Handel, Transport und Verkehr in Grenzregionen

Tagungsband 2006

FREISTAAT SACHSEN
SÄCHSISCHE
LANDESSTELLE FÜR MUSEUMSWESEN
Fachbereich Museumswesen | Fachbereich Volkskultur

Handel, Transport und Verkehr in Grenzregionen

Beiträge der Tagung des Fachbereiches Volkskultur
der Sächsischen Landesstelle für Museumswesen

10. Juni 2006 · Kirche Wiedersberg

Impressum

Herausgeber:
Sächsische Landesstelle für Museumswesen
Fachbereich Volkskultur
Katja Margarethe Mieth, Direktorin
Schloßstraße 27, D-09111 Chemnitz
Telefon (0371) 26 21 23 0
Fax (0371) 26 21 23 10
E-Mail: info@slfm.smwk.sachsen.de
Internet: http://museumswesen.smwk.sachsen.de

Tagungsorganisation, Redaktion und Bearbeitung:
Uta Schnürer, Sächsische Landesstelle für Museumswesen, Fachbereich Volkskultur

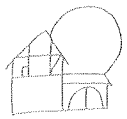
Für den Inhalt der Beiträge verantwortlich (V.i.S.d.P.) sind die jeweiligen Autoren bzw. die Herausgeber.

Alle Rechte vorbehalten. Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Freigrenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

© Sächsische Landesstelle für Museumswesen und Autoren

Gestaltung und Satz: Claudia Lehnert, Chemnitz
Umschlaggestaltung und Grundlayout: Anke Albrecht, Pirna
Druck: addprint AG, Bannewitz

Die Tagung wurde in Kooperation mit dem Verein Vogtländisches Bauernhaus e. V. durchgeführt. Herzlichen Dank für die Unterstützung an:



Verein Vogtländisches Bauernhaus e. V.

Katharina Eisch-Angus

Zug über die Grenze

Die Eisenbahn in der deutsch-tschechischen Gedächtnisgeschichte

Dazwischen
Endstation Zonenrand
Drehscheibe Grenze
Passagen und Passagiere

Dazwischen

Sonntagabend im November 1992 auf dem Kleinstadtbahnhof in Zwiesel im Bayerischen Wald. Auf dem Bahnsteig warten Pendler in Richtung München oder Regensburg, während ich allein in den Zug nach Bayerisch Eisenstein, zur Grenze, einsteige. Über die pompöse alte Eisenbahnbrücke und durch dunkle Wälder scheint die Fahrt in die Finsternis zu führen – bis nach einer Viertelstunde die erleuchteten Fenster der Granitfassade des großen Grenzbahnhofes mit seinen beiden symmetrischen Flügeln auftauchen. Vor der Grenze muss ich umsteigen, denn obwohl der historische Eisensteiner Grenzbahnhof nach der Samtenen Revolution mit großem Mediengetöse wieder eröffnet wurde, lässt die kurvige und technisch veraltete Trasse auf tschechischer Seite keine deutschen Züge passieren. Ich steige aus und gehe zu Fuß über die Grenze. Ein Schild lenkt die Reisenden zweisprachig zu den Zügen in die ČSFR, eine weitere Tafel mahnt zur Beachtung der Regeln von Zoll und Grenzpolizei.

Wo ich mich an rote Sperrschilder und an verbuschtes und uneinsehbares Niemandsland vor einem hohen Zaun erinnere, läuft nun ein asphaltierter Bahnsteig weiter. Drüben am Gebäude ist die Grenze mit einem kurzen Seil markiert, die ehemalige Eingangshalle, die vor 120 Jahren stolz mitten auf die Grenze platziert wurde, ist noch immer abgesperrt. Der tschechische Seitentrakt ist erleuchtet, nach vierzigjähriger Vernachlässigung ist das Teilgebäude nun renoviert und wird offensichtlich wieder genutzt. Wo man früher gegen den Rand der bewohnten Welt zu blicken glaubte, stehe ich nun auf der Grenze und kann mich nach zwei Seiten, ins Böhmische und ins Bayerische hinein wenden.

Die Grenzabfertigung erfolgt immer noch national getrennt. Ich reiche den Pass durch das Fenster des deutschen Kontrollhäuschens, der tschechische Grenzbeamte winkt mich durch. Drüben wartet ein Zug, der deutlich noch aus anderen Zeiten stammt. In einer Viertelstunde soll es weitergehen. Draußen sehe ich, wie ein Streifengänger in grauer Uniform langsam über die Gleise steigt. Der Schaffner fragt auf tschechisch, ob ich nach Prag fahre, ob ich denn deutsch spräche? „Umsteigen in Plzeň", meint er dann einmal tschechisch, einmal deutsch, grinst. Beim Anfahren des Zuges zeigt sich quer durch den Wald die Schneise, durch die sich noch vor drei Jahren die Sperrzäune des Eisernen Vorhangs zogen. Die Landschaft des ehemaligen Sperrgebiets ist menschenleer, dann aber kommen die Häuser von Železná Ruda, dem alten Markt Eisenstein, in den Blick, die berühmte Kirche mit dem großen, zwiebelförmigen Dach – für die Markt Eisensteiner Vertriebenen war sie zum Symbol einer fernen, verlorenen Vergangenheit geworden. Am kleinen örtlichen Bahnhof füllt sich der Wagen, ein Junge grüßt ein höfliches „dobrý den" ins Abteil. Ein Stück weiter in Spičák steigen Urlauber mit Rucksack und Gitarre zu, die wohl das Wochenende im Böhmerwald verbracht haben. Auch eine Kindergruppe geht mit fröhlichem Schnattern auf Heimreise und versetzt mich damit noch ein Stück mehr in die Fremde.[1]

Soweit der Bericht eines Übergangs über die deutsch-tschechische Grenze. Die Gegenwart des Jahres 1992 zeigt sich hier gleichsam mit früheren Zeitschichten unterlegt: Die repräsentative Architektur des großen Grenzbahnhofes weist auf einen bedeutenden Verkehrsknotenpunkt und ein Zentrum beidseitigen Austauschs im späten 19. Jahrhundert und in der Zwischenkriegszeit hin. Darüber lagert sich eine Zwischenzeit im

„Niemandsland", eine Zeit des Stillstands und der Absperrung durch den Eisernen Vorhang. 1992 hat sich dies drastisch geändert, trotz der Wiedereröffnung des Schienenübergangs gibt es jedoch keine vollständige Umorientierung: Nach wie vor markieren die Grenzzeichen und Rituale des Grenzübertritts zwei getrennte Welten, die durch Assoziationen und mentale Grenzbilder verstärkt werden: ob dies die Fremdheitsgefühle der Forscherin sind, die Reminiszenzen eines „rückständigen", „dunklen", unzugänglichen Anderen, oder die Ordnungsbehauptungen zweier Staatssysteme. All diese Grenzbilder decken sich auf der Grenze, die sie wie ein Scharnier verbindet. Immer dieselbe Grenze teilt die Landschaft, aber auch staatliche Ordnungen und subjektive Orientierungen in ein Hier und ein Dort und weist ihnen ihre Bedeutungen zu: Zwischen Drinnen und Draußen, Heimat und Fremde, Uns und den Anderen, West und Ost öffnen sich komplexe Grenz-Topografien, die auch auf geschichtliche, soziokulturelle, gesellschaftlich-politische und andere Weltbilder ausgreifen. Immer steht dabei die Grenze für den Unterschied des Hier zum Dort, die Fixierung und Festigung dieses Unterschieds stabilisiert und sichert das ganze System – dies erklärt nicht zuletzt, warum Staaten ebenso wie Ideologien an ihren Grenzen besondere Sicherungs- und Kontrollmechanismen installieren.

