

Linzer Steig und seine Spuren in der Gegend

Die Geschichte des Linzer Steiges

Genauso wie in der Gegenwart war die Wanderung auch in der Vergangenheit ein unteilbarer Bestandteil des Lebens und genauso wie heute dienten die Wege zum Warentransport. Mitteleuropa war seit uralten Zeiten wichtig für die Verbindung zwischen den nördlichen Gebieten des Ostseelandes und dem Mittelmeerraum im Süden. Deshalb können wir an der deutsch-österreichisch-böhmischen Grenze die Spuren der Existenz der Wege aus der Urzeit finden, die die Wälder des Böhmerwaldes überwunden haben. Am Anfang des Hochmittelalters festigte sich das Netz der Wege, wo die Ware, Händler und Nachrichten zwischen Böhmen und dem Donaauraum strömten und welche auch die Heere bei ihren Feldzügen genutzt haben. Die böhmischen Steige wurden so an das wichtige europäische Netz angebunden, die durch den Donaauraum von Regensburg in Deutschland bis in das Karpatenbecken führte und deren Anfänge wir schon in der Zeit der Antike finden können.

Eine wichtige Rolle spielte auch der von Passau führende Goldene Steig, der vor allem durch den Salztransport bekannt war. Er wurde in mehrere Zweige verteilt, die Richtung Prachatice, Vimperk und später Kašperské Hory führten. Etwa östlicher gingen die Steige Richtung Oberösterreich. Einer von ihnen wurde nach seinem Ziel Linzer Steig genannt.

Die älteste schriftliche Erwähnung über den Handel zwischen dem Donaauraum und Böhmen stammt aus den Jahren 902 bis 906, als der Markgraf Aribio I. die sog. Raffelstettener Zollordnung herausgegeben hat. Sie regelte die Bedingungen des Handels im Donaauraum. Die Ordnung regelt die Handelsbeziehungen zwischen den Bayern und Slawen. Die Handelsartikel waren wahrscheinlich Pferde, Salz aber auch Sklaven. Die Stadt Linz wird hier im Zusammenhang mit dem hiesigen Markt und der Zollgebühr, die hier gezahlt wurde, angeführt. In dieser Quelle wird aber keiner der Steige erwähnt. Zuverlässigere Beweise finden wir erst seit dem 12. Jahrhundert. Im Jahre 1106 wird in der Chronik des Cosmas die Flucht des Kaisers Heinrich IV. zum Fürst Bořivoj II. *„durch die südliche Landschaft auf dem Weg, an dem man nach Netolice geht“*, erwähnt. In Bezug darauf, dass der Kaiser nach Regensburg floh, ist es möglich, dass es sich um eine der Strecken westlicher vom Linzer Steig handelte. Sicher ist aber, dass die Netolitzer Burgstätte im Frühmittelalter eine der Zentren in Südböhmen war. Hier residierte der hiesige Kastellan – ein vom Prager Fürst eingesetzter Verwalter des Gebietes.

Zu den sehr alten Siedlungen gehörten auch Boletice mit der St. Nikolaus Kirche aus dem Ende des 12. Jahrhunderts und Zátoň, der Hof des Benediktinerklosters in Ostrov bei Davle. Der

Fernhandelsweg führte wahrscheinlich durch diese Ortschaften. Der Gebirgszug des Böhmerwaldes wurde bei Vyšší Brod (Hohenfurth) überschritten. Wie der Name schon sagt, waren an diesem Ort gute Bedingungen für den Übergang der Moldau und der Hohenfurther Pass war günstig für die Durchschreitung des Grenzgebietes. Im Jahre 1259 haben hier die südböhmischen Wittigonen ein Zisterzienserkloster gegründet, das eine bedeutende Rolle bei der Besiedlung dieses Teiles des Böhmerwaldes spielte. Auf der österreichischen Seite setzte sich der Steig Richtung Bad Leonfelden, Zwettl an der Rodl und weiter nach Linz, das auf den Fundamenten eines römischen Lagers aus dem 1. Jh. n. Chr. steht, fort.

