universität wien

DISSERTATION

Titel der Dissertation

Galizische Eisenbahnen – ein rein strategisches oder auch ökonomisches Unternehmen?

Verfasser

Bartosz Nabrdalik

angestrebter akademischer Grad

Doktor der Philosophie (Dr.phil.)

Wien, 2010

Studienkennzahl lt. Studienblatt	**A 092312**
Studienrichtung lt. Studienblatt	**Geschichte**
Betreuerin/Betreuer	**Univ. Prof. Dr. Arnold Suppan**

Inhaltsverzeichnis

KURZFASSUNG DER DISSERTATION —S.5

DISSERTATION ABSTRACT—S.6

Kapitel I, Überblick über die Geschichte Galiziens—S.7

Kapitel II, Die Erfindung der Eisenbahn und ihre Anfänge in Europa und der Welt—S.37

Kapitel III, Der Bau der ersten Strecken der Donaumonarchie —S.58

Kapitel IV, Die West-Ost Erweiterung der „Eisenwege“ durch Galizien—S.71

Kapitel V, Die instabilen Geschäftsregeln und Verordnungen der kaiserlichen Regierung—S.85

Kapitel VI, Die Überwindung der karpatischen Barriere - Bau der Strecken von Ungarn nach Galizien—S.104

Kapitel VII, Ergänzung der galizischen Hauptstrecken—S.120

Kapitel VIII, Die Bahn reicht nicht – Die Errichtung eines ergänzenden Straßennetzes—S.144

Kapitel IX, Private Initiativen – Patriotismus und finanzielle Gewinne beim Bau der Transversalbahn—S.155

Kapitel X, Die Zukunft, die nie kam – Ehrgeizige Pläne für den weiteren Ausbau des Netzes—S.173

Kapitel XI, Die finanzielle Lage der galizischen Bahnen anno 1882—S.178

Kapitel XII, Die Geschichte hinter den Ziffern – Die wahre Lage der galizischen Bahnkonsortien—S.203

Kapitel XIII, Zehn Jahre später – Die finanzielle Lage 1892—S.206

Kapitel XIV, Der Vergleich der Rentabilität—S.224

Kapitel XV, Die Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel—S.235

Kapitel XVI, Die Rentabilitätskluft bleibt – die Zeit der Staatsbahnen—S.240

Kapitel XVII, Russische Eisenbahnen in Kongresspolen – Eine Studie der strategischen Unsicherheit und des ökonomischen Erfolgs—S.258

Kapitel XVIII, Das preußische Polen und sein Schienennetz – der Gegensatz zu Galizien?—S.297

Schlussbemerkungen—S.339

Quellen und Literaturverzeichnis—S.346

Appendix—S.353

Zusätzliche Hinweise—S.357

MAG. BARTOSZ NABRDALIK

Mariengasse 20/10
1170- Wien, Austria
Tel. 00 (43) 0699-1046- 2221
bnabrdalik@netscape.net

CURRICULUM VITAE/ LEBENSLAUF

Geburtsdatum: 8. März 1978

Familienstand: ledig

Staatsangehörigkeit: Polen und USA

Schul- und Berufsbildung

- **Southold High School, Southold, NY, Abschluss 6/1997**
- **Bachelorstudium (BA) Geschichte- State University of New York- 12/ 2001**
- **Magister und Lehramtsstudium (MAT) Geschichte- State University of New York-12/ 2003**

- **Doktoratstudium seit 10/2005 im Fachbereich der osteuropäischen Geschichte- Universität Wien**
- **Forschungsschwerpunkt- Transportsystem Österreich- Ungarns vor 1914 und dessen strategischen Aspekten mit besonderen Aufmerksamkeit auf dem Beispiel Galiziens**

Publikationen

OKTOBER 2005- BIESZCZADY MOUNTAINS, POLAND'S HIDDEN CORNER, IN: THE EXPATRIATE MAGAZINE

NOVEMBER 2006- SALZBURG, FISHERS TRAVEL GUIDE SERIES

JÄNNER. 2007- VIENNA FISHERS TRAVEL GUIDE SERIES

MÄRZ 2007- KRAKOW FISHERS TRAVEL GUIDE SERIES

MAI 2007- SECRET VIENNESE PLAYGROUND, IN: THE INTERNATIONAL LIVING

MAI 2007- A FOOTHOLD IN ONE'S OF EUROPE'S MOST CHARMING CAPITALS, THE METROPOLIS ON THE DANUBE, IN: THE INTERNATIONAL LIVING

JUNI 2007- REAL ESTATE COSTS IN VIENNA, IN: THE INTERNATIONAL LIVING

JUNI 2007- BOOK REVIEW- PADRAIC KENNY, BURDENS OF FREEDOM- EASTERN EUROPE AFTER 1989, IN: THE JOURNAL OF CONTEMPORARY EUROPEAN STUDIES

JULI 2007- MUNICH KEEPS TIME, IN: THE INTERNATIONAL LIVING

SEPTEMBER 2007- HOW A NATION OUTLIVED ITS STATE- POLISH PARTITIONS, IN: THE JOURNAL OF SLAVIC MILITARY STUDIES

NOVEMBER 2007- MUNICH- COST OF LIVING, IN: THE INTERNATIONAL LIVING

JÄNNER 2008- BOOK REVIEW- EVAN MAWDSLEY, THUNDER IN THE EAST- THE NAZI- SOVIET WAR, IN: THE JOURNAL OF CONTEMPORARY EUROPEAN STUDIES

MÄRZ 2008- SOUTH-EASTERN POLAND BETWEEN 1939 AND 1951- THE DESTRUCTION OF AN ETHNIC MOSAIC, IN: THE JOURNAL OF SLAVIC MILITARY STUDIES

APRIL 2008- BOOK REVIEW- PAUL LENDVAI, ONE DAY THAT SHOOK THE COMMUNIST WORLD- THE 1956 HUNGARIAN UPRISING AND ITS LEGACY, IN: THE

JOURNAL OF CONTEMPORARY EUROPEAN STUDIES

AUGUST 2008- BOOK REVIEW- NACHHALTIGE ENTWICKLUNG UND GLOBAL GOVERNANCE: VERANTWORTUNG. MACHT. POLITIK., IN: THE JOURNAL OF CONTEMPORARY EUROPEAN STUDIES

JÄNNER 2009- BOOK REVIEW- GENDER POLITICS AND DEMOCRACY IN POST-SOCIALIST EUROPE., IN: THE JOURNAL OF CONTEMPORARY EUROPEAN STUDIES

APRIL 2009- BOOK REVIEW- MEDIA, CULTURE AND SOCIETY IN PUTIN'S RUSSIA., IN: THE JOURNAL OF CONTEMPORARY EUROPEAN STUDIES

APRIL 2009- BOOK REVIEW - CONTINUITY AND CHANGE IN THE BALTIC SEA REGION. COMPARING FOREIGN POLICIES., IN: THE JOURNAL OF CONTEMPORARY EUROPEAN STUDIES

AUGUST 2009- BOOK REVIEW- REFLECTIONS ON EUROPEAN INTEGRATION. 50 YEARS OF THE TREATY OF ROME, IN: THE JOURNAL OF CONTEMPORARY EUROPEAN STUDIES

MÄRZ 2010- BOOK REVIEW- STATE, LABOR, AND THE TRANSITION TO A MARKET ECONOMY: IN: THE JOURNAL OF CONTEMPORARY EUROPEAN STUDIES

AUGUST 2010- BOOK REVIEW- THE EUROPEAN UNION: IN: THE JOURNAL OF CONTEMPORARY EUROPEAN STUDIES

Sprachkenntnisse

- ❖ Deutsch (sehr gut in Wort und Schrift), Englisch (Muttersprache), Polnisch (Muttersprache)

Berufserfahrung

• Seit Jänner 2008- Korrespondenzsekretar und Mitglied des Vorstands der Sir Karl Popper Academic Society, Englischtrainer bei Power Language GmbH, Wien (Recht/ Business Englisch), ZIB- Training GmbH, Wiener Neustadt (Handelssprache), FAB Institute Wien

• Jänner 2007- Juni 2008- Englischunterricht an der VHS-Brigittenau (Ebenen A2, B2 und C1), Wonder Sprachinstitut (1160 Wien-TOEFL Vorbereitungskurs), VHS-Wien West (1060 Wien)

• Seit Jänner 2007- eigene Dolmetsch, Korrekturlesung, Expat- Consulting und Übersetzungsbüro im Bereich von Englisch- Deutsch- Polnisch, Mitglied der Wiener WKO

• Juli 2006- Oktober 2007- Redakteur bei Fisher Travel Guides, London, Autor der englischsprachigen Reiseführer für Salzburg, Wien und Krakau

• Mai 2006- November 2006- Business und Rechtenglischunterricht beim Wittmann Robot GmbH, (1220 Wien) als Freie Mitarbeiter des SEK Sprachinstituts

• März- September 2006- Dr. Ströhmer Translations (1130 Wien), Übersetzungsdienst (Deutsch-Englisch- Polnisch)

• 1995-2004- Geschichte und Englisch Lehrer, New York Tutoring Co; Geschichtelehrer, East Hampton High School; Reiseleiter in New York City (Manhattan Bus and Boat Tours); Empfangssekretär bei Kelly Fogarty & Partners Steuerberatung (Mattituck, NY); Rezeptionist bei Long Island Hilton (Melville, NY)

KURZFASSUNG DER DISSERTATION

Die vorliegende Dissertation beschäftigt sich mit der Geschichte des Eisenbahnbaus in Galizien und den damit eng verknüpften makroökonomischen, geopolitischen und vor allem auch strategischen Aspekten. Auf Basis des Vergleichs der entsprechenden Umsätze sowie vor allem der Profitniveaus der verschiedenen galizischen Bahngesellschaften mit den gewinnreichsten Bahnbetrieben der Doppelmonarchie, nämlich der Nord- und Südbahn, wird hier konsequent die These vertreten, dass sich das galizische Schienennetz trotz seiner verhältnismäßig geringen Dichte als größtenteils unprofitabel erwiesen hat. Auf Grund der fehlenden Großstädte, der peripheren Lage Galiziens innerhalb des Staates sowie des akuten Mangels an heimischer Industrie stellten die meisten der 4258 Bahnkilometer, die hier von 1847 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges errichtet wurden, eine nicht mit ökonomischen Gründen zu rechtfertigende Investition dar. Die meisten galizischen Bahnstrecken waren in Wirklichkeit nur für den Fall des lang erwarteten Krieges mit Russland konzipiert worden.

Am Ende der Arbeit folgen zwei Kapitel, in denen die entsprechende Lage des Bahnbaus und dessen Finanzierungsmaßnahmen im russischen Teil Polens (vor allem in Kongresspolen) und im östlichen Teil Deutschlands diskutiert wird. Die allgemeinen Konklusionen, die daraus für die wirtschaftlichen Probleme Galiziens gezogen werden, ergänzen die hier fast ausschließlich durch das Transportwesen betrachtete Interessensphäre des nordöstlichsten Kronlandes der Donaumonarchie und zeichnen die breite Palette der Gründe für ihre nachhaltige relative Rückständigkeit.

DISSERTATION ABSTRACT

This dissertation deals with the history of the construction of the railroads in Austrian Galicia and its macroeconomic, geopolitical and strategic dimensions. The comparison of the relevant financial turnover results and especially the profit margins (or distinct lack thereof) of the various private Galician rail companies to the two most profitable lines of the Habsburg Empire, namely the Nord- and Südbahn, reveals the problems faced by the Galician investors in their full spectrum. The author thereby insists that not even the much sparser density of its rail network could bring the awaited profits to the Galician investors, a circumstance caused by an almost complete lack of industry and the absence of big cities. As a result, most of the 4,258 km (circa 3,000 miles) of rail lines, which were built in this province between 1847 and 1914, were never profitable enough for their existence to be justified by economic considerations alone. In reality, most were only constructed to comply with the military needs of the long expected armed conflict with the Russian Empire.

The last two chapters of this dissertation describe the financial and logistical circumstances of the development of the railroads in the Russian sector of Poland (especially in the so-called Polish Kingdom) and Eastern Prussia (here considered as all territories east of the Oder and Neisse rivers). The overall conclusions stemming from the experiences in the development of transport infrastructure across the other regions of today's Poland serve to complete and enhance the compelling reasons for the longstanding economic backwardness of the northernmost province of the Austro-Hungarian Empire.

Kapitel I

Überblick über die Geschichte Galiziens

Galiziens exponierte Stellung am nordöstlichsten Rand der Donaumonarchie, seine großenteils fehlende industrielle Entwicklung zusammen mit den verhältnismäßig sehr primitiven landwirtschaftlichen Methoden und einer relativ hohen Bevölkerungsdichte – dies prägte das Bild des der Fläche nach größten Kronlandes der westlichen Reichshälfte während seiner circa 150 Jahre dauernden Zeit unter der Herrschaft der Habsburger. Diese besonderen geografischen und ökonomischen Umstände beeinflussten natürlich auch das Tempo des Eisenbahnbaus, dessen mögliche Rentabilität sowie vor allem auch den Zweck der neu erbauten Strecken.

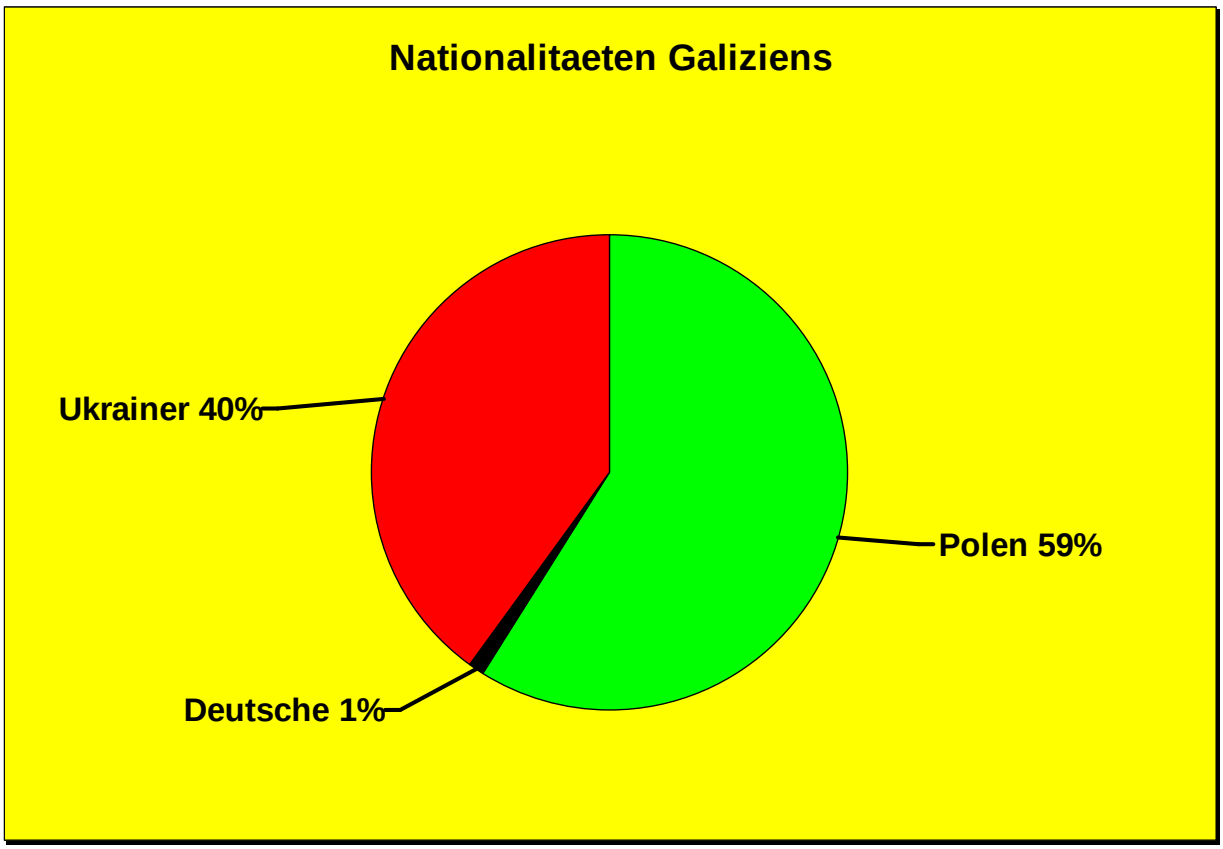
Allegorie der ersten Teilung Polens, Polen wird zu „le gâteau des rois“ (Torte der Könige), Paris 1773, Jean Michel Moureau le Jeune, In: http://de.wikipedia.org/wiki/Teilungen_Polens

Galizien fiel erst anno 1772 unter die österreichische Herrschaft, dank des in Sankt Petersburg am 5. August 1772 formell unterzeichneten Teilungsvertrags[1], welcher am 30. September des folgenden Jahres vom polnischen Sejm (Reichstag) unter dem Druck des in Warschau stationierten russischen Armeekorps approbiert wurde.[2] Diese Provinz stellte einen vergleichsweise rückständigen und armen Teil des damaligen Europa dar, gehörte aber schon seinerzeit zu den am dichtesten besiedelten Gebieten der polnischen Adelsrepublik. Hier wohnten zur Zeit der ersten Teilung Polens circa 2,6 Millionen Menschen in insgesamt 6395 Dörfern und 205 Städten, wodurch man die damalige regionale durchschnittliche Bevölkerungsdichte auf etwa 33 Einwohner/km² schätzen kann.[3] Die meisten zentralen und nördlichen Landstriche des heutigen Polen waren damals dagegen mit nur 20-25 Einwohner/km² besiedelt, während die Mehrheit der Gebiete des Großfürstentums Litauen in der Regel weniger als 15 Einwohner/km² aufwiesen.[4] Diese erst aus dem Teilungsvertrag entstandene, vorerst künstliche riesige Provinz (78 000 km²)[5], deren Größe mit jener des heutigen Österreich vergleichbar ist (83 000 km²), war kein homogenes Land, sondern war weitgehend nach konfessionellen und ethnischen Kriterien zersplittert: 1846 stellten zwar die Ruthenen (Ukrainer) laut Sprachstatistik noch 50 % der Bevölkerung dar, die Polen dagegen nur 45 %; schätzungsweise 10 % der Einwohner waren jedoch jüdischer Herkunft. Da aber bei den österreichischen Volkszählungen nur eine konfessionelle Option für das Bekenntnis zum Judentum möglich war, wurden die Juden in den allgemeinen Statistiken am häufigsten in die ethnische Kategorie der Polen eingeordnet, was den relativen Anteil dieser Bevölkerungsgruppe künstlich erhöhte. 1910, nach Jahrzehnten der polnischen politischen Vorherrschaft samt allen daraus stammenden Polonisierungstendenzen, die das Oktoberdiplom im Jahre 1860 und das Februarpatent von 1861 sowie die Autonomiegesetze von 1867 und 1868 erst ermöglicht hatten, schlug die ethnische Bilanz nicht allzu überraschend zu Gunsten der Polen aus.

---

[1] Jerzy *Łukowski*, The Partitions of Poland (London 1999), S. 100.
[2] Warszawa, Archiwum Główne Akt Dawnych, Vertrag mit Österreich, Pergamentsammlungen, sign. 5.439.
[3] *Łukowski,* S. 102, wobei die Angabe der Bevölkerungsdichte meine eigene Kalkulation ist und aus den entsprechenden Flächen- und Einwohnerstatistiken stammt.
[4] Janusz *Tazbir*, Zarys Historii Polski (Warszawa 1980), S. 354.
[5] Ewa *Wipszycka*, Wielki Atlas Historyczny (Warszawa 2003), S. 73.
[6] Österreichisches Statistisches Handbuch (Wien 1911), S. 133.

Nun gaben insgesamt 58 % der Einwohner Galiziens Polnisch als ihre Umgangssprache an, dagegen nur noch 40 % Ruthenisch.[6]



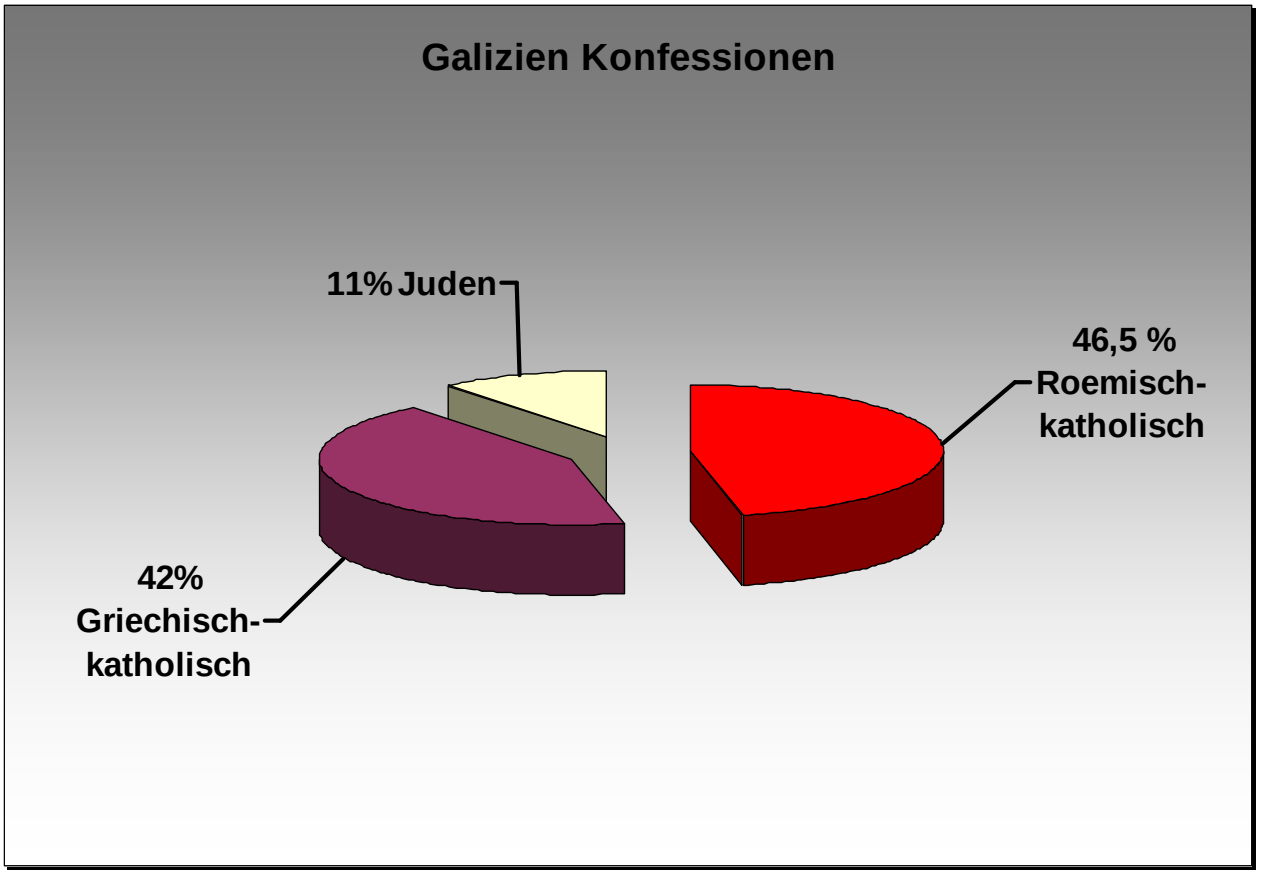
Eigene Darstellung

Ein aktuelleres Bild stellte die konfessionelle Gliederung dar, laut welcher 46,5 % der Einwohner Galiziens römisch-katholisch waren, 42,1 % sich zum griechisch-katholischen Ritus bekannten und die jüdische Gemeinde 10,9 % bildete.[7] Es wird erst in diesem Zusammenhang offensichtlich, dass die meisten Juden und ein kleinerer Teil der Ruthenen Polnisch als ihre Muttersprache angaben, was bei der Mehrheit der Juden wohl nicht den Tatsachen entsprach, da die

---

[7] Józef *Buszko,* Wielka Historia Polski, Band VIII, Od Niewoli do Niepodległości (1864-1918) (Kraków 2001), S. 45.
[8] Marian *Zgórniak*, Wielka Historia Polski, Band VII, Polska w czasach Walk o Niepodległość (1815-1864) (Kraków 2001) S. 72.

meisten nach wie vor Jiddisch sprachen; diese Sprache stand jedoch nicht auf der Zensusliste der anerkannten Sprachen. Im Fall der Ruthenen existierte noch eine kleinere Gruppe an „ruthenisierten“ Adeligen, die sich aber weiterhin als Polen fühlten.



Eigene Darstellung

Eine Besonderheit der ethnischen Gliederung des Kronlandes und die Ursache des späteren polnisch-ukrainischen Konflikts um Ostgalizien stellte die Verteilung der ethnischen Gruppen dar. Westgalizien war eine Region mit konzentrierter polnischer Bevölkerung; westlich des Flusses San bildeten die Ukrainer (hier Lemken genannt) nur im Gebirge unmittelbar entlang der ungarischen Grenze die Mehrheit; östlich des San verbreiteten sich die ukrainischen Siedlungen auch im Tiefland. Damit wurde der polnische Charakter Westgaliziens nicht einmal von ukrainischen Nationalisten bestritten. Östlich des San sah die Lage jedoch anders aus: die Ukrainer dominierten zwar die meisten ländlichen Gebiete, aber die Polen bzw. als Polen geltende Juden machten

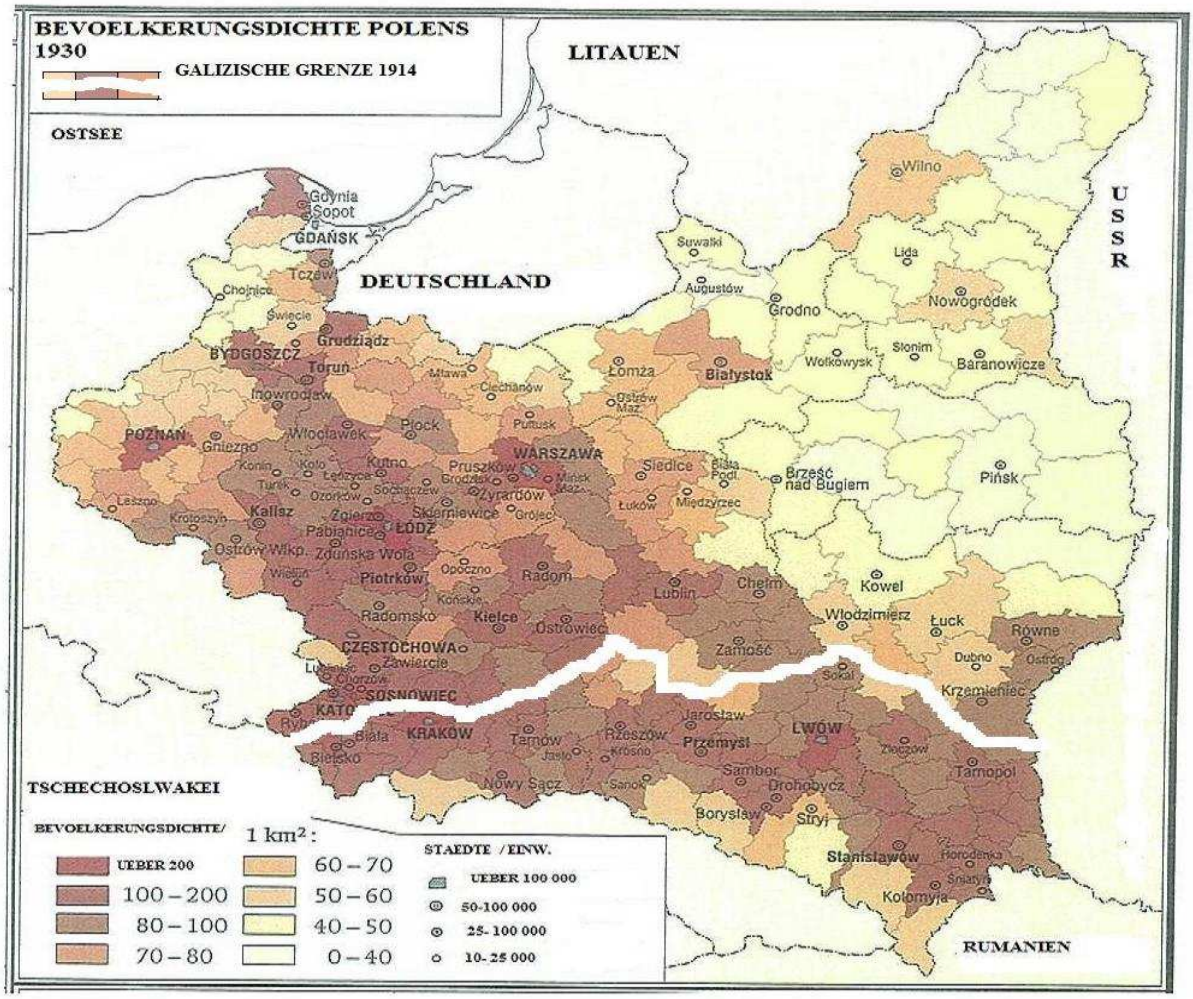
weiterhin die Mehrheit der Stadtbevölkerung aus. Diese sog. „polnischen Sprachinseln“ waren in Ostgalizien dicht gestreut und dehnten sich weit nach Osten aus; die Region um Tarnopol’ wies sogar mehr polnische Dörfer auf als der etwa 100 km weiter westlich gelegene Lemberger Kreis (siehe Karte unten). Diese Umstände gaben den Polen das Argument, dass Galizien im Ganzen als eine polnische Provinz betrachtet werden sollte.

Eigene Überarbeitung der Karte der konfessionellen Gliederung, Ewa *Wipszycka*, Wielki Atlas Historyczny (Warszawa 2003), S. 103.

Nicht weniger als 70 % des Landes waren mit Ackerfläche bedeckt (damit eine der höchsten Prozentzahlen im damaligen Europa), die jedoch auf solch ineffiziente Weise bearbeitet wurde (zu einem erheblichen Teil z. B. noch im mittelalterlichen Dreifeldersystem), dass oftmals nicht genug Weizen bzw. Fleisch für den Export vorhanden war. Manchmal wurden wegen ungünstiger Wetterverhältnisse, wie etwa bei lang andauernden Dürren oder den katastrophalen Überschwemmungen, die in diesem Gebiet besonders häufig vorkamen, nicht einmal genug Nahrungsmittel produziert, um die dort ansässige Bevölkerung selbst ausreichend versorgen zu können. Als Folge standen bis zum Ende des neunzehnten Jahrhunderts Hungerperioden immer wieder an der Tagesordnung, deren Verlauf trotz karitativer Bestrebungen der Kirchen und der Regierung noch immer viele Todesopfer forderte. Sogar während ertragreicher Ernteperioden waren aber die Preise für die Lebensmittel sehr niedrig, wodurch die Einkünfte der Kleinbauern nahezu unbedeutend waren.[8] In Hinblick auf die obigen Faktoren war es nicht allzu überraschend, dass die allgemeine Mortalität und die Kindermortalität eine der höchsten in Europa war. Dank der in den armen, ländlichen Regionen normalerweise sehr hohen Geburtenrate gab es dennoch ein beträchtliches Bevölkerungswachstum, wodurch die Gesamtzahl der Einwohner im Laufe der circa sieben Generationen, die während der Existenz dieses Kronlandes dort lebten, von 2,6 Millionen auf weit über 8 Millionen anstieg, was eine Zunahme im Wert von über 200 % bedeutete. Somit blieb die bereits seit dem Mittelalter vorhandene im Vergleich zu den anderen Teilen des Landes relativ hohe Bevölkerungsdichte der Ebenen Südpolens und des karpatischen Vorlands nicht nur erhalten, sondern vergrößerte sich bis 1914 sogar noch. Nun wohnten also auf der Nordseite der Karpaten circa 115,4 Menschen/km² oder etwa 20/km² mehr als im damaligen Kongresspolen und sogar 40/km² mehr als im preußischen Polen.[9]

Nirgendwo manifestierte sich diese Tendenz stärker als östlich des Bugs; der Kontrast zwischen dem dicht besiedelten Ostgalizien und den fast menschenleeren Gebieten der nördlich anschließenden Pripyat- Sümpfe konnte nicht größer sein.

[9] Franciszek *Bujak,* Rozwój gospodarczy Galicji (1772-1914) (Lwów 1917), S. 37.



Eigene Überarbeitung der Karte der Bevölkerungsdichte Polens auf der Basis von Ewa *Wipszycka*, Wielki Atlas Historyczny (Warszawa 2003), S. 105.

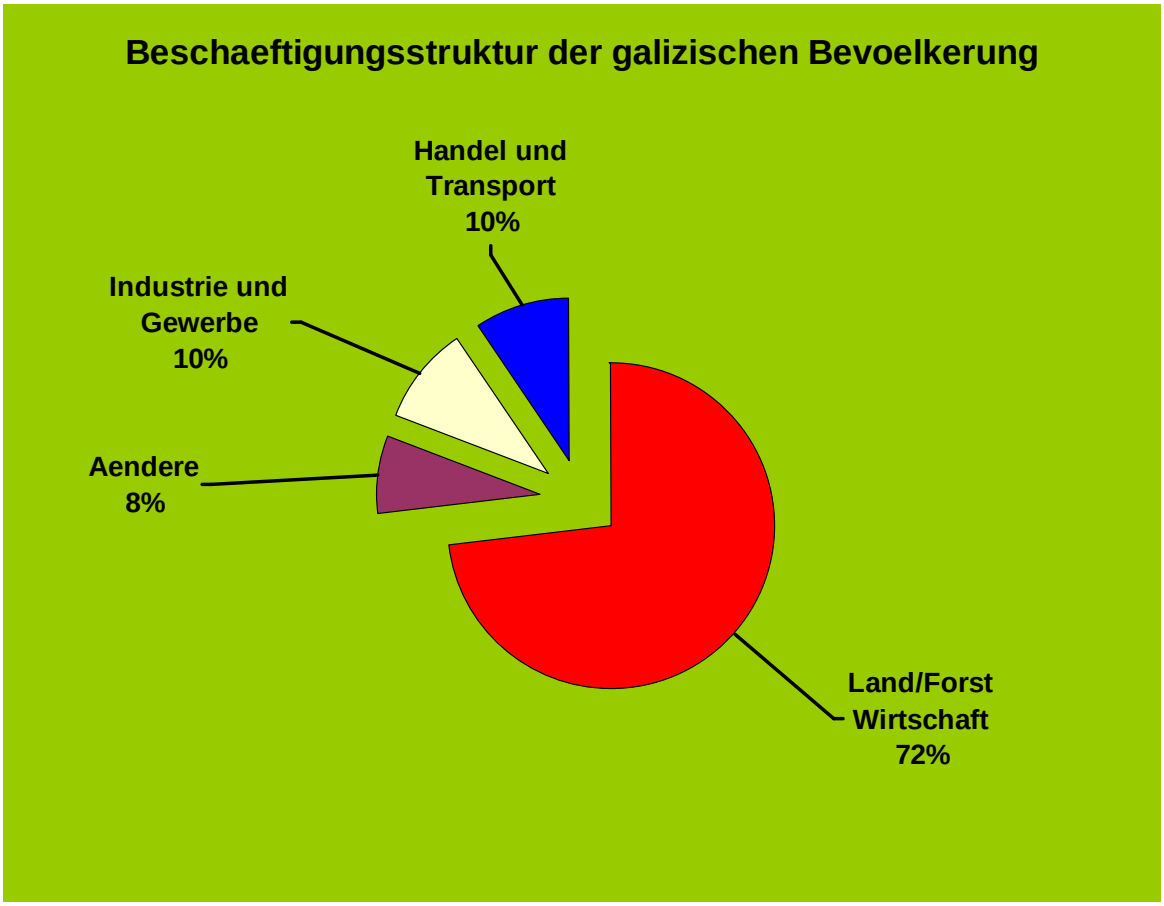
Diese starke Zunahme erscheint noch eindrucksvoller in Anbetracht der Tatsache, dass allein zwischen 1880 und 1910 nicht weniger als 1,2 Millionen Menschen die Provinz auf der Suche nach einem besseren Leben endgültig verlassen mussten. Diese riesige Auswanderungswelle richtete sich zum Teil nach Nordrhein-Westfalen und in das preußische Schlesien, vor allem aber

(zu circa 85 %) in die Vereinigten Staaten, wo sich die Auswanderer am häufigsten in Chicago bzw. in den sog. Midwest-Bundesstaaten ansiedelten.[10]

Wegen der verhältnismäßig niedrigen Urbanisierungsrate bzw. der im Allgemeinen fehlenden Industrie wohnten die meisten Einwohner Galiziens weiterhin auf dem Land: 1772 lag dieser Anteil bei circa 90 %, im Jahre 1887 stellten die Landbewohner noch immer 81 % aller Einwohner der Provinz dar[11], und auch bis 1914 änderte sich die Lage mit 78 % nur unwesentlich. Obwohl nicht alle, die in den ländlichen Gebieten wohnten, mit Landwirtschaft beschäftigt waren – laut Volkszählung 1910 waren 73,1 % der Einwohner in Forst- und Landwirtschaft tätig –, blieb dieser Wirtschaftssektor nach wie vor der weitaus wichtigste; nur 9,5 % waren in Industrie oder Gewerbe tätig, die meisten davon in gewerblichen Branchen wie Alkoholdestillierung oder Dienstleistungen, während Handel und Transport den Unterhalt von 9,6 % der gesamten Bevölkerung gewährleistete. [12]

[10] Adam *Zamoyski*, The Polish Way (Toronto 1988), S. 306.
[11] Stanisław *Szczepankowski*, Nędza Galicji w cyfrach (Lwów 1888), S. 19.