Ganz allgemein betrachtet wird die Grenze als Differenz, als die Unterscheidung des Verschiedenen zur anthropologischen Konstante, die unser gesamtes Denken, Sprechen und unsere Wahrnehmung und Gestaltung der Außenwelt durchzieht – in diesem Sinne ist die Grenze Vorbedingung jeglicher Kultur. Allerdings benennt „Grenze" dabei nicht mehr als ein bloßes „Zwischen" ohne eigene Existenz, die reine Unterscheidung von Begriffen und Objekten. Gleichzeitig sind Grenzen im Überschreiten auch räumlich-körperlich erfahrbar, als Schwelle, auch als Grenzbarriere. Analog werden nicht-räumliche Grenzen begrifflich fassbar, sobald sie in ihrer trennenden Funktion benannt und damit im übertragenen Sinn „überschritten" werden. Dieses Changieren des Phänomens „Grenze" zwischen einem nur formalen Unterscheidungsmoment und seiner gegenständlichen Realität macht seine besondere, paradoxe Dynamik aus. Grenzen müssen, um Grenzen zu sein, einerseits auf Aufrechterhaltung von Differenz pochen, zum Schutz der gesamten Grenzordnung bestehen sie auf einer klaren Zweiseitigkeit, des Hier und des Dort. Grenzen sind tendenziell nicht überschreitbar. Gleichzeitig aber ist eine Grenze gar nicht möglich ohne ihre zumindest gedankliche Überschreitung, da erst der Blick auf die andere Seite die grenzensetzende Unterscheidung und Trennung thematisiert. Weder kann es eine „offene" Grenze geben, die nicht auch ihre trennende Funktion deutlich machen würde, noch kann eine totale Trennlinie aufrechterhalten werden, in der die andere Seite nicht mehr sichtbar ist. Eine solche Grenze würde zum Rand – so wie der Eiserne Vorhang für die Grenzanwohner nur noch als der Rand der bewohnten Welt erlebt werden konnte. Meine Gedanken zum Thema beziehen sich auch auf folgende Literatur[2].

Schienen- und Bahnsteigsbereich des Grenzbahnhofes mit Blick auf die tschechische Seite, Oktober 1990. Dort haben die Aufräumarbeiten und Vorbereitungen zur Wiederherstellung der Gleise bereits begonnen.

„Grenzbahnhof Bayr. Eisenstein", gekauft 1987 in Bayerisch Eisenstein. Postkarte, Fiedler Werbestudio und Verlags GmbH München

Endstation Zonenrand

In Bayerisch Eisenstein war dies bis 1989 besonders augenfällig. Hier liegt der Schlagbaum in unmittelbarer Nachbarschaft des mächtigen Grenzbahnhofs quer über der Hauptstraße. Kein Fahrplan, keine Wanderkarte, kein Hinweisschild gab einen Hinweis darauf, dass es jenseits der Grenze weitergehen könnte. Deutlich wurde dies auch im Gespräch mit einer Jugendgruppe aus Bayerisch Eisenstein, die ich nach der Bedeutung der Grenze für sie fragte:

„Also mir zum Beispiel ist's sowieso eigentlich egal, wenn man weiß, dass da die Grenze ist, ich geh' da nicht einmal hin. [...] Also für den Fremdenverkehr vielleicht, die gehen da hin und schauen, ist so und so, dann fragen sie halt – ob da Minen sind, hat mich letztes Mal eine gefragt (Gelächter der Gruppe) – ich kenn' mich da nicht so aus, ich hab' mich da überhaupt nicht gekümmert darum! [...] Wenn man dann so da ist, da kümmert man sich nicht so darum. Weil da hat man das jeden Tag, das ist nichts Besonderes."

Das örtliche Engagement der Gruppe galt der Bahn – weniger der Wiedereröffnung des Schienenübergangs nach Böhmen, sondern dem Erhalt der Bahnlinie nach Bayerisch Eisenstein. Die Jugendlichen fühlten sich auf dem Abstellgleis:

„Ja, ein Nachteil ist auf der anderen Seite wieder, dass wir einfach in einer ruhigen Zeit einfach tot sind, also in Zwiesel draußen, da ist ein Umland da, ich meine von Regen, Frauenau, Bodenmais, das ist halt alles – liegt mitten drin – und wir sind zu, auf dieser Seite ist nichts, auf dieser auch nichts [...]. Ich meine, das ist schon hinten, weil hinten doch ziemlich dicht ist [...]. Es ist ja darum gegangen, dass da die Eisenbahnlinie stillgelegt wird, also dass da ganz zugemacht wird, und über das haben wir Protest eingelegt und [...] und sind wir natürlich zu Kommunalpolitikern gegangen, aber das hat nicht recht viel geholfen[...]" [2]

Abgestellt im „Zonenrandgebiet", zu dem die Grenzregion offiziell gestempelt wurde, geriet der Ort in Opposition zu den politischen Machtzentren im Binnenland. Die Jugendlichen agierten daher gegen eine andere Grenze, die Medien und Politik mit ihrer Betonung der Rückständigkeit und Abhängigkeit des Grenzlands ständig neu zogen – und bis heute ziehen. Diesem hegemonialen Denkschema ordnete sich auch der Einsatz für die Nahverkehrslinien ein. Als „Zug nach Europa" und „Weg in die Zukunft" wurde die Regionalbahn zu einem symbolischen Aufhänger für die politischen Zentren, der gleichzeitig augenscheinlich den fehlenden „Anschluss" der Region und die unaufholbare Notwendigkeit politischer Hilfe belegte.[3]

Dennoch aber gab es unter der Oberfläche dieses Nachkriegserlebens (oder -nichterlebens) der Grenze auch ein aktives Interesse an der jenseitigen, tschechischen Grenzseite. Das obige Zitat spricht davon, wie Touristen, die gerne zum Grenzbahnhof wanderten, im Niemandsland des militärischen Sperrgebiets einen schaurigen Einblick ins kommunistische „Reich des Bösen" wagten (gleichzeitig, das sei hier nur angedeutet, brachten die Stereotypen und Feindbilder des Kalten Krieges und des Antikommunismus in der Grenzregion auch eine dichte Tradition moderner Sagen hervor[4]). Heimatvertriebene aus den böhmischen Grenzregionen versuchten, auf den vielen Aussichtspunkten entlang des Eisernen Vorhangs, wie z. B. dem am Grenzbahnhof in Eisenstein, Sicht auf die verlorene Heimat ihrer Kindheit und Jugend zu nehmen. Ihre Erinnerungen teilen sie mit vielen älteren Grenzanwohnern, die in lebensgeschichtlichen Interviews die Grenze denn doch überschreitbar machen konnten:

„Oh mei, da ist was gegangen auf dem Bahnhof – und heute passiert gar nichts mehr! [...] Was da für ein Betrieb gewesen ist, ja das stellt sich kein Mensch vor, da sind ja Fuhrwerke dagestanden, gewartet, bis die wieder abgeladen gehabt haben, und die wieder weiter ihr Zeug – das Spiegelglas, haben sie auch so von drinnen rausgefahren, da haben sie das Spiegelglas gemacht!"[5]

Der große Bahnhof an der Grenze wird zum Symbol von Prosperität, aber auch für die eigene Jugendzeit. In idealtypischer Weise verbindet die Eisenbahn im Denken dieser Generation die Idee von Aufbruch und Fortschritt mit nostalgischem Heimatbezug:

„Sind Zollbeamte hergekommen, Polizei [...], Bahnbeamte, und Bayerisch Eisenstein hat dadurch einen Aufschwung erlebt", so ein anderer Erzähler.[6] Ähnlich erinnert sich der ehemalige Böhmerwäldler Fritz H. an seinen Heimatort Lenora. Den regen Urlaubstourismus der Vorkriegszeit verknüpft er mit der Eisenbahn:

„Ja! Lenora, Eleonorenhain war ein Eisenbahnknotenpunkt, da hat man können mit der Bahn von Prag herfahren."[7]

