aber nicht vergleichbar - konnten nun schon Kaufmannswägen verkehren. Die Strecke ist mit der E 55 - der heute wichtigsten Straße zwischen Linz und Budweis - fast identisch.



Dieses Arbeitsblatt ist auch als Download unter www.ac-cc.net verfügbar!

Dieses Arbeitsblatt entstand mit Unterstützung folgender Institutionen:



Textquellen: Kolberger, Josef; Schimpl, Franz: „Von der Dorfmauer bis zur Fensterlucka“, herausgegeben vom Arbeitskreis „Rainbacher Zeitgeschichte“, Reinbach 1995 | Großer, Thilo: „Vorhang auf“, in: Brandeins Neuland 03, http://www.brandeins-wissen.de/Downloads/Neuland/neuland03_13.pdf | www.wikipedia.de | OÖ Forum Geschichte: http://www.oogeschichte.at/OOE_Tschechien.254.0.html | Geschichte des Verkehrs in der Region Český Krumlov http://www.encyklopedie.ckrumlov.cz/docs/de/region_histor_doprav.xml | Oberegger Elmar: Der Eiserne Weg nach Böhmen. Von der Pferde-Eisenbahn zur Summerauer-Bahn. In: Kohle und Dampf. Katalog zur oö.Landesausstellung. Red. Julius Stieber. -Linz 2006. S. 247 ff. Bildrechte: Alle Bilder ohne Angabe: lizenzfrei (wikimedia.org) // Seite 1: 1 CC Aktron | 2 CC Hjanko // Seite 2+3: 3 CC Siegfried H // Seite 4: 4 © Land OÖ/Kraml

1

Hin und retour:

Von Oberösterreich nach Südböhmen – von Südböhmen nach Oberösterreich

Der Linzer und der Freistädter / Kaplicer Weg

Zwei schon von Kelten und Römern benützte Handelswege führten von der Donau durch das Mühlviertel nordwärts in Richtung Böhmen zur Moldau und von dort weiter zur Elbe. Bedeutend war vor allem der Handel mit Salz und Eisenwaren: Das Salz kam aus dem Salzburger Raum oder aus dem Salzkammergut und gelangte auf Flößen über den Wasserweg bis nach Linz und von dort nach Freistadt. Eisenwaren nahmen ihren Weg von Steyr über die Enns ebenfalls nach Freistadt und von da Richtung Böhmen (Budweis / Česká Budějovice) und Mähren (Gmünd / České Velenice).

Der **Linzer Weg** führte aus Linz (Linec) über Bad Leonfelden und Studánky (Kaltenbrunn) nach Vyšší Brod (Hohenfurth), bei Rožmberk (Rosenberg) über die Furt an das rechte Ufer der Moldau (Vltava) und weiter nach Český Krumlov (Krumau) zum Goldenen Steig bei Netolice (Nettolitz) und weiter dann über Písek nach Prag.

Der **Freistädter oder Kaplicer Weg** wird in alten Urkunden „antiqua via versus Bohemiam directa“ genannt, und es wird angenommen, dass er schon in der prähistorischen Zeit - vor circa 3000 Jahren - aus dem keltischen Oppidum Lentia (Linz) an der Donau in Richtung Freistadt und Kaplice in das Landesinnere von Böhmen führte.

Rechts: Das Böhmertor in Freistadt. Alle Waren aus Böhmen oder auf dem Weg nach Böhmen mussten nach Freistadt gebracht und hier den Kaufleuten drei Tage lang zum Kauf angeboten werden. Ansonsten legten Fuhrleute im Schnitt täglich etwa 30 km zurück. In den Gasthäusern konnten die Frachtfahrer eine Zuflucht vor Schlechtwetter finden, sich ausruhen, essen und trinken und eventuell auch übernachten. Auch für die Pferde wurde gesorgt.



MIT WELCHE WAREN WURDEN IM MITTELALTER GEHANDELT?

Nach Böhmen eingeführt wurden vor allem Salz, das steirische Gold, teure Tuchwaren, Seide, Wein, Seefische, Süßfrüchte, Gewürze aus Übersee und Waffen. Nach Österreich kamen hingegen verschiedene Getreidesorten, Malz, Hopfen, Bier, Süßwasserfische, Butter, Wachs, Honig und weitere landwirtschaftliche Produkte und Erzeugnisse der Handwerker.