[12] *Buszko*, Wielka Historia…, S. 45.



Eigene Darstellung

Die galizische Besonderheit der Aufteilung der Landgüter in kleine, dazu auch oft voneinander getrennte Parzellen (der sog. „Streifen-Muster-Ackerbau“) trug erheblich zur fehlenden Effizienz der Kleinbetriebe und damit auch zur Armut der Besitzer bei. Noch negativer in Hinsicht auf die allgemeinen sozioökonomischen Kriterien wirkte sich jedoch der teilweise komplett fehlende bzw. sehr niedrige Bildungsgrad vieler Landbewohner aus. Noch 1914 mangelte es circa einem Viertel der Stadtbewohner an der Fähigkeit zu schreiben bzw. zu lesen,[13] was in diesem Fall vor allem durch die starke Migration aus den ländlichen Gebieten in die rasant wachsenden Städte verursacht worden war. Normalerweise wurden also erst die in urbanen

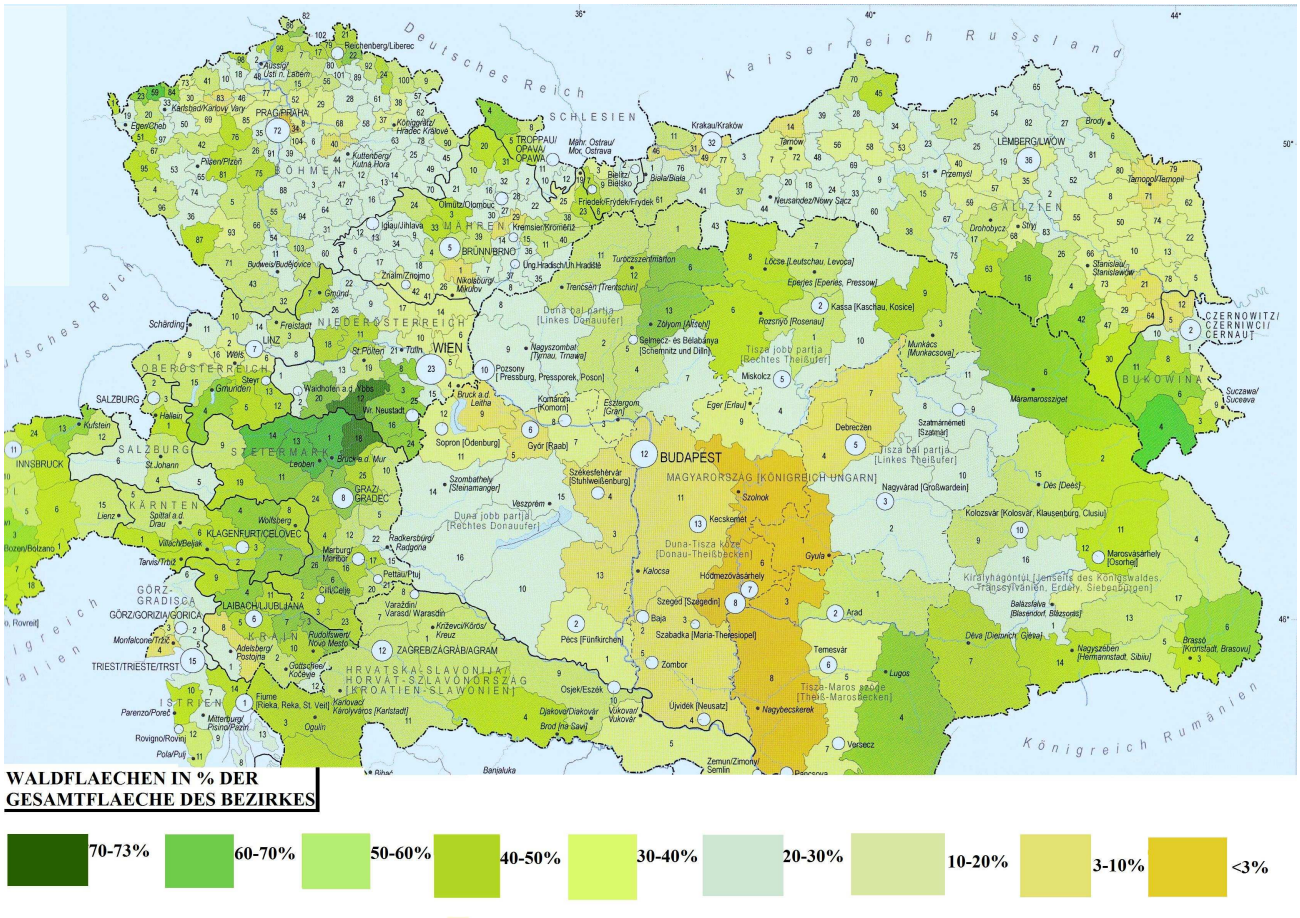
[13] *Bujak,* S. 32.

Verhältnissen erzogenen Kinder der ehemaligen Bauern alphabetisiert. Auf dem ganzen Kronland bezogen lag der Analphabetenrate noch hoher bei 40,6 %, der Anteil der Analphabeten war damit noch nur in der Bukowina (53,9%) und Dalmatien (62,8%) hoher gelegen.[14]

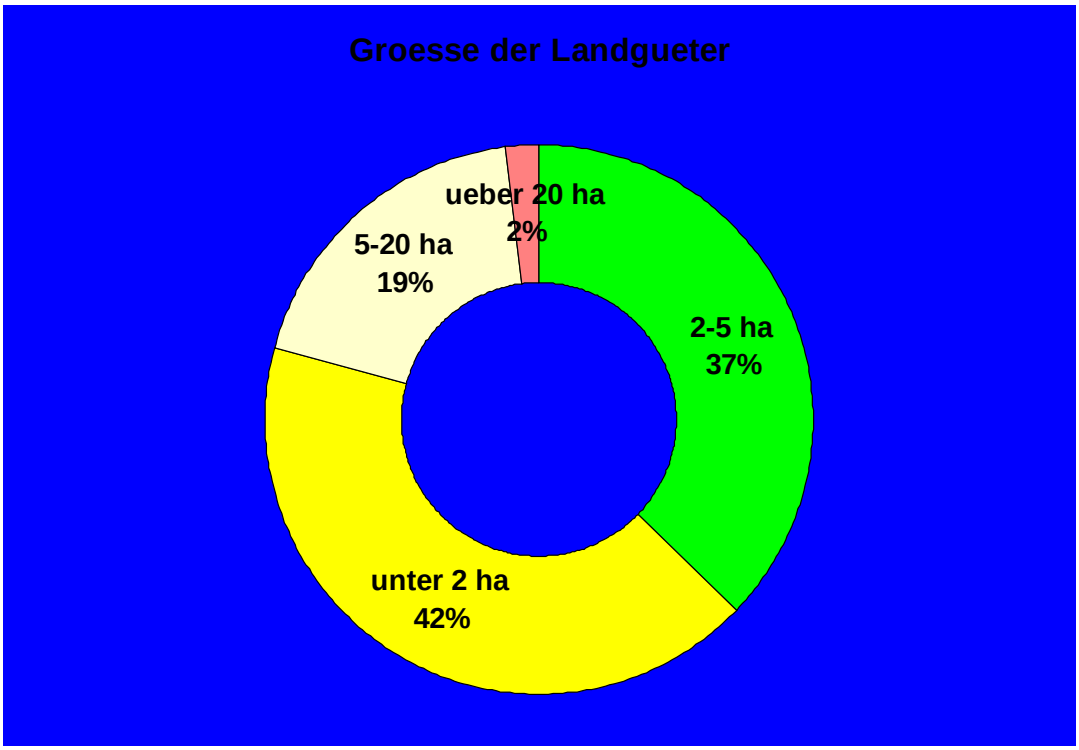
Am Ende des neunzehnten Jahrhunderts bedeckten die einst ausgedehnten Wälder nur noch circa 25 % der Gesamtfläche Galiziens; im Vergleich dazu waren knapp 40 % der damaligen Gebiete des heutigen Österreich mit Wald bedeckt. Galizien zählte also neben den intensiv kultivierten zentralen *Komitaten* Ungarns eindeutig zu einer der waldärmsten Regionen des Habsburgerreiches. Die einzigen nennenswerten Wälder befanden sich hauptsächlich entlang der russischen Grenze, wo die ausgedehnten Waldflächen, wie z. B. die Janów- oder Solski–Heide, aus strategischen Gründen geschützt wurden, und in den weniger zugänglichen Gebieten der Karpaten (den sog. Waldkarpaten östlich des Łupkowska-Passes), wo sie allerdings aufgrund der Errichtung mehrerer nach Ungarn führender Bahnmagistralen zunehmend der Raubabholzung zum Opfer fielen oder zu Holzkohle verarbeitet wurden. Allein im Jahre 1910 wurden circa 8 000 000 m³ Holz in der gesamten Provinz gewonnen, was knapp 50 % der damaligen Holzproduktion der Doppelmonarchie ausmachte.[15] Im Flachland dagegen waren wegen der akuten existenziellen Not der armen ländlichen Bevölkerung, die sich großteils die schlesische Kohle für die Beheizung bzw. die Ziegel für den Hausbau nicht leisten konnte, nicht allzu viele flächendeckende Forstgebiete bestehen geblieben. Die extreme Überbevölkerung der ländlichen Gebiete, die besonders im Rzeszówer und Tarnówer Kreis zu beobachten war, sowie das fest in der polnischen Tradition verankerte Prinzip der gleichen Erbschaft aller männlichen Kinder verursachten *a priori* die bereits erwähnte, weit fortgeschrittene Teilung der Landgüter. In den oben erwähnten Kreisen maß ein Landgut im Durchschnitt nur circa 2,0 ha, im ganzen Kronland lag der Mittelwert nur unwesentlich höher bei 3 ha, was im Endeffekt bedeutete, dass der gesamte, sogar der für landwirtschaftliche Zwecke nicht geeignete Boden, in Acker verwandelt werden musste, was also den hier einst ausgedehnten Flachlandwäldern nur auf den sandigsten, unfruchtbarsten Dünen des Sandomierz-Beckens (Sandomierz Heide) Platz in nennenswerter Größe übrig ließ.[16]

---

[14] Helmut *Rumpler*, Martin *Seger,* Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Band IX (Wien 1988), S. 32.
[15] Österreichisches Statistisches Handbuch, S. 199.
[16] *Szczepankowski,* S. 21.



Waldgebiete der Doppelmonarchie, Eigene Bearbeitung von Helmut *Rumpler*, Martin *Seger* (Hrsg.) Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Band IX, zweites Teil- Soziale Strukturen (Wien 2010), S. 201.



Eigene Darstellung

Laut den Statistiken vom Jahre 1902 stellten Landgüter unter 2 ha 42,3 % aller ländlichen Besitzungen dar; diejenigen, die 2 bis 5 ha umfassten, 37,4 %; jene zwischen 5 und 20 ha machten 18,8 % aus; große Betriebe zwischen 20 und 100 ha hatten nur einen Anteil von 1%; die Güter über 100 ha machten schließlich nur etwa 0,5 % aller Besitzungen aus.[16] Da eine durchschnittliche Bauernfamilie fünf überlebende Kinder unterstützen musste, konnten die meisten Bauern, deren Güter weniger als 5 ha (also laut obigem Diagramm 79,7 % aller Güter) umfassten, praktisch nichts auf dem heimischen Markt verkaufen, denn sie konnten in der Regel nur ihre eigenen Familien versorgen und wegen fehlender Einkünfte überhaupt nicht am Handel teilnehmen. Nach wie vor besaß aber der Adel das meiste Ackerland: 1889 gehörten diesem privilegierten Stand nicht weniger als 43 % der gesamten Ackerbaufläche und 90,4 % des Waldes. Von diesen enormen

[16] *Buszko,* Wielka Historia..., S. 45.

Flächen stellte jeweils die Hälfte den Besitz der 161 Magnaten dar, deren große Latifundien ihnen ein für provinzielle Verhältnisse sehr seltenes Leben in Pracht und Luxus ermöglichte.[17]

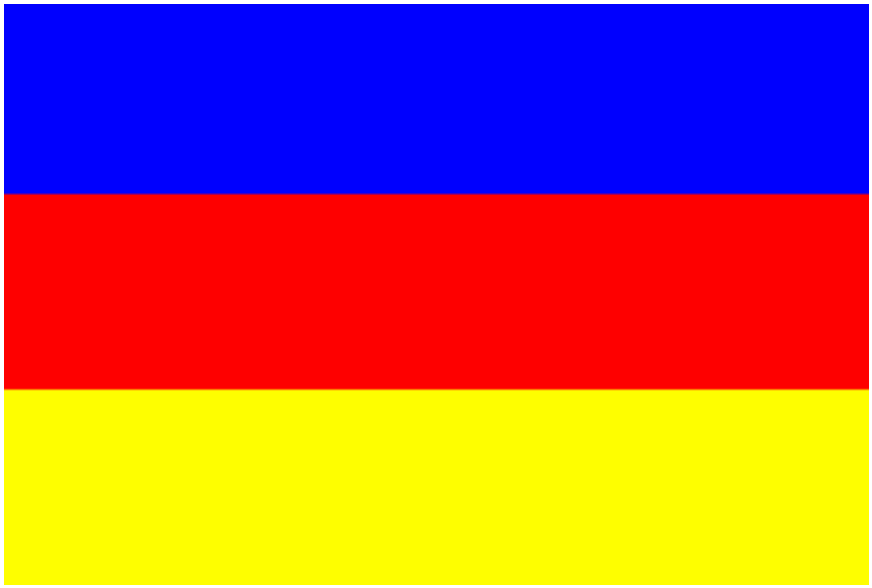
Angesichts der oben zitierten Statistiken ist es offensichtlich, dass diese Provinz – neben den verschiedenen Teilen Russlands und dem Balkan – zweifellos zu den ärmsten, rückständigsten Regionen des alten Kontinents gehörte. Ein entsprechender Vergleich des galizischen Lebensstandards mit dem von England bringt daher keine überraschend tiefe existenzielle Kluft zum Vorschein. Dabei sollte in diesem Zusammenhang keineswegs vergessen werden, dass sogar im reichsten Land des damaligen Europa, das zweifellos Großbritannien war, die Armut der breiteren Schichten der Bevölkerung zu einem riesigen sozialen Problem wurde, dessen eloquente zeitgenössische Schilderungen von Charles Dickens weltbekannt sind. Auf Grundlage der elenden englischen Verhältnisse kann man sich anhand der unten aufgeführten Daten das wirklich erschreckende Ausmaß der fast sprichwörtlichen galizischen Deprivation vorstellen.

Primitive, ineffiziente landwirtschaftliche Methoden zusammen mit der fast komplett fehlenden Verwendung von Kunstdünger brachten einem durchschnittlichen galizischen Bauern pro Hektar nur circa 25 % der Produktionswerte seines englischen Kollegen ein, was im Zusammenhang mit der kleinen Größe der meisten Landgüter bedeutete, dass er im Durchschnitt nur 50 % seiner Produkte konsumieren durfte (aber nur 20 % bei Fleisch) und sich sein Eigentum laut den nominalen, konvertierbaren Devisen nur etwa 10 % der englischen Werte in Pound Sterling belief. Er verdiente nur 9 % des britischen Gehalts, musste aber im Verhältnis zu seinem niedrigeren Einkommen dem Fiskus jährlich 200 % mehr Steuern leisten, was im Endeffekt die katastrophal niedrige Ersparnissumme von 6 % des englischen Werts ergab.[18] Nicht zuletzt weil industrielle Güter in Galizien oftmals mehr als in den vom mechanisierten Produktionswesen geprägten Ländern kosteten, musste die ohnehin arme südpolnische bzw. westukrainische Bevölkerung wesentlich mehr für alle sogenannten „Luxuswaren“, oder in Wirklichkeit für fast alles, was nicht zu den Gütern des täglichen Bedarfs gehörte, zahlen, was wohl ihr begrenztes persönliches Eigentum erklärt.[19]

---

[17] Ebenda, S. 41.

[18] *Szczepankowski*, S. 23.
[19] Ebenda, S. 26.



Die Fahne des Königreichs Galizien und Lodomerien, In: http://de.wikipedia.org/wiki/Galizien

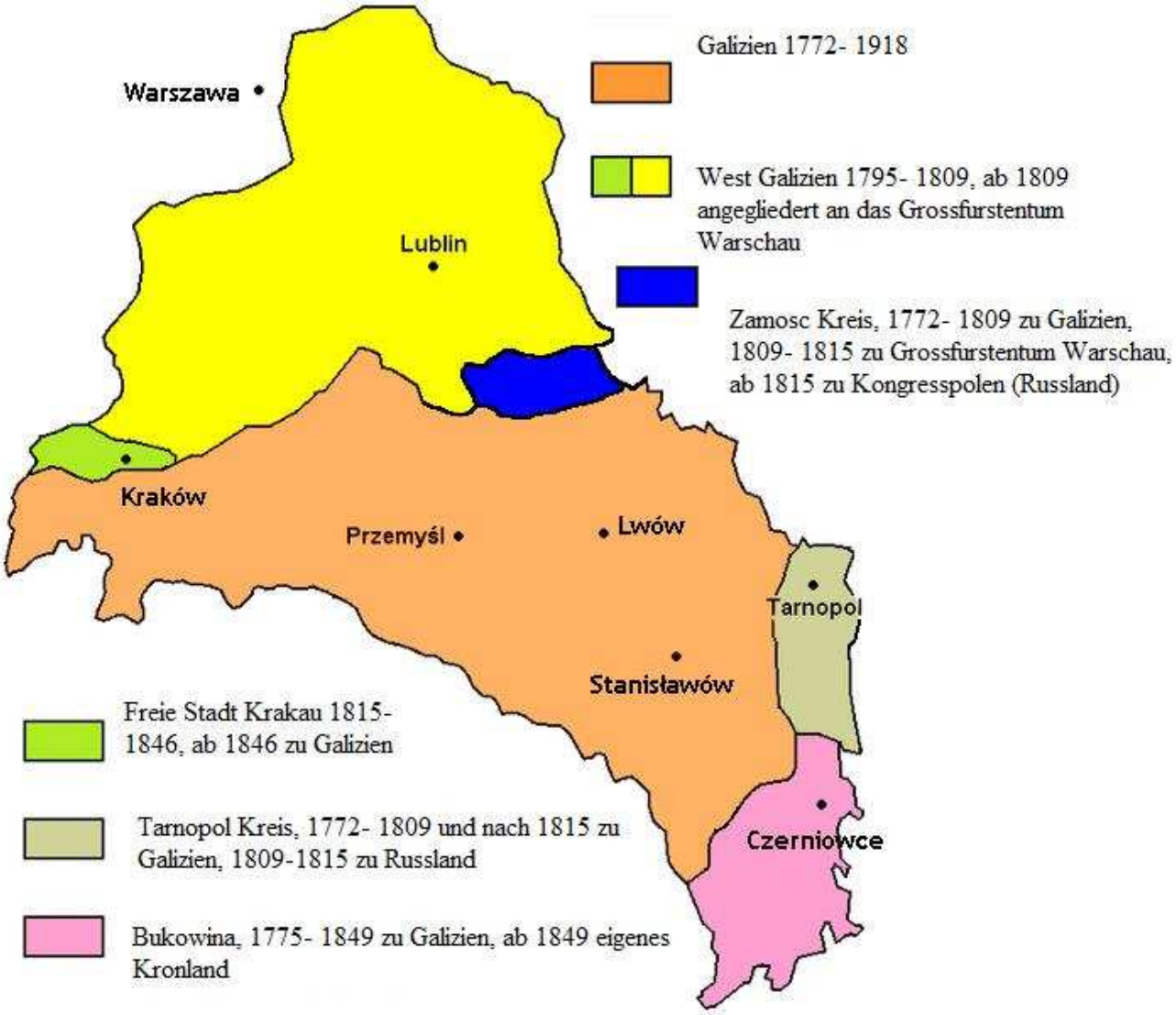
Die Wurzeln dieser anhaltenden Rückständigkeit Galiziens sind teilweise in den ständigen Kriegen und den daraus entstandenen ökonomischen Zerstörungen zu suchen. Diese Ereignisse prägten allerdings die Geschichte der gesamten polnisch-litauischen Adelsrepublik während des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts und waren keineswegs nur auf die Gebiete, die später als Galizien bekannt wurden, begrenzt. Österreich erbte deshalb anno 1772 eine großteils verwüstete Region. Zusätzlich zu den langfristigen Auswirkungen der früheren Kriege war genau diese Region zwischen 1768 und 1772 auch Schauplatz der wohl blutigsten Auseinandersetzungen des nationalen Aufstands gegen den von der zaristischen Regierung unterstützten König Stanisław August Poniatowski durch die sogenannte „Konföderation von Bar“. Die neu entstandene Provinz Galizien grenzte zwar vorerst noch an die nach der ersten Teilung der Polnischen Adelsrepublik verbliebenen Regionen, aber nach dem völligen Verschwinden dieses Staates 1795 von der politischen Karte Europas grenzte nun das Habsburgerreich mit der galizischen Nord- bzw. Ostgrenze direkt an Preußen bzw. Russland. Während der Herrschaft der Habsburger erholte sich zwar die ökonomische Lage dieser riesigen Region langsam, aber noch am Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts lag das Niveau der Landwirtschaft deutlich unter dem Standard der meisten anderen Kronländer der Doppelmonarchie. Obwohl Galizien schätzungsweise nicht weniger als 44,3 % der Weizenanbauflächen der gesamten Doppelmonarchie besaß, wurden jedoch dort nur 29 % des

gesamten Weizens produziert.[20] Was die Löhne betraf, so verdienten die ohnehin sehr wenigen industriellen Arbeiter nur etwa 50 % der nominalen Werte der entsprechenden Gehälter in Wien, Budapest oder Prag; dabei waren in der Reichshauptstadt die Lebensmittelkosten um nur 18 % höher. Ein durchschnittlicher Tageslohn in Krakau gestattete deswegen dem Arbeiter den Kauf von nur 1,3 kg Fleisch, in Wien dagegen schon 2,0 kg.[21] Aufgrund vieler zusätzlicher Faktoren ist daher selbstverständlich anzunehmen, dass der allgemeine Lebensstandard der Stadtbewohner in Galizien auch viel niedriger als in Wien oder z. B. in den böhmischen Städten liegen musste. [22]

Zwischen 1795 und 1809 wurden die Landstriche, die nördlich der Wisła (Weichsel) und des Flusses San fast bis Warszawa (Warschau) und bis zum Unterlauf des Flusses Bug reichten, auch von Österreich als sog. „West-Galizien“ verwaltet und bis 1803 nicht direkt den Lemberger Behörden untergeordnet. Wegen der peripheren Lage der beiden Galizien, der allgemeinen Armut und anderer benachteiligender ökonomischer Faktoren, sowie auch wegen möglichen preußischen bzw. russischen Eindringens, wogegen die Wiener Regierung nicht wirklich in der Lage war, effektiv militärisch vorzugehen, behandelte das fast ständig im Krieg gegen Frankreich involvierte Österreich die neuen Erwerbungen am Nordrand des Reiches für viele Jahrzehnte vor allem als mögliche Objekte für territorialen Tausch, Mit Preußen wollte man Schlesien eintauschen bzw. mit Russland erhoffte sich Österreich die Zustimmung des Zaren für potenzielle Landgewinne in Norditalien bzw. Süddeutschland oder gar auf dem Balkan. Derartige Kalkulationen bildeten damals einen ganz normalen Teil der europäischen „Kabinettsdiplomatie“, zu deren Leitmotiv die fast zwanghafte Erhaltung des Gleichgewichts zwischen den Großmächten wurde. Aus diesem geopolitischen Grund hielt die Wiener Regierung Galizien in manchen Jahren für eines der unwesentlichsten Kronländer des Reiches; noch unbedeutender erschien nur die 1775 angegliederte Bukowina.

---

[20] Alexander von *Guttry*, Galizien – Land und Leute (München 1916), S. 113.
[21] *Buszko*, Wielka Historia, S. 121.
[22] Ebenda, S. 295.



Änderungen der galizischen Grenze 1772 – 1918, eigene Bearbeitung der Karte In: http://de.wikipedia.org/wiki/Galizien

Der Verlust West- Galiziens an das Großfürstentum Warschau sowie des Tarnopoler-Kreises an Russland laut den von Napoleon diktierten Entscheidungen des Schönbrunner Vertrages im Jahre 1809 konnte deshalb vom Standpunkt der österreichischen *Raison d'etat* in Wien als eher unwesentlich betrachtet werden. 1815 stabilisierten sich dann endlich die Grenzen Galiziens, nur die Angliederung der Freien Stadt Krakau erfolgte erst am 16. November 1846 unter Zustimmung Berlins und Sankt Petersburgs.[23] 1846 hatte es einen misslungenen nationalen Aufstand der

[23] *Bujak*, S. 45.

polnischen Adeligen gegeben, der wegen des Versprechens der Abschaffung des Frondienstes zu einem erheblichen Teil dank der Hilfe der prokaiserlich eingestellten leibeigenen Bauern unter der Führung Jakub Szelas schnell niederschlagen wurde.[24] Sie mussten jedoch noch zwei Jahre warten, bis diese veraltete Institution nach dem Chaos der revolutionären Ereignisse in Wien endlich einer Proklamation des Gouverneurs Fürst Stadion vom 22. April 1848 folgend mit Wirkung des 15. Mai desselben Jahres abgeschafft wurde, wobei aber nun die entsprechende Entschädigung der Adeligen die öffentlichen Finanzen des Kronlandes dauerhaft belastete.[25] Noch 1890 mussten von diesen Schulden noch 75.000.000 Gulden seitens der zentralen Regierung abgeschrieben werden; erst danach konnten die entlasteten provinziellen Behörden ihre eigenen Anliegen verdoppeln.[26]

Nach Umgestaltung der Doppelmonarchie 1867 versuchte Österreich, diese rückständige Provinz als eine Art strategischen Schutzwall gegen russische Angriffe zu nutzen. Aus dem Blickwinkel des Gesamtreiches bildeten immer wohlhabendere Provinzen das geografische und ökonomische Herz der Habsburgerländer. Dieses Kerngebiet bestand aus den beiden Hauptstädten Wien und Budapest, dem zum einem erheblichen Teil flachen und für Ackerbau exzellent geeigneten Einzugsgebiet der Donau der immerhin 71% der Flache des Donaureiches umfasste [27] und den industriellen Gebieten Böhmens und Mährens. Die räumlichen Grenzen des Donauraumes rückten damit auf dem größen Karpatenbogen und zur einem gewissen Teil auch auf der Rückgrat der Böhmen von Norden und Westen umfassenden Gebirge. In diesem Fall, wegen der relativ einfachen Zugang von den Suden und der vielmehr erschwerten topografischen Verhältnisse von Norden und Westen, stellte der böhmische Königsreich auch ein logisches Teil des Donauraumes dar. Dieser Tatsache könnte sogar den Fakt, dass die beiden Elbe und Moldau zu dem Einzugsgebiet der Nordsee gehören, nicht ändern. Es ist in Anbetracht der obigen Tatsachen offensichtlich, dass zwischen den östlichen Alpen, Böhmischen Wald, Sudeten, Karpaten und dinarischen Gebirge entlang der dalmatinischen Küste entstand eine relativ kompakte, auch wenn von mehreren inneren Gebirgsketten teilweise „gesprengte“ Raum der dem Kernbesitz des Habsburgerstaates bilden müsste. Wie oben erwähnt bot dieser Gebiet ihren Herrschern jeden

---

[24] Norman *Davies*, Boże Igrzysko (Kraków 2003), S. 635.
[25] *Zgórniak,* S. 222.
[26] *Buszko*, Wielka Historia…, S. 204.
[27] Helmut *Rumpler*, Martin *Seger* (Hrsg.) Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Band IX, zweites Teil- Soziale Strukturen (Wien 2010), S. 48.

möglichen ökonomischen Vorteil und Möglichkeit des Ausbaus eines starken Staates der sich dann eventuell über den umliegenden Gebieten weiter expandieren könnte. Alle ändere Gebietseinverleibungen über diesen natürlichen (und gut für Verteidigung geeigneten) Grenzen hinaus konnten deshalb als Zeichen der imperialer Macht und Ehrgeiz der Dynastie verstanden werden, und sie wurden dem Staat als einer nützlichen Pufferzone gegenüber den nachbarlichen Großmachten dienen. Nur wegen solcher von allen anerkannten geopolitischen Einstellungen wurde in den von Lemberg verwalteten Gebieten der Bau vieler, allein aus ökonomischen Gründen allerdings völlig bzw. teilweise nicht zu rechtfertigender Bahnlinien durchgesetzt, die den zentralen Staatshaushalt langfristig mit beträchtlichen Kosten schwer belasteten.

Topografische Karte Österreich- Ungarns, Eigene Bearbeitung von *Rumpler*, *Seger*, S. 49.

Alte Postkarte von Lemberg, circa 1910, In: http://de.wikipedia.org/wiki/Galizien

In der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts trug eine gewisse Anzahl von Fabriken und anderen industriellen Betrieben, die schließlich auch in Galizien gegründet wurden, erheblich zum Wachstum der wenigen Großstädte bei. Lvi'v[28] (Lwów, Lemberg) war 1914 mit 207 000 Einwohnern die fünftgrößte Stadt der Monarchie, Kraków (Krakau) hatte mit 176 000 Einwohnern die sechste Stelle in der Rangliste inne.[29] Eine gewisse industrielle Entwicklung gab es auch in den wenigen, flächenmäßig stark begrenzten industriellen Becken, wie z. B. rund um Bielsko-Biała (Bielitz-Biala), das um 1910 95 000 Einwohner hatte[30] – hier gab es aber kaum Schwerindustrie, sondern hauptsächlich Textilindustrie –, oder bei Jaworzno und Chrzanów (1910: 85.000 Einwohner), wo es einige Kohlebergwerke und Hütten in dem kleinen Teil des oberschlesischen

[28] Alle in dieser Arbeit benutzten lateinischen Transliterationen von heutigen westukrainischen Ortsnamen aus dem Kyrillischen basieren auf Josef *Breu*, Register der Atlas der Donauländer (Wien 1989).
[29] Władysław *Grabski*, Rocznik Statystyczny Królestwa Polskiego za rok 1914, (Warszawa 1915), Statistisches Anhangsblatt.
[30] *Bujak*, S. 34.

Industriereviers gab, der noch zu Österreich gehörte [31]. 1907 wurden dort 1,4 Millionen Tonnen Kohle bzw. 0,9 % der Gesamtmenge der Monarchie gewonnen.[32] Im Vergleich dazu betrug die damalige Produktion Kongresspolens 4,6 Millionen Tonnen (Dombrowaer Becken) und die des preußischen Schlesiens sogar 30 Millionen Tonnen.[33] Außerdem gab es noch die direkt am Fuß der Karpaten liegenden, sehr bedeutenden Ölförderungsgebiete wie Drohobyč (Drohobycz), Borislav (Borysław) und Jasło- Krosno. Insgesamt förderte Galizien anno 1903 pro Jahr nicht weniger als 5,2 % des gesamten damaligen Rohölgewinns der Welt[34] oder 1,2 Millionen Tonnen dieses zunehmend wichtigeren Rohstoffes, was dieser Provinz damals die dritte Stelle hinter Russland und den Vereinigten Staaten garantierte.[35] Die meisten Renditen blieben allerdings nicht im Land, da fast alle Bohranlagen fremden Kapitaleigentümern gehörten. Ihre Namen verraten ihre Herkunft: Société Anonyme de Limanowa, Deutsche Erdöl AG und Premier Oil and Pipeline Co. Ltd.[36] Unter diesem Licht scheint die Tatsache, dass der heutzutage wichtige Prozess der Öl- Raffinierung 1853 von Jan Łukasiewicz in seiner Bohranlage in Bóbrka unweit von Krosno erfunden wurde, eine interessante, doch für den Wohlstand der Region im Allgemeinen eher unbedeutende Fußnote zu sein.[37]

---

[31] Ebenda.
[32] Ivan T. *Berend*, György *Ránki*, Economic Development in East – Central Europe in the 19th and 20th Centuries (London 1974), S. 116.
[33] Helena *Madurowicz Urbańska*, Die Industrie Galiziens im Rahmen der wirtschaftlichen Struktur der Donaumonarchie. In: Studia Austro-Polonica (Kraków 1978), S. 162.
[34] Teofil *Bissaga*, Geografia Kolejowa Polski (Warszawa 1938), S. 41.
[35] *Guttry*, S. 115.
[36] *Davies,* S. 661.
[37] *Zgórniak,* S. 43.