Dabei erschloss die Bahn nicht nur das Grenzgebiet für die Außenwelt, sondern trug auch das Bewusstsein eigener Weltoffenheit – das sich durch die gängige Arbeitsmigration der regionalen Glasarbeiterbevölkerung[8] ebenso eindrucksvoll bestätigte wie durch das tägliche Grenzpendeln bayerischer Schulkinder per Bahn in die Bürgerschule von Markt Eisenstein. Darüber hinaus lockte jenseits der Grenze eine faszinierende Fremde, die durch die Eisenbahn zugänglich wurde: Für die Bayern waren das Tanzvergnügungen im Sommerfrischeort Markt Eisenstein, die Skischanze oder ganz allgemein die größeren Heidelbeeren, die besseren Schuhe, die schöneren Mädchen. Die Grenze war Dreh- und Angelpunkt nach beiden Richtungen, sie schuf einen quasi osmotischen Ausgleich von Wohlstand, Währungen und Kaufkraft, Arbeitsplätzen, Waren- und Freizeitangeboten:

„Aber da ist früher ein Zug gegangen! Da ist Holz raus, und die Leute rein", meint Herr H.[9] Ein Bayerisch Eisensteiner erinnerte sich 1988:

„Am Bahnhof ist viel Verkehr gegangen, da ist ja alle Tage verladen worden, da ist das Schleifholz von Böhmen rausgekommen, [...] Da ist ein solcher Verkehr gegangen am Bahnhof, das Dreißigfache mindestens [...] Da ist eine extra Rangierlok runtergefahren, die sonst nichts getan hat den ganzen Tag als rangieren. Soviel ist da gegangen am Bahnhof. [...] Und Züge sind halt gegangen, und da hast eben auch hineinfahren können. [...] Ins Böhm' reinfahren. [...] Da hast eigentlich, zur selbigen Zeit, [...] da hast [...] keinen Unterscheid gekannt, was böhmisch und was deutsch gewesen ist wie heut, da hast können zum Kuhhandel ins Böhm' reingehen, hat's gewisse Tage gegeben, [...] Na, weil es drin billiger gewesen ist, das Vieh, als draußen."[10]

Im Gang über die Grenze glichen sich Währungsgefälle ebenso aus wie sprachlich-kulturelle Unterschiede, die Grenze wurde zu einer Zone der Zweisprachigkeit und Übersetzung in vieler Hinsicht. Dies entspricht nicht zuletzt auch dem alten internethnischen Kulturmuster des ost- und mittelosteuropäischen Europas, das nationale Grenzziehungen, sei es zwischen den deutschsprachigen Grenzanwohnern beider Seiten oder zwischen Deutschen und Tschechen im alltäglichen Miteinander pragmatisch ausbalancieren konnte.

Keineswegs aber wurde damit die Grenze aufgehoben, und das gilt für staatliche Kontrollen und Machtbehauptungen ebenso wie für die nationale Agitation der Zwischenkriegszeit. Die Begegnung zweier verschiedener Denk- und Staatssysteme an der Grenze,

das mögliche Eindringen des Fremden und Anderen macht jede Grenzzone ambivalent, gefährlich. Daher finden auch so genannte offene Grenzen Wege, um Grenzübertritte zu kanalisieren und zu ritualisieren und um in der Willkür von Anforderungen und Kontrollaktionen ihre Autorität zu unterstreichen: Grenzregelungen und Grenzabfertigungen können ebenso als symbolisch und rituell verstanden werden wie das Regelwerk einer Zugfahrt samt Fahrplänen und Kontrollpersonal. Entsprechend fordern alle Grenz- und Ordnungsbehauptungen ihre Übertretung heraus – im Schwarzfahren oder beispielsweise auch im Schmuggelwesen, so wie es in der Vorkriegszeit an der Grenze florierte. Geschmuggelt wurde je nach Preis- und Qualitätsdifferenz in beide Richtungen, Zucker und Salz, Sacharin, tschechische Bat'a-Schuhe, Tabak u. v. m. Die Akzeptanz des Schmuggels in der in weitgehender Armut lebenden Grenzbevölkerung spiegelt sich in vielen Schmuggelgeschichten, die, neben den periodisch auftauchenden Grenzsagen, als die „Klassiker" des Erzählens an der Grenze gesehen werden können. In idealtypischer Art realisieren sie das Erzählmuster des armen Teufels, der mit seiner Schlauheit als Einziger eine verbotene Grenze überwindet – gegen die Ordnungshüter an der Grenze, unterstützt von braven Ortsansässigen. Der „Raum" dieser Schmuggelerzählungen teilt sich in zwei Bereiche, die durch eine gefährliche Grenze getrennt sind – sie weisen damit die typische Grenzstruktur der Volkserzählungen nach Vladimir Propp und Jurij M. Lotman auf. Dabei fehlt auch das klassische Personal nicht: die „Widersacher"(sprich Zoll- und Grenzbeamten) und die Helfer, die jeweils unbeweglich ihrem Raum und ihrer Grenzordnung verhaftet sind, sowie schließlich der Held bzw. die Helden, die als einzige in der Lage sind, die Grenze zu überwinden und dadurch die Erzählhandlung in Gang zu bringen.[11] Das Ergebnis ist eine Art gerechter Ausgleich der Grenzordnung, eine Relativierung staatlicher Hierarchie und des Armutsgefälles.

Im deutsch-tschechischen Grenzraum der Vorkriegszeit war die Eisenbahn fest mit dem Überschreiten-Können der Grenze assoziiert und wurde kräftig zum Schmuggeln genutzt, analog galten Bahnübergänge behördlicherseits als besondere „Gefahrenzonen", so in einer Anordnung des niederbayerischen Innenministeriums 1919 zur Eindämmung des Schmuggels.[12] Während die üblichen „Pascher"[13], wie die Schmuggler genannt wurden, ihr Schmuggelgut raffiniert am Leib versteckten, erzählte der Böhmerwäldler Glasschleifer Heinrich G. 1988 eine andere Geschichte aus dem Grenzdorf Kuschwarda, dem heutigen Strážný.

„Kuschwarda, da war ja in der Krisenzeit lauter Pascherei, nichts wie lauter Pascherei. [...] Die haben sich einen Waggon bestellt und haben ihn bis in die Haidmühl' rüber laufen lassen, weil es gen Tal runtergegangen ist bis Neuthal, das ist schon böhmisch gewesen, die Station, dort haben sie ausgeladen, haben sie schon ein Auto bestellt gehabt, und haben sie ausgeladen, und hinter mit dem ganzen Salz oder Zucker [...] Das sind Berufspascher gerade direkt gewesen [...], keine Industrie war da draußen überhaupt nicht[...]"[14]

Der Grenzbruch

Nicht das Auto, sondern die Eisenbahn faszinierte in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts als das Verkehrsmittel, das Grenzen überwinden konnte – als Fortschrittsbringer, aber auch als Bedrohung. Nach dem Ersten Weltkrieg konnte deshalb der Ausbau von Bahnstrecken im Böhmerwald und der grenzüberschreitende Tourismus zum Vehikel nationalistischer Invasionsphantasien werden – wenn z. B. die Lokalzeitung 1921 beklagte, dass der „günstige Sommerfahrplan" den

„Tschechen [...] sowohl früh wie spät Gelegenheit [biete] nach Eisenstein zu kommen um von da die bayerischen Berge zu besuchen. [...] Den Tschechen muss eben Gelegenheit geboten werden möglichst weit vorzudringen, sogar über die Grenze um urdeutsches Land und um deutsches Volk unmerklich langsam aber zielbewusst zu vertschechen."[15]