Die Handelsstraßen im Mittelalter waren nicht dauerhaft. Die Händler wollten oft den Zollgebühren oder den kostenpflichtigen Warenlagern ausweichen. Im 14. Jh. entstand ein westlicherer Zweig des Steiges bei Frymburk (Haslach, Svätý Tomáš, Frymburk, Zátoň). Eine wichtige Station dieses Weges war die Burg Vítkův kámen. Vorteilhaft war auch die Waren in die bedeutenden Ortschaften, die eine gute Chance für ein erfolgreiches Geschäft bedeuteten, einzuführen. Die Richtungen der Straßen beeinflussten auch die Änderungen der Zentren in der südböhmischen Region in der Mitte des 13. Jh. Nach dem Aufschwung der Bedeutung von Český Krumlov (Krumau) wurden die Handelswege vom nicht weit entfernten Boletice umgeleitet. Auch das System der Verwaltungsburgstätten, das sog. Burgensystem, wurde durch die neu gegründeten Königsstädte, in denen das Handwerk und dem mit ihm verbundenen Handel aufblühten, ersetzt. Auf dem Zusammenfluss der Moldau und Maltsch gründete im Jahre 1265 König Přemysl Otakar II. die Stadt České Budějovice (Budweis). Diese Stadt stellte eine neue Stütze der königlichen Macht gegen die immer selbstbewussteren Wittigonen in Südböhmen dar. Die Bedeutung der Stadt Nelolice ging zurück, kurz darauf ging auch die eigene Burgstätte unter und erhalten blieb nur das Städtchen selbst. Infolgedessen begann man besonders im 14. Jahrhundert den von Budweis nach Linz über Kaplice, Dolní Dvořiště und Freistadt führenden Steig immer mehr zu benutzen. Dies bestätigt das Kaiserprivilegium aus dem Jahre 1304. Als in der Mitte des 18. Jh. die Hauptlandeswege vermessen wurden, haben die Kaisergeodäten diese Trasse (heute als die Straße E 55 bezeichnet) ausgewählt. Einige Abchnitte des Linzer Steiges blieben als Bündel von Hohlwegen in den Wäldern vergessen, andere dienen als Feldwege oder wurden asphaltiert und dienen bis heute als Verbindungswege.

Was wurde gehandelt

Der Handel blühte nicht nur im Mittelalter, sondern schon viel früher in der Urzeit. Die ersten zuverlässigen Beweise der Überschreitungen des Böhmerwaldes stammen aus der



Spätbronzezeit (2200-1600 v. Chr.) als das für die Herstellung der Bronze unerlässliche Kupfer in den Alpen gefördert und nach Böhmen eingeführt wurde. Vorzeitliche Metallgiesser haben den Rohstoff in die Ingots abgegossen – im frühen Zeitraum waren das sog. Ösenringe (bogenförmige zusammengedrehte Stäbchen mit gedrehten Kanten) und auch Rippen (die Form war ähnlich den menschlichen). Später trifft man auch die Einfuhr fertiger Erzeugnisse oder mit ihrer Teile an. Die Waren hatten Händler oft im Erdboden versteckt, wovon sie sie aus verschiedenen Gründen nicht mehr ausgegraben haben und somit die Gegenstände für uns bis heute erhalten blieben. Heute gibt es in Südböhmen 73 solcher wertvolle Fundstätten, welche zusammen Hunderte einzelne Gegenstände zählen. In der Umgebung des vermuteten Linzer Steiges sind es Funde aus Dolní Chrást'any, Chvalšiny oder Kájov. Anderer Ansicht nach könnten diese Funde auch religiösen Ursprungs urzeitlicher Bewohner gewesen sein und Opfer für Götter darstellen.

Ein sehr wichtiger Artikel des mittelalterlichen Handels war das Salz. Die Nutzung und der Verbrauch vom Salz war früher viel größer als heute, weil das Salz der Konservierung der Lebensmittel diente und bei handwerklichen Arbeiten benutzt wurde. In Böhmen kommt es fast nicht vor und musste eingeführt werden. Für den Zeitraum der Urzeit ist es aber schwer zu beweisen, weil es keine greifbaren Beweise gibt. Wir wissen aber, dass spätestens seit der mittleren Bronzezeit (1600-1300 v. Chr.) in der Umgebung von Hallstatt das Salz gefördert wurde und hiesige Einwohner wurden durch den Handel sehr reich. Auch wenn später die Salzförderung in Hallstatt aufhörte, setzte sich der Handel mit dem Alpensalz fort. Wahrscheinlich auch in der Latenezeit (450 v. Chr. bis zur Wende der Zeitrechnung), als Mitteleuropa von den Kelten beherrscht wurde, gab es einen Steig durch den Böhmerwald, der das Oppidum Třisov bei Krumau mit den Oppida Gründberg und Freinberg, die am Rande vom heutigen Linz liegen, verbunden hat.