ENTWICKLUNG DER GALIZISCHEN ERDÖLINDUSTRIE

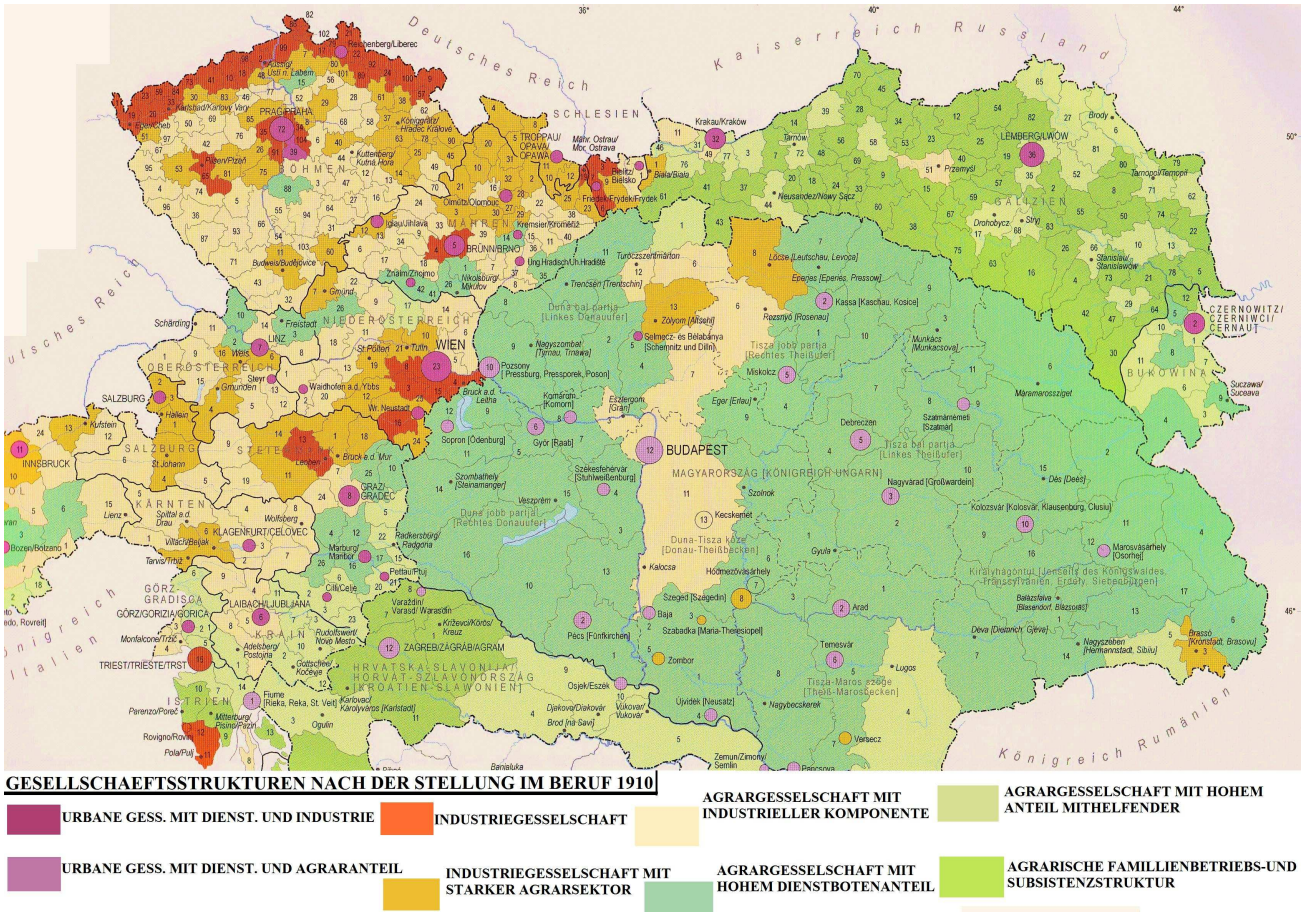
Jahr	Arbeiterzahl	Zahl der Unternehmungen	Zahl der Bohrlöcher
1886	2 917	180	—
1892	3 173	219	—
1902	5 889	292	2 922a)
1910	5 499	334	2 841
1913	7 258	444	2 772b)

a) 1905 — b) 1912.

Statistische Rückblicke aus Österreich für die XIV. Tagung des Internationalen Statistischen Instituts, K.k. Statistische Zentralkommission (Hrsg.) (Wien 1913) S. 37.

Trotz der oben genannten Industriereviere blieb dieses Kronland aber nach wie vor generell von der verbreiteten industriellen Entwicklung weitgehend ausgenommen und damit weiterhin vorwiegend landwirtschaftlich geprägt. 1880 lag der Anteil an größeren Fabrikbetrieben der cisleithanischen Industrie in Galizien bei weniger als circa 4 %.[38] 1900 wurden in dieser Provinz nur 2 % des gesamten Kohlebergbaus und der Eisenverhüttung der Monarchie erwirtschaftet, in Böhmen dagegen 54 % und im kleinen Herzogtum Teschen (Cieszyn) 17 %.[39] An diesen negativen Tendenzen konnten auch die immer großzügigeren, für die Finanzierung der Industrie gedachten Kredite der 1883 vom Sejm (Landtag) gegründeten Bank Krajowy (Galizische Landesbank) nicht viel ändern.[40]

[38] Józef *Buszko*, Zum Wandel der Gesellschaftsstruktur in Galizien und in der Bukowina (Wien 1978), S. 14.
[39] *Buszko*, Wielka Historia..., S. 43.
[40] Ebenda, S. 44.



Wirtschaftskarte der Habsburgermonarchie im Jahre 1910, eigene Bearbeitung von *Rumpler*, *Seger*, S. 161.

	Fabrismäßige Betriebe	auf 1 Mill. Einwohner entfallen	auf 100 km² entfallen
Niederösterreich	3 194	904 Betriebe	16,1 Betriebe
Oberösterreich u. Salzburg	580	542	3,0
Steiermark	999	693	4,4
Kärnten	304	760	2,9
Krain	141	266	1,4
Küstenländer	386	433	4,8
Dalmatien	78	120	0,6
Tirol	306	322	1,1
Vorarlberg	217	1 466	8,3
Böhmen	5 878	868	11,3
Mähren	1 559	595	7,0
Schlesien	677	890	13,2
Galizien	1 022	127	1,3
Bukowina	102	127	1,0

Entwicklung der Industrie in Cisleithanien

Statistische Rückblicke aus Österreich, XIV. Tagung des Internationalen Statistischen Institutes (Wien 1913), S. 37.

Kein anderer Teil des geteilten Polens westlich des Bugs erlebte so viel Armut und hatte mit so schwierigen Lebensverhältnissen zu kämpfen, aber auch kein anderer wies eine solche Blüte der polnischen und ukrainischen Kultur auf. Unter dem allgemeinen Druck der slawischen Völker, die deutlich die Mehrheit der Bevölkerung Cisleithaniens darstellten, und im Gegensatz zur ungarischen Regierung betrieben die Habsburger in Galizien eine relativ liberale und im Bereich der Erteilung der regionalen Autonomie sehr großzügige Politik, wozu sie nach den militärischen Rückschlägen in den Jahren 1859 und 1866 gezwungen waren und an welche in Südostpolen sowie in der Westukraine noch heute mit ziemlich großer Nostalgie und Sehnsucht nach den angeblich guten alten Zeiten zurückgedacht wird.

Allerdings war das politische System Galiziens zwischen 1772 und 1848 und später wieder von 1849 bis 1861 von sehr autoritärer Natur. Die Provinz wurde zentral von Wien aus regiert; es

gab verschiedene, meist misslungene Versuche der Germanisierung bzw. Ansiedlung von deutschen Kolonisten. Die Kolonisationsunternehmungen der deutschen Protestanten wurden besonders unter Joseph II. forciert; nach seinem Tod 1790 verloren sie jedoch allmählich an Tempo. Allerdings siedelten sich bis 1861 circa 250 000 Deutsche in Galizien an[41]; bis 1914 zogen jedoch zwei Drittel von ihnen ins umliegende „polnische Meer" weiter, nur 80 000, die meisten davon strikte Lutheraner, folgten diesem Trend nicht.[42] Vor 1848 waren die Gouverneure niemals Polen gewesen; die Gouverneure verwalteten das Kronland mit Hilfe eines Gremiums von Hofräten, die das sog. Gubernium bildeten und das ebenfalls ausschließlich aus Österreichern bestand. Deutsch war die einzige Amtssprache, sogar auf Gemeindeebene musste die öffentliche Korrespondenz in dieser Sprache erfolgen.[43] Die Polen konnten jedoch die niederen Ämter der Kreisverwaltung bekleiden, solange sie die deutsche Sprache gut beherrschten. Ein repräsentativer Korpus existierte aber in Wirklichkeit nicht, obwohl Kaiser Franz I. ab 1817 den Landtag regelmäßig einberief. Diese Vertretung der galizischen Stände war relativ unbedeutend, da sie dem Gubernium bzw. den Zentralbehörden in Wien nur nicht bindende Ratschläge bzw. Petitionen vorlegen durfte. Die Mitglieder des Landtags und das Wahlsystem illustrierten das noch anhaltende quasifeudale politische System sehr deutlich, nach welchem sich alle Magnaten sowie die katholischen und griechisch-katholischen Bischöfe und Erzbischöfe ausnahmslos an den Sessionen beteiligen durften. Von den übrigen Adeligen nahmen nur diejenigen teil, die dem Fiskus jährlich eine Steuer von mehr als 75 Gulden leisteten. Schließlich sollte auch die rein symbolische Zwei-Personen- Delegation der Stadt Lemberg erwähnt werden. Diese völlig undemokratische „Vertretung" tagte einmal pro Jahr drei Tage lang in Lemberg und diente mehr als Anlass für Bälle und Empfänge denn als wirklich gesetzgebendes Forum.[44] Ihr praktischer Wert lag lediglich darin, dass zwischen der polnischen Aristokratie und den hohen Beamten soziale Kontakte geknüpft werden konnten.

---

[41] Marek *Zybura*, Niemcy w Polsce, (Wrocław 2001), S. 114.
[42] Ebenda, S. 120.
[43] *Zgórniak*, S. 72.
[44] Ebenda, S. 76.

Wappen des Königreichs Galizien und Lodomerien, In:

http://de.wikipedia.org/wiki/Galizien

Erst ab 1848 erfolgte in Galizien etappenweise die Errichtung der Autonomie. Das Amt des Gouverneurs (ab 1851 Statthalter genannt) war nun den polnischen Adeligen vorbehalten. Als erster Pole wurde der enge Vertraute von Kaiser Franz Joseph, Fürst Agenor Gołuchowski, zum Gouverneur berufen. Während der 1850er Jahre begann er allmählich, die oberen Verwaltungsstellen mit Polen zu füllen, allerdings blieb unter den neoabsolutistischen Tendenzen des Innenministers, Alexander von Bach, nicht nur Galizien sondern der gesamten Monarchie die Möglichkeit der Selbstverwaltung verwehrt.[45]

[45] Friedrich *Weissensteiner*, Die österreichischen Kaiser (Wien 2003), S. 101.

Nach der katastrophalen Niederlage im Krieg gegen Sardinien und Frankreich bei Magenta und Solferino konnte die wachsende Unmut der verschiedenen Nationalitäten nicht mehr ignoriert werden. Um eine Wiederholung der Revolution von 1848 oder gar eine Zersplitterung des Habsburgerreiches zu verhindern, mussten die Fantasien einer Alleinregierung endgültig zugunsten einer konstitutionellen Monarchie aufgegeben werden.

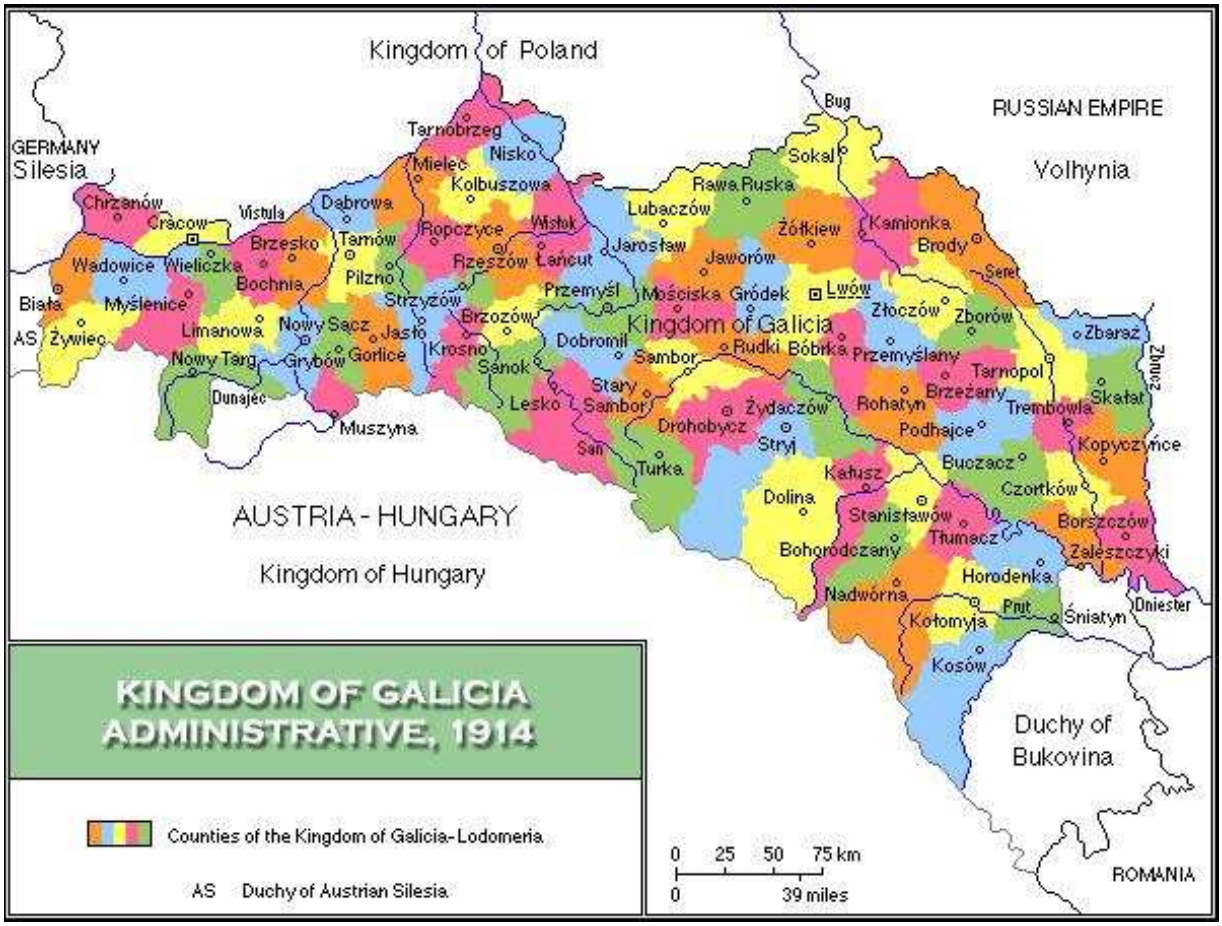
Die schicksalhafte Umstrukturierung des politischen Systems begann im Herbst 1860 mit dem am 20. Oktober proklamierten Diplom, das der Kaiser auf Rat Agenor Gołuchowskis, der nun das Innenministerium leitete, approbierte. Laut dem neuen Grundgesetz sollte sich ein zentraler Reichsrat in Wien bilden, zu dessen Kompetenzen u. a. das Geld- und Finanzwesen, die Aufnahme neuer öffentlicher Anleihen, die Zollpolitik und der internationale Handel, die Kontrolle über Eisenbahnen, Post und Telegraphen, sowie die Festlegung allgemeiner Steuern, die die Maschinerie der Zentralregierung und der Armee leisten sollten, zählten. [46] Für die Zwecke dieser Arbeit lohnt sich natürlich vor allem eine Erinnerung an die der Zentralregierung vorbehaltenen Kontrolle des Eisenbahnwesens, eine wesentliche verfassungsmäßige Entscheidung, ohne welche die Geschichte der galizischen Schienenwege nicht zu verstehen ist.

Obwohl der Reichsrat die meisten legislativen Vorrechte erhielt, blieben verschiedene Sphären doch den Landtagen vorbehalten. Zu diesen gehörten u. a. die Kontrolle des Schulwesens, die örtlichen Handelsverordnungen, der Bau der lokalen Straßen und, vielleicht am wichtigsten, die Einhebung einer Steuer, die allerdings nicht einmal 10 % der Höhe der vom Reichsrat beschlossenen Zentralsteuern überschreiten durfte. Keiner der Beschlüsse des Lemberger Parlaments durfte außerdem ohne die entsprechende Allerhöchste Sanktion in Kraft treten.

Die Struktur der Landesregierung wurde in den Bestimmungen des Oktoberdiploms nur sehr allgemein skizziert; erst auf Initiative des nach der Absetzung Gołuchowskis am 22. Dezember 1860 in das Amt des Ministerpräsidenten berufenen Anton Ritter von Schmerling erschienen die ergänzenden Artikel des Februarpatents am 26. Februar 1861.[47] Nun nahm die galizische Landesregierung erstmals konkrete Formen an, die trotz verschiedener Novellen im Allgemeinen bis 1918 das politisches Leben des Kronlandes prägten.

---

[46] Kaiserliches Diplom vom 20. Oktober 1860, Reichsgesetzbuchblätter 226, anno 1860, ab hier werden die K.u.k. Gesetze bzw. Verordnungen auf die folgende Weise: R.G.Bl. Nr. 226 ex 1870 zitiert.
[47] R.G.Bl. Nr. 1 ex 1861.



Königsreich von Galizien, eigene Bearbeitung der Karte in:

http://pl.wikipedia.org/Galicia_administrative1914.jpg&filetimestamp=200804

02190040#filelinks

Der Statthalter wurde vom Kaiser auf unbestimmte Zeit ernannt. Seine Aufgaben begrenzten sich nicht nur auf die Vertretung des Monarchen, sondern umfassten vor allem die Durchsetzung der in Wien beschlossenen Politik auf provinzieller Ebene. Der Statthalter kontrollierte alle Stufen der lokalen Verwaltung, von der Nominierung der Polizeidirektoren in Krakau und Lemberg bis hin zur Ernennung der Bezirksvorsteher (starosta) der insgesamt 79 galizischen Bezirke; allerdings hatte er keine Gewalt über staatliche Landgüter und Wälder, deren Oberaufsicht nach wie vor die entsprechenden Wiener Ministerien innehatten.[48] Zusammen mit dem Sejm (Landtag) wählte der Statthalter die Mitglieder der Rada Szkolna Krajowa

[48] *Davies*, S. 639.

(Landesschulrates) und diente als ihr Präsident. [49] Die provinzielle Verwaltung des Bildungswesens war insofern wichtig, als dass sie eine *de facto* komplette Polonisierung der beiden galizischen Universitäten und der sekundären Bildungsanstalten erlaubte, sodass die ukrainische Sprache nun außer an den Grundschulen nur sehr begrenzt benutzt wurde. Dazu gehörte auch die Einführung des Polnischen als zweite Amtssprache neben Deutsch; in der Praxis bedeutete dies ab 1867 die völlige Ablösung des Deutschen durch das Polnische im provinziellen Schriftwechsel, während Deutsch jedoch in allen Kontakten mit den Zentralbehörden bevorzugt blieb.[50]

Der Sejm (Landtag) wurde normalerweise für eine Legislaturperiode von sechs Jahren gewählt, konnte aber (und sehr häufig geschah dies auch) früher per Dekret des Statthalters bzw. des Kaisers aufgelöst werden. Um die oben aufgelisteten Vorrechte dieses Organs zu verdeutlichen, sollen hier dessen Zusammensetzung und das Wahlsystem erwähnt werden. Das galizische Wahlsystem war für seine korrupten Praktiken und fast komplett fehlenden demokratischen Prinzipien bekannt. Es lag im Interesse des engen Kreises der heimischen Aristokratie, eine repräsentative Vertretung der Mehrheit der Einwohner zu verhindern bzw. auf eine solche Weise zu beschränken, dass sie die Dominanz der Latifundienbesitzer nicht aufheben konnte. 150 Abgeordnete trafen sich regelmäßig im imposanten Gebäude des Landtags in Lemberg, davon waren neun Virilmänner, die überhaupt nicht zur Wahl standen und ihren Platz nur dank ihrer Würde einnehmen durften. Zu dieser privilegierten Gruppe gehörten die katholischen und griechisch-katholischen Bischöfe und Erzbischöfe, die Präsidenten der beiden Wirtschaftskammern für Industrie und Gewerbe sowie die Rektoren der Lemberger und Krakauer Universität. Die übrigen 141 Sitze wurden zwischen drei sogenannten Wahlkurien aufgeteilt: 44 bzw. 29,3 % stammten aus der Kurie der Großgrundbesitzer, 23 oder 15,3 % wurden von den Städten, darunter vier von Lemberg und drei von Krakau, gestellt; der Rest der Bevölkerung stimmte für die verbliebenen 74 Plätze (49,3 %).[51] Abgesehen von der Tatsache, dass in den zwei letzten Kurien nur wenige Wähler, die genug Eigentum besaßen, auf den Listen der Stimmberechtigen eingetragen waren, stellte sich der Proporz der Wähler pro einem Vertreter extrem asymmetrisch dar: In der Kurie der Großgrundbesitzer reichten 50 Stimmen (!), um einen Sitz zu gewinnen, in der dritten

[49] *Buszko*, Wielka Historia…, S. 117.
[50] Ebenda, S. 109.
[51] Ebenda, S. 263.

Kurie dagegen nicht weniger als 8000! [52] Im Endeffekt waren nicht mehr als 10 % der Galizier wahlberechtigt. [53]

Die Sitzungen des Sejm wurden unter dem Vorsitz des sog. Marszałek Krajowy (Landesmarschall) geführt, der für die Dauer der Legislaturperiode vom Kaiser nominiert wurde und zusätzlich auch den sog. Wydział Krajowy (Landesausschuss) leitete. Der aus sechs Sejm-Abgeordneten bestehende Landesausschuss setzte die Beschlüsse des Landtags um und musste sich vor jeder Sejm-Wahl auflösen. [54] Das Amt des Ministers für Galizien – immer ein Pole, der ab 1871 einen integralen Teil des zentralen Ministerrates darstellte – blieb jedoch vom wechselhaften Strom der in Lemberg betriebenen Politik größtenteils verschont; seine Aufgabe war vorerst die Vertretung der allgemeinen provinziellen Interessen.[55]

Eine der wichtigsten Aufgaben des Landtags war bis 1873 die Entsendung einer Gruppe von Abgeordneten nach Wien, die die Provinz im Reichsrat vertraten. Zu dieser Zeit wurden 38 Männer nach Wien geschickt, die damit 10,8 % der insgesamt 353 Abgeordneten des Reichsrats bildeten. Nach einer Novellierung des Wahlrechts 1873 wurden sie jedoch direkt von der Bevölkerung (aber unter Berücksichtigung des Kuriensystems) gewählt.[56] Von 1873 bis 1897 wurde Galizien von 63 Abgeordneten (= 17,8 %) vertreten, nach der Wahlreform des Ministerpräsidenten Kazimierz Feliks Graf von Badeni im Jahre 1897 erhöhte sich die galizischen Vertretung auf 78 Abgeordnete, die nun 18,4 % der insgesamt 425 Mitglieder des cisleithanischen Unterhauses stellten. 1907 fand die letzte wichtige Modifikation des österreichischen Wahlsystems statt, wodurch die bereits bedeutende Position der nördlichsten Provinz mit ihrem 20,5 %-Anteil an Abgeordneten des Reichsrates (106 von 516 Volksvertretern) weiter gestärkt wurde.[57] Trotz der monarchieweiten Einführung des allgemeinen Wahlrechts blieben aber die galizischen Landtagswahlen auch nach 1907 vom Kuriensystem geprägt; eine längst geplante Reform wurde wegen des Ausbruchs des Krieges nicht mehr implementiert.

---

[52] Ebenda, S. 264.
[53] *Davies*, S. 639.
[54] *Buszko*, Wielka Historia..., S. 121.
[55] *Davies*, S. 639.
[56] *Buszko*, Wielka Historia..., S. 116.
[57] Ebenda, S. 266.

Die Bevölkerung Galiziens wusste zwar, dass sie durch den völlig künstlichen Grenzverlauf bzw. durch die Entstehung ihrer Provinz, sowie auch wegen der erheblichen topografischen Barriere der Karpaten und des ungarischen Zolls bis zu dessen Aufhebung 1851[58], in den Handelswegen ökonomisch sehr benachteiligt war, aber sie wollte dennoch keineswegs von Russland regiert werden, was aber in Hinblick auf die aus realpolitischen Gründen langfristig unmögliche Wiederherstellung des unabhängigen polnischen Staates ohne jeden Zweifel die einzig logische Alternative gewesen wäre. Weder Russland noch Preußen konnten die Errichtung eines unabhängigen polnischen Staates auf österreichischem Territorium aus praktischen Gründen dulden, weil dies fast zwangsläufig eine Rebellion in ihren eigenen Teilungsgebieten ausgelöst hätte. Hier dürften also geografische Argumente, wie etwa die Wasserwege, die den Verlauf der meisten Handelswege in der Zeit vor den Eisenbahnen am stärksten beeinflussten, und die immer eindeutigeren Indizien für eine ökonomische Einheit aller zwischen der Ostsee und dem Hauptkamm der Karpaten gelegenen Landstriche, keine große geopolitische Rolle gespielt haben. Die Lemberger und Krakauer Eliten, die großteils aus polnischen Adeligen bestanden, wollten eine mögliche Eingliederung in das despotische Russland und den damit verbundenen Verlust an politischem Einfluss um jeden Preis verhindern. Preußen dagegen wurde weniger als Bedrohung gesehen, weil Berlin außer am Territorium des österreichischen Schlesiens (Herzogtümer Troppau, Teschen und Jägerndorf) niemals Interesse an einer eventuellen Angliederung Galiziens geäußert hatte. Umso weniger überrascht es, dass auch der Kaiser und seine Regierung wussten, dass sie immer auf die durch solche geopolitische Umstände verursachte Treue der Führungsschicht Galiziens zählen konnten.[59] Als Folge dieses impliziten beiderseitigen Kalküls beteiligten sich viele polnische Adelige sehr enthusiastisch an den Regierungsgeschäften in Wien, im klaren Gegensatz z. B. zu den Tschechen, die sich wegen der sie eher bedrohenden Germanisierung bzw. des ständigen ökonomischen bzw. kulturellen Wettbewerbs mit der großen, schon seit dem Mittelalter in den böhmischen Ländern ansässigen deutschsprachigen Bevölkerung, sowie wegen des Mangels an heimischen Adeligen, die eventuell ihr politisches Gewicht am Wiener Hof spürbar machen könnten, bereits seit 1848 teilweise anderen geopolitischen Interessen, nämlich dem von Russland inspirierten sog. „Panslawismus“ verpflichtet hatten.

---

[58] *Guttry*, S. 74.
[59] Józef *Buszko*, Andrzej *Garlicki*, Galicja 1859-1914 – Polski Piemont? (Warszawa 1989), S. 7-9.

Kapitel II

Die Erfindung der Eisenbahn und ihre Anfänge in Europa und der Welt

Dieses Kapitel gibt einen historischen Überblick über die allgemeine Geschichte der Eisenbahn. Die erste ausschließlich mit Dampfbetrieb operierende Eisenbahnlinie wurde 1825 zwischen Darlington und Stockton durch das sog. „Yorkshire Industrierevier" in Großbritannien gelegt und war insgesamt 26 Meilen (circa 44 km) lang. Danach folgte relativ rasch 1829 eine Strecke zwischen Baltimore und Washington D.C., die auf 30 Meilen (50 km) das Küstengebiet des amerikanischen Bundesstaates Maryland durchquerte. Auf dem europäischen Festland wurde 1830 die erste Linie in Belgien von Brüssel nach Mechelen (18 km) und ein Jahr später eine Linie in Frankreich zwischen Paris und dem benachbarten Saint Denis (10 km) erbaut; in Russland verbanden bereits 1837 die Schienen der Царскосельская железная дорога, der Bahn von Sankt Petersburg nach Carskoe Selo, die russische Hauptstadt mit einer der zaristischen Residenzen im heutigen Puskhin[60], wobei diese Linie insgesamt 25 Werst (= 27,2 km) lang war. Auf dem Gebiet des heutigen Deutschland übernahm das sonst ländlich geprägte Bayern überraschenderweise die Pionierrolle. Dort wurde 1835 die erste deutsche Strecke (6 km) zwischen Nürnberg und deren in unmittelbarer Nähe liegender Zwillingsstadt Fürth errichtet. Zwei Jahre später kam die erste Dampfeisenbahn schließlich auch in die von den Habsburgern regierten Gebiete. 1837 fand die feierliche Eröffnung der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn zwischen Floridsdorf und Deutsch Wagram (20 km) statt, bereits ein Jahr später erreichte die Bahn über eine provisorische hölzerne Donaueisenbahnbrücke den heutigen zweiten Bezirk Wiens und schon ab 1839 wurde eine Durchreise von Wien nach Brno (Brünn) in weniger als sieben Stunden möglich.[61] Im Jahre 1838, also während des ersten vollen Betriebsjahres, wurden dort bereits 190 642 Passagiere befördert, zwei Jahre später erreichte das Ausmaß der beförderten Frachten 29 917 Tonnen.[62] Wenn die Geschwindigkeit der Züge bei den heutigen Verhältnissen auch sehr langsam erscheinen mag, so sollte daran erinnert werden, dass nur ein paar Jahre zuvor die Überquerung der gleichen Distanz

---

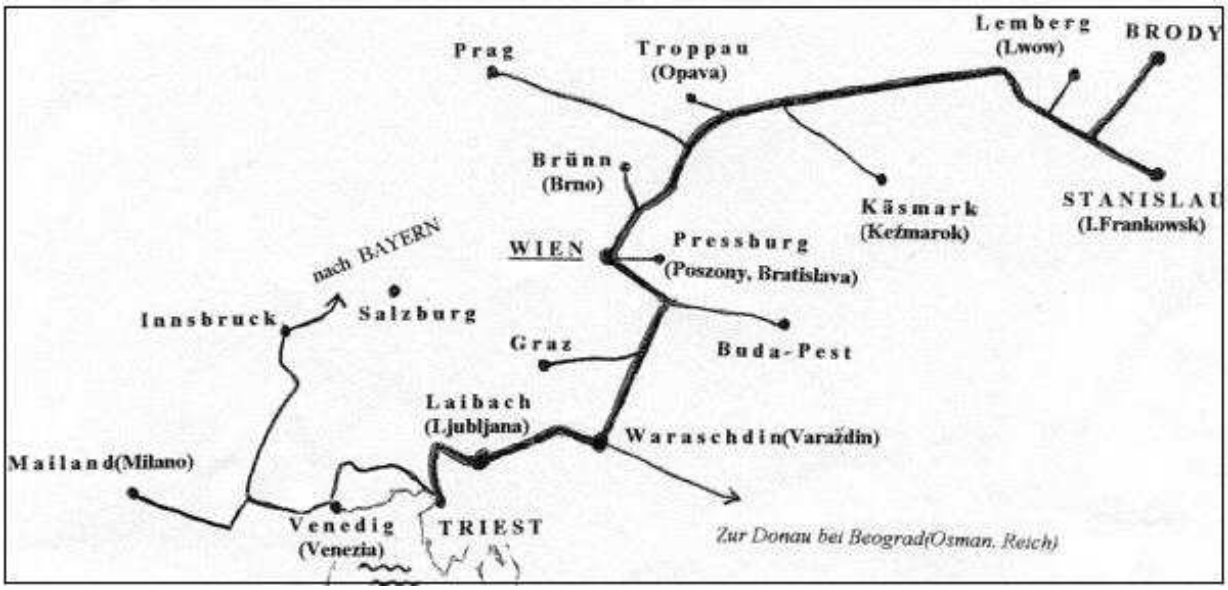
[60] Ralf Roman *Rossberg*, Geschichte der Eisenbahn, (Bonn 1977), S. 38.

[61] Christoph *Baumgartner*, Das österreichische Eisenbahnsystem von 1827 bis 1914, (Wien 2002), S. 15.
[62] Ebenda, S. 16.

zwischen der Donaumetropole und der Hauptstadt Mährens mit dem schnellsten Eilpost-Kurierdienst nicht weniger als achtzehn Stunden dauerte. Schon 1850 reichte die Nordbahn bis Krakau im Nordosten und Prag im Nordwesten, die Südbahn erstreckte sich in zwei Abschnitten zwischen Wien und Gloggnitz sowie Mürzzuschlag, Graz und Ljubljana (Laibach).

Es ist bemerkenswert, wie stark sich der Verlauf dieser ersten Bahnlinien an den Plänen des österreichischen Pioneers des Eisenbahnbaus, Franz Xaver Riepl, orientierte. Riepl hatte eine Professur an der Wiener Technischen Hochschule inne, und neben den technischen Aspekten dieses neuen Transportmittels war er vor allem vom dadurch hervorgerufenen Aufschwung des Binnen- und Außenhandels begeistert. Schon im Jahre 1836 hatte er einen umfangreichen Plan der Eisenbahnerschließung der Monarchie vorgeschlagen. Das von ihm geplante Bahnnetz sollte Wien als seine Drehscheibe haben, mit einer nördlichen Linie nach Russland über Galizien, und ihrem südlichen Äquivalent nach Triest. Diese Stammstrecke der Monarchie sollte die verschiedenen Völker und Länder enger an das Zentrum des Reiches (Wien) und die dort residierende Dynastie binden, den Warenaustausch mit Russland erleichtern, industrielle Regionen wie Mähren und Böhmen und die von der Landwirtschaft geprägten Gebiete wie Galizien miteinander verknüpfen, und die Ausfuhr österreichischer Erzeugnisse via Triest und andere adriatische Häfen fördern.[63]

[63] Constant von ***Wurzbach,*** Biographisches Lexikon des Kaiserthums Österreich, (Wien 1874), S. 140.



Franz Xaver Riepls Entwurf des österreichischen Eisenbahnnetzes, Elmar *Oberegger*, Die österreichischen Bahnen von den Anfängen bis zur Gegenwart (Sattledt 2007) S. 10.