Mit immer denselben ideologischen Stereotypen behaupteten mittelständische Medien und Institutionen der Zwischenkriegszeit die schleichende „Vertschechung" der deutschen Grenzgebiete beider Seiten – Argumentationen, die heute noch als Rechtfertigungsgeschichten im Umlauf sind. Dazu gehört auch das Motiv der Besetzung von Staatsposten bei Post und Bahn durch in den deutschen Sprachraum einwandernde Tschechen. Vor dem Hintergrund des Sprachengesetzes der Ersten Tschechoslowaki-

schen Republik, das ab 1926 Staatsbeamten in deutschsprachigen Gebieten die Zweisprachigkeit abverlangte, wurden damit ausgerechnet die dominierenden Staatsbetriebe, die für Modernität und gesellschaftliche Mobilität standen, zu Symbolen nationaler Strategie. Frau R. aus Adorf im sächsischen Vogtland (um einen Wechsel in eine andere Grenzregion vorzuschlagen!) ist als Bergarbeitertochter im Egerland gebürtig. In ihren Augen stehen die tschechischen Bahn- und Postbeamten für staatliche Schikane gegen die deutschen Landesbewohner – und doch fügt sie im nächsten Satz hinzu, dass die zugezogenen Tschechen natürlich deutsch sprachen: Hier konkurriert im kollektiven Gedächtnis das ideologische, polarisierende Nationalitätenmodell mit dem Bewusstsein einer gemeinsamen Alltagspraxis, in der Gegensätze laufend über Mischehen, gleiche Arbeits- und Klasseninteressen, Freundschaften etc. konterkariert und ausgeglichen wurden. Heinrich G. aus Lenora erzählte dazu gern seine Geschichte über den tschechischen Bahnstationsvorstand des Glasmacherortes, der ihn Jahrzehnte später, in den 1960er-Jahren, bei der Arbeit in der Glashütte aufsuchte – eine Geschichte, die im Kontext des verhärteten Nationalitätenverhältnisses der Nachkriegstschechoslowakei zu lesen ist:

„Stehen allweil dort und stehen allweil – auf einmal lacht er – und wie er lacht! ‚Jeh!', sag ich, ‚der Rada!' Der war Stationsvorstand auf der Bahn draußen und wir haben allweil Karten gespielt im deutschen Touristenhaus draußen, [...] von der Gewerkschaft haben wir einen Gesangverein gehabt und da haben wir Gesangproben gehabt und da haben wir allweil auch Karten gespielt draußen. Ja, mit dem waren wir, kann man ja gar nicht sagen, der war mir ja lieber wie mancher Deutsche [...]. Der hat eine narrische Freud' gehabt, dass er noch wen findet, [...] und ich hab' auch eine Freud' gehabt!
Und der Michácký, der Schleifereileiter, hat mich so angeschaut: ‚Na wieso, waren Sie so gut befreundet mit ihm?' Sag ich: ‚Ja, er war Stationsvorstand' [...], sag' ich, ‚und der ist immer runtergekommen und wir haben im deutschen Touristenhaus gesungen mit der roten Gewerkschaft, und da waren wir eben so gut miteinander und haben Karten gespielt miteinander.' – ‚Und da war keine Gehässigkeit?' Sag' ich: ‚Nein, Herr Michácký, damals nicht. Da war keine Gehässigkeit.' – ‚Na, und wann ist die gekommen?' Sag' ich: ‚Die Gehässigkeit ist erst angegangen, wie der Henlein gekommen ist, und ist die Sudetendeutsche Partei entstanden.'"[16]

Dazu passt auch das Resümee aus Adorf: „Wenn der Hitler nicht hochgekommen wäre da drinnen", so Frau R., „wär's halt nicht so weit gekommen."[17]

Das Hochkommen Hitlers, d. h. der Stimmungswechsel der großen Mehrheit der sudetendeutschen Bevölkerung zugunsten einer tatsächlichen Auflösung des alten, eingespielten Zusammenlebens in Böhmen erfolgte in kaum mehr als drei Jahren vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise, die die sudetendeutsche Industrie spät, aber doch spürbar traf. Vor allem in den westböhmischen Regionen um die Städte Asch und Eger eskalierten nationalistische Auseinandersetzungen zwischen meist deutschen Antifaschisten und Anhängern der Sudetendeutschen Partei Konrad Henleins und schufen letztlich den Vorwand für das Münchner Abkommen und den Einmarsch der Wehrmacht vom Oktober 1938. Seinen Höhepunkt fand dieser gewaltsame Einbruch über die Grenze in Hitlers Rede auf dem Egerer Marktplatz am 3. Oktober 1938 – ein Auftritt, der letztlich auch den Beginn des Zweiten Weltkrieges markiert. Im Erinnern des deutschen Ehepaares L., das heute noch in Cheb, dem damaligen Eger lebt, findet dieser katastrophale Zusammenhang sein Symbol in der Zerstörung des prachtvollen Bahnhofes, den sie als betriebsamen Grenzbahnhof und Verkehrsknotenpunkt beschreiben. Dabei schlagen sie den Bogen von den bewaffneten Kämpfen des Herbsts 1938, die sich um den Bahnhof konzentrierten, über die dort angesiedelten Gefangenenlager, über Fluchtbewegungen und Deportationen, die Vertreibungstransporte bis zur gezielten Bombardierung und Zerstörung des Gebäudes.[18]

Der Wehrmachtseinmarsch von 1938, dann ein halbes Jahr später die Okkupation der ganzen Tschechischen Republik hatte nun nichts mehr mit einer begegnenden Grenzüberschreitung zu tun, auch nicht mit einem formalisierten Ritual, das bestehende Ordnungen sichert. Der nationalsozialistische Einbruch sprengte mit der Grenze alle kulturellen, sozialen, politischen und nicht zuletzt moralischen Strukturen und eröffnete eine bodenlose Kluft, einen Übergang in die Katastrophe. Bayerisch Eisensteiner Grenzanwohner erinnern sich:

„Der Einmarsch – [...] was da los gewesen ist! Das alles, was da Militär rein ist, und rein mit der Bahn und alles, da sind sie teilweise ausgeladen worden[...]“[19]

Noch deutlicher aber hat sich der Einmarsch vom 15. März 1939 ins Gedächtnis gegraben. Wie von einem bösen Omen handeln alle Erinnerungserzählungen von Sturm und Schnee:

„Da sind sie, am 15. März – da ist so ein Sturm gewesen! [...] So viel Schnee! Da sind sie, sind sie nicht weitergekommen, Artillerie und alles mögliche. [...] Auf dem Bahnhof in Eisenstein, da [...] wie wenn die Welt untergeht, so hat's gewachelt und gestürmt.“[20]

Das Vakuum der zerstörten Grenze löste ein Bewegungschaos nach allen Richtungen aus. Mit der tschechoslowakischen Mobilmachung im September setzten sich deutsche Männer massenhaft nach Deutschland ab, dann schon flüchteten jüdische, tschechische, sozialdemokratische und kommunistische Familien ins Landesinnere – eine neue Grenze formierte sich. Frau R. ebenso wie Frau L. waren unter diesen Flüchtlingen, beide erinnern sich an Chaos und Panik unter den Mengen, die sich im September und Oktober 1938 auf den Bahnhöfen sammelten. Frau L. flüchtete vierzehn Tage vor dem Münchner Abkommen als Achtzehnjährige in ein Sammellager sudetendeutscher Flüchtlinge nach Pilsen. Mit einer Fahrkarte nach Strakonitz in ein anderes Flüchtlingslager entwich sie der Rückschiebung nach Eger, den Gewehrkolben tschechischer Soldaten und der Verhaftung durch SS und Gestapo am Egerer Bahnhof. Einige Wochen schlüpfte sie bei der Familie eines tschechischen Polizisten unter, schließlich konnte ihr Mann über viele Umwege eine Ausreisebewilligung erwirken, eine Zugfahrt in die britische Emigration:

“Um 12 Uhr mittags, 14. März, waren wir in Žd'ár nad Sázavou, da ist der Befehl gekommen, sofort alles packen, mit Lastautos sind wir nach Prag geschafft worden, in Prag haben wir unsere Pässe bekommen, und um 12 Uhr in der Nacht ist unser Zug nach Ostrau abgefahren. Das war ein Riesenzug, und da waren auch viele tschechische Schriftsteller, jüdische Schriftsteller, so wie zum Beispiel Max Brod. [...] Das hab ich erst jetzt, in den letzten Jahren hab ich das irgendwo gelesen. [...] Und wir haben das Glück gehabt, um sechs Uhr waren wir in Ostrau, und angeblich waren schon deutsche Soldaten auf dem Bahnhof. Aber der Zug [...] war unter der Führung der Engländer, und wir haben Glück gehabt, noch über die Grenze zu kommen. Zehn, also zehn Minuten später, ich weiß nicht, unlängst hab ich einmal etwas gelesen, dass zehn Minuten später wäre schon der Befehl gekommen, den Zug zu halten. [...] Die letzte Minute. Da sind wir [...] also nach Kattowitz, [...] da haben wir erfahren, dass Hitler in Prag einmarschiert ist.“[21]

Über Polen und Schweden erreichte der Transport am 1. April 1939 England, und tatsächlich fällt dieser „letzte“ Flüchtlingszug über die Grenze, auch er begleitet von Schneestürmen, als dominanter Topos in der biografischen Emigrationsliteratur auf. Während der Okkupations- und Kriegszeit wurde die Eisenbahn zum Movens nationalsozialistischer Logistik. Per Bahn gingen nicht nur Waren aus dem Industrieland Tschechoslowakei nach Deutschland, auch tschechische Jugendliche und Arbeiter wurden mit einem knappen Bescheid zur Zwangsarbeit im Reich deportiert, Soldaten, Kriegsgefangene etc. über die Grenzen hin- und hergeschoben. In den Nächten jedoch rollten durch Böhmen die verdunkelten Züge in die Konzentrations- und Vernichtungslager. Daran erinnert sich 1991 ein tschechischer Einwohner der Böhmerwaldstadt Nýrsko in Zusammenhang mit der umfangreichen jüdischen Bevölkerung der Stadt:

„Das ist so lang gegangen, bis der Hitler gekommen ist. Ja, dann haben sie sie alle fortgepackt. Und der was gescheit gewesen ist, [...] der hat geschaut, dass er fortgekommen ist. Und die halt nichts gehabt haben, sind dageblieben, haben sie sie fortgenommen und in Konzentrationslager gefahren.“[22]

Mehr als die Hälfte aller im Holocaust ermoderten Juden fuhren mit der Bahn in den Tod.[23]

Das gewaltsame Potential der Eisenbahn, mit der sie sich der Geschichte der Moderne bemächtigt und Raum und Zeit instrumentalisiert hatte, erlaubte es den Nazis, Krieg und Tod als reibungslos ablaufendes System zu organisieren.[24] Herr H. aus Lenora im Böhmerwald beschrieb dies folgendermaßen:

„Es ist etwas Unvorstellbares gewesen, so was kommt nimmermehr, kann nimmermehr kommen, es ist – also – ich weiß selber nicht, es hat halt so geklappt, so eines ins andere, hat so eingegriffen – wenn du nur einmal hergenommen hast die Eisenbahn,

die Truppenbewegungen von Ost nach West, von West nach Ost und Nord und Süden und [...] das ist ja ein Geschiebe gewesen, ganze Divisionen sind verschoben worden, dort hin, da hin, und alles [...] verfinstert gewesen."[25]

Für die Transporte in die Vernichtungslager erlaubte die Eisenbahn die nötige Abschirmung, militärische Logistik und Organisation sowie die Aufteilung der Verantwortung auf viele Hierarchieebenen. Eine totale Grenze entstand: eine Grenze, in der der Andere, eine andere Seite nicht mehr existieren sollten. Durch Einverleibung einerseits, durch Vernichtung andererseits sollte es im totalen Imperium der Nazis nichts Anderes, Unterschiedenes geben. In jedem Sinne musste dies Zusammenbruch und Tod bedeuten.

Während das Ende jüdischen Lebens in Böhmen nicht mehr rückholbar war, konnte die tschechische Öffentlichkeit auf das gewaltsame Einreißen ihrer Grenze nur noch mit dem Aufrichten einer totalen Grenze ihrerseits reagieren – mit einer neuen Ordnung, die die von den Nazis anvisierte Trennung zwischen Deutschen und Tschechen total setzte. Diese neue, versteinerte Grenzordnung, die für vierzig Jahre Europa und die Welt in zwei Lager teilen sollte, wurde nach 1945 als Eiserner Vorhang mit gewaltsamen „Sicherungssystemen" räumlich umgesetzt. Das Kriegsende wurde zu einem Epochenbruch, einer zeitlichen Grenze, die die Eisensteiner Zeitzeugen als Errichtung einer Bretterwand quer durch den Grenzbahnhof erinnern.

„Da haben wir Verwandte drin gehabt, direkt am Bahnhof, wir Kinder haben da gespielt, dann haben wir nicht mehr zusammen dürfen! Über Nacht war das aus. [...] Die Amerikaner haben den Zaun gezogen. Da vom [Sägewerk, K. E.] Dietz haben sie Bretter geholt und einfach gemacht, haben sie nicht gezahlt. [...] Da war's aus! Gleise rausgerissen und Feierabend."[26]

Das neue, „eiserne" Grenzmodell aber hinterließ nicht nur das Gefühl der Unrechtmäßigkeit – nicht einmal das Material wurde bezahlt –, sondern zugleich schürte die Unsicherheit dieser Schwellenzeit auch allerhand Ängste. Herr D. will am Eisensteiner Grenzbahnhof selbst beobachtet haben,

„wie der Böhm', der Tscheche den Zettel gehabt [hat], der hat geschrieben, was alles da ist! [...] Die sind dann rüber und auf alle Waggons haben sie ČSR draufgeschrieben, alles beschlagnahmt. Dann sind sie gekommen [die Amerikaner, K. E.], dann haben sie sie aber reingejagt dann. Und der Tscheche wollte raus bis raus nach Deggendorf und Donau. Wäre alles tschechisch geworden, wenn es nach dem gegangen wäre."[27]

Der Zeitzeuge mischt eigene Beobachtungen mit antitschechischer Propaganda, die in der Zwischenkriegszeit verbreitet worden war und auf die bis heute zurückgegriffen wird (insbesondere auf eine unter dem Pseudonym Hanuš Kuffner lancierte Agitationsschrift über angebliche tschechoslowakische Gebietsansprüche[28]). Unschwer ist zu erkennen, wie diese Gerüchte die tatsächlich durch die Deutschen erfolgten Invasionen umkehren und das Bewusstein eigener Gewalt und Schuld hinter die Grenze zu verbannen versuchen. Die Grenznachbarn wurden als „der Tscheche" zum mythischen „Anderen" stilisiert, das bedrohlich hinter der Grenze lauert. Mit Utz Jeggle lassen sich diese und ähnliche unheimliche Geschichten des Kriegsendes als moderne Sagen analysieren, in denen das bedrängende Wissen um die schuldhaften Grenzbrüche der eigenen Seite auf die andere projiziert wird und dort weiterlebt, ohne je verarbeitet werden zu können.[29]