Der Schwarzenberger Schwemmkanal

Der Schwemmkanal war eine sehr günstige Transportmöglichkeit, um Holz aus den bisher ungenutzten, riesigen Waldgebieten des Böhmerwaldes in die unter ständigem Holzbedarf leidenden großen Städte wie Wien zu bringen. Durch ein ausgeklügeltes System von Stauweihern, Bächen, Durchlässen und Schleusen überwindet er die kontinentale europäische Wasserscheide (Fließgewässer, die nördlich davon entspringen, fließen in die Ostsee, südlich entspringende Flüsse und Bäche ins Schwarze Meer). Das Holz wurde über den Schwemmkanal in die Große Mühl in Österreich gezogen, wo man die Holzschelte verlud und auf der Donau nach Wien (Videň) verschiffte.

Wenn die Scheiter zum Zeitpunkt der Schneeschmelze geschwemmt wurden, waren etwa 700 bis 800 Arbeiter auf der insgesamt ca 90 km langen Kanal- und Flusstrecke rund um die Uhr im Einsatz: 40 Einwerfer, 300 Triftarbeiter und 350 Arbeiter beim Ausladen! Für die Forstarbeiter, die hier arbeiteten, entstanden teilweise sogar eigene Dörfer - Hirschbergen (Jelení Vrchy) ist eines davon. Insgesamt wurden etwa 8 Millionen Raummeter Holz auf eine sehr ökologische Art transportiert. 1791 trieben die ersten Scheiter im künstlichen Wassergerinne, 1916 die letzten, wobei eine kurze Strecke in Tschechien sogar bis 1962 benutzt wurde! Der Schwarzenberger Schwemmkanal diente also mehr als hundert Jahre zur Holzbeförderung, bis ihn ein neues, leistungsfähigeres Transportmittel abgelöst hat: die Eisenbahn.

Heute ist das kulturelle und historische Programm am Schwemmkanal, bei dem die Verbundenheit der tschechischen und österreichischen Bevölkerung deutlich wird, ein Anziehungspunkt für viele interessierte Besucher.

TIPP: In den Sommermonaten (Mai-September) gibt es die Möglichkeit bei einem der traditionellen Schawschwemmen dabei zu sein. Bei der jährlichen Eröffnung der Saison in Hirschbergen (Jelení Vrchy) treffen sich südböhmische und oberösterreichische Folkloregruppen; Märchenerzähler und Musiker runden die festliche Veranstaltung ab!

Bereits im Mittelalter kam zum ersten Mal die Idee auf, einen künstlichen Wasserweg zu bauen, um die Moldau und Donau zu verbinden. Zur Verwirklichung dieses Plans kam es aber erst am Ende des 18. Jahrhunderts.



Nach den Entwürfen von Josef Rosenauer (oben) wurde zwischen 1787 - 1789 und in einer zweiten Bauetappe bis 1821 der Schwarzenberger Schwemmkanal errichtet. Rechts siehst du einen rekonstruierten Abschnitt des Schwemmkanals.



Der Kanal führte vom Lichtwasser (Svĕtlá) an der bayerisch-tschechischen Grenze über die Europäische Hauptwasserscheide nahe dem Rosenhügel weiter über den Zwettlbach knapp vor Haslach in die Große Mühl.

Die PFERDEEISENBahn

KOMFORTABEL REISEN MIT DER ERSTEN FERNBAHN AUF DEM EUROPÄISCHEN KONTINENT

Die Vorgängerin der Dampfeisenbahn war die Pferdeisenbahn. Sie war die erste Fernbahn auf dem europäischen Kontinent und verband die Städte Budweis (České Budějovice) und Linz (Linec). Sie sollte die Verbindung der Salzlager in České Budějovice mit dem österreichischen Linz und mit Gmunden, dem Hauptzentrum des Salzhandels, sichern. Die Pferdeisenbahn ermöglichte gleichzeitig einen schnelleren, bequemeren und billigeren Personenverkehr. Doch eine Luxusfahrt mit der Kutsche Hannibal - ein besonderer Personenwagen der 1. Klasse mit insgesamt nur 8 Sitzplätzen - kostete viel Geld. Nicht jeder konnte sich das leisten!

Die Pferdeisenbahn wurde 1832 eröffnet, nachdem das österreichische Kaiserpaar (Franz I. und seine Gattin Karoline Auguste) eine Besichtigungsfahrt unternommen und sich selbst vom neuen Reisekomfort überzeugt hatte (siehe Bild). Tatsächlich war die Fahrt um einiges bequemer als in einer Kutsche, denn die Eisenbahn glitt sanft auf Schienen dahin, statt wie damals üblich, über Stock und Stein zu rollen und zu rumpeln und den Fahrgast dabei ordentlich durchzurütteln.