Kurioserweise wurde bereits 1832 eine über 100 km lange Pferdeeisenbahn zwischen Linz-Urfahr und České Budějovice (Budweis) über Freistadt gelegt, die damals wegen ihrer erfolgreichen Querung des sehr bergigen Mühlviertels (und damit auch einer Hauptwasserscheide Europas) für weltweit großes Interesse sorgte, und wohl auch deswegen bei der feierlichen Eröffnung sogar durch die Präsenz des Kaisers Franz I. gewürdigt wurde.[64] Die neu eingeweihte Strecke sollte die Ausfuhr von Salz aus dem Salzkammergut nach Böhmen und Deutschland erleichtern; Salz war damals noch eines der wichtigsten Exportgüter der Donaumonarchie. Die Idee hinter dem Bau dieser Linie entstand bereits im Jahre 1809, als Prof. Franz Josef Ritter von Gerstner der Wiener Technischen Hochschule vergeblich versuchte, die Aktionäre der Böhmischen Hydrotechnischen Gesellschaft vom Bau einer Eisenbahnlinie zu überzeugen. Wie sein Name suggeriert, war dieses Unternehmen jedoch mehr am Bau eines Kanals interessiert. Auf Grund der ständigen Kriege mit Frankreich, die zur politischen und ökonomischen Instabilität des Reiches (Staatsbankrott 1811) führten, und der aufsehenerregenden Neuartigkeit der Idee selber verzögerte

[64] Hermann *Strach*, Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch- Ungarischen Monarchie, Band I, (Wien 1897), S. 78.

sich die Realisierung des Projekts knapp zwei Jahrzehnte.[65] Allerdings galt eine mit Pferden betriebene Linie wegen der sich inzwischen ereigneten technischen Entwicklungen in England schon damals als veraltet und wurde als Folge nur noch ein paar Mal – doch nie in solch beeindruckender Länge – im Habsburgerreich nachgebaut, z. B. mit der im Jahre 1840 eröffneten und noch bis 1873 mit Pferden betriebenen, 47 km langen Strecke Bratislava–Trnava (Pressburg–Tyrnau) bzw. (ung. Pozsony–Nagyszombat) oder mit der auf cisleithanischem Gebiet liegenden Strecke Gmunden (OÖ) – Traundorf (OÖ) – Wels – Linz –Urfahr/Zizlau (circa 75 km, eröffnet 1836) sowie der circa 65 km langen westböhmischen Strecke Praha (Prag) – Kladno – Klicava im Jahre 1838.[66]

ENTWICKLUNGSSTAND DES EISENBAHNWESENS IN EINZELNEN LÄNDERN (1846)

	Schienenlänge in km	Aufwand in Mill. Gulden C. M.	Lokomotiven
Österreich	1367	80,3	242
England	3773	816,2	1428
Deutschland	3245	211,9	480
Frankreich	1459	190,8	440
Belgien	609	66,7	200

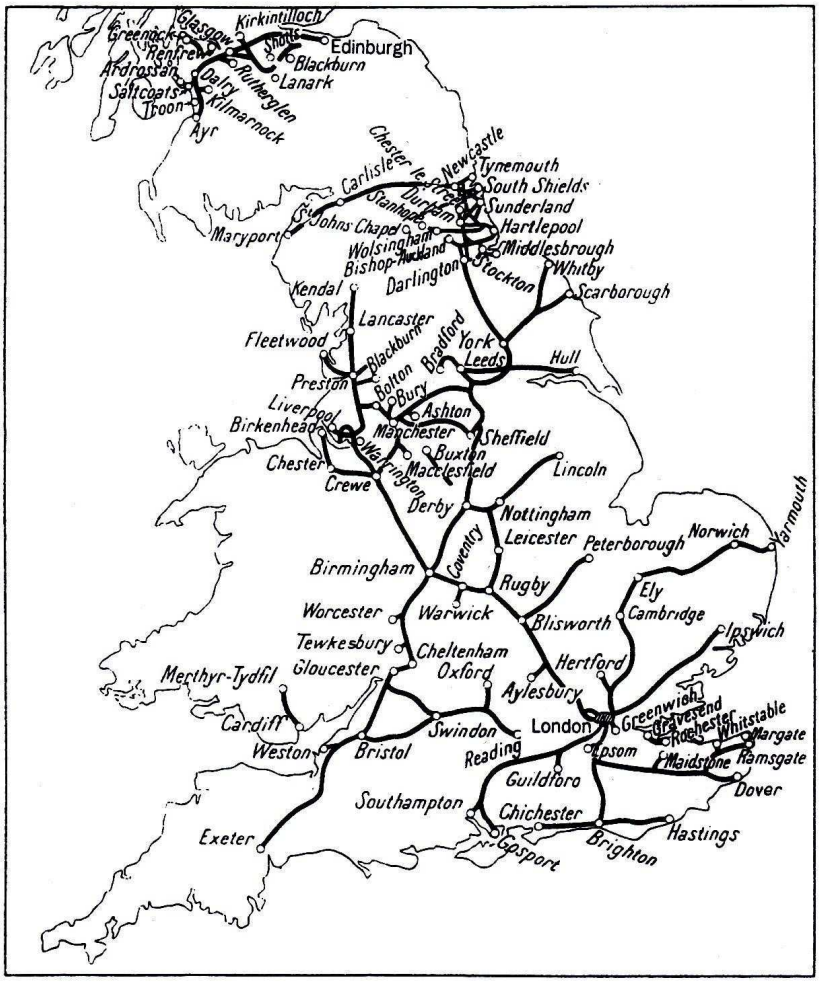
***Strach*, Band I, S. 249.**

Die erste Bahnlinie Italiens zwischen Napoli (Neapel) und Portici (22 km) wurde 1839 in Betrieb genommen; in Skandinavien führte das von Flachland geprägte Dänemark die Entwicklung an und eröffnete 1844 die insgesamt 91 km lange Strecke Altona– Kiel (bis zu den Kriegsereignissen 1864 galten die Zwillings-Herzogtümer Schleswig-Holstein als Teile Dänemarks). In der Schweiz wurde 1847 die kurze Trasse (16 km) von Zürich nach Baden fertig gestellt; auf der iberischen Halbinsel konnte die erste Linie nahe Barcelona allerdings erst 1848 eröffnet werden. Auf der iberischen Halbinsel wurde von Anfang an eine Spurbreite von 1668 mm verwendet. Die allerletzte Region Europas, die mit dem Eisenbahnbau anfing, war die

[65] *Oberegger*, Von Anfangen…, S. 8.
[66] László *Kovacs*, Geschichte der ungarischen Eisenbahnen 1846-2000, (Budapest 2000), S. 12.

Balkanhalbinsel: in Rumänien wurde der erste Eisenbahnweg zwischen Bucuresti (Bukarest) und dem Seehafen Constanta (circa 210 km) erst im Jahre 1860 verwirklicht, in Griechenland folgte die nur 10 km lange Route zwischen Athina (Athen) und dessen Hafenanlagen bei Piräus erst neun Jahre später![67] 1869, als sich einige europäische Länder noch am Anfang ihrer Bahnära befanden, waren die Gebiete Nordwest-Europas bereits fast komplett mit einem dichten Netz erschlossen.

BAHNNETZ IN ENGLAND ANNO 1847



eigene Bearbeitung von Andre *Berret*, Die Große Zeit der Eisenbahnen (Frankfurt 1979), S. 174.

[67] *Rossberg*, S. 89.

ENTWICKLUNG DER EISENBAHNEN IN EINIGEN LÄNDERN 1860—1900
(in 1000 Kilometer)

Land	1860	1870	1880	1890	1900	1900 Dichte*
Großbritannien	16,8	25,0	28,9	32,3	35,2	925
Frankreich	9,2	17,9	26,5	36,9	43,1	1100
Deutsches Reich	11,2	18,9	33,3	40,9	49,2	870
Rußland (eur.)	1,6	11,4	22,6	29,1	44,0	395
Österreich-Ungarn	4,5	9,6	18,5	26,5	36,3	805
Italien	1,8	6,2	8,6	13,1	15,9	490
Belgien	1,7	2,9	3,9	4,6	4,6	680

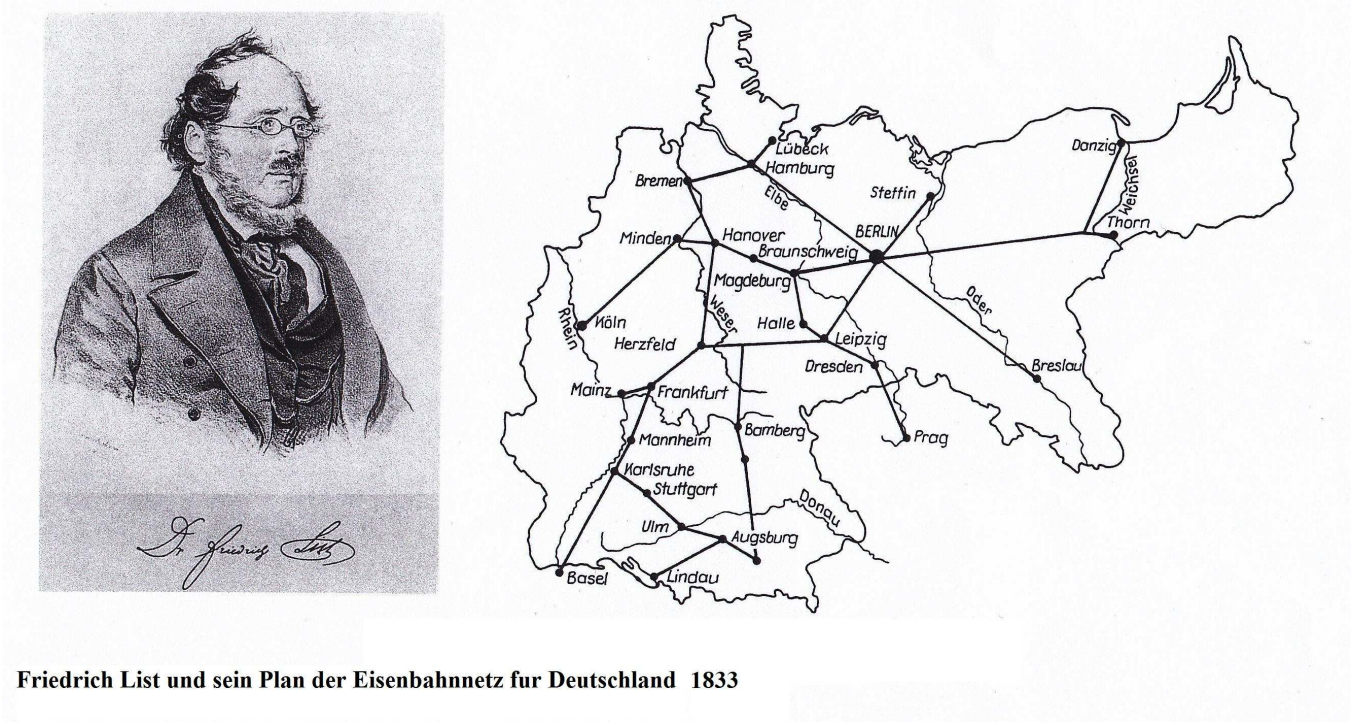
* km pro Million Einwohner.

Britische Parlamentsberichte 1902, Band 115, S. 1237.

In Großbritannien entwickelte sich das Eisenbahnnetz wegen der gut entwickelten Industrie und der großen Summen heimischen Kapitals besonders rasch. Zur Zeit der ersten Weltausstellung 1851 herrschte Königin Victoria bereits über 6300 Meilen (10 000 km) Schienen, 1870 waren es schon 13 400 Meilen (20 000 km) und im Jahre 1900 wurden die beiden großen Inseln, aus welchen das Vereinigte Königreich damals bestand, von einem imposanten Netz von 18 700 Meilen (28 000 km) durchzogen. 1914 erreichte das britische Schienennetz seine höchste Ausdehnung überhaupt mit 23 300 Meilen (37 475 km) oder einer landesweiten Schienennetzdichte von nicht weniger als 11,9 km/100 km². Als Folge dieser Entwicklungen war kein einziger Fleck des Landes, mit Ausnahme des ohnehin relativ dünn besiedelten schottischen Hochlands und der armen ländlichen Regionen des äußersten Westirlands, mehr als 15 km von einem Bahnhof entfernt.[68] Einen solchen Stand der Eisenbahnerschließung gab es weltweit außer in Großbritannien nur noch in Belgien, in den Niederlanden, in der nördlichen Hälfte der Schweiz und in den Küstengebieten New Englands bzw. in der Mid-Atlantic Region der Vereinigten Staaten. Neben

[68] Thomas *Otte* (Hrsg.), Paths of Empire 1848-1945, (New York 2006), S. 24.

seinem eindrucksvoll ausgebauten Eisenbahnnetz wies England bereits 1860 eine Dichte von 4,72 Meilen pro Meile² (11,27 km/km²) an befestigten Landstraßen auf.[69]



Friedrich List und sein Plan der Eisenbahnnetz fur Deutschland 1833

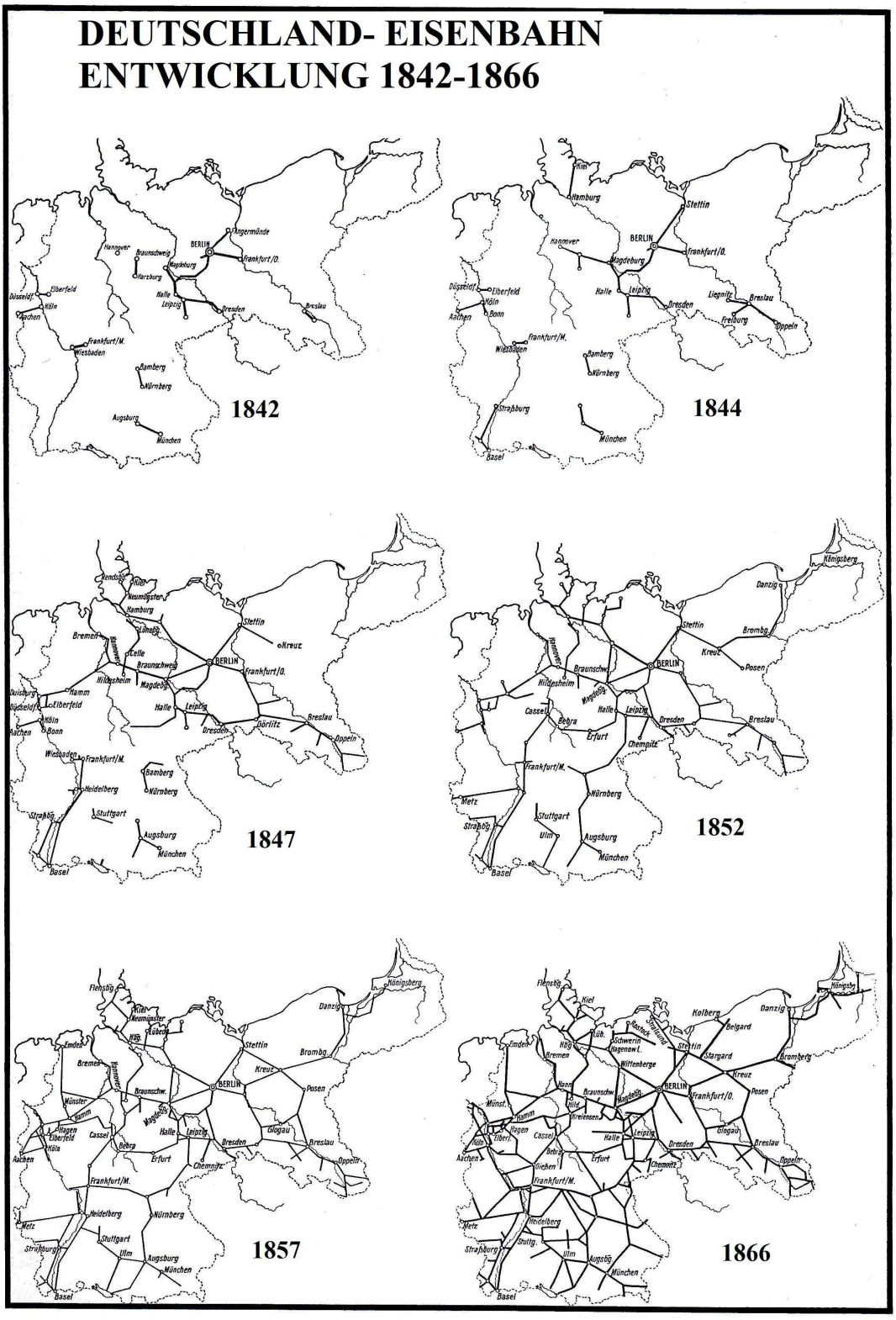
Reichsverkehrsministerium (Hrsg.):
Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen. (Leipzig 1938) S. 271.

Preußen begann mit seinem Eisenbahnbau erst relativ spät, obwohl es schon 1833 Pläne eines gesamtdeutschen Netzes von Friedrich List gab. 1838 entstand die erste 25 km lange Strecke zwischen Berlin und Potsdam, wobei, wie in Russland ein Jahr zuvor, Prestige-Zwecke der Verbindung einer Residenzstadt mit einem Palast des Monarchen wohl die bedeutendste Rolle spielten. 1840 waren erst insgesamt 115 Meilen (180 km) in Betrieb, bis 1847 wurde das Schienennetz aber bereits auf 1506 Meilen (2500 km) erweitert, während es 1850 schon eine Länge von 1834 Meilen (2900 km) aufwies. Wegen der Existenz des Zollvereins verband das deutsche Netz damals bereits den Großteil der verschiedenen Staaten des Deutschen Bundes (1850 betrug

[69] *Berend, Ránki,* S. 70.

die Gesamtstreckenlänge bereits 6044 km, doch erst nach 1850 entstanden die ersten wichtigen Nord-Süd-Verbindungen zwischen Bayern, Sachsen und Preußen).[70] Es soll dabei auch nicht übersehen werden, dass die Verbindungen mit den Nachbarländern aus strategischen Überlegungen noch stark begrenzt blieben (z. B. mit Österreich nur zwei, mit Russland eine, mit Frankreich eine).

[70] Ulrich Langner, Karl Heinz Rohmer (Hrsg.), Deutsche Eisenbahnen 1835-1985, Band I, (München 1989), S. 107.



eigene Bearbeitung von Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, S. 398.

Nach den Wirren der Revolutionsjahre und dank der relativ hohen politischen Stabilität folgte eine Ära des Baubooms in den von den Hohenzollern regierten Gebieten – 1860 gab es schon 3580 Meilen (5300 km) an Schienen; 1873 zogen sich insgesamt 8986 Meilen (13 000 km) an Bahnstrecken allein durch Preußen. 1914 konnte Preußen auf eigene 27 764 Meilen (40 631 km) stolz sein, die damals etwa zwei Drittel aller bestehenden deutschen Linien darstellten (40 344 Meilen bzw. 61 148 km).[71] Dieses umfangreiche Netz erreichte einen Durchschnittwert von knapp 12 km/100 km², wobei aber wegen der verschiedenen Bevölkerungsdichten und der unterschiedlichen Industrialisierungsgrade massive regionale Schwankungen vorhanden waren. Im dicht besiedelten und stark industrialisierten Nordrhein-Westfalen wurde über weite Landstriche hinweg, entlang des Unterlaufs des Rheins und der Ruhr, sogar der Dichtewert von 20 km/100 km² überschritten. Eine derart extreme Verdichtung der Schienenwege war auch im territorial begrenzten oberschlesischen Kohlerevier zu finden; dagegen lag die Dichte in fast allen anderen deutschen Gebieten östlich der Oder und der Lausitzer Neiße mit einem Wert von 10,2 km/100 km² deutlich unter dem Durchschnittwert Deutschlands, und im ländlich geprägten Ostpreußen war mit nur 8 km/100 km² die allerniedrigste Streckendichte ganz Deutschlands zu finden, was aber noch immer die galizischen Werte von 5,2 km/100 km² und sogar den Durchschnitt der Donaumonarchie von 6,5 km/100 km² sehr deutlich überstieg, ganz zu schweigen vom Mittelwert des benachbarten Kongresspolen, wo eine Dichte von 2,7 km/100 km² zu finden war.[72] Von Anfang an spielte der Frachttransport zwischen dem rohstoffreichen Osteuropa und dem industrialisierten Westmitteleuropa und Westeuropa wegen der rasant fortschreitenden Industrialisierung sowie der zentralen Lage des Hohenzollernreiches eine unübersehbare Rolle. In ganz Deutschland wurden anno 1909 insgesamt 1768 Gütertonnen pro Kopf der in diesem Land Erwerbstätigen befördert.[73] Gleich wie in Österreich wurde auch in Preußen auf Initiative Bismarcks erst ab den Siebzigerjahren des neunzehnten Jahrhunderts ernsthaft mit dem Prozess der Verstaatlichung des Bahnnetzes begonnen, worauf schließlich 1884 die Gründung der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) als staatliche Aufsichtsbehörde erfolgte.[74]

---

[71] *Rossberg*, S. 67.
[72] *Bissaga*, S. 14.
[73] Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1913, (Berlin 1913), S. 120.
[74] *Rossberg*, S. 23.

Die explosionsartige Entwicklung der Eisenbahnen erreichte Russland relativ spät, was einen enormen strategischen Nachteil, besonders unter Berücksichtigung des kaum vorhandenen Netzes befestigter Chausseen, bedeutete (1860 besaß das Zarenreich nur 0,01 Meile pro Meile² bzw. 0,026 km/km²).[75] Für die langsame Entwicklung des Schienennetzes waren die verhältnismäßig geringe Bevölkerungsdichte, lange Distanzen, der allgemeine Mangel an Großstädten und Kapital, sowie vor allem die den Eisenbahnbau belebende Industrie verantwortlich. Hier konnte sogar die Tatsache, dass dank der großteils fehlenden natürlichen Barrieren, wie etwa Berge, und beim Tunnelbau viel Geld gespart werden konnte, die Entwicklung nicht vorantreiben. Im September 1842 wurde allerdings die wohl schicksalhafteste Entscheidung in der Geschichte der russischen Bahnen durch eine in Sankt Petersburg tagende Sonderkommission getroffen, die nach ausführlichen Beratungen die Spurbreite von 1524 mm als Norm aller künftigen russischen Bahnen, außer derjenigen in dem noch teilweise autonomen Kongresspolen festlegte. Dies wurde was mit dem Argument der Landesverteidigung begründet, obwohl auch gleichzeitig zugegeben wurde, dass auf diese Weise mögliche künftige Vorstöße Russlands gegen Preußen bzw. Österreich schwieriger durchzusetzen sein würden.[76] Allerdings sollte in diesem Zusammenhang betont werden, dass, im klaren Gegensatz zu den späteren, für die allgemeine Geschichte Europas sehr bedeutungsvollen Auswirkungen, gerade im Jahre 1842 eine solche Entscheidung dem breiten europäischen Publikum nicht besonders aufregend erschien, da es im damaligen Westeuropa bzw. in den Vereinigten Staaten auch Linien gab, die zum Teil sehr verschiedene bzw. heute wohl als sehr ungewöhnlich geltende Spurbreiten aufwiesen. So wurde z. B. in den 1830ern zwischen London und der westenglischen Hafenstadt Plymouth (circa 250 km) die sog. „Great Western Railway“ erbaut, deren Spurbreite mit 2140 mm eigentlich zu den breitesten aller Zeiten zählt und die nicht vor den 1890ern auf jene Spurbreite umgespurt wurde, die inzwischen als europäischer Standard galt.[77] Die volle Adaption der sog. „Normal- bzw. Standard“-Schienenspurbreite von 1435 mm, die schon von George Stephenson beim Bau der ersten Bahnlinie 1825 verwendet wurde, vollzog sich nur etappenweise, da manche privaten Konsortien ihre unterschiedlichen Spurbreiten um jeden Preis erhalten wollten, um der Konkurrenz keinen Zugang zu ihren Strecken zu ermöglichen. So wurde z. B. die Hauptlinie der Badischen

---

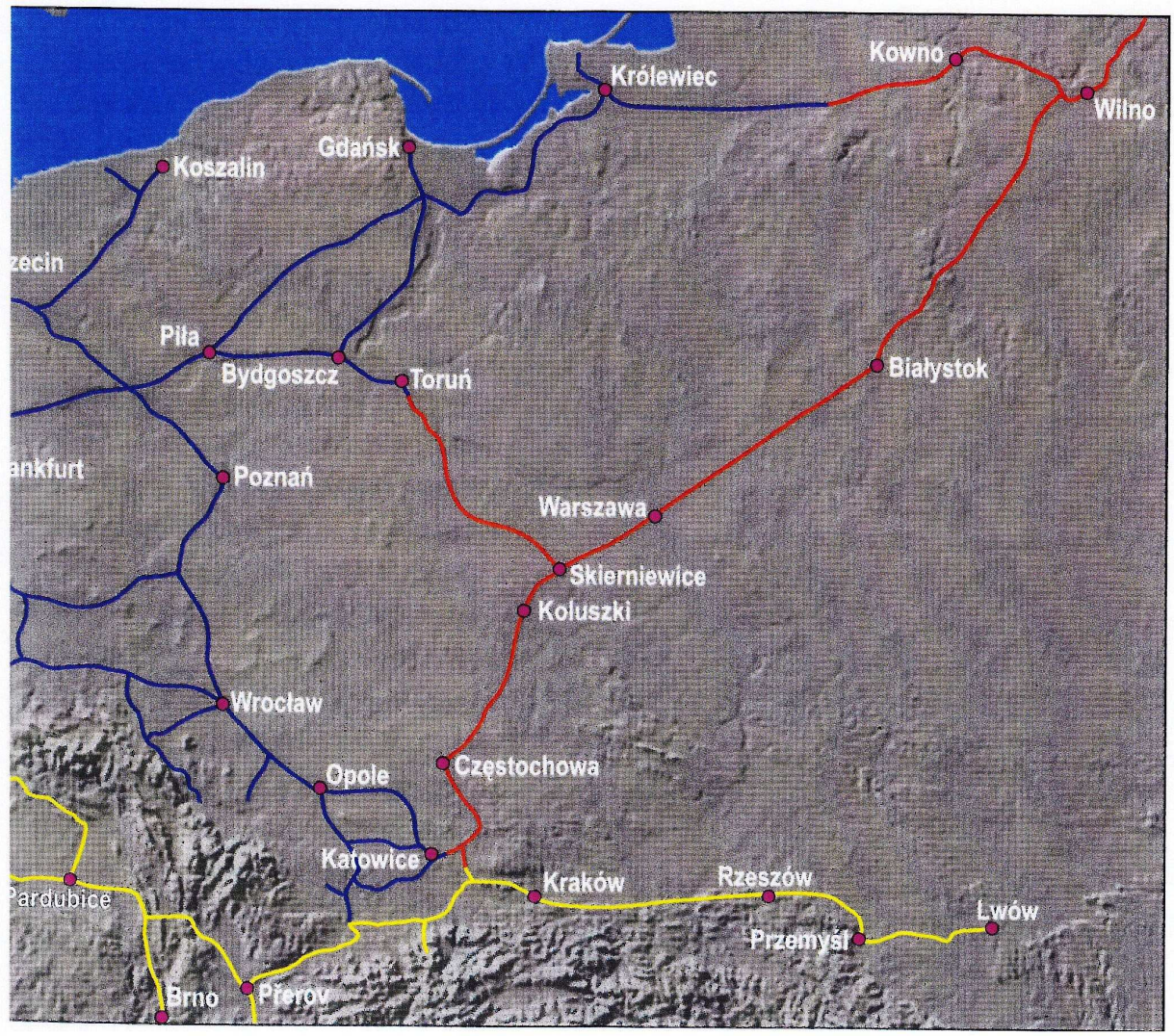
[75] *Berend, Ránki*, S. 70.
[76] Österreichische Eisenbahn Zeitung, II Jahrgang, (Wien 1879), Nr. 4, S. 44.
[77] Markus *Klenner*, Eisenbahn und Politik, (Wien 2002), S. 17.

Staatsbahn zwischen Mannheim und Basel während ihres Baus 1840-1845 zuerst mit einer Spurbreite von 1600 mm versehen[78]; nur die wachsende Konkurrenz der inzwischen am linken Ufer des Rheins gebauten französischen Linie machte ein Umdenken erforderlich. In den Jahren 1854-1855 wurde diese Linie dann auf die Regelspur umgebaut.[79] Später mischten sich die nationalen Regierungen wegen ihrer eigenen strategischen bzw. ökonomischen Überlegungen mit Verordnungen für standardisierte Spurbreiten energisch ein. Obwohl die erste Bahnlinie des Zarenreiches, die circa 27 km[80] lange Strecke Sankt Petersburg– Carskoe Selo (Царскосельская железная дорога bzw. Kolej Carskosielska), bei ihrer Errichtung im Sommer 1837 mit 1829 mm Spurbreite ausgestattet wurde, entschloss sich die russische Sonderkommission gegen die Übernahme dieses Musters im ganzen Kaiserreich, da diese Spurbreite als zu kostspielig für große Distanzen betrachtet wurde.

Vier Jahre bevor in Russland überhaupt eine endgültige Entscheidung über die Spurbreiten getroffen wurde, erteilte 1838 Feldmarschall Ivan Paskevič, der zaristische Statthalter Kongresspolens, der unter der Leitung des führenden Warschauer Bankiers Piotr Steinkeller und Tomasz Graf Łubieński neu gebildeten privaten Towarzystwo Kolei Warszawsko- Wiedeńskiej (der Warschauer-Wiener Bahn Gesellschaft bzw. Варшавско- Венская железная дорога) eine vom Standpunkt der damaligen Zeit betrachtet sehr großzügige Konzession, die diesem Konsortium eine vierprozentige Verzinsung des Kapitals seitens des Staates (in dem Fall durch die Bank Polski) langfristig garantierte. Wahrscheinlich aus diesem Grund wurde auch sofort mit dem Bau der Strecke begonnen. 1842 allerdings musste das Konsortium, das inzwischen nur ein paar Kilometer der Gleise im unmittelbaren Umkreis Warschaus (bis zu Pruszków) gelegt hatte, trotz aller finanziellen Anreize und Vergünstigungen seitens der Regierung in Konkurs gehen; ab diesem Zeitpunkt wurde ausschließlich auf Staatskosten weiter gebaut. Erst 1845 wurde der circa 56 Werst (60 km) lange Abschnitt zwischen Warszawa (Warschau) und Skierniewice über Żyrardów (damals

[78] Karlheinz *Hartung,* Chronik der deutschen Eisenbahnen, (Stuttgart 1996), S. 21.
[79] Monika *Burri*, Killian T. *Elssaser*, David *Gugerli* (Hrsg.), Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970, (Zurich 2003), S. 166
[80] Alle in diesem Kapitel genannten Werst-Werte stammen aus meinen eigenen Kalkulationen, die auf Basis der entsprechenden im Appendix aufgelisteten Dateien berechnet sind.

ein wichtiges Zentrum der Textilindustrie)[81] unter der Bauleitung des renommierten Dipl.-Ing. Stanisław Wysocki in Betrieb genommen und galt damit als die zweitälteste russische Linie.[82]



Bahnnetz des heutigen Polen 1862, *Zgórniak*, S. 259.

Die Erweiterung des russischen Bahnnetzes erfolgte weiterhin sehr langsam. 1862 durchzogen das riesige Reich immer noch nicht mehr als 2200 Meilen bzw. 3008 Werst (3200 km) an Schienen (davon fast alle eingleisig)[83], die fast ausnahmslos zu nur fünf Linien gehörten: zur Warschau– Aleksandrów Kujawski (Aleksandrowo) bis in der Nähe von Toruń (Thorn, preußische

[81] *Zamoyski,* S. 310.
[82] Oscar *Matthesius*, Russische Eisenbahnpolitik im XIX Jahrhundert, (Berlin 1903), Band I, S. 21.
[83] Ebenda, S. 47.

Grenze); diese Trasse wurde als sog. Kolej Warszawsko–Bydgoska oder Warschau–Bromberger Bahn (bzw. Варшавско- Бромбергская железная дорога) bezeichnet, deren sich über circa 216 Werst (230 km) erstreckender Abschnitt erst 1862 in Betrieb genommen wurde; oder zur bereits erwähnten Strecke der Warschauer–Wiener Bahn von Warschau nach Granica (heute die Station Sosnowiec Maczki – damals österreichische Grenze), deren 282 Werst (300 km) ab dem Frühjahr 1848 befahrbar wurden. Diese beiden sich völlig im noch bis 1864 teilweise autonomen Kongresspolen befindenden Trassen wurden seltsamerweise entgegen der in Russland herrschenden Bahnbaubestimmungen mit der normalen europäischen Spurbreite von 1435 mm ausgestattet. Zu den drei anderen Linien gehörte die ebenfalls 1862 nach elf Jahren Bauzeit vollendete, 1118 Werst (1200 km) lange Strecke der Kolej Warszawsko-Petersburska oder die Warschau–St. Petersburger Bahn (Петербурго- Варшавская железная дорога), die die beiden Großstädte über Vilnius (Wilno, Vilna), Hrodna (Grodno) und Białystok (Belostok) verband. Von diesem für das Zarenreich aus strategischen Gründen sehr wesentlichen Abschnitt bog der im gleichen Jahr vollendete, nach Ostpreußen führende und circa 188 Werst (200 km) messende Zweig ab, der von Vilnius (Wilno, Vilna) über Kaunas (Kowno) schließlich zur Grenze bei Nesterow (Eydtkuhnen) führte. Schließlich verband schon ab 1851 die sog. „Nicholas Bahn“ (Николаевская железная дорога bzw. Kolej Nikolajewska) nach achtjähriger Bauzeit Sankt Petersburg mit Moskau (611 Werst bzw. 650 km). Diese letzten drei erwähnten Strecken waren aber mit der russischen Spurbreite (1524 mm) ausgestattet. 1878 stieg die gesamte Länge der Linien langsam auf 14 200 Meilen bzw. 19 744 Werst (21 000 km) an, 1887 waren es 17 776 Meilen bzw. 26 320 Werst (28 000 km), 1891 schon 18 134 Meilen bzw. 27 260 Werst (29 000 km), und schließlich wurde im Jahre 1909 innerhalb des europäischen Teil von Russland (daher ohne die Transsibirische Linie samt deren Nebenstrecken, die zusammen 5449,2 Werst bzw. 5597 km maßen) eine Länge von 36 689 Meilen bzw. 55 838,8 Werst (59 403 km) erreicht.

Der in Europa liegende Teil des Reiches, der circa die Hälfte der Fläche des alten Kontinents bildete, wies nur eine durchschnittliche Netzdichte von 1,1 km/100 km² bzw. 1,03 Werst/100 Werst² auf.[84] Die meisten Strecken verfügten nach wie vor nur über ein Gleis, sogar 1914 lag der Anteil solcher Verbindungen westlich des Urals bei circa 80 %. Im Vergleich zum britischen oder deutschen Netz betrug die zwischen der Weichsel und dem Hauptkamm des

[84] Clive *Treblicock,* The Industrialization of the Continental Powers 1780-1914, (New York 1981) S. 223.