Auf beiden Grenzseiten bedeutete die neue Ordnung zuerst einmal Stillstand und Ausgrenzung – nicht nur standen die Züge über den Grenzbahnhof still, der deutschen Bevölkerung in Böhmen wurde als eine von vielen Sanktionen auch die Benutzung von Zügen verboten. „Du deutsches Schwein, darfst nicht herein" habe an den Zugfenstern gestanden, so berichtet der Böhmerwäldler Glasschleifer G., und dies galt sogar für den Transport seines Schwagers ins Krankenhaus zu einer dringenden Operation.[30] Endgültig vollzogen wurde die neue, getrennte Grenzordnung jedoch mit der Aussiedlung und Vertreibung der deutschsprachigen Bevölkerung Böhmens. Die Vertreibungserzählungen verlaufen fast immer nach demselben Muster – Aussiedlungsbefehl, Packen der erlaubten Fünfzig- oder Siebzig-Kilogramm-Bündel innerhalb kürzester Zeit, Lagerhaft, Bahntransport über die Grenze und Verschiebung irgendwohin in Deutschland, die schwierige Wiederansiedlung in der Fremde. Immer ist von tiefen biografischen Einschnitten die Rede, die sich über Extremereignisse ausdrücken: wenn die Gablonzerin Frau H. berichtet, wie deutsche Mitbürger zum Bahnhof getrieben und in Viehwaggons verladen wurden und wenn sie ähnlich wie Frau G. aus dem Egerland erzählt, wie die Menschen drei Tage in verschlossenen Viehwaggons transportiert bzw. sogar auf dem-

dem Abstellgleis gehalten wurden.[31] Der Transport von Frau H. aus dem Böhmerwald verlor unterwegs ein Kind,[32] eine alte Frau war es im Bericht von Herrn S. aus dem Egerland.[33] Die Transporte aus dem Egerland liefen im Allgemeinen über ein Sammellager in Asch oder Eger, am Bahnhof in Eger teilten sich dann die Wege nach Westen oder nach Osten in die Sowjetische Besatzungszone. Frau G. erinnert sich, wie in Eger die Lok wechselte, die Waggoninsassen durch eine Spalte festzustellen versuchten, ob der Zug ins Bayerische oder Sächsische, in die „Ostzone" fuhr. Ihre Familie hatte Glück, über Verwandte hatte man eine Zuzugsgenehmigung nach Bad Brambach ergattert, konnte sich so in Sichtnähe zum eigenen Hof wieder ansässig machen.[34] Frau R. hingegen war mit ihrem kranken Kind zwei Tage lang von einem Bahnhof zum anderen unterwegs.[35] Andere Zeitzeuginnen erzählen, wie bei Grenzübergang die Sparkassenbücher bzw. die stigmatisierenden Armbinden aus dem Zug geworfen wurden – der Übergang wurde damit auch symbolisch endgültig und unumkehrbar.

Passagen und Passagiere

Viele, die sich in Grenznähe wieder ansiedeln konnten, wurden nun zu heimlichen Grenzgängern nach Hause, meist um ihr Hab und Gut über die Grenze zu schmuggeln – die Egerländerin Frau G. aus Markneukirchen wurde am Egerer Bahnhof erwischt und verbrachte einige Zeit in Haft in der alten Heimat.[36] Allmählich aber schloss sich hinter dieser Schwellenzeit von Gewalt und richtungslosem Chaos die Grenze. Das Grenzgebiet auf beiden Seiten wurde zur toten Randzone: Ans „Ende der Welt" fühlten sich der im Egerland verbliebenen Lehrerin Frau N. zufolge auch die tschechischen Neusiedler versetzt, die als Bahnbeamte in die entleerten Grenzdörfer verpflichtet wurden.[37] Für die meisten Vertriebenen rückte die Heimat fern, und viele hielten auch von sich aus die Grenze zur realen Gegenwart ihrer Herkunftsorte verschlossen. Anders die Böhmerwalddeutsche Frau L., die 1963 die Einreise zur Beerdigung ihrer in Südböhmen verstorbenen Mutter wagte – ohne Visum: „Na, sollen sie mich einsperren, sollen sie machen, was sie wollen, ich probier's jetzt." An einem österreichischen Grenzübergang versuchte sie, telefonisch doch noch eine Einreiseerlaubnis zu erwirken. Der Zug stand abfahrbereit, aber der versprochene Rückruf ließ auf sich warten.

„Dann kommt ein Bahnbeamter, Bahnangestellter und sagt: ‚Das ist der einzige Zug, der von Linz nach Budweis fährt, jetzt wenn Sie nicht einsteigen, dann können sie eine halbe Stunde rennen, denn wir ranchieren ihn jetzt außerhalb.' Jetzt bin ich hingegangen zu dem Waggon, hab' zu dem österreichischen Zollbeamten gesagt: ‚Also, ich steig' ein.' – ‚Haben Sie die Genehmigung?' Sag' ich: ‚Nein.' – ‚Na, kann ich Ihnen nicht raten!' Sag' ich: ‚Mir bleibt nichts übrig!' Bin eingestiegen in einen Waggon, mit einer Angst im Bauch, sag' ich Ihnen, nur so bibbert hab' ich vor Angst! Und hab' mich in ein Abteil gesetzt, wo eine einzelne Dame gesessen ist. Die hat dann gesagt: ‚No, tak jsme na hranici' – ‚Jetzt sind wir an der Grenze, das ist dieser Stacheldraht, das Eingerollte, und diese eisernen Dinger da!' Ich dachte, ich seh's, aber reden konnte ich nicht, ich hätte erbrochen. Und dann sag' ich zum Kondukteur: ‚Bitte [...] gehen Sie mit mir zum Zoll, zum Zoll oder zur Gendarmerie, ich hab' keine Genehmigung daherzufahren, nicht dass da jemand meint, ich will da etwas rumspionieren.' Er sagt: ‚Sie können ja gar nicht aussteigen, der Wagen ist plombiert', also ich war sowieso eingesperrt drinnen. Wie wir eingefahren sind, hab, ich gesehen, dass zwei Herren gleich losstürmen, auf diesen Waggon los, aufgesperrt mit so einem eigenen Schlüssel: ‚Tak kde je paní [...]', also ‚wo ist die Frau [...]'. [...] Sag' ich: ‚Hier!' Jetzt haben sie mir dann, ich weiß nicht, für fünfzig Mark oder was haben sie mir dann ein provisorisches Visum erlaubt, zum Begräbnis der Mutter."[38]

Der Grenzübertritt über die verbotene Grenze führte in eine angstbesetzte Schwellenzone, einen Ausnahmeraum, in dem alles möglich war und wo jede menschliche Normalität aussetzte. Während die Grenze auch im DDR-Alltag kaum präsent wurde, schildert das Ehepaar G. aus Bad Brambach im Vogtland eindrucksvoll das Ritual des Grenzübertritts, so wie sie es oft in den achtziger Jahren im Interzonenzug in den Westen erlebten:

„Da hab ich das erste Mal gesehen wie die Grenze abgeriegelt ist. [...] Ich hab gesagt, von dem Tag an hab ich das erste Mal verstanden, dass die wirklich Angst haben mussten wegen der Kontrolle! Ich hab das nicht gedacht, dass das so sein kann an der Grenze! Wir sind über Leipzig gefahren, und wo wir dann an die Grenze gekommen sind,

an den Kontrollpunkt, ist es im Zug immer leiser geworden. [...] Der Zug war prallvoll, da war ein Gespräch, jeder hat erzählt – je näher wir an den Grenzkontrollpunkt gekommen sind, desto ruhiger ist's geworden. Da war eine Angst schon in den Leuten! [...] Mir hat's Sitzen Schwierigkeiten gemacht, man ist auch ziemlich beengt gesessen, dann hab ich zum Mann gesagt. Ich muss aufstehen, muss raus! – ‚Bist denn du verrückt, [...] wir sind hier am Grenzpunkt, geht gleich's Theater los!' Hab mich so gequält, bin in dem Zug gesessen, dann kamen sie, [...] je zwei mussten raus, damit sie alles richtig alles untendrunter gucken konnten. Die haben die Leiter mit gehabt, [...] reingeleuchtet, reingeguckt worden, ob jemand drinnen steckt, so waren die Kontrollen. [...] Ein menschlicher Zug war in dem Gesicht überhaupt nicht, wie die dort standen, die Kontrolleure! Das Bild vergess' ich mein Leben nicht!"[39]