Eine Fahrkarte der Pferdeisenbahn aus dem Jahr 1849

Eindrücke eines Reisenden aus der Zeit um 1840:

„Vor der Abfahrt waren viele Formalitäten zu erledigen. Der Bahnbeamte musste auf den Fahrscheinen den Bestimmungsbahnhof, das Datum, die Zeit etc. eintragen... Die Fahrt ging pünktlich um 5 Uhr früh los. Bei großer Steigung wurde ein zweites Pferd vorgespannt...“

AUFGABE:

Suche die Übereinstimmungen zwischen dem Reisebericht und der abgebildeten Fahrkarte!



Die Eröffnungsfeierlichkeiten im Jahr 1832

Die Summerauer Bahn

Die Summerauer Bahn (früher auch Budweiser Bahn genannt) verbindet ebenfalls die Städte Linz (Linec) und České Budějovice (Budweis). Sie wurde als Nachfolgebahn der Pferdeisenbahn errichtet, die vor allem aufgrund ihrer Schmalspurigkeit den Bedürfnissen der Zeit nicht mehr genügte. Die Trasse war aber auch für den Umbau ungeeignet. Ursprünglich führte die Strecke der Budweiser Bahn über Mauthausen auch nach St. Valentin in Niederösterreich und sollte von dort aus eine Verbindung zum k.u.k. Seehafen in Triest herstellen. 1872 war die Verbindung mit St. Valentin fertig gebaut, 1873 jene nach Linz. Es mußten dafür zwei Donaubrücken gebaut werden.

Elektrifiziert ist nur der Abschnitt Linz-Budweis: Die entsprechenden Arbeiten wurden zwischen Linz und Summerau bereits bis 1975, zwischen Summerau und Budweis jedoch erst zur Jahrtausendwende abgeschlossen. Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs gibt es Pläne, die seitdem immer wichtiger werdende Nord-Süd-Verbindung großzügig auszubauen. Seit 2005 fördert die Europäische Kommission eine Studie zur Errichtung einer leistungsfähigen Schienenverbindung zwischen Linz und Prag, welche auch die Summeraubahnstrecke einschließt.

Versuche folgende Fragen mit Hilfe des Internets (zB. Wikipedia) oder anderer Hilfsmittel selbst zu beantworten:

AUFGABEN:

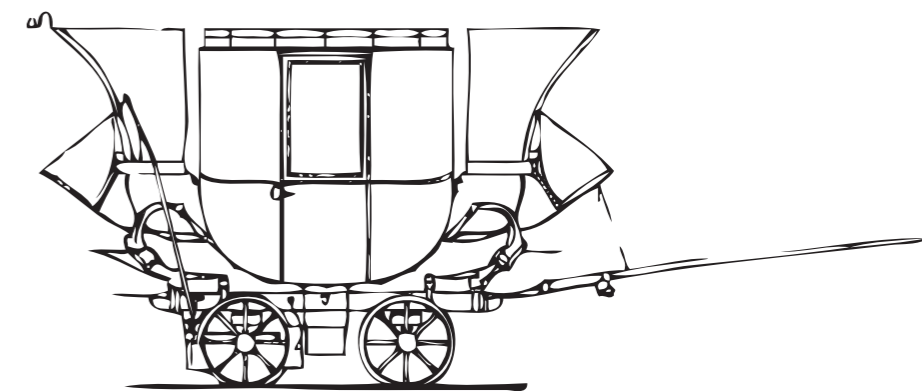
Die Pferdeisenbahn verlief von Gmunden über Linz nach Budweis: Finde mit einer Internetrecherche mindestens 3 weitere Orte an der Strecke!

Wie lange war die Strecke der Pferdeisenbahn Linz - Budweis? Wie lange ist die Trasse der Summerauer Bahn? Vergleiche!

Wie viele Pferde, glaubst du, waren für den Betrieb etwa nötig und welche Rasse wurde vornehmlich eingesetzt?

Wie lange braucht die Eisenbahn heute von Linz nach Budweis? Wie oft am Tag fährt wochentags ein Zug von Budweis nach Linz?

Wie lange fährt man mit dem Auto von Linz nach Budweis?



Kutsche Hannibal. Die Kutsche Hannibal - ein besonderer Personenwagen der 1. Klasse - hatte insgesamt nur 8 Sitzplätze. Es gab noch weitere offene und geschlossene Personenwägen mit bis zu 24 Sitzplätzen. Jeder Wagen hatte einen eigenen Namen und wurde von nur einem Pferd gezogen.

TIPPS:

Pferdeisenbahn Museum in Bujanov / Angern (CZ): http://www.ckrumlov.cz/de/region/soucas/i_mkdbuj.htm

Pferdeisenbahn Museum in Kerschbaum (AT): Hier sind auch Fahrten mit der Kutsche Hannibal möglich! Besonderes Programm für Schulausflüge und Kindergruppen. <http://www.pferdeisenbahn.at>