Uralgebirges vorhandene Schienennetzdichte weniger als 10 % der entsprechenden Gleise pro 100 km² in Mittel- und Westeuropa, was sich aber in Wirklichkeit nicht so nachteilig auswirkte, wie die obigen Statistiken vermuten lassen. In Anbetracht der Tatsache, dass die allgemeine Bevölkerungsdichte des europäischen Teils Russlands nur etwa ein Viertel der deutschen bzw. ein Fünftel der britischen Werte erreichte, bedeutete dies, dass sogar im Fall eines gleichen Industrialisierungsniveaus viel weniger Linien gebraucht wurden. In diesem Zusammenhang erschien der russische Nachholbedarf nicht allzu dramatisch; um z. B. die entsprechenden britischen Werte zu erreichen hätte eigentlich eine Verdoppelung des Netzes zu einer Länge von circa 112 800 Werst (120 000 km) bzw. 2,07 Werst/100 Werst² (2,2 km/100 km²) genügt. Um den deutschen Verhältnissen zu entsprechen, wäre eine Verdichtung des Netzes um etwa 75 % zu einer Länge von circa 98 700 Werst oder 105 000 km bzw. 11,1 Werst/100 Werst² (11,8 km/100 km²) nötig gewesen, was grundsätzlich bedeutete, dass, wenn die russische Gesellschaft das englische bzw. deutsche Niveau der industriellen Entwicklung schon damals erreicht hätte, vom ökonomischen und demographischen Standpunkt gesehen bei den obigen Werten nur eine begrenzte Verlängerung des Netzes zu rechtfertigen gewesen wäre.[85] Ein ähnlich begründeter Vergleich mit der Doppelmonarchie zeigt im Licht der komparativen Bevölkerungsdichte des europäischen Teils von Russland, der circa ein Drittel der entsprechenden Bevölkerungsdichte der Donaumonarchie aufwies bzw. dessen Bahnnetzdichte circa ein Sechstel des entsprechenden Wertes des Habsburgerreiches betrug, dass sich der russische Nachholbedarf in diesem Fall auf eine Summe von circa 28 200 Werst bzw. 30 000 zusätzliche Kilometer beschränkte, was ein Wachstum von circa 50 % bis auf etwa 84 600 Werst (90 000 km) bzw. 1,5 Werst/100 Werst² (1,6 km/100 km ²) erfordert hätte.[86]

In diesem Zusammenhang darf auch nicht vergessen werden, dass innerhalb der weitläufigen europäischen Teile Russlands extreme Schwankungen in der Bevölkerungsdichte vorhanden waren: die südlichen, relativ dicht besiedelten Regionen, wie etwa in der Ukraine, erhielten zwar ein dementsprechend dichtes Bahnnetz, aber die fast menschenleeren nördlichen Gebiete, die zusammengesetzt etwa einem Viertel der Fläche der europäischen Landstriche des Imperiums entsprachen, entbehrten dagegen, mit Ausnahme der Linie nach Murmansk bzw.

[85] Eigene Berechnung auf Grund des Vergleichs der respektiven nationalen Statistiken.
[86] Ebenda.

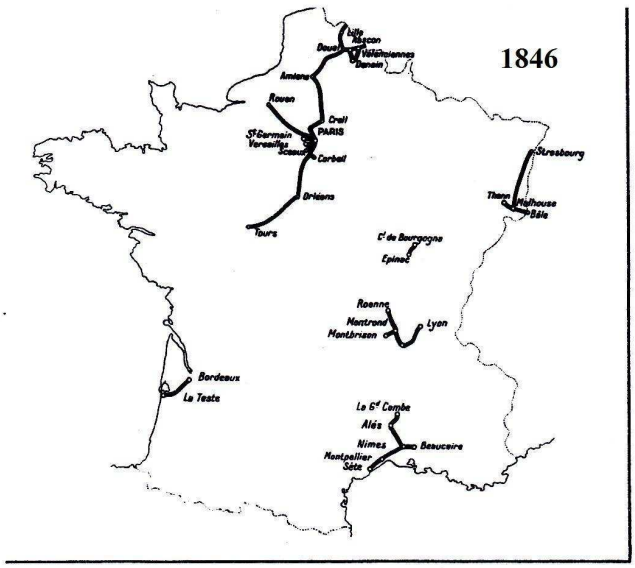
Archangelsk, des Bahnbaus zweckmäßigerweise fast komplett, was also dem Zarenreich den ebenso paradoxen wie wichtigen Vorteil bot, sich im Gegensatz zu fast allen anderen europäischen Staaten, außer Schweden und Norwegen, über die eventuelle Bahnerschließung weitläufiger Gebiete überhaupt keine Sorgen machen zu müssen. Besonders zur Zeit des ehrgeizigen Finanzministers Sergej Witte (1891-1906) wurden enorme Summen in den Eisenbahnbau investiert, die zu einem erheblichen Teil von begeisterten französischen Kapitalisten von verschiedenen Pariser Kreditinstituten stammten. Allein zwischen 1893 und 1900 wurden etwa 2.226,6 Millionen Rubel von der zaristischen Regierung und privaten Unternehmern für diesen Zweck ausgegeben.[87]

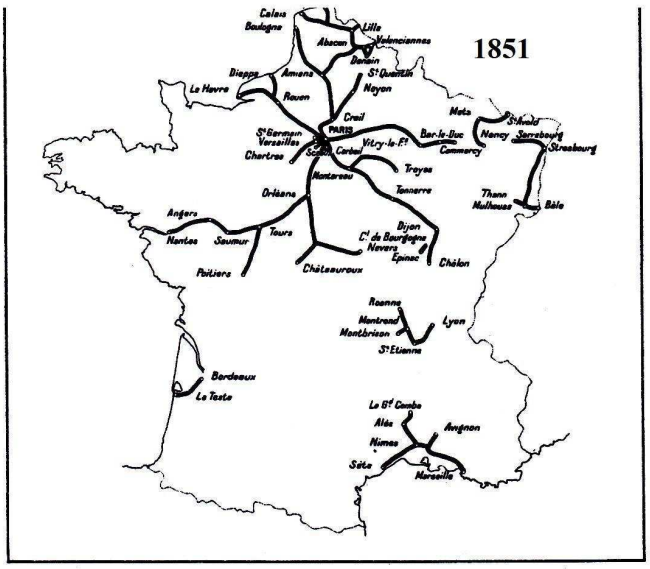
Andere europäische Länder, deren Vergleich mit dem Habsburgerreich sich ebenfalls als nützlich erweisen könnte, sind zweifellos Italien, Frankreich und die Schweiz. Außerdem lohnt es sich, einen Blick auf die fernen Vereinigten Staaten zu werfen. In Italien waren 1861 erst 1859 km an Bahnstrecken vorhanden, 1891 kam das Land aber bereits auf 13 186 km, während es 1909 ein insgesamt 16 799 km langes Netz auf den breiten Landstrichen der Apenninenhalbinsel gab, was im Durchschnitt nur einer relativ begrenzten Belegung von 5,9 km/100 km² entsprach[88] und die entsprechenden galizischen Statistiken (5,2 km/100 km²) leicht übertraf – und das trotz der erheblich höheren Bevölkerungsdichte Italiens –, aber den Mittelwert der Doppelmonarchie (6,6 km/100 km²) nicht erreichen konnte.[89] Es soll jedoch in diesem Zusammenhang betont werden, dass, damals wie auch heute, der industriell relativ gut entwickelte Norden Italiens ein zweckmäßiges und ausreichend großes Schienennetz besaß, während die Lage südlich der Linie Rom– Pescara ganz anders aussah. Da die italienischen Bahnen nicht besonders profitabel waren und wegen eines vergleichsweise niedrigen allgemeinen Industrialisierungsgrades immer mehr am Passagiertransport als am Lastverkehr orientiert waren, wurde hier laut den entsprechenden Statistiken von 1909 nur die verhältnismäßig niedrige Summe von 151 Tonnen pro einheimischem Erwerbstätigen befördert.[90]

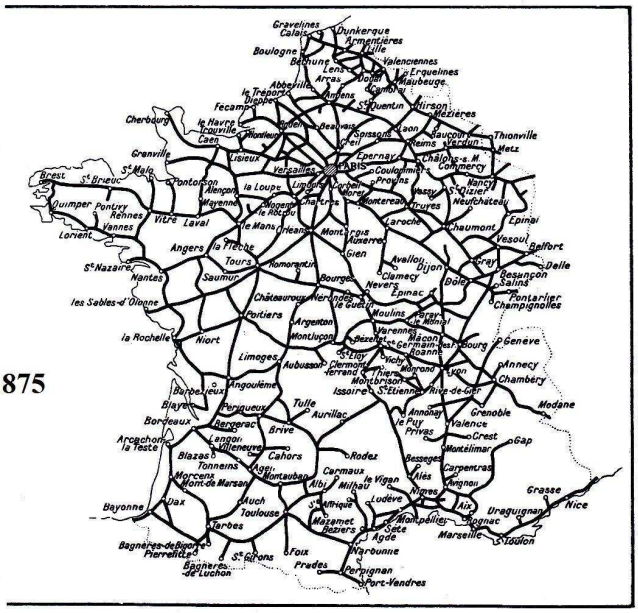
---

[87] Theodore von *Laue*, Sergei Witte and the Industrialization of Russia, (New York 1969), S. 27.
[88] *Rossberg*, S. 56.
[89] *Treblicock*, S. 225.
[90] Ebenda, S. 226.

DAS FRANZOESISCHE BAHNNETZ 1847-1875







eigene Bearbeitung von Andre *Berret*, Die Große Zeit der Eisenbahnen (Frankfurt 1979), S. 177.

In Frankreich wuchs das Netz in dieser Zeit eher rasant, auch wenn hier von Anfang an der direkte Einfluss des Staates ständig zu spüren war. 1850, am Beginn des Zweiten Kaiserreiches, besaß das Land 3083 km an Bahnlinien, 1870, als dieses Zweite Kaiserreich schließlich durch die Dritte Republik ersetzt wurde, zogen sich 17 931 km Schienen durch den größten Staat Westeuropas. Schließlich wurde 1909 bei den bis dahin fast komplett in den Besitz des Staates aufgenommenen Bahnen eine Länge von 48 579 km gemessen, das sind 9,1 km/100 km². Obwohl das französische Netz im Vergleich zu Österreich gleichmäßiger durch das ganze Land verteilt gelegt worden war, wurde die Stellung der Hauptstadt der Republik enorm überbetont. Nach wie vor, trotz seiner nicht zentralen Lage innerhalb Frankreichs, diente Paris als wichtigster Knotenpunkt aller strategischen Bahnlinien, was am ehesten mit der ebenfalls übertriebenen Zentrums-Stellung Budapests innerhalb der ungarischen Reichshälfte vergleichbar war.[91] Paris war der einzige bedeutende Knotenpunkt Nordfrankreichs, was sich positiv während der Friedenszeiten auswirkte, aber enorme Transportschwierigkeiten und unnötige Umwege während der Kriegszeit verursachte. Manche Beobachter waren sich einig, dass, wenn das französische Bahnnetz über mehrere ausgebaute Bahnkontenpunkte verfügt hätte, die vernichtende Niederlage des Zweiten Kaiserreiches 1870 entweder vermieden oder zumindest erschwert werden hätte können.[92]

Die Franzosen und die Deutschen zogen beide die entsprechenden Konsequenzen daraus: In der Dritten Republik baute man zusätzliche Knotenpunkte wie Nancy, Reims und Metz aus, gleichzeitig errichteten die Preußen mehrere Eisenbahnbrücken über den Rhein. Manche kleinen Orte im Elsass, in der Eifel und in den Ardennen erhielten ungewöhnlich lange Bahnsteige, eine Tatsache, die den Franzosen und Belgiern nicht entging und genau den logistischen Bedürfnissen des Schlieffen Plans entsprach. Obwohl Paris und Brüssel dies bemerkt hatten, war die Richtung des deutschen Vorstoßes im Spätsommer 1914 dennoch eine unerwartete Überraschung gewesen.[93] Das französische Straßennetz, das schon im Jahre 1860 eine Dichte von circa 4,84 Meilen/Meile² (12,58 km/km²)[94] hatte, wurde erheblich weniger auf die Hauptstadt zentriert. Pro Erwerbstätigem wurden in Frankreich im Durchschnitt 983 Gütertonnen jährlich transportiert, wobei aber starke

---

[91] Malcolm *Fletscher*, John *Taylor*, Eisenbahnen – das erste Jahrhundert, (1996 Stuttgart), S. 115.

[92] *Burri*, S. 214.
[93] Ebenda, S. 216.
[94] *Berend, Ránki*, S. 70.

regionale Schwankungen im Bereich des Frachtverkehrs erkennbar waren, so dass die Linien, die sich durch den industrialisierten Norden des Landes (z. B. durch das Liller Kohlebecken) zogen, erheblich höhere Werte aufwiesen.[95]

Die Schweiz verfügte trotz ihrer verhältnismäßig geringen Fläche (41 285 km²) und des überwiegend bergigen Charakters des Landes 1909 über ein vergleichsweise sehr umfassendes Netz von 4580 km bzw. 11,1 km/100 km² an Bahnlinien; die Summe an Gütertonnen pro Erwerbstätigem lag allerdings mit 689 deutlich unter dem europäischen Durchschnitt, was wohl durch den Mangel an Schwerindustrie verursacht wurde.[96]

Die damaligen Vereinigten Staaten besaßen zwar ein enormes Netz von 381 701 km an Bahnlinien, aber aufgrund der immensen Größe des Landes und ihrer relativ dünnen Besiedlung ließ sich dort nur eine allgemeine Netzdichte von 4,1 km/100 km² feststellen, wobei aber natürlich wegen der starken Unterschiede in der Bevölkerungsdichte extreme regionale Schwankungen vorhanden waren. So entsprach z. B. die Netzdichte der gut besiedelten und stark industrialisierten Mid-Atlantic-Region und der New England Staaten etwa jener der westeuropäischen Staaten, während weite Teile des Westens trotz der Errichtung der vier transkontinentalen Linien (1890) in diesem Aspekt vielmehr Russland ähnelten. Damals, und heute umso mehr, lag der Schwerpunkt der amerikanischen Eisenbahnen definitiv auf dem Gütertransport, was die extrem hohe Zahl von 10 808 Gütertonnen pro Erwerbstätigem oder nicht weniger als 1569 % der schweizerischen Werte erklärt.[97] Im Vergleich dazu ist in ganz Europa anno 1909 von 329 691 km an Eisenbahnen zu berichten, was aber trotz des flächenmäßig vergleichbaren Gebietes und einer erheblich höheren Bevölkerungsdichte den „alten Kontinent“ nur das Niveau von 3,4 km/100 km² an Schienen erreichen ließ.[98]

Fast überall wo sie errichtet wurden, führten die Eisenbahnen zu einer Beschleunigung der industriellen Revolution. Da die Transportkosten reduziert wurden, wuchs der Handelsaustausch dementsprechend. Plötzlich waren bisher nicht erhältliche Güter auch dem breiteren Publikum zugänglich; die Preise der meisten Artikel des täglichen Bedarfs fielen, was erheblich zur Erhöhung

---

[95] Ebenda, S. 228.
[96] Ebenda, S. 221.
[97] *Otte,* S. 29.
[98] K.u.k. Eisenbahnministerium (Hrsg.) Eisenbahn und Verkehr Jahrbuch 1912 (Wien 1912), S. 191.

des Lebensstandards beitrug. Die Preisstrukturen der verschiedenen Länder passten sich allmählich an – ein weiterer Grund für das Wachstum des internationalen Handels. Zum Antrieb der Züge wurde eine riesige Menge an Kohle nötig; neue Unternehmen in bisher unbekannten Branchen entstanden, um Lokomotiven bzw. ihre Ersatzteile und Waggons herzustellen. Die Eisenproduktion erreichte ein bisher für unmöglich gehaltenes Ausmaß und eine ebenso hohe Qualität, der Bedarf für neue Schienen erschien unerschöpflich. Nicht zuletzt forcierte die Einhaltung strikter Fahrpläne eine Standardisierung der Zeitmessung, sodass 1893 die meisten Länder Mittel- und Westeuropas eine gemeinsame Zeitzone, die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) festsetzten. Das Vereinigte Königreich und Portugal entschieden sich dagegen für die Greenwich Zeitzone, während Russland der Osteuropäischen Zeit und der Moskauer Zeit (OEZ bzw. MZ) folgte.[99]

[99] *Burri*, S. 165.

Kapitel III

Der Bau der ersten Strecken der Donaumonarchie

Die bereits oben erwähnte erste mit Dampf betriebene Eisenbahn des Habsburgerreiches, nämlich die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, erstreckte sich nach wenigen Jahren weiter nordöstlich, nämlich von Deutsch Wagram über Břeclav (Lundenburg), Hodonin (Göding), Přerov (Prerau) nach Ostrava (Mahrisch Ostrau) – womit 1846 die erste Verbindung Österreichs mit dem preußischen Oberschlesien und dem Ausland entlang des Odertals entstanden war, die mittels der sog. „Wilhelmsbahn" über Bohumin (Oderberg), Chałupki (Annaberg), Racibórz (Ratibor), Wrocław (Breslau) und das sächsische Dresden schließlich Berlin erreichte. Ab dem an dieser Strecke liegenden Kędzierzyn-Kożle (Kosel), von dem eine weitere Linie auf preußischem Staatsgebiet über Katowice (Kattowitz) und Mysłowice (Myslowitz) nach Szczakowa verlief, wäre es den Zügen nun möglich gewesen, nach 80 km im Ausland wieder über österreichischen Boden in den letztgenannten Ort zu gelangen. Von der Grenze bei Szczakowa über Jaworzno und Trzebinia bis Krakau wurde der letzte Abschnitt (40 km) bereits am 1. April 1847 in Betrieb genommen; dieser gilt daher als der Teil, für den die ersten Schienen Galiziens gelegt wurden.[100] Noch im gleichen Jahr, am 13. Oktober, wurde auch eine Linie von Szczakowa nach Russland über den Bahnhof Granica (heute die Station Sosnowiec Maczki, 2 km von Szczakowa entfernt) errichtet,[101] die über Ząbkowice Śląskie, Dąbrowa Górnicza und weiter in Richtung Częstochowa (Tschenstochau) zuerst nur nach Warschau, ab 1862 allerdings bis nach Sankt Petersburg führte. Nahe dem nur wenige Kilometer westlich von Szczakowa gelegenen Städtchen Mysłowice (Myslowitz) trafen von 1815 bis 1914 die Grenzen Preußens, Österreichs und Russlands zusammen (das berühmte „Dreikaisereck"), was aber freilich die Schaffung eines für die ökonomischen Bedürfnisse der Gegend wirklich gebrauchten Bahnrätsels keineswegs verhindern konnte, nämlich den Bau mehrerer Kohlebeförderungsbahnen, die im Laufe weniger Kilometer die drei Ländergrenzen mehrmals überschritten, wobei keine Rücksicht auf eventuelle militärische Implikationen genommen wurde.

---

[100] *Strach*, Band II, (Wien 1897), S. 288.
[101] Peter Friedrich *Kupka*, Die Eisenbahnen Österreich-Ungarns 1822-1867, (Leipzig 1888) S. 136.

Dreikaisereck am Zusammenfluss von Biala und Czarna Przemsza, 15 km südöstlich von Kattowitz in Oberschlesien; links Deutschland, geradeaus Russland, rechts Österreich, im Hintergrund die Station Granica (heute Sosnowiec Maczki) der Warschauer-Wiener Bahn

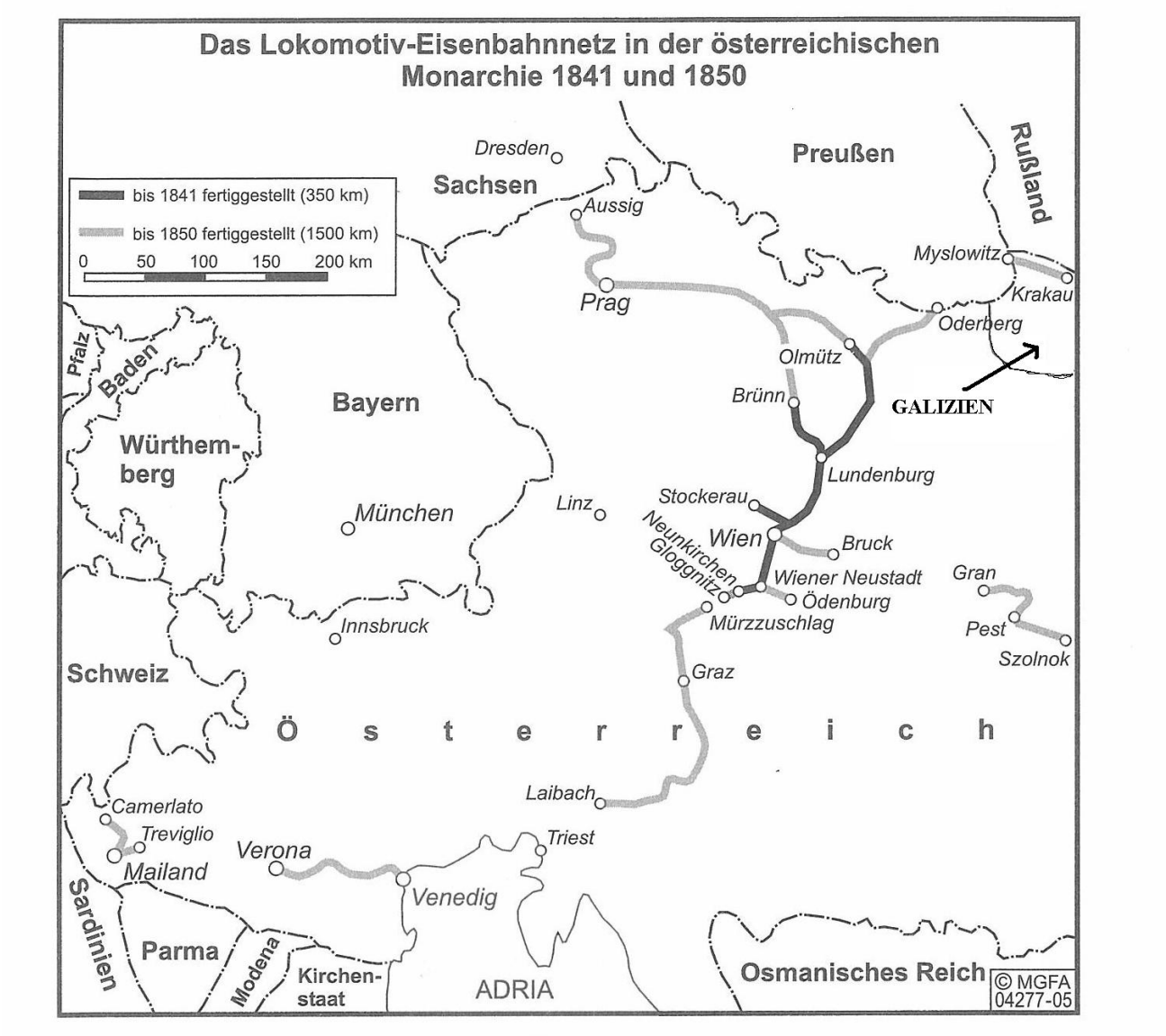
In : http://de.wikipedia.org/wiki/Dreikaisereck.

Die sich auf österreichischem Gebiet befindliche Strecke Jaworzno–Krakau wurde von der preußischen Wilhelmsbahn als die sog. „Krakauer–Oberschlesische Bahn“ erbaut und stellte vorerst auch für einige Monate deren Eigentum dar. Die Wiener Regierung wollte allerdings aus logischen Gründen die langfristige Kontrolle eines solch strategischen Bahnabschnitts keinem fremden Konsortium überlassen und kaufte deshalb schon 1848 diese Trasse, die kurz danach ins System der kaiserlichen Staatsbahnen integriert wurde.

Im März 1846, also noch bevor die volle Erschließung Krakaus durch das österreichische Bahnnetz erfolgen konnte, wurden dank der enthusiastischen Zustimmung Berlins mit Hilfe der

Eisenbahn ein paar Tausend Truppen von Wien bzw. Böhmen nach Galizien verlegt, um dort den polnischen Aufstand niederschlagen zu können. Durch dieses neue Transportmittel erfolgte die Beförderung der Streitkräfte viel rascher als es von den Aufständischen erwartet worden war, was wohl der entscheidende Faktor für das schnelle Ende der Unruhen und für die darauf folgende, problemlose Angliederung der Freien Stadt Krakau an das Kaiserreich war.[102] Nur drei Jahre später spielte auch die erste Schienenverbindung Galiziens mit Kongresspolen eine große Rolle bei der ersten großen militärischen Operation in den Annalen der Bahngeschichte. Nicht weniger als 30 000 russische Soldaten wurden innerhalb eines einzigen Monats mit der Bahn von Warschau nach Galizien verlegt, um dem jungen Kaiser Franz Joseph die entscheidende Hilfe zur Niederschlagung des ungarischen Aufstands zu leisten.[103] Im Jahre 1848 beförderten alle auf österreichischem Boden verlaufenden Eisenbahnlinien, trotz ihrer noch sehr begrenzten Länge, schon insgesamt drei Millionen Reisende und circa 1,5 Millionen Tonnen an Gütern.[104]

[102] Marian *Żychowski*, Rok 1846 w Rzeczypospolitej Krakowskiej i Galicji, (Warszawa 1956), S. 69.
[103] Ian W. *Roberts*, Nicholas I and the Russian Intervention in Hungary, (New York 1991), S. 46.
[104] *Strach*, Band VII, S. 66.



eigene Bearbeitung von Burkhard *Koster*, Militär und Eisenbahn in der Habsburgmonarchie 1825-1859 (München) S. 101.

1850 überzeugten sich die Habsburger erneut von der strategischen Wichtigkeit der Nordbahn. Um einen möglichen Angriff Preußens auf Böhmen und Mähren zu verhindern, und um der Welt das nach den Wirren der Revolutionsjahre wiedergefundene Selbstbewusstsein noch deutlicher demonstrieren zu können, schickte die Wiener Regierung vom 2. November bis zum 2.

Dezember 1850, also wieder innerhalb eines einzigen Monats, nicht weniger als 121 000 Männer, 10 000 Pferde, 2500 Kanonen bzw. Geschütze sowie 200 000 Zentner (circa 10 000 Tonnen) Proviant und Munition mit der damals noch großteils eingleisigen Kaiser–Ferdinand-Nordbahn in jene böhmischen Gebiete, die direkt an das preußische Schlesien grenzten.[105] Dieses schnelle Manöver schreckte die Hohenzollern von ihren aggressiven Plänen ab, und als Folge ging die Donaumonarchie als diplomatischer Sieger der sog. „Olmütz Krise" hervor.[106] Wohl wegen ihrer großen strategischen Bedeutung und dank des rasant steigenden Volumens an beförderter Kohle, vor allem aus dem Ostrauer bzw. Jaworzno Becken, und der hohen Renditen der Salztransporte aus den galizischen Salzbergen in Wieliczka und Bochnia, erhielt die Nordbahn schon 1856 eine zweite Spur von Wien nach Bohumin (Oderberg; eine Entfernung von circa 300 km), die ein paar Jahre später bis Krakau (zusätzlich noch etwa 100 km) verlängert wurde.

Wegen der strategischen Bedürfnisse des Landes und unter Berücksichtigung der wiederholten Spannungen mit Preußen konnte die österreichische Regierung die Führung einer für die Verteidigung der Monarchie so wesentlichen Linie auf fremdem und potenziell feindlichem Staatsgebiet langfristig nicht tolerieren, wobei besonders energisch für den möglichst raschen Bau einer südlichen Zweigstrecke durch die den Habsburgern nach dem schlesischen Kriegen verbliebenen Überreste Oberschlesiens argumentiert wurde. Um preußische Gebiete komplett umfahren zu können, wurde bis 1856 eine Trasse von Bohumin (Oderberg) über Zebrzydowice (Niederseibersdorf – die heutige Südgrenze Polens), Chybie, Czechowice-Dziedzice (Dziedzitz, das direkt an der Westgrenze Galiziens zum österreichischen Schlesien lag), Oświęcim (Auschwitz) und weiter über Chełmek und Chrzanów bis zum westlich von Krakau gelegenen Trzebinia (insgesamt 95 km) erbaut, und zwar zur Gänze auf Staatskosten. In engem Zusammenhang mit der Debatte über die beste mögliche Trassierung der neuen Strecke von Bohumin (Oderberg) nach Krakau wurde gemäß den strategischen Überlegungen des Generalquartiermeisters Heinrich Freiherr von Hess, der die ganze Linie lieber hinter der oberen Weichsel verstecken wollte, 1852 der Antrag gestellt, diesen Abschnitt entlang des rechten Ufers des hier noch eher kleinen Flusses zu verlegen; folglich sollte die Bahn von Oświęcim (Auschwitz)

---

[105] *Kupka*, S. 168.
[106] Jürgen *Angelow*, Von Wien nach Königgrätz: die Sicherheitspolitik des Deutschen Bundes im europäischen Gleichgewicht, 1815-1866, (München 1996), S. 155-156.

über Zator und Skawina nach Podgórze, einer gleich südlich von Krakau gelegenen Stadt, statt über Trzebinia und Krzeszowice verlaufen.[107]

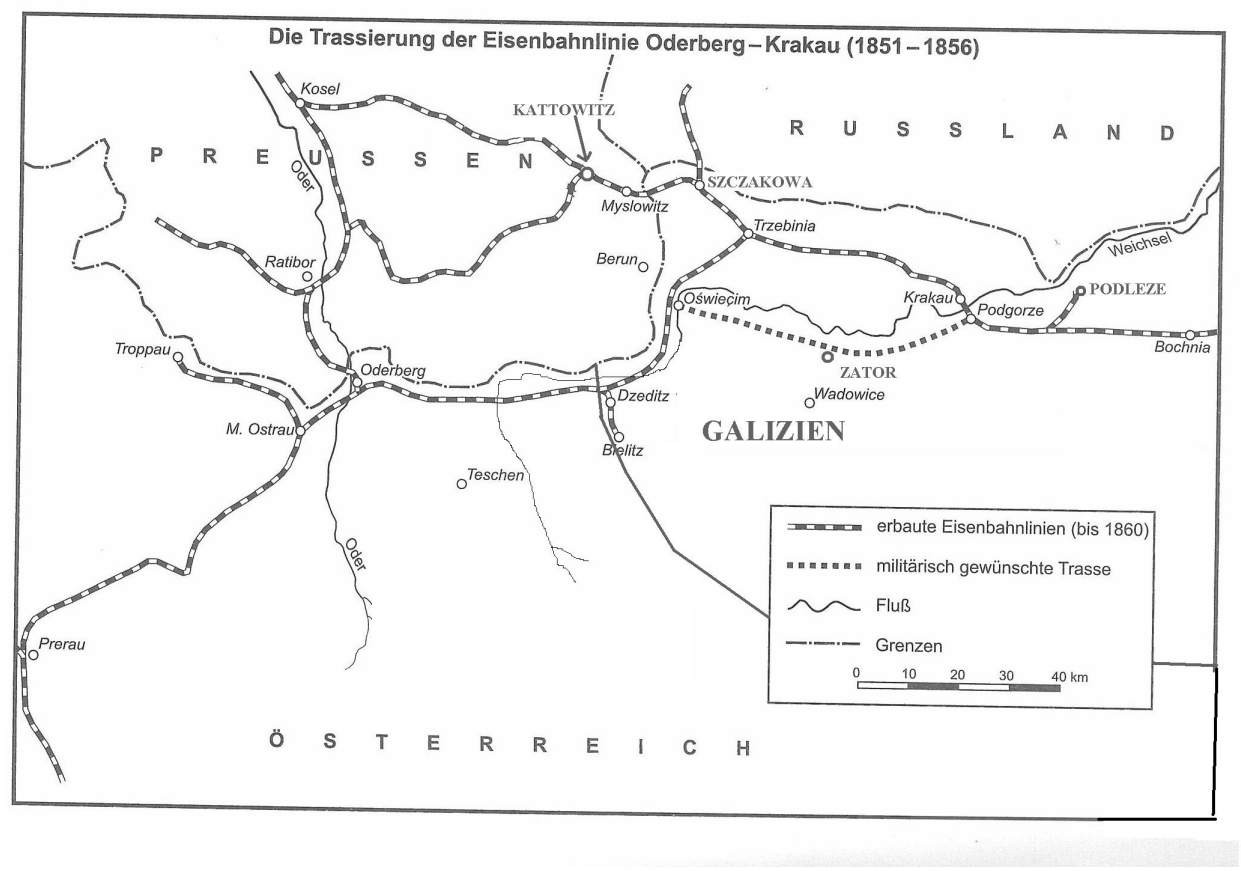
Erster Krakauer Bahnhof 1850

In: http://pl.wikipedia.org/wiki/Krakow

Den Vorschlägen des Militärs und seines Vertretungsorgans im Bereich der strategischen Bahnlinien und des Festungsbaus, die seit der allerhöchsten Entscheidung vom März 1850 die sog. „Zentrale Befestigungskommission" bildete[108], stand allerdings der Handelsminister Andreas Freiherr von Baumgartner vehement entgegen; dieser argumentierte für eine Verlegung der Schienen entlang des linken Weichselufers, was, vom Standpunkt des Kommerzes und der Kohlewirtschaft betrachtet, ohne jeglichen Zweifel deutlich mehr Sinn hatte.[109] Die strategischen Zwecke einer Bahnstrecke sollten aber klar Vorrang gegenüber ökonomischen Überlegungen haben, wie Hess es selbst eloquent formulierte: „Alle von dem K.u.k. Ministerium für Handel und öffentliche Bauten geltend gemachten Gründe gegen diese militärisch zweckmäßige Bahnlinie,

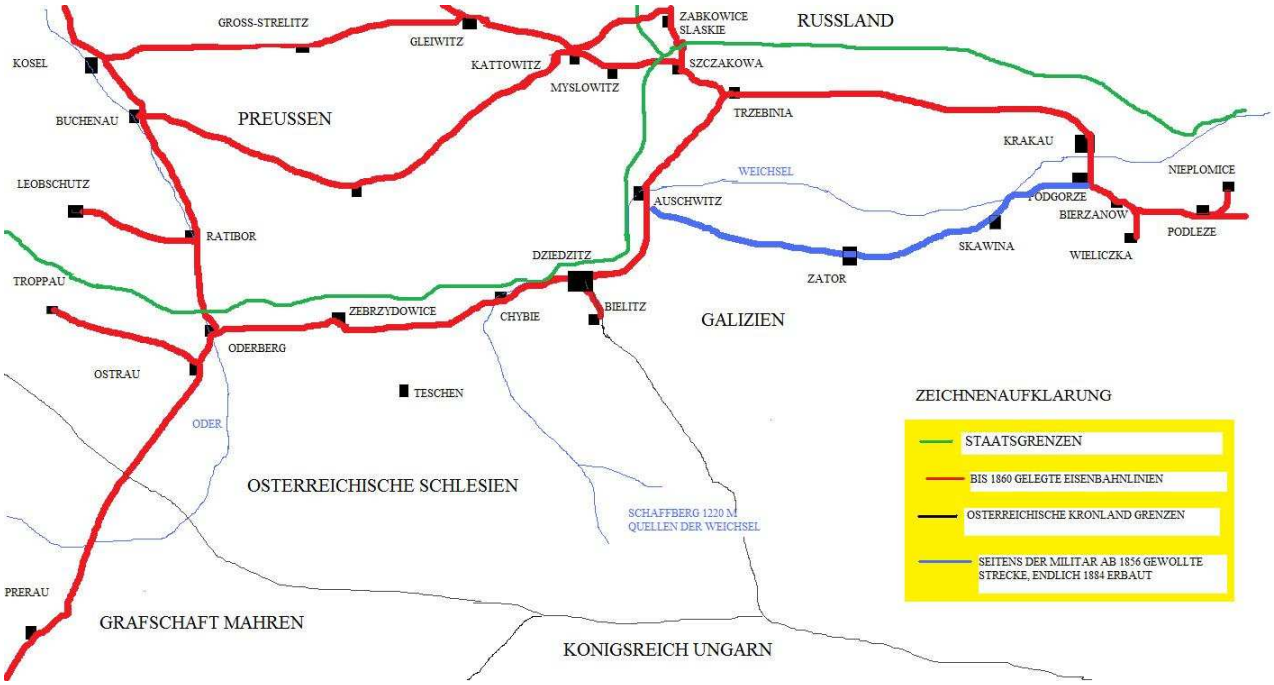
[107] ÖSTA, KA KM Präs 3.933/8 ex 1852.
[108] *Strach*, Band II, S. 186.
[109] Ebenda.

verlieren ihre Bedeutung im Vergleiche des unberechenbaren Vortheiles (sic!) der Sicherung des Verkehrs auf dem Schienenwege zwischen Wien, Olmütz und dem militärisch wichtigen Platze Krakau, dessen Befestigung im Zuge ist, und den dortigen Weichselübergang deckt.“[110]



Trassierung der Bahnlinie Ostrau- Krakau, *Koster*, S. 127.