Mehrere Informationen über den Salzhandel existieren aus dem Hochmittelalter. Das Salz wurde in den hölzernen Fässern (Prostice genannt) transportiert. Diese Fässer dienten zugleich als eine Maßeinheit. Für die Salzeinfuhr gab es eine Reihe von Privilegien und ein kompliziertes System der Ausnahmen, die oft sehr unübersichtlich waren und die sich oft widersprachen. Einzelne Städte, besonders Prachatice und České Budějovice, haben die Handelswege eifersüchtig überwacht. Sie haben um den Verlauf gestritten und die Fahrt auf den verbotenen Wegen bestraft. Diese beiden Städte hatten auch das Recht auf die Salzlagerung und Lagerung anderer zum weiteren Verkauf bestimmter Waren. Wenn der Fuhrmann das Salz angeliefert und sein Ursprung durch eine besondere Bestätigung nachgewiesen hat, wurde es ihm bezahlt. In die hiesige Lager sind dann die Händler aus ganz Böhmen und Mähren gekommen, um das Salz zu kaufen und in das Inland zu liefern. Die Budweiser und Prachatitzer Einwohner hatten aus dem Salzhandel einen nicht

unbedeutenden Gewinn und deshalb sind sie immer energisch gegen unerlaubte Lager in anderen Städten eingeschritten. Ein Dorn im Auge war ihnen das Salzlager in Kaplice, das keine rechtmäßige Bewilligung hatte. Neben dem Passauer Salz begann man seit dem 15. Jh. auch das Salz aus Österreich (habsburgisches Salz) einzuführen und nach der Thronbesteigung im Jahre 1526 bemühten sich die Habsburger seine Einfuhr immer mehr zu begünstigen. Sie förderten dies durch Zollbenachteiligung, beziehungsweise auch durch Teilverbote der Einfuhr anderer Salze. Um die Kosten für die Salzeinfuhr in das böhmische Inland zu senken, ließ der Kaiser Ferdinand I. ab dem Jahre 1548 die Moldau von Budweis aus für die Schifffahrt ausbauen.

Alle diese Maßnahmen hatten einen direkten Einfluss auf die konkreten Trassen der Wege, die über die böhmisch-österreichische Grenze führten, was zwischen den einzelnen Städten und Obrigkeiten langwierige Streitigkeiten aber auch einen wirtschaftlichen Niedergang der Gebiete, an denen die Streckenführungen geändert wurden, verursachte. Im Jahre 1706 hat Kaiser Josef I. entgültig die Salzeinfuhr aus anderen als österreichischen Ländern verboten. Infolgedessen ließen die Herren von Eggenberg das Salzlager von Prachatitz nach Krumau verlegen und das Budweiser Salzlager erweitern.

Das Interesse galt nicht nur dem unerlässlichen Salz, sondern auch den Luxusprodukten und Früchten aus dem Mittelmeerraum. In der Zeit der römischen Herrschaft, genau bis Mitte des 1. Jh. nach Chr. wurde an der Donau das römische Lager *Lentia* (heutiges Linz) gegründet. Es war eine der letzten Bastionen der römischen Zivilisation an der nördlichen Grenze des Imperiums. Die „Barbaren“ hinter der Donau hatten ein großes Interesse an römischen Produkte – Keramik, Schmuck aber auch Wein. Dies beweisen die auf dem Gebiet Böhmens, vor allem an der Elbe entdeckten römischen Erzeugnisse. Südböhmen selbst war wahrscheinlich nur die Transportregion, weil die Besiedlung hier nicht dicht war. Aus den römischen Importen in Südböhmen hat nur die römische Keramik *terra sigillata* aus der Siedlung bei Sedlec in der Umgebung von Budweis eine größere Bedeutung. Direkt an dem Handelsweg wurde ein Bruchstück eines Siebes oder Schöpfers nahe der Gemeinde Světlík entdeckt.

Dank der schriftlichen Quellen ist der mittelalterliche Handel gut belegt. Wir wissen zum Beispiel, dass einige Südfrüchte seit dem 16. Jh. schon ein ziemlich üblicher Handelsartikel war, den sich auch Bürgerliche leisten konnten. In Südböhmen wurden schon im 15. Jh. die aus Italien eingeführten Seefische und Wein konsumiert. Aus Österreich wurden oft Eisen und hochwertige Eisenprodukte nach Böhmen eingeführt. Aus Böhmen wurde umgekehrt vor allem Lebensmittel und Landwirtschaftliche Produkte, vornehmlich Getreide, Malz, Honig, Käse und selbstverständlich Bier, oder auch Wolle oder Leder ausgeführt.