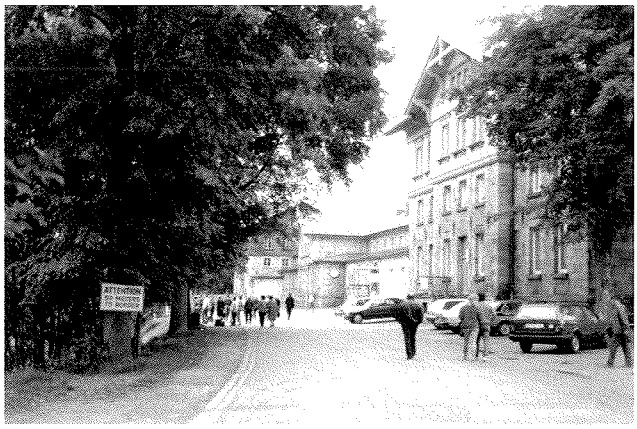
Grenzen stehen für Kommunikation und menschlichen Kontakt, die Begegnung mit der anderen Seite provoziert Veränderung. Gerade deshalb mussten sich die sozialistische Tschechoslowakei und die DDR an ihren Grenzen besonders verletzbar fühlen. Wo Staaten und Grenzen in Unruhe geraten, werden Sicherungs- und Abschottungssysteme aufgerichtet. Im deutsch-tschechischen Grenzland konnte die Grenze dann unerwartet in den Alltag und die alltägliche Mobilität eingreifen. Für das Ehepaar G., das in Bad Brambach zwischen allen Grenzen lebt, bemessen sich Epochengrenzen am Stillstand der Züge: 1968 blieben die G.'s auf der Rückreise vom Familienurlaub in Adorf, 15 km von zuhause, im Zug stecken,

„links und rechts die Transportpolizei aufmarschiert, durfte keiner aussteigen, [...] nicht gesagt, was los ist [...], hab ich einen Offizier, der ist auf der einen Seite eingestiegen, auf der anderen ausgestiegen, hab' ich den angesprochen: ‚Was ist denn hier los'? – ‚Wissen Sie denn nicht, was hier los ist an der Grenze?'."[40]

Tatsächlich waren während ihrer Abwesenheit im Grenzgebiet die Einmarschtruppen des Warschauer Pakts zusammengezogen und bereitgehalten worden, die nun, im Einmarsch, die Aufmerksamkeit auf die bislang so starre und unsichtbare Grenze lenkten.

Ähnliches ereignete sich 21 Jahre später mit der Ausreise der in die Prager Botschaft geflohenen DDR-Bürger durch das Vogtland in den Westen. Herr G. wurde auf dem Heimweg im Bahnhofsgebäude festgehalten, Straßensperren und Kontrollen sollten verhindern, dass die Menschen versuchten, auf die Sonderzüge aufzuspringen. Die G.'s hatten nicht mehr mit einer Veränderung der Grenzsituation gerechnet; mit diesen Zügen über die Grenze nach Westen aber geriet nun doch das eingefahrene Weltmodell des Kalten Krieges ins Wanken. 1999 war den beiden immer noch die Aufregung anzumerken; im Zentrum der Erzählung steht aber auch hier „eine unheimliche Stille", die den Moment der Durchfahrt begleitete und gleichsam die Schwelle eines Zeitenwechsels markierte. „Wo es nach Elster reingeht, waren Straßen gesperrt, konnten keine Autos mehr fahren – da war so eine unheimliche Stille dann. [...] Da war so eine Stille dann – man hat – keiner hat gewusst, wann die Transporte kommen."[41] Das Niemandsland, das die Grenzüberschreitungen begleitet, wurde auch als eine „Niemandszeit" des Umbruchs erfahrbar.

Dieses überraschte Atemanhalten konnte ich im Winter 1989/90 auch im bayerischen Grenzland beobachten. Die tschechischen Grenzanwohner hatten demgegenüber bewusst an den Umbruchereignissen mitgewirkt und den Revolutionsslogan „Zurück nach Europa" von Anfang an auch als wörtliche Grenzüberschreitung verstanden. Spätestens nach zwei Monaten aber kam die Grenze von beiden Seiten aus in Bewegung. Wie im Rausch wurde die Öffnung erlebt und erfahren. Bereits zum 1. Juli 1990 erzwang der Massenansturm trotz Schengener Beschränkungen den visafreien Grenzverkehr. Am selbem Tag wurde auch der kleine Grenzübergang bei Haidmühle im Bayerischen Wald wiedereröffnet. Während auf bayerischer Seite der alte Gleisanschluss längst entfernt worden war, gab es auf tschechischer Seite zwar nicht mehr das frühere Dorf Neuthal, aber doch wieder die Station Nové Údolí. Von dort, direkt ab der Grenze transportierte eine kleine Lokalbahn an diesem Tag neugierige Grenzwanderer zwischen den bislang streng in der Sperrzone abgeschirmten Dörfern um Stožec hin und her, deutsche und tschechische Passanten berichteten mir von ihrer Fassungslosigkeit, ihrer Begeisterung oder dem Gefühl, nun plötzlich frei zu sein, zitierten etwas hilflos Freundschaft und Völkerverständigung. Andere gaben ein „mulmiges Gefühl" und die Verunsicherung zu, so nahe an daheim mit einer anderen Sprache und Währung konfrontiert zu sein, mindestens ebenso hilflos klammerten sich viele an Stereotypen des heruntergekommenen kommunistischen Ostens – „mal schau'n, was sie für einen Verhau haben", und ähnliches.[42]



Schaulustige und Touristen in Bayerisch Eisenstein am geteilten Grenzbahnhof, Herbst 1990

Dem anarchischen Schwellenzustand folgte die langsame Re-Institutionalisierung. Vor dem Hintergrund von Asyldebatte und Asylrechtsänderung in Deutschland wurde die Grenze nun von deutscher Seite aus technisch sowie ideologisch gegen die so genannten „Illegalen" aufgerüstet, und gerade die Polizeipräsenz auf den Bahnhöfen zwischen Pilsen und Plattling sichert bis heute das Bewusstsein einer Grenzzone, von Kontrolle und Fremdenangst. Neue Invasionsängste wie die, von Einkäufern überrollt zu werden, grassierten auf beiden Seiten. Als am 2. Juni 1991 mit einem Knopfdruck von Bundeskanzler Kohl wieder der erste Zug vom Grenzbahnhof aus über die Grenze fuhr, waren der Ort und die Grenzzone voll mit Tausenden von Menschen. Von der überschäumenden Euphorie des Jahres 1990 war nur noch wenig zu spüren – viel jedoch von dem Wunsch nach offenem Austausch und Normalität. Normalisierung ist angesagt, die auch zu Gegenbewegungen führen kann: Etliche im Vogtland lebende Egerländerinnen bedauerten 1999 die Einstellung der früher so bequemen Zugverbindungen nach Falkenau, Karlsbad und Eger: Sie fahre nun kaum mehr rein, meinte Frau R. 1999, es sei ja auch nicht mehr ihre Heimat.[43]

Auch im Bayerischen Wald und Böhmerwald hat man sich Seite an Seite eingerichtet. Ressentiments tauchen mit sozialen Spannungen wie z. B. der Angst um Arbeitsplätze auf, oder dort, wo bayerische Grenzgänger Prostitution, Sauf- und Einkaufstourismus auf die Spitze treiben. Andererseits sind grenzübergreifende Beziehungen und Freundschaften weitgehend zur Selbstverständlichkeit geworden, institutionelle Partnerschaften, die die Anfangseuphorie überlebt haben, agieren nun auf Alltagsebene ohne große völkerverständigende Gesten.