[110] ÖSTA, KA KM Präs 3.933/4 ex 1852.



Bahnmagistralen westlich von Krakau, im Herzogtum Cieszyn (Teschen) und preußischen Oberschlesien, *eigene Werk*

Schließlich waren es aber doch die kommerziellen Interessen der Eisenbahnerschließung der zahlreichen Kohlebergwerke und Hütten, die schon damals die unmittelbare Gegend von Chełmek und Chrzanów prägten, die in diesem Fall klare Priorität erringen konnten. Der Kaiser nahm also lieber den Rat seines Handelsministers an und traf am 8. Mai 1852 eine entsprechende Entscheidung.[111] Die von Hess geforderte Strecke wurde erst 1884 als eine Nebenlinie der damals eröffneten Transversalen Bahn in Betrieb genommen.

Die strategische Rolle der Nordbahn wurde schon 1842, also lange vor den militärischen Ereignissen von 1848 und 1850, in einem von Karl Eduard Pönitz verfassten Werk deutlich, in welchem dieser weitblickende sächsische Stratege die Erweiterung dieser Linie von ihrem damaligen Endpunkt bei Leipnik (Lipnik nad Becva) in das östliche Mähren bis Lemberg über

[111] *Strach*, Band II, S. 186.

Krakau und einen Anschluss an die preußische schlesische Wilhelmsbahn (Odertalbahn) als höchst notwendig gegen mögliche russische Vorstöße betrachtete.[112] Er hielt diese Bahnlinie für die „vordere Hauptoperationsbasis und künstliche Hauptvertheidigungslinie (sic!)“ gegen das Zarenreich. Für den Fall, dass sie von den Feinden teilweise bzw. völlig besetzt sein sollte, wurde der Bahnlinie Gran (Esztergom)– Komarno (Komárom, Komárno)– Wien– Stockerau– Grafenwörth– Gmünd (NÖ)– Česke Budějovice (Budweis)– Praha (Prag)– Dresden– Berlin– Szczecin (Stettin) die Funktion der „hinteren Hauptoperationsbasis“ zugedacht, wobei es dem scharfsinnigen Sachsen schon damals, lange vor den Kriegsereignissen des Jahres 1866, und noch länger vor der festen Zementierung der Allianz der Mittelmächte, nahezu selbstverständlich erschien, dass die zwei Höfe Bündnispartner gegen Russlands gewaltige Ressourcen sein müssten.[113] Drei Jahre später, am 27. Februar 1845, wurde mit einem „allerhöchsten Gesetz“ der konkrete Wunsch der Wiener Regierung betreffend der künftigen Eisenbahnlinien in Galizien erstmals der breiten Öffentlichkeit mitgeteilt. Laut diesem ersten, sehr rudimentären Plan sollte so bald wie möglich eine Strecke über Krakau nach Lemberg errichtet werden, von wo aus eine weitere nach Russland in die Nähe der Stadt Brody führende Linie geplant war, während sich ein anderer Zweig über Černivci (Czerniowce, Czernowitz) der moldauischen Grenze bei Suceava (Suczawa) nähern sollte.[114]

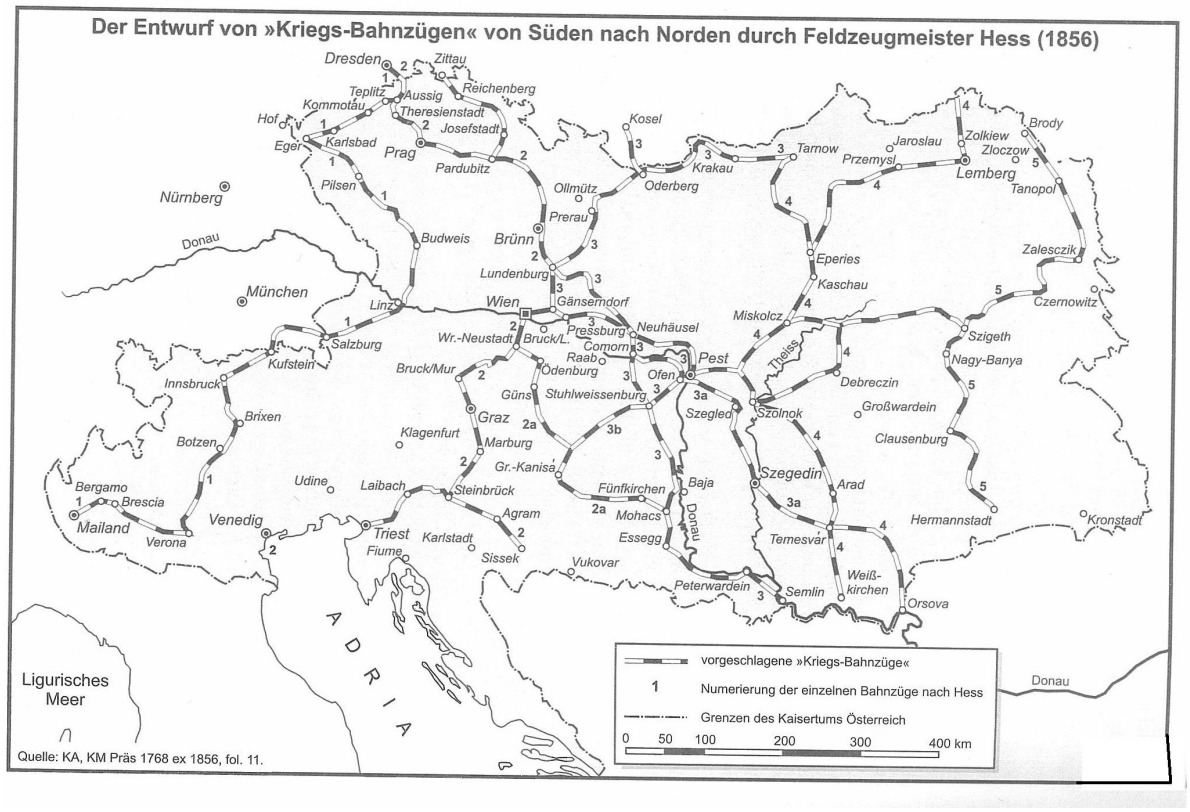
Bereits 1839 allerdings richtete der galizische Landtag eine Petition an Wien, um die Erlaubnis der Zentralregierung für die Gründung einer Aktionsgesellschaft mit dem Zweck des Baus einer Eisenbahnlinie von Krakau nach Lemberg einzuholen; dies wurde jedoch abgelehnt, da die damaligen Wiener Behörden noch die Illusion hatten, dass sie allein solche Verbindungen als Staatsbahnen errichten könnten.[115] Alle diese Strecken wurden später auch genau auf diese Art nach dem Plan von 1845 verwirklicht, auch wenn die Durchsetzung der Bauvorhaben nicht, wie ursprünglich allzu optimistisch angenommen, zehn Jahre dauerte, sondern ein volles

---

[112] Karl Eduard *Poenitz*, Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert, (Adorf 1842), S. 296.
[113] *Strach*, Band VII, S. 120.
[114] *Kupka*, S. 156.
[115] Tomasz *Kargol*, Wirtschaftliche Beziehungen zwischen Galizien und den Ländern der österreichisch-ungarischen Monarchie in der ersten Hälfte des XIX Jh., In: Christoph Augustynowicz, Andreas Kappeler (Hrsg.) Die galizische Grenze 1772-1867 – Kommunikation oder Isolation? (Wien 2007) S. 47.

Vierteljahrhundert in Anspruch nahm. Bis 1848 wurde also lediglich die Verdoppelung der Gleise auf der circa 25 km langen Trasse von Wien bis Gänserndorf durchgeführt.[116]

Im gleichen Jahr entwarf der oben erwähnte Freiherr von Hess wohl den ersten umfassenden Plan, wie strategische Bahnlinien, die die Monarchie ohne allzu hohen Aufwand möglichst flächendeckend durchziehen sollten, gegen alle potenziellen Feinde eine effektive Verteidigungs- bzw. Offensivstrategie ermöglichen könnten. In solchen Kalkulationen diente Galizien natürlich hauptsächlich als eine Art Schutzwall gegen Russland, zu einem bestimmten Teil aber auch als einer gegen Preußen. Dieses Projekt, das dem Kaiser am 30. September 1856 in Gestalt eines „Unterthänigsten Auftrags“ vorgelegt wurde [117], betonte die aus dem erst kurz zuvor beendeten Krimkrieg gezogene Konklusion, dass die Eisenbahnen strategisch höchst relevant für alle künftigen Feldzüge wären, noch einmal eindeutig.



ÖSTA, KA, KM Präs 1768 ex 1856, fol. 11

[116] *Strach*, Band II, S. 4.
[117] ÖSTA, KA KM Präs 1.768/2 ex 1856, Abschrift des Allerunthertänigsten Vortrages vom 30.9.1856.

Laut einer solchen Interpretation wurde die von den Franzosen und Engländern in der Krim erzwungene Niederlage Russlands vor allem durch dessen fehlendes Transportnetz verursacht. Die Russen hatten Schwierigkeiten, ihre eigene Provinz effektiv gegen Feinde zu verteidigen, die technisch gesehen in der Lage waren, mittels nur einer Flotte einen nachhaltigen Angriff auf einen der am stärksten befestigten Häfen der Welt (Sevastopol) durchzuführen und die Massen der dafür notwendigen Belagerungstruppen mit allem, vom Essen bis hin zu Waffen, über Tausende von Kilometern von ihren eigenen Heimatländern aus weitgehend effektiv zu versorgen. Dem damaligen Konsens nach wären die Angriffe der Alliierten komplett chancenlos gewesen, hätte es schon damals auch nur eine einzige Eisenbahnlinie zwischen Moskau und dem russischen Süden gegeben.[118] Demnach wäre ein Grenzgebiet wie Galizien oder die Bukowina im Fall eines Krieges mit dem Zarenreich nur solange weiter zu halten, wie es von den anderen Teilen des Landes mittels der neuen Transportmöglichkeiten zu jeder Jahreszeit erreichbar wäre. Ein Aufmarsch über die meist unbefestigten Landstraßen dauerte nicht nur viel länger, sondern war für die Soldaten bzw. ihre Pferde schon weit vor der Erreichung ihres Zieles erschöpfend. Vor allem wäre ein solches Vorgehen bei ungünstigen Witterungsbedingungen überhaupt nicht möglich gewesen und konnte, wie es sich im Krimkrieg in allen Varianten abspielte, auch enorme Versorgungs- bzw. Nachschubprobleme für die Verteidiger bedeuten. Vom strategisch-militärischen Blickwinkel wäre auch die Möglichkeit, ein viel größeres Heer als je zuvor entlang des gewünschten Abschnitts der Grenze zu positionieren, nicht zu unterschätzen gewesen; dies hätte für Galizien einen wichtigen Vorteil für Operationen jeglicher Art ergeben, für offensive wie auch für defensive.

Genau deshalb schlug Freiherr von Hess den Bau von vier Ost-West- und vier Nord-Süd-Strecken vor, die durch ein paar kürzere parallele Strecken, welche nun in einer Denkschrift aufgelistet waren, ergänzt werden sollten.[119] In der geografischen Betrachtungsspanne dieser Arbeit muss hier die strategische Bahnlinie Bohumin (Oderberg)– Krakau– Tarnów– Nowy Sącz (Neu Sandez)– Orle– Prešov (Preszów, Preschau, Eperies) erwähnt werden, die wenige Jahre später teilweise als Carl Ludwig und Tarnów- Leluchower Bahn verwirklicht wurde. Außerdem postulierte Hess eine etwas südlicher gelegene Linie von Przemyśl nach Zališćyky (Zaleszczyki), deren Trassierung später mehr oder weniger jener der Dniester und Erzherzog-Albrecht-Bahn

---

[118] John *Sweetman*, The Crimean War (Oxford 2001) S. 55-62.
[119] ÖSTA, KA KM Präs 1.768/2 ex 1856, fol. 10 und 11.

entsprach - diese Linie wurde jedoch nur schriftlich erwähnt und ist, genauso wie die Strecke zwischen Tarnów und Przemyśl über Rzeszów, nicht auf der obigen Karte zu finden. Von Ungarn aus sollte Galizien mit den Strecken über Košice (Kaschau, Kassa) und Prešov (Preschau, Eperies) zugänglich gemacht werden, wobei die Gleise ab Eperies (Preschau, Prešov) entlang dem Fluss Poprad (dt. Popper) und des Dunajectals nach Tarnów erstrecken sollten, was fast exakt dem Streckenverlauf der künftigen Tarnow–Leluchower Bahn entsprach, Der Verlauf der anderen Trasse war über den Dukla Pass und weiter entlang des Santals in Richtung Przemyśl geplant , die allerdings später nie in dieser Weise errichtet wurde, da die Querung des Karpatenhauptkamms in Richtung Przemyśl einen komplett anderen Verlauf nehmen hätte müssen. Dass sich das Projekt der Linie nach Przemyśl überhaupt wieder in diesen Plänen befand, obwohl diese Strecke nur zwei Jahre davor durch den Einfluss des Handelsministers zu Gunsten der nach Tarnów führenden und als weniger kostspielig betrachteten Linie verworfen worden war, spiegelt sehr deutlich die dauerhafte Machtposition der Militärkreise wieder, besonders wenn es um den langfristigen Bau der Befestigungen rund um Przemyśl ging.[120] Eine andere Strecke sollte von Siebenbürgen bis in die südöstlichsten Kreise Galiziens und den dort strategisch an einer Flussschlinge des Dniester liegenden, für den Bau einer Festung ins Auge gefassten Ort Zališćyky (Zaleszczyki) führen; diese wurde jedoch auch nie mit einem solchen Verlauf erbaut, wahrscheinlich ebenfalls wegen der schwierigen topographischen Verhältnisse im Čornohorski (Czarnohorskie) Gebirge und vielleicht auch wegen der Tatsache, dass die geplante Festung Zaleszczyki niemals errichtet wurde. Die Linie hätte sich weiters über Tarnopil' (Tarnopol) in Richtung des Grenzübergangs Brody gezogen; sie wurde allerdings erst ein halbes Jahrhundert später als Teil der Tarnopoler Lokalbahnen verwirklicht. Der Bahnabschnitt von Przemyśl nach Lemberg würde dann nördlich von Lemberg direkt in Richtung russischer Grenze führen, um den Cordon in der Nähe des Städtchens Sokal zu queren. Dieser letzte Abschnitt bei Sokal wurde jedoch bis zur Zwischenkriegszeit nicht realisiert. Was als besonders interessant gilt, ist die Tatsache, dass Hess nur die als strategisch höchst relevant betrachteten Linien auf seiner Karte einzeichnete; die anderen, die auch in seiner oben genannten Denkschrift erwähnt wurden, erschienen ihm offensichtlich als nicht so wichtig. Es sind aber genau diese Linien (Tarnów– Przemyśl, Lemberg– Tarnopol– Podvoloćysk (Podwołoczyska) und Przemyśl– Ivano–Frankivs'k (Stanisławów, Stanislau)– Zališćyky (Zaleszczyki)), die sich, vom

[120] ÖSTA, AVA VA HM Zl. 48/15 ex 1854.

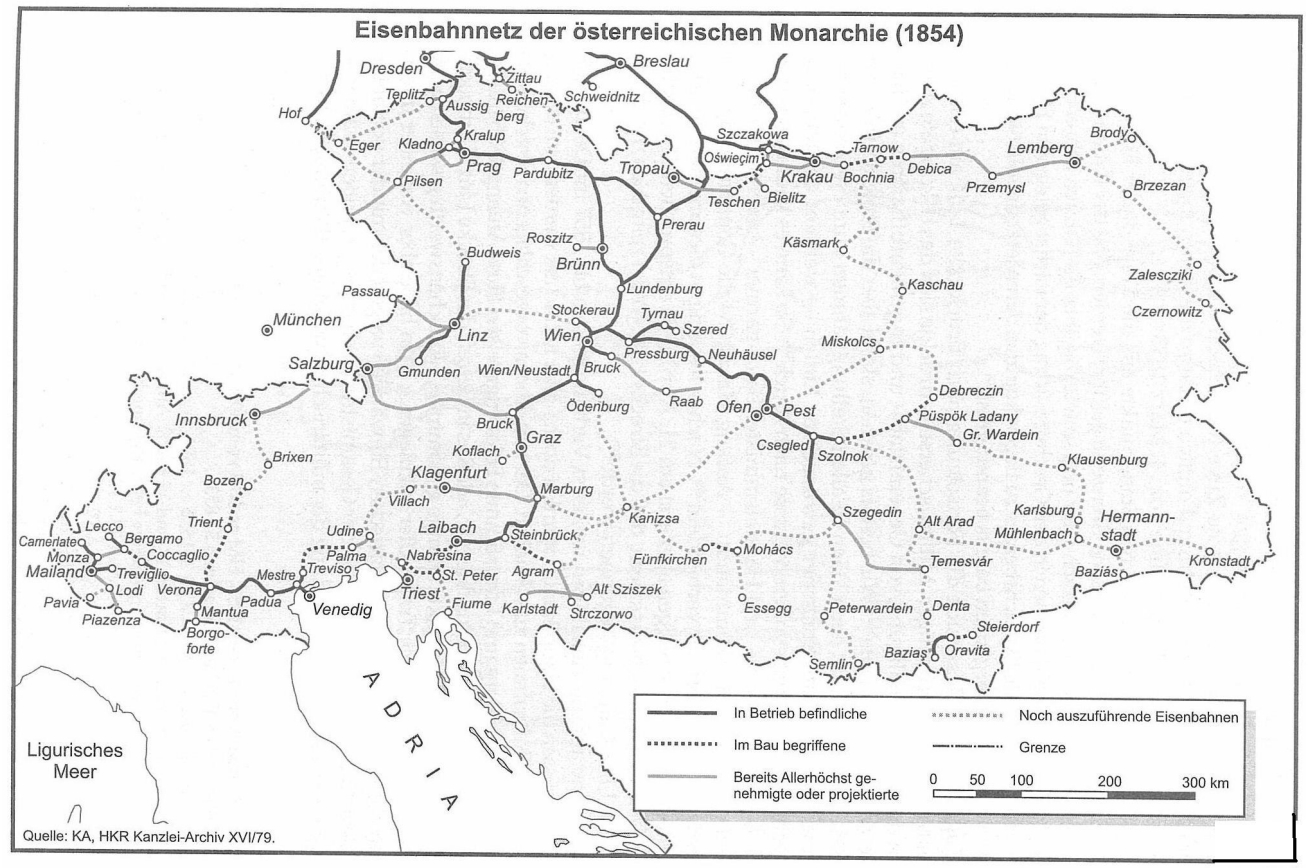
ökonomischen Standpunkt gesehen, später auch als relativ wichtig erwiesen. Sie liefen vom Osten der Provinz nach Westen, verbanden die zwei wichtigen Städte Lemberg und Krakau, das Öl-Becken bei Drohobyć (Drohobycz) und Borislav (Borysław) und die zwei Grenzübergange mit dem Zarenreich, aber nicht das Innere des Habsburgerreiches mit dem „galizischen Bollwerk"; dementsprechend wurden sie auch auf der Karte von Hess nicht eingezeichnet. Hierbei lohnt es sich, auf die andauernde Präferenz der Militärkreise für den Bau der transkarpatischen Strecken hinzuweisen – eine Tendenz, die die strategische Lage Galiziens bis 1918 widerspiegelt.

Die Folgen der ständigen Verspätungen und des Verzichts auf den Bau einiger strategischer Strecken ließen nicht lange auf sich warten. Während des Krieges im Jahre 1866 verfügte das Kaiserreich nur über eine einzige Linie (Nordbahn), die die Kriegszone in Nord-Böhmen mit Wien verband (vgl. Karte auf S. 51.). Im Gegensatz dazu genoss Preußen den Zugang zu neun Strecken (inklusive jener im besetzten Sachsen), was dem Chef des preußischen Generalstabs wesentlich mehr Raum für Manöver gab und den Mobilisationsprozess beschleunigte. Helmuth von Moltke nutzte diesen Vorteil, Preußen konnte innerhalb von 25 Tagen mobilisieren, während Österreich nicht weniger als 45 brauchte, um seine Kräfte auf eine breitere Front zu stellen, u.a. es geling dem preußischen Generalstab aus diesem Grund die österreichische Armee bei Königgrätz (Hradec Karlove) durch einen konzentrischen Vormarsch einzuschließen.[121] Dadurch erhielten die Strategen einen Eindruck von der Wichtigkeit einer raschen Mobilmachung, sodass sie anfingen, eine solche als kriegsentscheidend zu betrachten. Moltkes Bemerkung 1871, dass „ein Fehler in der ursprünglichen Versammlung der Heere…im Verlauf des Feldzuges kaum wieder gutzumachen"[122] wäre, zeigt die Ausgeprägtheit dieser Meinung sehr deutlich. Alle späteren Kriegspläne, besonders der berühmte Schlieffen Plan, gingen von dieser Überzeugung aus.

[121] *Langner*, S. 237.
[122] Ebenda, S. 238.

Kapitel IV

Die Ost-West-Erweiterung der „Eisenwege“ durch Galizien



ÖSTA, KA, HKR Kanzlei-Archiv XVI/79

Von der bis in neuere Zeit (bis 1846) bestehenden, mehr oder weniger unabhängigen „Freien Stadt Krakau“, die von Krakau und dessen Umland gebildet wurde, wurde die Eisenbahn etappenweise weiter in östliche Richtung über die großteils flache und deswegen vom technischen Standpunkt gesehen nicht besonders schwierige Kleinpolnische Ebene (Nizina Małopolska) geführt. Einige nennenswerte Barrieren, die hier überwunden werden mussten, bildeten die in den Karpaten entspringenden Flüsse Dunajec, Wisłok, Wisłoka und San, die zwar normalerweise nicht besonders breit waren, aber sehr häufig katastrophale Überschwemmungen verursachten, was die Errichtung von besonders festen Eisenbrücken und höheren einführenden Erddämmen notwendig machte. Zuerst wurde eine vier Kilometer lange Nebenlinie von Bierzanów (heute ein südöstlicher Stadtteil Krakaus) bis zu dem für das Gesamtreich sehr wichtigen Salzbergwerk Wieliczka erbaut

(noch 1907 förderte Galizien nicht weniger als 50 % des Salzes der Donaumonarchie).[123] Da die Nordbahn wegen des Börsenkrachs 1857 samt seinen langfristigen Nachwirkungen alles Interesse an dem ihr laut der ursprünglichen Konzession vorbehaltenen Recht, diese Linie bis Przemyśl weiter zu bauen und zu betreiben, verloren hatte, erhielt schließlich eine andere private Gesellschaft die Konzession für die gesamte Strecke östlich des Krakauer Hauptbahnhofs. Dieses Konsortium unter der Leitung von Fürst Leon Sapieha, dem Landmarschall Galiziens zwischen 1861 und 1869[124], bestand hauptsächlich aus galizischen Adeligen wie den Grafen Władysław Badeni, Włodzimierz Dzieduszycki, Stanisław Gołuchowski und Adam Potocki sowie den Fürsten Sanguszko und Alfred Lubomirski, die alle auch Mitglieder des Verwaltungsrates waren.[125] Wie es in der Monarchie üblich war, wurde auch diese Linie einem Mitglied der kaiserlichen Familie, nämlich Erzherzog Carl Ludwig, gewidmet. Bis 1892 stellte sie das Eigentum eines privaten Konsortiums dar, danach wurde sie trotz ihrer für Galizien außerordentlich hohen Rentabilität in das wachsende Netz der Staatsbahnen integriert – oder wie vierzehn Jahre später der Fall der Nordbahn deutlich bewies, vielleicht gerade deswegen. Über Podłęże, wo ein 4,6 km kurzer Zweig der am 16. September 1858 eröffneten Bahn wegen der Holzvorkommen der Puszcza Niepłomicka (Niepłomice Heide) nach Niepłomice abbog[126], Bochnia, wo sich ein anderes wichtiges Salzbergwerk befand, Tarnów und Dębica wurden die Schienen schon ab 1850 etappenweise unter der Verwaltung der Staatsbahnen – aber wegen der bestehenden Konzession mit finanzieller Beteiligung der Nordbahn – erbaut. In den Jahren 1854 und 1855 wurden die meisten Unter- und Oberbauarbeiten auf dem circa 60 km langen Abschnitt zwischen Bochnia und Dębica auf Initiative des Feldzugmeisters Freiherr von Hess von circa 10 000 wegen der Spannungen des Krimkrieges vorübergehend in Galizien einquartierten Soldaten geleistet.[127]

Die Frage des rechtlichen Besitzes der fertiggestellten bzw. sich noch im Bau befindlichen galizischen Trassen wurde 1857 endgültig von der Regierung geklärt, wodurch nach deren scharfer Transportpolitikwende der Vorrang im Bau bzw. Betrieb der Eisenbahnen ab Herbst 1854 eindeutig privaten Interessen eingeräumt wurde, und die insgesamt 126,4 km lange Strecke

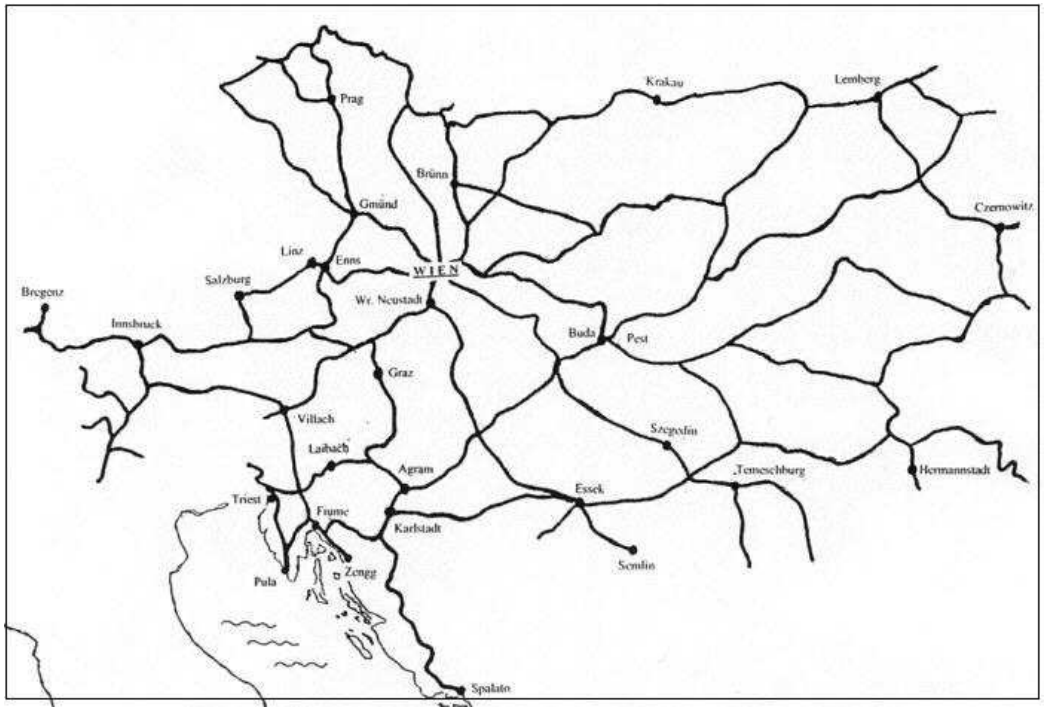
---

123 *Buszko*, *Garlicki*, S. 52.
124 Constant von *Wurzbach*, Biographisches Lexikon des Kaiserthums Österreich, (Wien 1874), S. 232-234.
125 *Strach*, Band III, S. 28.
126 Alle Angaben über die Daten der Betriebsaufnahmen auf den verschiedenen Strecken der Carl-Ludwig-Bahn sind von *Kupka*, S. 282.
127 ÖSTA, KA MKSM 4.022 ex 1854.

Bohumin (Oderberg)– Oświęcim (Auschwitz)– Trzebinia– Krakau für 5.108.907 Gulden (40.418 Gulden und 57 Kreuzer/km) an die Nordbahn verkauft wurde, während alle bereits östlich von Krakau gelegten Schienen (153,6 km) dem Konsortium der Carl-Ludwig-Bahn gegen eine erheblich höhere Zahlung von 13.189.842 Gulden (85.871 Gulden und 37 Kreuzer/km) übergeben wurden. Um sich die Bezahlung dieses hohen Betrags an die Regierung leisten zu können, wurde den galizischen Investoren eine Zahlungsfrist von zehn Jahren gewährt. Die 46,9 km lange Strecke von Dębica nach Rzeszów, die den Reisenden erst am 15. November 1859 zur Verfügung gestellt wurde, war damit eigentlich die erste, die mit den eigenen Fonds der Carl-Ludwig-Gesellschaft errichtet wurde. Der Abschnitt von Rzeszów nach Przeworsk über Łańcut (36,8 km) sowie jener entlang des linken Ufers des Flusses San über Jarosław (Jaroslau) und Radymno nach Przemyśl (50,1 km), durch die diese Strecke erweitert wurde, wurden beide am 4. November 1860 eingeweiht. Von Przemyśl war mit dieser Linie schließlich ab 4. November 1861 die galizische Hauptstadt Lemberg zu erreichen; diese letzte Strecke, die insgesamt 97,8 km maß, befindet sich heute- mit Ausnahme der ersten 14 km (Przemyśl– Medyka)- auf dem Territorium der Ukraine. Obwohl die konkrete Trassierung der verschiedenen Strecken einem wiederholten Wandel unterlag, konnten die Bauarbeiten offenbar sehr rasch fortgesetzt und beendet werden, was auch aus heutiger Sicht noch sehr beeindruckend wirkt. Ursprünglich wollten die Aktionäre also die beiden Großstädte Galiziens auf möglichst direktem, damit auf kürzestem und wohl auch billigstem Weg, verbinden, was vor allem bedeutet hätte, dass das eher abseits im Süden gelegene Przemyśl nicht in die Bauvorhaben inkludiert gewesen wäre. Die meist in gerader Trassierung geführte Linie sollte eigentlich den Fluss San etwa 20 km nördlich von Przemyśl in unmittelbarer Nähe des Städtchens Radymno queren, dann weiter über Korczowa (heutiger Hauptgrenzübergang Südpolens in die Ukraine für den Straßenverkehr) in Richtung des vom mittleren Lauf des San etwa 80 km entfernten Lemberg führen. Da Przemyśl aber bereits seit 1849 ständig eine Rolle in den strategischen Überlegungen des Generalsstabs bzw. des Kriegsministeriums gespielt hatte, wurde die Linie schließlich auf wiederholtes Verlangen der Zentralbefestigungskommission weiter nach Süden geführt.[128] 1856, vier Jahre bevor der erste Zug das Ufer des San erreichen konnte, machte Kaiser Franz Joseph deutlich, dass er die Integration Przemyśls in das Schienennetz wegen seiner wichtigen Rolle als Drehscheibe für den San Schiffsverkehr für wesentlich hielte[129], und zwar

[128] ÖSTA, AVA VA HM Zl. 48 ex 1854.
[129] ÖSTA, KA 66 D 50-3/2 ex 1856.

überraschenderweise nicht wegen irgendwelcher strategischer Überlegungen (die jedoch im Hintergrund immer Einfluss hatten), sondern auf Vorschlag des Handelsministeriums. Przemyśl ist bis heute der südlichste schiffbare Punkt auf der San, weiter südlich nimmt der Strom die Eigenschaften eines Bergflusses an. 1871 wurde der Bahnbau von Lemberg weg bis zum Grenzort Podvoloćysk (Podwołoczyska) fortgesetzt, wo dank eines entsprechenden Staatsvertrags, der mit Russland nach langen Verhandlungen am 18. Mai 1869 in Wien unterzeichnet wurde[130], etwa 120 km östlich von Lemberg endlich eine aus Sicht des Handels gesehen wesentliche Verbindung mit der breitspurigen russischen Eisenbahn geknüpft werden konnte. Drei Jahre später wurde der Bahngrenzübergang nahe der Stadt Brody ebenfalls eröffnet, wobei eine von der k.k.-Regierung gewährte, sehr vorteilhafte, die beiden Strecken betreffende jährliche Zinsgarantie in der Höhe von 50.000 Gulden in Silber pro deutscher Meile (circa 7 km; oder circa 7.000 Gulden/km) den Bau der neuen Anschlusslinien an Russland wesentlich beschleunigte. Darüber hinaus wurden sie sogar für die ersten neun Betriebsjahre von allen Steuern befreit.



Entwurf eines künftigen Eisenbahnnetzes der Habsburgermonarchie 1864, *Oberegger*, Von den Anfängen…, S. 11.

[130] R.G.Bl. Nr. 20 ex 1870.