Reisen in Vergangenheit

Wie haben die mittelalterlichen Wege ausgesehen und wer hat sie begangen? In den Gebirgsgebieten des Böhmerwaldes können wir sie uns vielmehr als breitere Pfade vorstellen. Wegen der schlechten Terrainbefahrbarkeit haben hier die Lasten die sogenannten Saumtiere (am häufigsten Pferde, Maultiere, Maulesel, Esel), aber auch die Leute mit Kraxen getragen. In den besser befahrbaren Abschnitten im Vorgebirge wurden die Waren auf Wagen umgeladen, die eine höhere Last tragen konnten. Schwere Wagen hatten aber Probleme, weil die Wege von schlechter Qualität waren. Nach Regen wurden sie schlammig und wurden mit Knüppeldämmen (quer über den Weg gelegte Hölzer oder Bretter) oder mit Sturzpflasterung (Verschüttung mit Kieselsteinen und kleinen Steinen) verfestigt. Probleme hat auch die Erosion verursacht, die die Furchen nach den Wagenrädern ausgehöhlt hat, bis die einige Meter tiefen Hohlwege entstanden sind. Am häufigsten sind sie in den Stellen entstanden, wo der Weg hinauf und hinab gegangen ist, wo die Räder beim Bremsen gerutscht sind und das Wasser, das hang ab geflossen ist, die notwendige Kraft hatte. Die Probleme mit dem schlechten Weg haben die Käufer einfach gelöst – sie haben den nicht befahrbaren Abschnitt herumgefahren und haben den Weg um ein paar Meter auch einige Male verlegt. Die Beweise davon sind bis heute in Form der Hohlwegkomplexe erhalten geblieben.

Die Geschwindigkeit des Transportes in Vergangenheit hat selbstverständlich die heutigen Standards nicht erreicht, aber manche verzeichneten Leistungen würden Sie überraschen. Zum Beispiel die Römer Boten erreichten die durchschnittliche Geschwindigkeit 60 bis 80 km am Tag, aber die sind auf ausgezeichneten Römer Straßen geritten und in den dazu bestimmten Stationen haben sie ihre Pferde gewechselt. Die Geschwindigkeit der normalen Reisenden war niedriger und bei den Wanderern bewegte sie sich um 25 bis 40 km am Tag, bei den mit Pferden gezogenen Fuhrwerken um 20 km und beim Ochsendgespann war sie nur 15 km am Tag. Große Entfernung bis 180 km am Tag konnte man stromabwärts großer Flüsse zurücklegen. Der obere Böhmerwälder Teil der Moldau war jedoch nicht für Lastschiffe schiffbar, und so war diese Verkehrsart nur auf der Donau möglich.

Lhenice-Hohlweg

Der Hohlweg von Lhenice, der bis heute etwa in der Länge von 700 Meter erhalten blieb, war wahrscheinlich ein Bestandteil des Linzer Steiges. Der hat sich zwischen Lhenice und Směděč in zwei Zweige verzweigt. Der eine Teil ist westlich über Vadkov gelaufen, der andere über Třešňový Újezdec und Smědeček. Der präsentierte Hohlweg ist Relikt des östlicher gelegenen Zweiges. Beide Trassen hat der Gipfel Doubí getrennt, auf dem sich nach dem Historiker A.

Sedláček die Burg oder Festung des Edelmanns Drslava befand. Obwohl diese Vermutung schon vor fast ein hundert Jahren ausgesprochen wurde, wurden bisher keine Spuren gefunden, die die Existenz der Festung nachweisen würden.