Am 28. Mai 2006 konnte nach sechzigjähriger Pause und vierzehnjährigen Bemühungen wieder der erste Zug ohne Umsteigen über die Grenze fahren: ein politisches Ereignis, das in der Öffentlichkeit wenig wahrgenommen oder gar gefeiert wurde. Bedeutend ist es dennoch, wenn sich Reisende in den Bayerischen Wald nun nicht mehr auf die Sackgasse Bayerisch Eisenstein hin orientieren müssen, sondern schon in Plattling den Waldbahnzug nach Spičák besteigen: Das jenseitige Grenzland rückt wieder in den Blick, und das ganz selbstverständlich.

1 *Feldforschungsprotokoll, November 1992*
2 *Eisch, Katharina: Die Spur von 1945. Das Kriegsende im sächsischen Gedächtnisraum. In: Volkskunde in Sachsen. Studien 2. Dresden o. Jg. (1999) 7, S. 131–158*
Eisch, Katharina: Grenze. Eine Ethnographie des bayerisch-böhmischen Grenzraums. München 1996 (= Bayerische Schriften für Volkskunde 5)
Lotman, Jurij M.: Über die Semiosphäre. In: Zeitschrift für Semiotik 12 (1990) 4, S. 287–305
Turner, Victor: Das Ritual. Struktur und Anti-Struktur. Frankfurt a. M./New York 1989
Brandt, Harm-Hinrich (Hg.): Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahnen 1835–1985. 2 Bde. Berlin 1985
3 *Passauer Neue Presse Passau 25.10.1988, Blick hinter die Kulissen.*
4 *Vgl. Fendl, Elisabeth: Der wilde Osten. Zeitgenössische Erzählstoffe aus der bayerisch-böhmischen Grenzregion. In: Dröge, Kurt (Hg..): Alltagskulturen in Grenzräumen (= Oldenburger Beiträge zur Kultur und Geschichte Ostmitteleuropas, Bd. 4). Frankfurt a. M./Berlin/Bern/Bruxelles/New York/Oxford/Wien 2002, S. 331–348*
5 *Interview in Bayerisch Eisenstein, 16.4.1988*
6 *Interview in Bayerisch Eisenstein, 8.7.1988*

7 Interview in Frauenau, 1.5.1988
8 Vgl. Eisch, Katharina: „Die Glasmacher haben keine Grenze nicht anerkannt". Wanderung und Migration der Glasarbeiter im böhmisch-bayerischen Grenzraum. In: Glas ohne Grenzen/Sklo bez hranic. Seminar 1.–3. November 2001 (= Schriftenreihe des Glasmuseums Frauenau 1). Grafenau 2003, S. 35–48
9 Interview in Frauenau, 1.5.1988
10 Interview in Bayerisch Eisenstein, 21.7.1988
11 Lotman, Jurij M.: Die Struktur des künstlerischen Textes. Frankfurt a. M 1973; ders.: Zur Metasprache typologischer Kultur-Beschreibungen. In: ders.: Aufsätze zur Theorie und Methodologie der Literatur und Kultur. Kronberg Taunus 1974, S. 338–377
12 Kreisarchiv Regen, 145/2
13 Mundartlich vom tschechischen „pašovat" (schmuggeln)
14 Interview in Lenora, 18.6.1988
15 Bayerische Waldzeitung Zwiesel, Dötsch 5.3.1921, Verkehrsverhältnisse auf der Waldbahn
16 Interview in Lenora, 18.6.1988
17 Interview in Adorf, 13.3.1999
18 Interview in Cheb, 26.4.1995
19 Interview in Bayerisch Eisenstein, 21.7.1988
20 Interview in Bayerisch Eisenstein, 8.7.1988
21 Interview in Cheb, 16.12.1994
22 Interview in Nýrsko, 12.1.1991
23 Das Räderwerk des Todes. Die Reichsbahn und die „Endlösung" der Judenfrage. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahnen 1835–1985. Bd. 2, Berlin 1985, S. 683–688; hier: S. 684
24 Vgl. u. a. Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München/Wien 1977 und Virilio, Paul: Der negative Horizont. Bewegung/Geschwindigkeit/Beschleunigung. München/Wien 1989
25 Interview in Frauenau, 1.5.1988
26 Interview in Bayerisch Eisenstein, 21.7.1988
27 Ebenda
28 Vgl Jaworski,. Rudolf: Grenzlage, Rückständigkeit und nationale Agitation. Die „Bayerische Ostmark" in der Weimarer Republik. In: Zeitschrift für bayerische Landeskunde 41(1978), S. 241–270; hier: S. 258 und Kuffner, Hanuš: Unser Land und der Weltfrieden. Warnsdorf 1922
29 Jeggle, Utz: Sage und Verbrechen. In: Brelie-Lewien, Doris von der/Grebing, Helga/Schulze, Rainer (Hg.). Flüchtlinge und Vertriebene in der westdeutschen Nachkriegsgeschichte. Bilanzierung der Forschung und Perspektiven für die künftige Forschungsarbeit. Hildesheim 1987, S. 201–206
30 Feldforschungsprotokoll, 6.10.1987
31 Interview in Jablonec n. N., 20.6.1995; Interview in Markneukirchen, 3.2.1999
32 Interview in Frauenau, 1.5.1988
33 Interview in Erlbach, 1.2.1999
34 Interview in Bad Brambach, 12.3.1999
35 Interview in Adorf, 13.3.1999
36 Interview in Markneukirchen, 3.2.1999
37 Interview in Luby, 21.1.1995
38 Interview in Straßkirchen, 23.2.1990
39 Interview in Bad Brambach, 12.3.1999
40 Ebenda
41 Ebenda
42 Feldforschungsprotokoll, 1.7.1990
43 Interview in Adorf, 13.3.1999

Literatur

Eisch, Katharina: „Die Glasmacher haben keine Grenze nicht anerkannt". Wanderung und Migration der Glasarbeiter im böhmisch-bayerischen Grenzraum. In: Glas ohne Grenzen/Sklo bez hranic. Seminar 1.–3. November 2001. Grafenau 2003, S. 35–48 (= Schriftenreihe des Glasmuseums Frauenau 1)

Fendl, Elisabeth: Der wilde Osten. Zeitgenössische Erzählstoffe aus der bayerisch-böhmischen Grenzregion. In: Dröge, Kurt (Hg.). Alltagskulturen in Grenzräumen. Frankfurt a. M., Berlin/Bern/Bruxelles/New York/Oxford/Wien 2002, S. 331–348 (= Oldenburger Beiträge zur Kultur und Geschichte Ostmitteleuropas. Bd. 4)

Jaworski, Rudolf: Grenzlage, Rückständigkeit und nationale Agitation: Die „Bayerische Ostmark" in der Weimarer Republik. In: Zeitschrift für bayerische Landeskunde 41(1978), S. 241–270

Jeggle, Utz: Sage und Verbrechen. In: Brelie-Lewien, Doris von der/Grebing, Helga/Schulze, Rainer (Hg.). Flüchtlinge und Vertriebene in der westdeutschen Nachkriegsgeschichte. Bilanzierung der Forschung und Perspektiven für die künftige Forschungsarbeit. Hildesheim 1987, S. 201–206

Kuffner, Hanuš: Unser Land und der Weltfrieden. Warnsdorf 1922

Lotman, Jurij M.: Die Struktur des künstlerischen Textes. Frankfurt a. M 1973

Lotman, Jurij M.: Über die Semiosphäre. In: Zeitschrift für Semiotik 12 (1990) 4, S. 287–305

Lotman, Jurij M.: Zur Metasprache typologischer Kultur-Beschreibungen. In: ders. Aufsätze zur Theorie und Methodologie der Literatur und Kultur. Kronberg Taunus 1974, S. 338–377

Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München/Wien 1977

Turner, Victor: Das Ritual. Struktur und Anti-Struktur. Frankfurt a. M./New York 1989

Virilio, Paul: Der negative Horizont. Bewegung/Geschwindigkeit/Beschleunigung. München/Wien 1989

Brandt, Harm-Hinrich (Hg.): Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahnen 1835–1985. 2 Bde. Berlin 1985