Die Verbindungen zwischen Podvoloćysk (Podwołoczyska) bzw. Brody im Osten und Krakau im Westen bewiesen von Anfang an ihre große ökonomische Bedeutung, und wurden daher nicht nur wegen der militärischen Bedürfnisse der k.u.k.-Armee, sondern auch wegen des entsprechenden Drucks seitens des Handelsministeriums erbaut. Auf dessen Initiative erschien in Wien im Herbst 1864 eine „Denkschrift zu dem Entwurfe eines neues Eisenbahnnetzes der österreichischen Monarchie", in welcher „die von nationalökonomischen, handelspolitischen und strategischen Standpunkten wichtigsten noch zu errichtenden Linien aufgenommen wurden", wobei für die Zwecke dieser Arbeit von den folgenden, dort zwischen vielen anderen aufgelisteten gewünschten Linien berichtet wird: die Strecke Košice (Kaschau, Kassa)– Tarnów, die sich über 26 deutsche Meilen (circa 190 km) ziehen sollte (circa zwei Drittel davon in Galizien) und für deren Bau 23,5 Millionen Gulden oder 12.368 Gulden und 42 Kreuzer/km benötigt worden wären; außerdem wurde die Trasse von Černivci (Czernowitz, Czerniowce) bis zur unweit von dieser Stadt gelegenen russischen Grenze (vier deutsche Meilen bzw. circa 30 km) erwähnt, deren voraussichtliche Kosten mit drei Millionen Gulden bzw. 100.000 Gulden/km beziffert wurden. Gewünscht wurde ebenfalls eine Strecke von Černivci bis zur moldauischen Grenze bei Suceava (Suczawa), die 11,5 deutsche Meilen bzw. circa 85 km lang sein sollte und eine Ausgabe von sieben Millionen Gulden bzw. 82.352 Gulden und 94 Kreuzer/km rechtfertigen sollte. Dazu kam die hier aus irgendwelchen Gründen mit 11,5 Meilen (circa 80 km) eigentlich falsch gemessene Route Lemberg– Brody (die beiden Orten sind in Wirklichkeit nur 50 km von einander entfernt), für die Kosten im Wert von 9,3 Millionen Gulden bzw. 186.000 Gulden/km veranschlagt wurden.[131]

Alle in dieser Denkschrift erwähnten Linien maßen zusammen 921,7 deutsche Meilen (6 912,7 km), aber die oben aufgelisteten Strecken, d.h. die Projekte, die ausschließlich für Galizien und die Bukowina geplant waren, hatten insgesamt eine Länge von nur 53 deutschen Meilen (397,5 km), was bedeutet, dass sich nur ein Bruchteil aller Trassen (5,8 %) in den beiden weitläufigen Kronländern, die flächenmäßig nicht weniger als circa 13 % des Gesamtreiches darstellten, befinden sollte.[132] Ebenso lohnt es sich, einen Vergleich bezüglich der erwarteten Ausgaben zu machen: die Kosten aller hier vorgeschlagenen Linien betrugen 684 Millionen Gulden, jene, die für

[131] *Kupka*, S. 302-306, die Umrechnung in Kilometer erfolgte auf Basis meiner eigenen Kalkulation.
[132] Eigene Kalkulationen, die auf den Materialien von *Kupka,* S. 302-306 basieren.

die Nordseite der Karpaten vorgesehen waren, waren aber mit 42,8 Millionen Gulden bzw. 6,3 % der Gesamtsumme veranschlagt, was wieder in keinem Verhältnis zur tatsächlichen Fläche der in Frage stehenden Gebiete steht. Pro deutsche Meile wären die Kosten in Galizien und der Bukowina demnach im Durchschnitt auf 807.547 Gulden und 17 Kreuzer (107.672 Gulden und 96 Kreuzer/km) gekommen, während sie in den übrigen Provinzen des Reiches nur 738.114 Gulden und 42 Kreuzer pro deutsche Meile (98.414 Gulden und 50 Kreuzer/km) betragen hätten.[133] Zumindest in der Kategorie der Ausgaben pro Kilometer wären Galizien und die Bukowina also im Vorteil gewesen, wenn objektiv betrachtet auch nur in geringem Maße, was vor allem durch die Notwendigkeit bedingt war, dass die meisten benötigten Baumaterialien, wie etwa Stahlschienen oder eiserne Komponenten der Viadukte, in diese von der Industrie nicht geprägten Gebiete importiert werden hätten müssen. In Hinblick auf die später tatsächlich angefallenen Baukosten erscheinen die meisten obigen Schätzungen jedoch großteils übertrieben, wofür das beste Beispiel wohl die aus unbekannten Gründen – vom Bemessungsfehler abgesehen – als extrem teuer eingeschätzte Flachlandstrecke Lemberg– Brody ist, während, im Gegensatz dazu, die Ausgaben für die bergige Trasse Košice (Kaschau, Kassa)– Tarnów erheblich unterschätzt wurden.

Der Autor des obigen Projektes, der Handelsminister Wüllerstorf- Urbair, musste schließlich die Gründe für die Vernachlässigung des Ausbaus der Transportinfrastruktur nördlich der Karpaten zugeben; seine Begründung lautete: „Die Reichsbahnen werden trotz ihrer Ausdehnung, trotz der Kosten, welche sie verursachten (…), nur in seltenen Fällen eine genügende Rentabilität ausweisen.“ Dies war ohne jeden Zweifel eine sehr treffende Einschätzung. Die Frage aber bleibt, inwieweit dies eine selbsterfüllende Prophezeiung war. In dieser Dissertation wird folgende These vertreten: Wären mehr Eisenbahnkilometer in Galizien erbaut worden mit Hilfe der richtigen, einer die Industrie ankurbelnden Politik der provinziellen und nationalen Behörden, dann hätte sich Galizien in ein seinem Reichtum an Bodenschätzen entsprechendes Kronland gewandelt.

Wie bereits erwähnt, hatten die Wiener Strategen auch den genauen Verlauf der aus ökonomischen Gründen völlig gerechtfertigten Carl-Ludwig-Bahn maßgeblich beeinflusst. Krakau, das die Überreste des habsburgischen Schlesien sowie die Mährische Pforte vor möglichen Angriffen von Osten bzw. Norden schützen sollte, war schon in den fünfziger Jahren mit

[133] Ebenda, S. 310, die Anteile am Schienennetz bzw. die durchschnittlichen Kosten pro Meile und km stammen aus meinen eigenen Berechnungen.

ungewöhnlich schnellem Tempo zu einer der wichtigsten Festungen umgewandelt worden (wahrscheinlich wegen der anhaltenden Spannungen zwischen Wien und Sankt Petersburg während des Krimkrieges), und diente als Sitz des I. Armeekorps. Der Ausbau der weitläufigen Bastionen bei Przemyśl dauerte zwar viel länger, aber diese als Quartier des X. Korps fungierende Stadt wurde am 14. Juni 1871 von Kaiser Franz Joseph persönlich offiziell zu einer der wichtigsten Festungen der Monarchie erklärt[134] – erhielt also den gleichen Rang wie Komárno (Komorn, Komárom) und Hradec Králové (Königgrätz) – und wurde, wie das spätere Ausmaß der dortigen Bauarbeiten deutlich bewies, zu einer wichtigeren Festung als die beiden genannten zusammen. Schließlich wurde auch Lemberg selbst, obwohl es bis dahin großteils unbefestigt war und auch bis Ende der Geschichte Galiziens so verblieb, zum Hauptquartier für eine große Anzahl von Soldaten des XI. Korps.[135] Bereits 1850 hatte die damals neu entstandene Zentralbefestigungskommission in Wien unter der Führung ihres Vorsitzenden Heinrich Freiherr von Hess die schicksalhafte Entscheidung getroffen, dass Przemyśl, das genau wie Krakau, Tarnów und Zališćyky am Dniester (Zaleszczyki) als Tor zu den Bergen diente, wegen seiner zentralen Lage innerhalb Galiziens und dank des dort in südlicher Richtung tief eingeschnittenen Santals besonders stark ummauert sein müsse. Die sog. „Przemyśl Pforte“ war schon seit der Zeit der Tatarenangriffe im dreizehnten Jahrhundert als höchst strategisch betrachtet worden. Die Planung erreichte ihre endgültige Gestalt mit dem kaiserlichen Erlass vom 22. März 1853.[136] Nach diesem Konzept sollten alle vier künftigen „befestigten Plätze“, wie sie damals in militärischer Terminologie genannt wurden, möglichst rasch durch die Bahn miteinander verknüpft werden. Wegen der in der Monarchie anhaltenden Geldnot wurden allerdings nicht alle diese ehrgeizigen Pläne verwirklicht; zu Beginn des Ersten Weltkriegs waren nur die Befestigungen rund um Przemyśl und Krakau vollendet, Tarnów aber wurde zu einer eher unbedeutenden Zitadelle degradiert, während Zališćyky (Zaleszczyki) nahezu komplett aus den strategischen Plänen herausgenommen wurde, was in jeder Hinsicht als extrem schädlich für eine effektive Verteidigung Ostgaliziens betrachtet werden muss. Die nie erbaute Festung Zaleszczyki sollte ursprünglich nicht nur das südöstliche Galizien bzw. die nördliche Bukowina vor russischen Angriffen schützen, sondern sie war überdies als Gegengewicht zu der in unmittelbarer Nähe gelegenen russischen Festung Kam’’janec’ Podil’s’kyj (Kamieniec Podolski) gedacht. Das

---

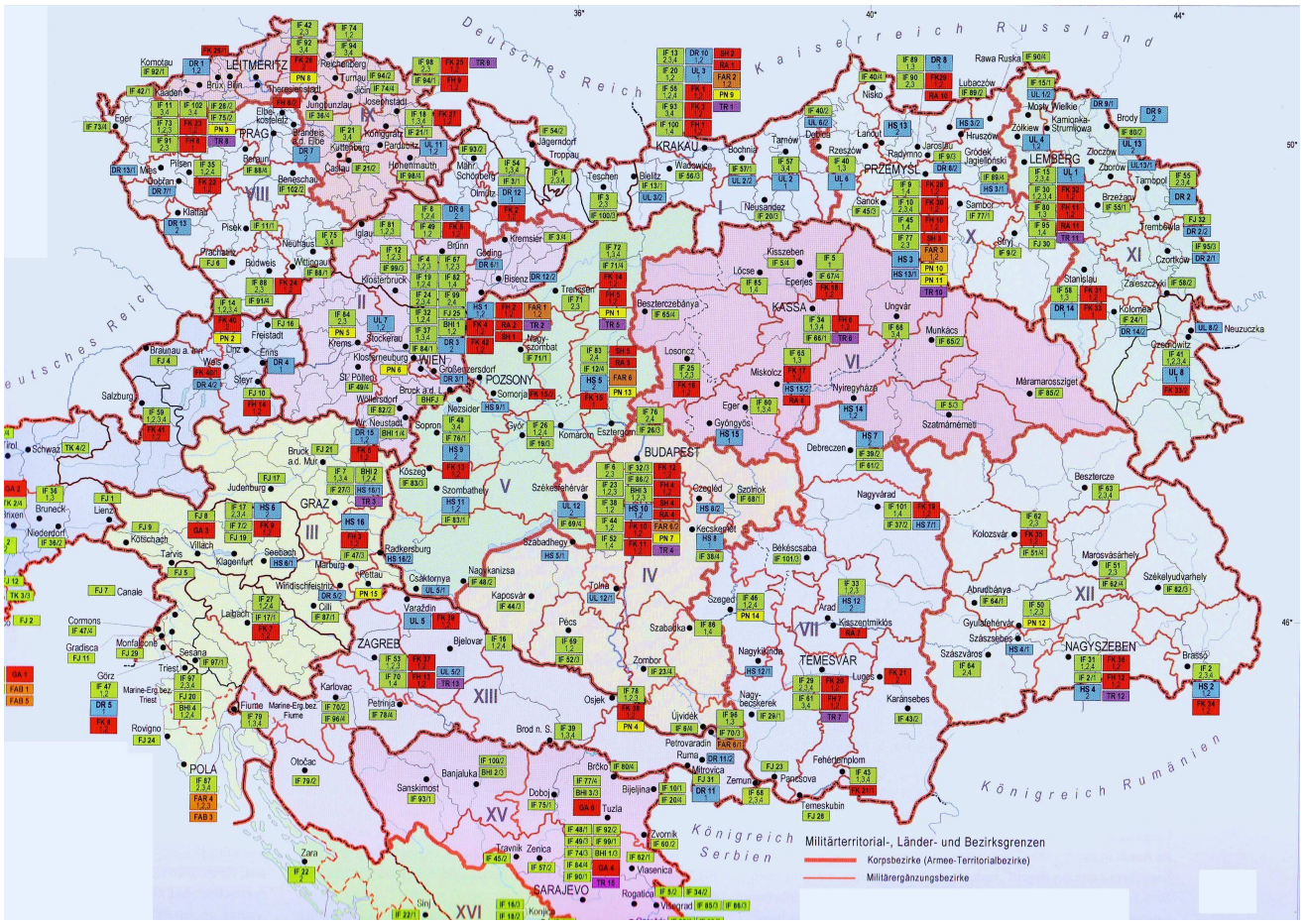
[134] ÖSTA, KA MKSM 39-2/72-73 ex 1871.
[135] *Forstner*, Przemyśl, S. 27.
[136] ÖSTA, KA Nachlass Hess B 664-108 ex 1853.

etwa 100 km nordöstlich von Zaleszczyki gelegene Halyć (Halicz) erhielt zwar einen befestigten Brückenkopf über dem Dnister, diese Stadt konnte aber keineswegs der geplanten Rolle Zaleszczykis ersetzen. Außerdem erhielten auch Sieniawa und Jarosław (Jaroslau) starke Brückenköpfe entlang des Flusses San, deren Funktion es vor allem war, den nördlichen Zugang zu Przemyśl zu erschweren und das langfristige Halten einer Front entlang des Unterlaufs des San zu ermöglichen.[137]

Die Strecke der Carl-Ludwig-Bahn, die die drei in Galizien stationierten Armeekorps verband, verlief an mehreren Stellen in unmittelbarer Nähe der russischen Grenze, wie etwa in der Umgebung Krakaus und im Tarnower Kreis (weniger als 50 km von der Grenze entfernt). Abgesehen vom oberen Lauf der Wisła (Weichsel) und vom unteren Lauf des San waren auch keine nennenswerten natürlichen Barrieren vorhanden, die einen schnellen Einmarsch der zaristischen Truppen in Nordgalizien verhindern hätten können, was wieder den völlig künstlichen Charakter dieses politischen Cordons betonte. Die Soldaten des Zaren waren daher zumindest theoretisch in der Lage, im Falle eines überraschenden Angriffs innerhalb weniger Tage, wenn nicht sogar Stunden, alle schnellen Verbindungen zwischen Krakau und Lemberg effektiv zu trennen, da sich die einzige relativ gut befestigte provinzielle Landstraße damals ebenfalls direkt parallel zur Carl-Ludwig-Bahn erstreckte, was der Armee nur die sich in sehr schlechtem Zustand befindenden Chausseen über die Karpaten als letzte Option übrig gelassen hätte. Das Armeeoberkommando konnte sich eventuell mit dem Gedanken trösten, dass die Außerbetriebnahme des Schienenverkehrs keineswegs ihre Übernahme durch die Feinde bedeutet hätte, da den Angreifern das Schienennetz der Carl–Ludwig-Bahn bis zur vollständigen Eroberung der Festungen Przemyśl und Krakau samt der durch diese geführten Gleisabschnitte selbstverständlich nicht zur Verfügung stand.

---

[137] Marian *Zgórniak*, Galizien in den Kriegsplänen Österreichs und Österreich-Ungarns. In: Studia Austro-Polonica, Band V, (Kraków 1996), S. 300.



Truppendislokation des K.u.k. Heeres 1910, *Rumpler*, *Seger*, S. 241.

Die Einheiten der Infanterie (Regimente/Bataillone) sind jeweils auf grün markiert, jene von Kavallerie blau und der Artillerie rot und orange.

In den achtziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts setzte sich dagegen eine offensive Einstellung bei den Strategen des Kriegsministeriums durch. Plötzlich wurde Galizien nicht mehr nur als eine Art Schutzwall gegen russische Ambitionen betrachtet, sondern es sollte der Doppelmonarchie sogar als Sprungbrett nach Russland dienen. Seit 1857, als die Zentralbefestigungskommission aufgelöst wurde, wurden deren Aufgaben zuerst an das Armeeoberkommando übertragen, 1865 wurde jedoch ein spezielles Büro für Bahnangelegenheiten als integraler Teil des Generalstabs eingerichtet, während schließlich im Jahre 1888 die Etablierung

einer Eisenbahnabteilung innerhalb des Kriegsministeriums erfolgte.[138] Obwohl Przemyśl Anfang der achtziger Jahre schon längst ein sehr komplexes Fort-System besaß (dessen innerer Ring einen Durchmesser von etwa 7-8 km hatte)[139], und obwohl zudem die Befestigungen Krakaus bereits nahezu vollendet waren, wurde den zuständigen Militärbehörden klar, dass aufgrund der rapiden Fortschritte in der Entwicklung der Artillerie bzw. anderer Belagerungsgeschütze alle galizischen Stützpunkte noch vergrößert und besser mit dem Schienennetz verbunden werden mussten, um der Hoffnung einer erfolgreichen Invasion Kongresspolens bzw. der Verteidigung Galiziens Substanz zu verleihen. Der Ausbau bzw. die Erweiterung der Festungsanlagen war begründet und widersprach dieser offensiven Strategie nicht; diese sog. „befestigten Plätze" erwiesen sich als nützliche Stützpunkte und Sammelorte für die für einen erfolgreichen Angriff auf Russland benötigte große Anzahl an Soldaten als kaum ersetzbar. Ein Beispiel dieser Denkweise stellt das erst 1877 und 1884 mit wenigen Änderungen wieder aufgenommene Projekt der Errichtung eines Militärrangierbahnhofs gleich östlich des Stadtkerns von Przemyśl (circa zwei km davon entfernt), also genau am Zusammenschluss der Carl-Ludwig-Bahn mit den aus Ungarn kommenden Schienen der Lupkower Bahn, dar. Die Kosten für die Entstehung dieses circa 400 Meter langen, mit vier Gleisen ausgestatteten Bahnhofs, dessen Benutzung im Gegensatz zum Hauptbahnhof von Przemyśl sogar in Friedenszeiten ausschließlich der Armee vorbehalten war, sollen 189.000 Gulden betragen haben. Dieser Aufwand inkludierte auch die Errichtung einer zweiten kurzen Verbindungskurve zur Carl-Ludwig-Bahn Richtung Lemberg.[140] Dieses Projekt wurde in den folgenden Jahren tatsächlich exakt gemäß den vorgestellten Plänen verwirklicht, wie ein entsprechender Vergleich der Stabskarten der Festung Przemyśl von 1884 mit heutigen Stadtplänen deutlich zeigt.[141] Laut des am 5. Dezember 1884 an das Kriegsministerium gesandten Berichts des Kommandos der Festung Przemyśl zählte diese günstig gelegene Bahnanlage neben den Kasernen, den Spitälern, und den Pulvermagazinen zu den wichtigsten Elementen der inneren Ausstattung dieser Festung, während die geplante neue Verbindungskurve den aus Ungarn kommenden Zügen einen einfacheren Zugang nach Lemberg und in den Osten ermöglichen sollte, wobei diese Transportzüge nun nicht mehr im Hauptbahnhof Przemyśl die Fahrtrichtung wechseln mussten,

---

[138] *Strach*, Band VII, S. 126.
[139] Aleksy *Gilewicz*, Twierdza Przemyśl w XIX i XX wieku, In: Rocznik Przemyski, Bd. XII, · (Przemyśl 1968), S. 147.
[140] ÖSTA, KA KM 5A 50-34/1-4 ex 1884.
[141] PPWK, Mapa Miasta Przemyśla, Seria Copernicus (Warszawa, 2006), 1. Auflage.

womit also besonders bei der sonst anstrengenden An- und Abkopplung der Lokomotiven viel Zeit gespart werden würde.[142]

1882 verfasste der Chef des Generalstabs, Freiherr von Beck, für den damaligen Kriegsminister Freiherr Rheydt-Bylandt ein Memorandum, in dem er die praktischen Voraussetzungen für die neuen Pläne einer Offensive gegen das Zarenreich auflistete, womit wieder großzügige und kostspielige Verstärkungen der Krakauer und besonders der Przemyśler Verteidigungsanlagen auf der Tagesordnung standen.[143] Im Fall Krakau wurde aber in den späteren Jahrzehnten nicht besonders viel getan, da Przemyśl nach wie vor die meisten Investitionen erhielt – von 1849 bis 1914 wurden dort nicht weniger als insgesamt 52,5 Millionen Kronen ausgegeben.[144] Nach 1882 wurde mit einem Teil dieser gewaltigen Summe etappenweise der zweite Ring der Befestigungen rund um diese am Fluss San liegende Stadt erbaut, dessen Durchmesser nicht weniger als 15-18 km betrug und der im Zusammenhang mit den technischen Fortschritten im Artilleriewesen konzipiert wurde.[145] Freiherr von Beck dachte, dass die überwältigenden Humanressourcen Russlands die Donaumonarchie im Falle eines langen Konflikts mit dem Zarenreich praktisch chancenlos machen würden, besonders angesichts der Tatsache, dass zu dieser Zeit die Allianz mit Berlin noch nicht endgültig gesichert war.[146]

Es wäre daher laut Beck extrem wichtig gewesen, dass die Doppelmonarchie ihr wesentlich schnelleres Mobilisierungstempo (damals auf 14-33 Tage geschätzt)[147] für den Zweck einer Invasion und Besetzung möglichst großer Teile Russlands einsetze, um Sankt Petersburg beim Versuch einer Wiedereroberung mehr Hürden in den Weg legen zu können. Später, als die politische und militärische Zusammenarbeit mit der deutschen Regierung immer enger wurde, entwickelten die beiden Generalstäbe konkrete Pläne für eine Offensive, laut welcher die Russen nicht direkt über das großteils unbefestigte Westkongresspolen angegriffen werden sollten, sondern sich die Armeen des Habsburgerreiches stattdessen auf die relativ enge Front zwischen der Weichsel und dem Fluss Bug in Zentralgalizien (etwa 150 km breit) konzentrieren sollten, um in Richtung Briest (Brześć nad Bugiem, Brześć Litewski, Brest-Litovsk) anzugreifen, wo die

142 ÖSTA, KA KM 5A 50-34/1-4 ex 1884.
143 ÖSTA, KA KM Präs. 32-15/2 ex 1882.
144 *Gilewicz*, S. 149.
145 Ebenda, S. 150.
146 *Zgórniak*, Galizien in den…, S. 299.
147 Ebenda, S. 298.

deutschen Truppen gleichzeitig auf der nördlichen Flanke einen Durchbruchsversuch vom südöstlichen Ostpreußen auf die ebenfalls circa 150 km breite Front zwischen Pułtusk und Białystok (Belostok) forcieren sollten. Ihr Ziel war ebenfalls die Eroberung der im russischen Verteidigungssystem eine Schlüsselfunktion innehabenden Festung Briest. Damit wären wohl Millionen russischer Truppen vom Rest des Imperiums in einem gigantischen Kessel abgeschnitten gewesen. Warschau, Dęblin (Iwanogrod), Osowiec und Modlin (Novogeorgijevsk), die alle wichtige zaristische Festungen waren, hätten auf diese Weise ohne kostspieligen Ansturm effektiv neutralisiert werden können, und außerdem würde die wegen der oben genannten Festungen wohl sehr schwierige Bezwingung des mittleren Laufs der Weichsel gänzlich umgangen. Später allerdings erarbeitete der deutsche Generalstab unter der Leitung von Alfred von Schlieffen einen neuen Plan, der dem Krieg gegen Frankreich absolute Priorität einräumte und eine wesentlich defensivere Haltung in Ostpreußen postulierte. Erst nachdem Frankreich definitiv besiegt sein würde und Paris sich unter deutscher Besetzung befinden würde, sollte ein Vorstoß nach Kongresspolen stattfinden; dies würde aber frühestens etwa 40-45 Tage nach Kriegsbeginn geschehen können. Damit wurde scheinbar das verbündete Österreich im Stich gelassen, was jedoch im Licht der damaligen deutschen sowie österreichischen Kalkulationen, in denen die Mobilisierungskapazitäten Russlands auf circa 30 Tage geschätzt wurden, durch die circa 15-tägige Verspätung nur einen vorübergehenden, territorial wohl eher begrenzten Gebietsverlust bedeuten würde (damit war wahrscheinlich Ost-Galizien und nicht Ostpreußen gemeint; die tatsächliche Lage im Frühherbst 1914 sah aber ein bisschen anders aus).[148]

Laut dem obigen Plan standen den eindringenden österreichischen Truppen, die in zwei, aus je 13 Divisionen bestehenden Armeen organisiert waren[149], keine Flüsse auf dem Weg (Wieprz, der größte Strom des Lubliner Hochlands und rechte Nebenfluss der Weichsel, ist trotz seiner scheinbar bedeutsamen Länge von 303 km normalerweise sehr wasserarm), an künstlichen Barrieren lag nur die mit obsoleten Befestigungen versehene Festung Zamość direkt auf der Trasse der ins Auge gefassten Einmarschroute. Ihr strategischer Wert für die Russen war wegen der fehlenden Schienenverbindung jedoch sehr fraglich. Vom vielfach exponierten Ostgalizien aus wurde in diesem Zusammenhang keine Offensive geplant, da die einzige Armee, die für die Region

[148] Ebenda, S. 302.
[149] Ebenda.

Lemberg vorgesehen war, eine Stärke von nur zehn Divisionen haben sollte, und mit dem Schutz der östlichen Flanke der Front beauftragt war.[150] Die Deutschen mussten dagegen die Eroberung der Festungen von Osowiec, Łomża (Lomzha) und Ostrołęka (Ostrolenka) einkalkulieren, bevor sie eine erfolgreiche Querung des relativ breiten und wegen der Moore nur schwer zugänglichen Flusses Narew überhaupt versuchen konnten. Die Tatsache, dass das Zarenreich bereits in den ersten Wochen des Konflikts seine wichtigen industriellen Ballungsräumen rund um Dąbrowa Górnicza und Sosnowiec, dem sog. „Dobrowaer Kohlebecken", Łódż (Lodsch) und Warschau selbst, die nach Sankt Petersburg und Moskau die drittgrößte Stadt des damaligen Russland darstellte, verlieren sollte, stellte offenbar einen zusätzlichen Vorteil dieses im Wesentlichen ausschließlich auf einem erwarteten schnelleren Tempo der österreichischen bzw. deutschen Mobilisierung basierenden Plans dar.[151]

Um in der Lage zu sein, die obigen Offensivpläne gegen Russland noch besser verwirklichen zu können, wollte das Militär dazu ermächtigt werden, die größtmögliche Kontrolle über die unmittelbar an der Grenze liegenden Landstriche Galiziens auszuüben. Nach einem vor den Reichsrat gebrachten Gesetzesentwurf vom 14. Juni 1881 würde dem Armeeoberkommando die Kontrolle eines im Durchschnitt circa 25 km breiten, manchmal aber bis zu 60 km (wie etwa entlang des Santals bei Przemyśl) reichenden Grenzstreifens übergeben, wobei in diesen weitläufigen Gebieten, die insgesamt circa ein Viertel der Gesamtfläche der Provinz darstellten, das Kriegs- bzw. Landesverteidigungsministerium durch seine provinziellen Vertreter (in diesem Fall hauptsächlich die Kommandanten der drei permanent in diesem Kronland stationierten Armeekorps) nicht nur, was den Verlauf aller künftigen Straßen und Eisenbahnen anbelangte, immer das letzte Wort haben sollte, sondern auch das bisher den örtlichen Zivilbehörden vorbehaltene Entscheidungsrecht im Bereich des Baus aller neuen Privathäuser, Fabriken und sogar Kirchen erhalten sollte. Da dies im galizischen Kontext in der Praxis erstmals die Einführung einer Art des früher aus dem Balkan bekannten Konzepts der Militärgrenze, samt aller dazugehöriger administrativer Willkür, bedeutete, reagierte nicht nur die galizische Öffentlichkeit sehr besorgt auf eine so ungewöhnliche Ausdehnung der Militärmacht. Deshalb stellte sich das Innenministerium den Vorschlägen des Kriegsministeriums vehement entgegen, was die an den Kriegsminister Graf

[150] Ebenda.
[151] ÖSTA, ÖULK Band I, S. 13.

Bylandt gerichtete Mitteilung vom 6. Mai 1884 deutlich beweist.[152] Der Einfluss der Armee auf den Bau privater Häuser bzw. Landwirtschafts- und Industrieanlagen wurde als unzulässig bewertet, vor allem weil das Kriegsministerium bereits einen sehr beträchtlichen, wenn nicht sogar entscheidenden Einfluss auf die Trassierung der dortigen Eisenbahnen und Straßen, selbst nach der Erteilung der galizischen Autonomie laut Oktoberpatent 1860, genoss – ein Ausmaß an Macht, das in den zentralen Gebieten des Reiches viel geringer war. Laut der im Oktoberdiplom vorgesehenen, sowie in den späteren, die galizische Autonomie ergänzenden Bestimmungen der Lemberger Verwaltung (dabei spielten vor allem der Statthalter und das exekutive Organ des Sejms bzw. Landtags, der sog. „Wydział Krajowy“ oder Landesausschuss, die bedeutenden Rollen), wurde den provinziellen Behörden eine gewisse Entscheidungsbefugnis über den Bau der Eisenbahnwege gewährt, wobei aber die entscheidende Kontrolle der Trassierung und Errichtung der Hauptstrecken immer den zentralen Ministerien zukam. Die provinzielle Regierung durfte dabei nur einen nicht-bindenden Nebenrat abgeben. Im Falle der durch heimische Mittel finanzierten Lokalbahnen wurde den provinziellen Behörden dagegen erheblich mehr Entscheidungskraft zugebilligt, aber auch hier konnte die Meinung der örtlichen Militärverwaltung nicht ignoriert werden. Weiters erschien dem Innenministerium die über 30 km reichende künstliche Ausdehnung des projektierten Militär-Grenzstreifens, besonders rund um Przemyśl, der auf den den Gesetzesentwurf begleitenden Karten vermerkt war, eine völlig unnötige Übertreibung der tatsächlichen Bedürfnisse der Landesverteidigung und des ursprünglichen Konzepts der sog. „befestigten Plätze“ zu sein, da die lokalen Korpskommandanten im Vergleich zur üblichen Praxis bereits seit Jahrzehnten eine sehr große Verwaltungsrolle im Bereich der Festungen und des immer sehr großzügig kalkulierten Umlands spielten.

[152] ÖSTA, KM A5, 25-27 ex 1884.

Kapitel V

Die instabilen Geschäftsregeln und Verordnungen der kaiserlichen Regierung

Über das Thema der spezifisch galizischen Bedürfnisse im Eisenbahnbau wird in dieser Arbeit noch einiges zu lesen sein, nun muss allerdings für einige Sätze zur allgemeinen Lage der Eisenbahnen innerhalb der gesamten Monarchie zurückgekehrt werden. Zum Zweck einer allgemeinen Übersicht kann die reichsweite Entwicklung des neuen Transportnetzes in vier verschiedene Perioden gegliedert werden. Am Anfang spielte die kaiserliche Regierung eine sehr bedeutende Rolle bei der Erteilung der verschiedenen Konzessionen an die privaten Gesellschaften für den Bau der von ihnen geplanten Strecken. In breiten Regierungskreisen wurde eigentlich in dieser früheren Phase noch ernsthaft gehofft, dass alle für das Reich aus strategischen bzw. ökonomischen Gründen für wichtig erachteten Strecken mittels entsprechender Privatanlagen gebaut werden würden. Laut der allgemeinen Konzessionsbestimmungen aus dem Jahre 1838 wurde „die Wahl der Richtung und Reihenfolge der zu erbauenden Eisenbahnen den Privaten überlassen", allerdings „mit der Beschränkung, welche wichtigere öffentliche Interessen erheischen (sic!)"[153], wobei bereits hier, also noch nicht einmal ein Jahr nach der Betriebsaufnahme der ersten Eisenbahnstrecke des Landes, klar über den Bau künftiger Strecken aus strategischen Gründen formell gesprochen wurde. Auf solche Weise sollte die befürchtete Belastung des Budgets gänzlich bzw. großteils vermieden werden. Da es jedoch in Österreich, besonders im Vergleich zu England bzw. den Niederlanden, immer an Privatkapital mangelte und heimische Investoren niemals genug Liquidität bzw. Risikobereitschaft besaßen, um den Bau weiterer Linien in Eigenregie fortzusetzen, und sie aus guten Gründen, wie etwa wegen der am Anfang manchmal sehr enttäuschend wirkenden Umsätze der Nordbahn, die im Jahre 1841 sogar vom Konkurs bedroht war[154], befürchteten, dass die von ihnen gewünschten Gewinne nicht erreicht werden könnten, musste also die zuerst unwillige Regierung sehr bald nach Eröffnung der ersten Linien in diesem Sektor intervenieren. Nur circa vier Jahre nach der Eröffnung der ersten Strecke wurde mit dem Patent

[153] Allerhöchstes Dekret vom 18. Juni 1838.
[154] *Strach,* Band II, S. 66.

vom 23. Dezember 1841 bereits die sog. „Erste Ära“ der Verstaatlichung der Eisenbahnen gesetzlich geregelt.[155]

Die Prinzipien, die in den sog. „Bestimmungen der Staats- und Privateisenbahnen“ festgelegt wurden, bestanden grundsätzlich aus drei Hauptthemen: Erstens wurde es postuliert, so rasch wie möglich ein von Wien ausgehendes Schienennetz zu errichten, das der Staat wegen seiner eigenen strategischen sowie ökonomischen Überlegungen unbedingt als Knotenpunkt haben wollte – und zwar ungeachtet der anfallenden Kosten. Dieser Wiener Knotenpunkt sollte aus einer Ost-West-Achse von Bayern über Wien nach Budapest und aus einer Süd-Nord-Strecke von Triest über die Reichsresidenzstadt nach Prag und weiter nach Preußen, mit einer zusätzlichen Abzweigung nach Russland über Krakau und Lemberg, bestehen. Damit würde auch die zentrale Lage Wiens als Herz der Monarchie stärker betont und die längst erhoffte ökonomische Integration der Provinzen in das politische Zentrum des Reiches besser bzw. schneller erzielt. Zweitens wurde in diesem Dokument erstmals die künftige militärische Wichtigkeit der Eisenbahnen deutlich in der Gesetzgebung antizipiert, wobei das Kriegsministerium zweckmäßig folgenden Satz in die allgemeinen und alle Bahnen betreffenden Bestimmungen eingefügt hatte: „Wenn die Militärverwaltung zur Beförderung von Truppen oder Militäreffecten von der Eisenbahn Gebrauch zu machen wünscht, sind die Unternehmer verpflichtet, derselben hiezu alle zum Transporte dienlichen Mittel gegen Vergütung der sonst allgemein für Private bestehenden Tarifpreise sogleich zur Verfügung zu stellen,“ wobei später mittels der individuellen Konzessionsbestimmungen sehr oft langfristig bindende Ermäßigungen für Militärtransporte auch während der Friedenszeiten dazu verlangt wurden. Drittens, obwohl den privaten Anlegern große Teile dieses damals als sehr ehrgeizig betrachteten Projektes zurecht als nicht profitabel erschienen, war der Staat bereit, die entsprechenden Strecken sogar komplett auf Kosten der Steuerzahler zu errichten. Diese Strecken sollten dann logischerweise Staatseigentum werden, aber um die notwendigen Betriebskosten, die zu Lasten des zentralen Budgets gingen, mit dem sie einst erbaut wurden, möglichst effektiv zu verringern, sollten alle diese Strecken sofort langfristig an die privaten Gesellschaften verpachtet werden. Auf diese kühne Weise würde dem Staat jährlich eine gewisse Summe als Rente gewährleistet, während die üblichen Betriebskosten bzw. auch mögliche Gewinne völlig auf den Schultern der privaten Konsortien liegen sollten. So war es 1850 Tatsache,

[155] R.G. Bl. Nr. 145 ex 1841.

dass sich von den 1120 km der schon damals existierenden Linien nicht weniger als 900 km (d.h. 80,4 %) im direkten Besitz des Staates befanden.[156] In der Praxis aber investierten die privaten Konsortien niemals genug Geld, um die vom Staat gepachteten Linien effektiv betreiben zu können. Außerdem bewahrheiteten sich inzwischen die pessimistischen Prognosen einer fehlenden Rentabilität, was bereits 1846, also zwei Jahre vor den Turbulenzen der Revolutionsjahre, eine massive Kapitalflucht aus diesem vorher sehr aussichtsreich erschienenen Wirtschaftssektor zur Folge hatte. Aufgrund dieser tiefen Krise musste sich der Staat finanziell immer mehr am Transportwesen beteiligen, um die bereits bestehenden Bahnlinien vor dem sonst drohenden Konkurs bzw. der Betriebseinstellung retten zu können, was nun also für das Finanzministerium statt der ursprünglich erhofften Entlastung des Budgets zusätzlich schwere neue Belastungen bedeutete.[157]

Da sich in den früheren 50er Jahren des neunzehnten Jahrhunderts die öffentlichen Finanzen Österreichs wegen einer Budgetkrise sowie enormer Verschuldung, verursacht durch den ungarischen Aufstand und allgemeiner politischer Instabilität, wieder in einem sehr schlechten, fast dem Jahr 1811 gleichenden Zustand befanden, sollte es nicht überraschen, dass sich der verzweifelte Staat für die nächsten 27 Jahre fast komplett aus dem Betrieb bzw. der Erweiterung des Eisenbahnnetzes zurückzog. Stattdessen wurde den privaten Investoren laut des neuen allgemeinen Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854 (fast) freie Hand gelassen, mit dem Ergebnis, dass anno 1860 der Staat nur noch vier insgesamt 18 km lange Strecken besaß: eine davon war der kurze Abschnitt von Kufstein, mit seiner bedeutenden Festung, in das benachbarte Bayern (2,1 km); eine andere verlief von Décin (Bodenbach) in Böhmen zu der ebenfalls sehr nahe liegenden sächsischen Grenze (11 km). Dazu kamen die für das Gesamtreich allerwichtigsten Wiener Verbindungsstrecken zwischen Südbahnhof und Hauptzollamt (heute der Bahnhof Wien Mitte; 3,1 km) sowie ihre Fortsetzung zum damaligen Nordbahnhof, der unweit von der heutigen Station Wien Nord- Praterstern (1,8 km) lag.[158] Diese letzten zwei Strecken bildeten die Verbindung zwischen den immer stark konkurrierenden Gesellschaften der Nord- und Südbahn. Um mögliche Konflikte zwischen den beiden Bahngiganten zu vermeiden, war es allerdings

---

[156] *Kupka*, S. 170.
[157] *Strach*, Band II, S. 249.
[158] *Rossberg*, S. 63.

logisch, dieser entfernungsweise sehr begrenzte, doch extrem häufig befahrene Strecke in „neutralen“ oder staatlichen Händen zu lassen.