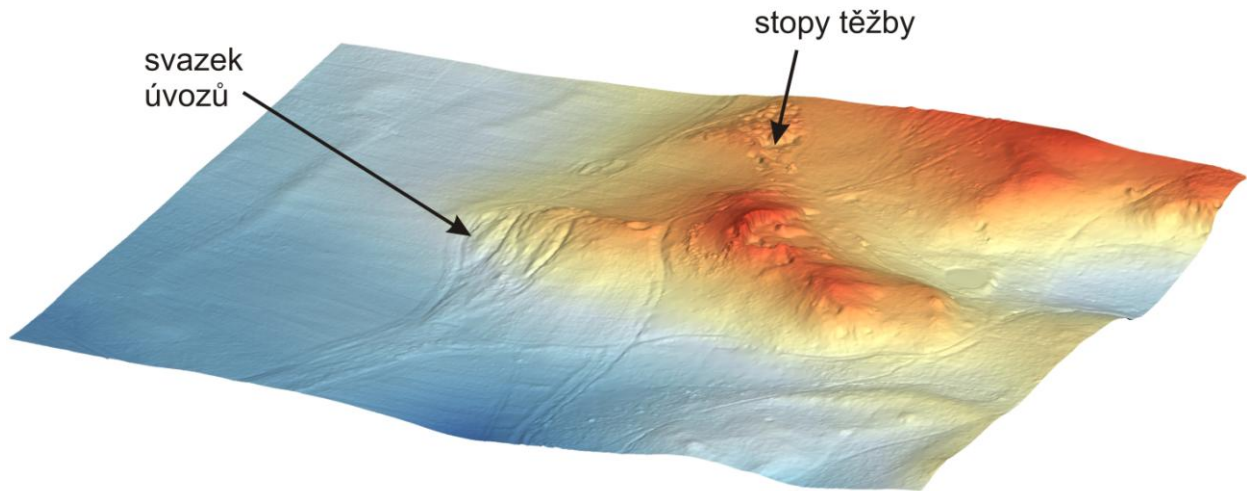
Die Datierung der Hohlwege ist allgemein sehr problematisch. Der Hauptunterschied zwischen den mittelalterlichen und neuzeitigen Wegen besteht in der Weise, wie sie durch die Landschaft laufen. Die mittelalterlichen Wagen hatten keinen Lenkwinkel, also keine bewegliche Vorderachse, und deshalb war der Radius ihres Umdrehens ziemlich groß. Aus diesem Grunde waren die mittelalterlichen Pfade ziemlich gerade, ohne scharfe Kurven. Im Gegenteil dazu waren in der Neuzeit, als die Fuhrmannwagen über die bewegliche Vorderachse schon verfügten, die Wege oft voll von Kurven, die die Bewegung des Wagens insbesondere in sinkenden und steigenden Abschnitten erleichtert haben. Diese Regel gilt jedoch nicht absolut und zuverlässigere Beweise der Wegenutzung sind archäologische Befunde, vor allem Hufeisen, Bestandteile der Wagen, Ketten usw. In dieser Hinsicht hat man jedoch im Hohlweg von Lhenice bei der Untersuchung mit Metalldetektor keine Beweise entdeckt.

Touristische Trasse

Die Trasse des gegewärtigen Linzer Steiges misst 140 km. Sie kopiert den vermutlichen Verlauf des historischen Linzer Steiges ungefähr seit dem 10. Jh. bis die Mitte des 13. Jh. Aus Linz führt er Richtung Hellmonsödt, weiter nach Norden am Haselbach und Rodl vorbei nach Bad Leonfelden. Die Staatsgrenze überwindet er östlich vom Hohenfurther Pass bei Radvanov. Ein wichtiger Ort ist der Hohenfurth, an der die Trasse die Moldau überquert. Der Steig setzt weiter durch die Landschaft der verschwundenen Dörfer Richtung Boletice mit der romanischen Kirche St. Nikolaus fort. Vom Westen her führt die Trasse um das Massiv des Blanský Waldes (Klet' als höchster Berg) herum und weiter durch das Tal bei Lhenice, wo sich nördlich von der Gemiede die Netolitzer Burgstätte befindet – das Ziel unserer Trasse.

Bild

Komplex der Hohlwege aus dem Lausitzer Wald in der Netolice-Region. Es handelt sich um die Technik der Flugzeuglaseraufnahmen, die eine sehr genaue Kartierung des Terrains und der eventuellen Relikte der menschlichen Tätigkeit ermöglicht.



Die Ansicht des Hohlweges bei Lhenice



Auf der Flugaufnahme sind der Bewuchs und Anzeichen der untergegangenen Wege gut sichtbar. Die Wege wurden während der Feldvereinigung in der zweiten Hälfte des 20. Jh. mit Pflügen geackert. In dieser Zeit wurde auch die Melioration verwirklicht, die auf der Flugaufnahme gut zu sehen ist. Unten befindet sich der Vergleich mit dem Zustand in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, der bei der II. Militärkartierung erfasst wurde (Quelle <http://geoportal.cuzk.cz>).



Der mittelalterliche Zweiradwagen in der Handschrift Hortusdeliciarum aus dem 12. Jahrhundert (Quelle BibliothèqueAlsatique)



Ansicht der Lhenice-Furche aus der Vogelperspektive. Inmitten ragt der Gipfel Doubí empör, der sie in zwei Durchgangskorridoren teilt.