Die Verbindungsbahn dient heute als Stammstrecke der Wiener S-Bahn, hier zwischen Rennweg und Südbahnhof, In: http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:S-Bahn_Wien

Alle anderen ehemals staatlichen Linien wurden dagegen formell an private Konsortien verkauft, wie z. B. die Nordbahn und zahlreiche andere Trassen an französische Investoren gegen eine Zahlung von 170 Millionen Gulden. Damit hoffte die verzweifelte Regierung, sich endgültig finanziell entlasten zu können, und zwar trotz der Tatsache, dass der Staat bis zur Politikwende am Jahresende 1854 nicht weniger als 336 Millionen Gulden in den Bau bzw. Betrieb seiner Staatsbahnen investiert hatte, was im Endeffekt bedeutete, dass sie nicht weniger als 166 Millionen

Gulden bei deren Verkauf verlor.[159] Wie es typisch für die Ära des wilden, fast amerikanischen Kapitalismus war, entwickelte sich das Schienennetz der Donaumonarchie während der folgenden zwei Jahrzehnte nicht nur sehr rasch, sondern auch wohl eher chaotisch, was aber dennoch die zuvor prekäre Transportlage des Reiches erheblich verbesserte; allein zwischen 1867 und 1876 zum Beispiel umfasste das Wachstum nicht weniger als 6810 Bahnkilometer.[160] Dies war wegen des Mangels an gut befestigten Straßen umso nötiger, z. B. gab es 1860 nur eine Dichte von 1,6 Meilen/Meile² bzw. 4,16 km/km² derselben in den von den Habsburgern regierten Gebieten[161] – eine verhältnismäßig dünne Bedeckung von nur einem Drittel der westeuropäischen Werte, und daher ein unübersehbarer strategischer Nachteil, was den zuständigen Wiener Behörden ohne jeglichen Zweifel den akuten Bedarf eines möglichst raschen Straßen- bzw. Bahnbaus demonstrierte.

Die privaten Gesellschaften, großteils mit englischem, französischem bzw. preußischem Kapital versorgt, widmeten sich der Spekulation zunehmend in einer sprichwörtlichen Orgie, indem sie enorme Geldsummen investierten, um den Bau der vielen neuen Linien möglichst rasch, also noch vor Aktivwerden der befürchteten Konkurrenz, fortsetzen zu können. Trotzdem entstanden die meisten Trassen nicht ohne hohe Zinsgarantien seitens der Regierung, was dem Staatshaushalt erneut kaum eine Reduktion der Aufwendungen ermöglichte. Tatsächlich musste der Staat zwischen 1859 und 1878 allein aus dem Titel der Zinsgarantien insgesamt 172,4 weitere Millionen Gulden an verschiedene private Gesellschaften übergeben, wobei sich der Betrag 1862 noch auf 3,34 Millionen Gulden beschränkte, im Jahre 1867 bereits auf 15,047 Millionen angewachsen war, während die nächsten elf Jahre eine Verzehnfachung der Subventionen brachten.[162] 1874 erreichten solche Zahlungen und Beiträge bereits etwa 5 % des Staatsbudgets, was alle früheren Illusionen einer möglichen dauerhaften Entlastung der Staatsfinanzen durch private Initiative endgültig zerstörte.[163] Die rasanten Wertpapierspekulationen der meisten Aktiengesellschaften endeten schließlich 1873 mit dem vernichtenden Wiener Börsenkrach, einer riesigen und dazu im Gegensatz zu den sonst üblichen, zur gleichen Zeit beginnenden Ereignissen sehr dauerhaften Krise, die nur einige der generell hoch verschuldeten Bahnkonsortien in der Lage

---

[159] Ebenda, S. 67.
[160] *Oberegger,* Von den Anfangen…, S. 6.
[161] *Berend, Ránki*, S. 70.
[162] Adolf *Beer*, Der Staatshaushalt Österreich-Ungarns seit 1868, (Prag 1881), S. 254.
[163] *Strach*, S. 353.

waren zu überstehen. Für einige Monate unmittelbar vor dem Krach verlor die Bahn sogar 50 % ihres Kunden- bzw. des Gütervolumens, und im Vergleich zu den früheren Krisen erholten sich die allgemeinen Passagierzahlen nur sehr langsam.[164]

Bauperioden und Streckenklassifizierung des Eisenbahnnetzes 1832-1914, eigene Bearbeitung von *Rumpler*, *Seger*, S. 249.

Als Konsequenz der oben erwähnten Ereignisse sowie der zunehmenden Zentralisierungstendenzen, die die Transportsysteme der anderen europäischen Länder immer mehr bestimmten, und aufgrund der rasch wachsenden Erkenntnis der Wichtigkeit der Eisenbahnen im Kriegsfall, wie vor allem der preußisch–französische und der österreichisch–preußische Krieg 1870 bzw. 1866 manifestierten, schwenkte die Regierung Franz Josephs wieder auf die Überlegung einer

[164] Alfred *Horn*, Die Eisenbahn in Österreich, (Wien 1986), S. 45.

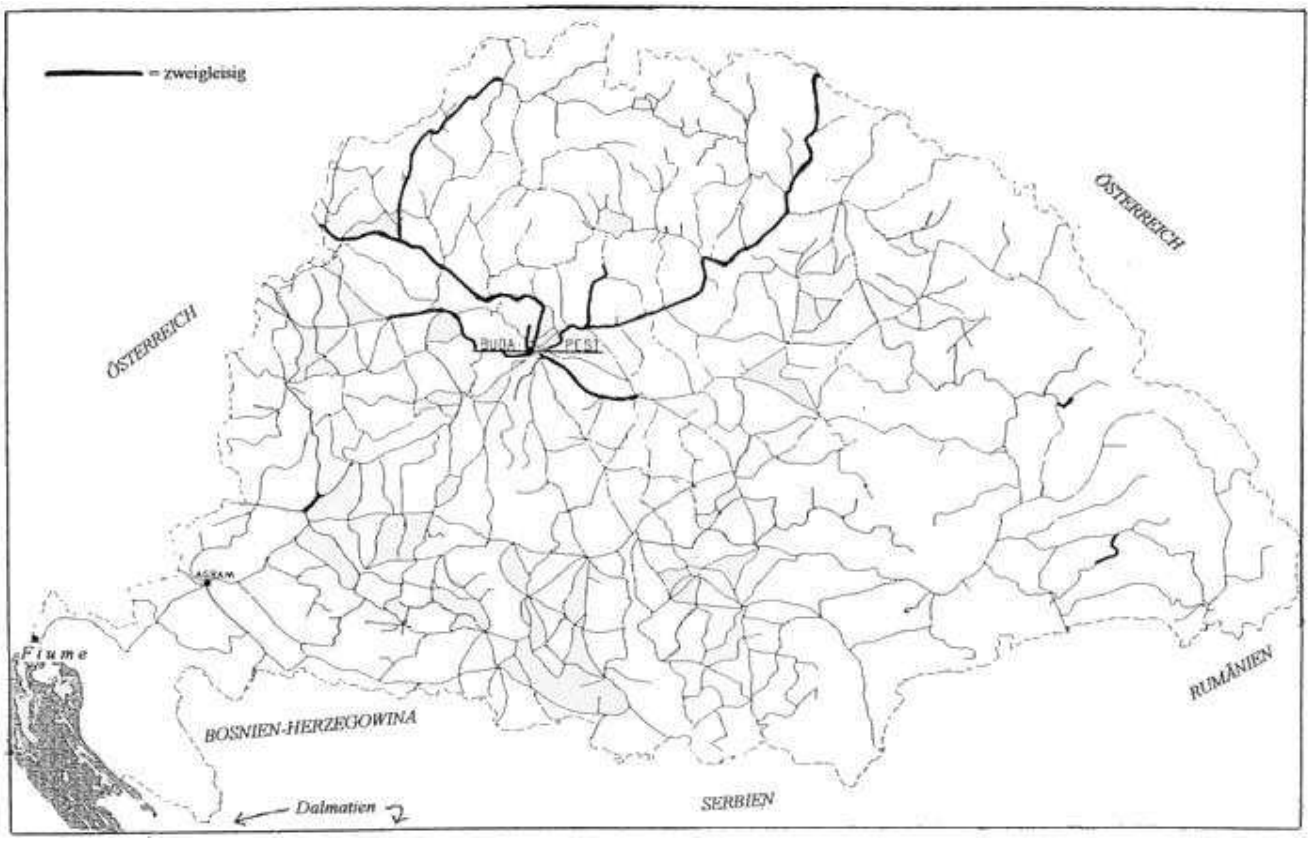
staatlichen Rolle innerhalb des so wesentlichen Transportnetzes zurück. In Ungarn wurde mit dem Prozess der Verstaatlichung schon sehr bald nach dem Ausgleich begonnen. Bereits 1868 erfolgte die Etablierung der Staatlichen Ungarischen Eisenbahnen *(Magyar Királyi Államvasutak bzw. MÁV),* was allerdings, zumindest bis zum Anfang der langfristigen ökonomischen Rezession 1873, vor allem durch geopolitische Überlegungen Budapests und dem dezidierten politischen Willen, um jeden Preis ein auf Budapest und nicht auf Wien zentriertes Schienennetz zu schaffen, unterstützt wurde.[165] Diese konsequente Politik der ungarischen Behörden trug zum rapiden Wachstum Budapests bei, verursachte aber auch unerwünschte Nebenwirkungen; besonders in Kriegszeiten erwies sich die übermäßige Konzentration der Eisenbahnlinien in der unmittelbaren Nähe einer Hauptstadt als nicht vorteilhaft. So fehlten z. B. besonders südlich von Budapest für etwa 150 km den Brücken über die Donau. Wenn man die beiden unten stehenden Eisenbahnkarten Ungarns von 1912 und 2001 vergleicht, so scheint das Problem der fehlenden Donaubrücken noch nicht gelöst zu sein. Weiters, wie die untere, der Reisezeiten von Wien messende Eisenbahnkarte der Monarchie feststellt, verursachte die Politik der ungarischen Regierung der künstlichen Verlängerung der Reisedauer von Wien nach vielen Städte dieses Königreichs, z. B. da alle Schnellzuge nach Zagreb (Agram) auf einem langen Umweg über Budapest fahren mussten, nahm die Reise zwischen den beiden Städte die verkehrstechnisch nur 300 km von einander entfernt sind (dies entspricht etwa die Entfernung Salzburgs von Wien) zehn Stunden statt acht wie für Salzburg.[166] Die Züge mussten dabei einen Distanz von über 650 km zurücklegen. Wegen die strategischen Überlegungen des K.u.k. Generalstabs waren die Eisenbahnen in Richtung Galiziens vergleichsweise viel schneller von Wien aus erreichbar, in zehn Stunden erreichte man soweit nach Osten wie Rzeszów, 450 km entlang der Schienen der Nord- und Karl Ludwig Bahn entfernt, selbst der Fahrtdauer nach Lemberg, der noch 150 km weiter nach Osten liegt, nahm im Durchschnitt 14 Stunden. [167]

---

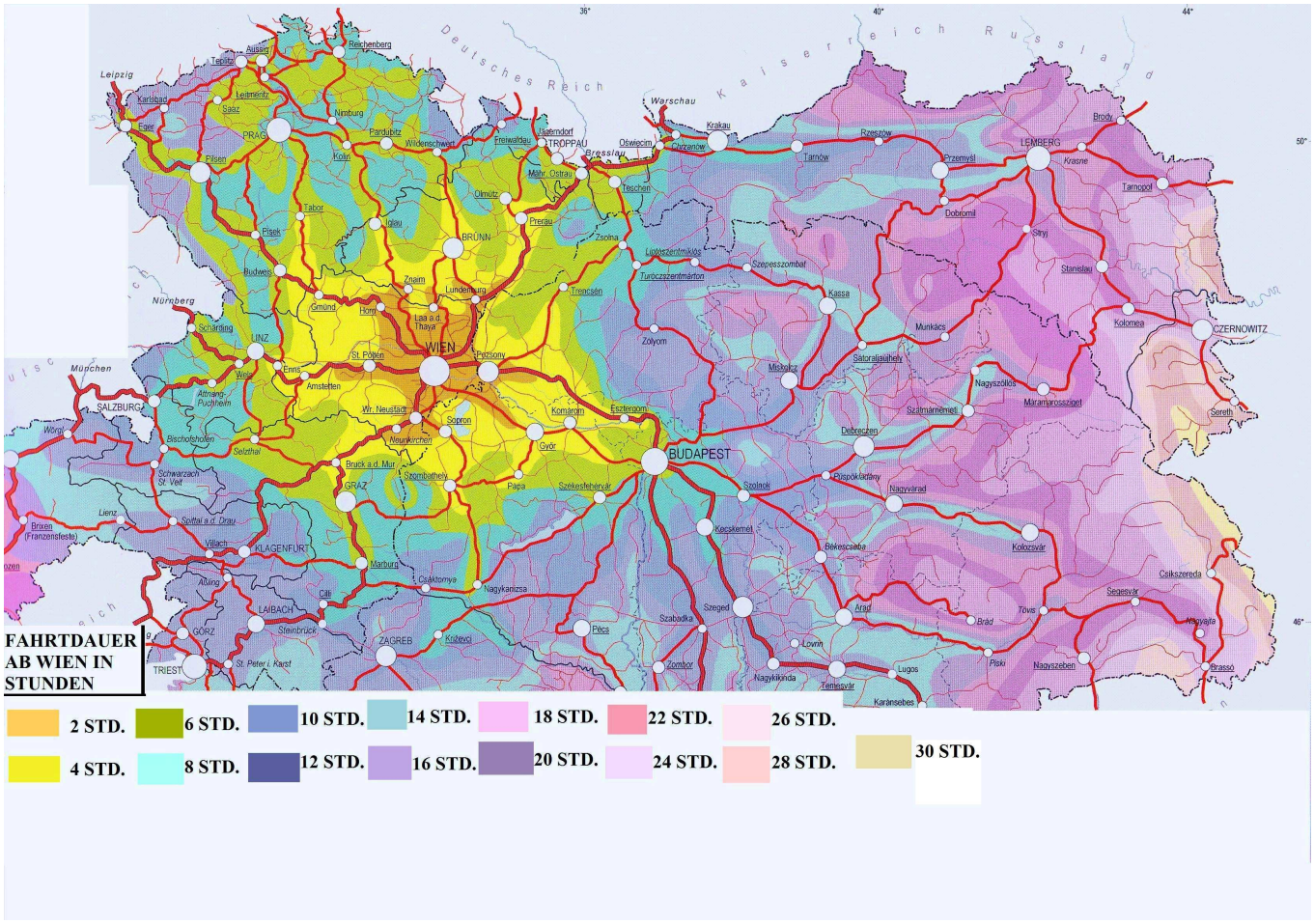
[165] *Berend, Ránki,* S. 73.

[166] *Rumpler, Seger,* S. 254.

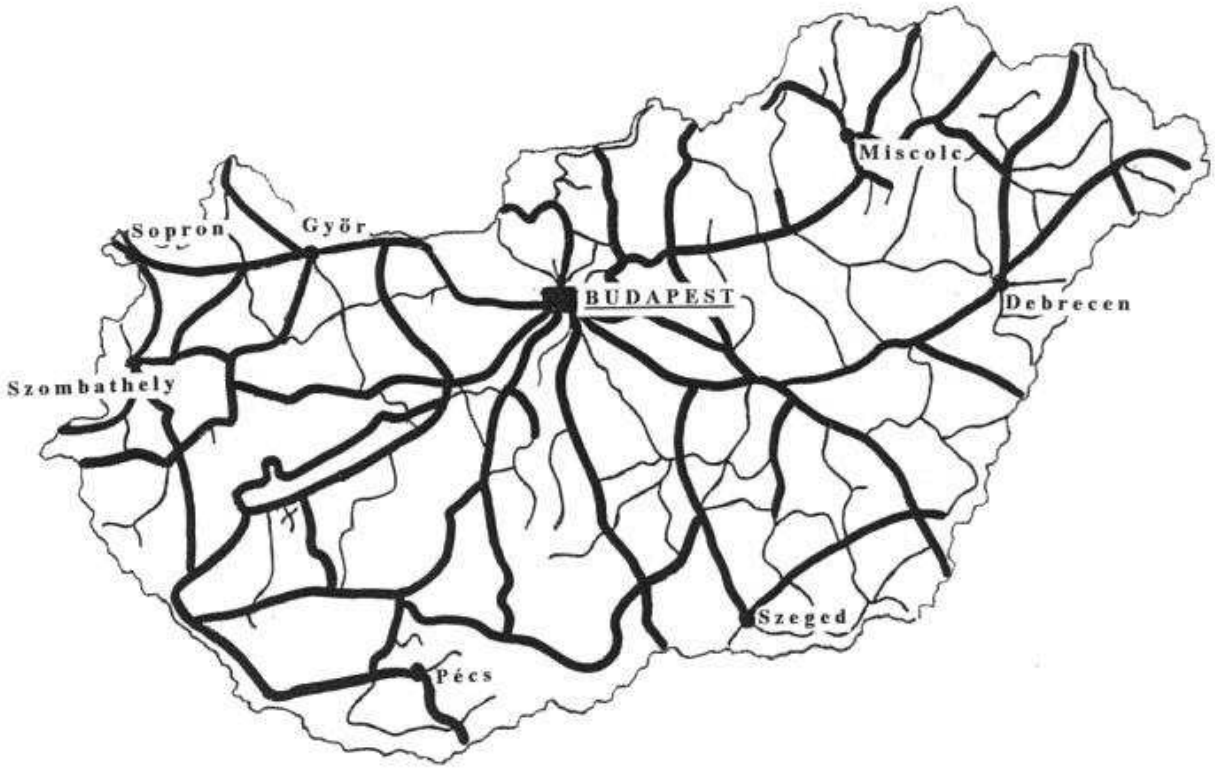
[167] Ebenda, S. 255.



Bahnnetz Ungarns 1912, Elmar *Oberegger*, Zur Eisenbahngeschichte…S. 36.



Eigene Bearbeitung der Isochronenkarte Österreich- Ungarns, *Rumpler*, *Seger*, S. 255.



Eisenbahnnetz Ungarns 2001, In: http://commons.wikimedia.org/wiki/Category: Bahnnetz Ungarn

Im Zusammenhang mit wachsender logistischer Konkurrenz durch die Länder der Krone Sankt Stephans wurde die zweite Ära der Verstaatlichung formell mit dem am 14. Dezember 1877 vom Reichsrat der österreichischen Reichshälfte verabschiedeten Sequestrationsgesetz endgültig auf den Weg gebracht, womit der Staat nun das Recht hatte, alle Linien, die regelmäßig öffentliche Subventionen benötigten, zügig zu verstaatlichen, was im Fall Galiziens von Anfang an nahezu generell anwendbar war.[168] Laut der entsprechenden Paragrafen des neuen Gesetzes konnte jede sich in privaten Händen befindliche Linie, die für mindestens fünf aufeinander folgende Jahre zumindest die Hälfte der von der Regierung gewährten Zinsgarantie in Anspruch genommen hatte,

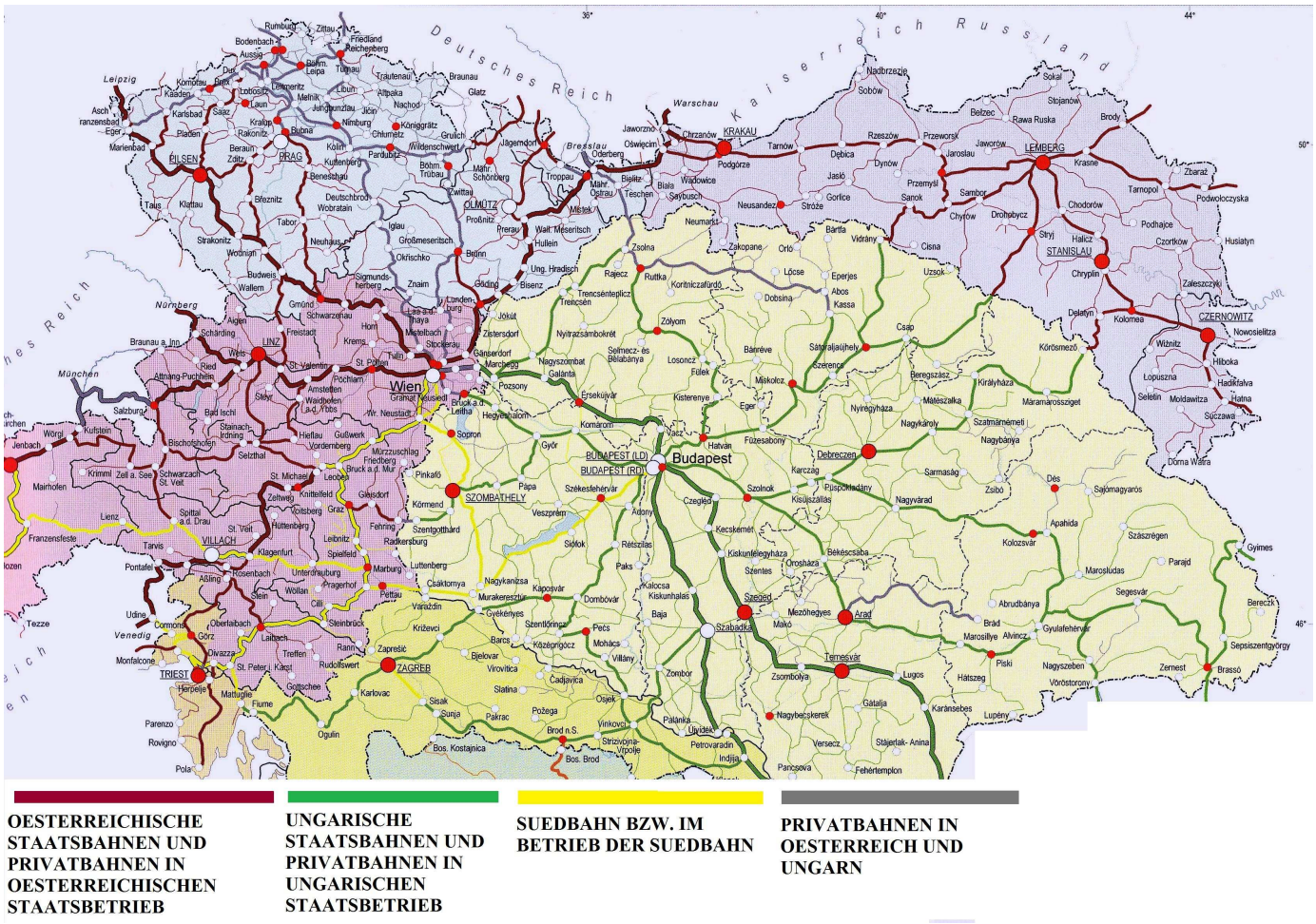
[168] R.G. Bl. Nr. 112 ex 1877.

gegen Bezahlung einer von beiden Seiten vereinbarten Entschädigung unwiderruflich verstaatlicht werden. [169]

Bereits drei Jahre bevor dieses epochale Gesetz gebilligt wurde, begann der Staat 1874 mit dem Bau einiger kurzer Abschnitte in Galizien, Böhmen, Dalmatien und Istrien; zwei Jahre später übernahmen die Behörden den Betrieb der schon stark verschuldeten Dniester Bahn, deren Verstaatlichung 1884 eine lange Reihe von Verstaatlichungen galizischer Eisenbahnen einleitete.[170] Im Jahre 1880 fiel dem Staat die Verwaltung der Erzherzog-Albrecht-Bahn zu, die ebenfalls ab 1884 zum Eigentum der k.k. Staatsbahnen zählte. Die vier Jahre später eröffnete Transversalbahn wurde dagegen, mangels seriöser Investoren, von Anfang an ausschließlich auf Staatskosten erbaut, und befand sich somit auch im Staatseigentum.[171] Wegen der enormen Schulden, die durch fehlende Profite verursacht worden waren, erhielten die Aktienbesitzer der Erzherzog-Albrecht-Bahn seitens der Regierung einen rein symbolischen Betrag von 1 Gulden und 50 Kreuzern pro aufgelöster Aktie und verloren damit nicht weniger als 99 % des investierten Kapitals, während sich der Nettoverlust für Besitzer der Prioritätsobligationen auf immer noch sehr hohe 73 % begrenzte.[172] Von diesem Zeitpunkt an kaufte der Staat verstärkt defizitäre private Linien, deren gemeinsame Verwaltung ab 1. Juli 1884 als die „kaiserlich-königlichen Staatseisenbahnen“ bezeichnet wurde. In diesem Jahr verwaltete die Wiener Administration insgesamt knapp 5000 km an Schienenstrecken, die allerdings nur etwa ein Drittel des gesamten Schienennetzes des Reiches (für diese Berechnungen: Cisleithaniens) bildeten. Schrittweise wurde aber eine Vorrangstellung des Staates gegenüber privaten Besitzern durchgesetzt: 1912 befanden sich nicht weniger als 83 % aller Linien (18 859 km) innerhalb der österreichischen Reichshälfte unter der direkten Kontrolle und im Eigentum der Regierung. Von den großen privaten Bahngesellschaften der Monarchie blieb lediglich die Südbahn verschont; sie wurde erst 1923 unter inzwischen komplett anderen geopolitischen Umständen in der Ersten Republik verstaatlicht.

---

[169] *Strach*, Band V, S. 2.
[170] Ignaz *Konta*, 1893 Statistisches Jahrbuch der Eisenbahnen der Österreichisch- Ungarischen Monarchie, S. 191.
[171] *Klenner*, S. 186.
[172] *Strach*, Band V, S. 230.



Eisenbahneigentum Verhältnisse 1912, eigene Bearbeitung von *Rumpler*, *Seger*, S. 251.

Anders als in der Zeit der ersten Staatsbahnperiode (1841-1854) brachten die Eisenbahnen dem Staat immer höhere Profite ein; bezogen auf das gesamte Habsburgerreich erwiesen sie sich als profitabel. Wie die untere Tabelle zeigt, übertrafen sie z. B. die Einnahmen von Post und Telegrafen im Jahre 1910 im Ausmaß von über 400 %. Das Wachstum der Transportinfrastruktur belebte die Wirtschaft nachhaltig. Im Zusammenhang mit dieser verspäteten Industrialisierung des Donauraumes gibt es nachvollziehbare Gründe für die damalige Behauptung, dass, hätte auch noch nach 1914 Frieden geherrscht, hätte die Donaumonarchie innerhalb ein Paar Jahren zumindest das industrielle Potenzial Frankreichs erreicht haben und den Abstand zum Entwicklungsniveau

Deutschlands erheblich reduzieren können.[173] Mit einer durchschnittlicher Wachstumsrate von 2,2 % pro Kopf und Jahr wuchs Österreich-Ungarn zwischen 1860 und 1913 wie kein anderes europäisches Land außer Schweden. 1913 erreichte das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen 49 % der britischen und 72 % der deutschen Werte. [174]

EINNAHMEN VON POST UND EISENBAHN (in Millionen Gulden ö. W.)

	Post u. Telegraphie	Eisenbahnen
1850	8,61	2,52
70	12,90	0,00
90	30,29	57,38
1910	89,47	405,25

Zentralrechnungsabschlüsse über den Staatshaushalt der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder für die Jahre 1868–1910 (Vergleich nach Jahren – jeweils in Wien veröffentlicht)

Zuerst wurden die kaiserlich-königlichen Eisenbahnen dem Handelsministerium als semi-autonome Abteilung unterstellt; da aber ihre effiziente Verwaltung eine enorme und immer größere Zahl an Beamten erforderte, fielen die Strecken schließlich ab Jänner 1896 einem eigenen Eisenbahnministerium zu. Diesem Ministerium wurden kurz danach provinzielle Aufsichtsbehörden unterstellt, die „Staatsbahndirektionen“ genannt wurden und von denen es in

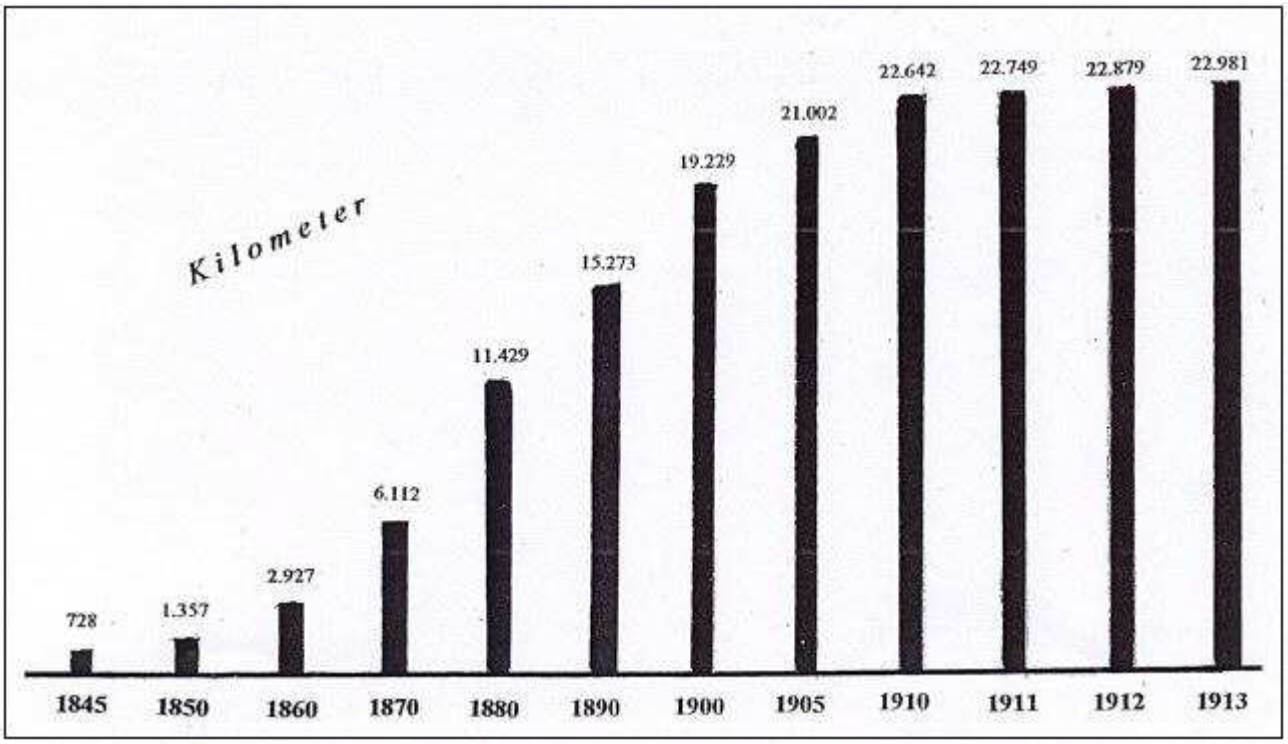
[173] Colin *Clark*, The Conditions of Economic Progress, (London 1950), S. 101,153.
[174] Anton *Kausel*, Das Wirtschaftswachstum der Nationen von 1860 bis 1970, In: Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft für Lebensniveauvergleiche (Wien 1972), S. 9.

Galizien drei gab. Der Kontrolle des Krakauer Amtes fielen anno 1909 insgesamt 977,7 km der Schienenstrecken zu (es gab dazu noch 228,6 km private Linien in dieser Region), 1.152 km wurden direkt vom Lemberger Büro verwaltet (zuzüglich 491,4 km privater Strecken), während 531 km den Bestand der Stanislauer Direktion bildeten (plus 596,7 km aus privatem Besitz). Insgesamt 281 km der westgalizischen Linien der erst im Jahre 1906 verstaatlichten Nordbahn wurden direkt von ihrer Wiener Zentrale verwaltet.[175] Die Streckenlänge der einzelnen Bahnverwaltungsbezirke sah deshalb wie folgt aus: In der Krakauer Region waren Schienenwege in der Länge von insgesamt 1206 km vorhanden, östlich von Rzeszów (damit teilweise noch auf dem Gebiet des heutigen Polen) erstreckten sich etwa 1643 km Bahnanlagen in jenem Bezirk, für den Lemberg verantwortlich war, während der Einflusssphäre der Stanislauer Behörden (heute vollständig in der Ukraine) 1128,2 km Gleise unterstellt wurden. Aus den obigen Statistiken kann eine interessante Konklusion gezogen werden: Zwar besaßen die beiden Hälften Galiziens eine ungefähr gleiche Bahnnetzdichte, was direkt eine vergleichbare Bevölkerungsdichte in den Vorgebirgen und Flachländern widerspiegelte, aber die entsprechenden Anteile von verstaatlichten gegenüber privaten Linien waren in West- und Ostgalizien doch sehr unterschiedlich. Im Westen genoss der Staat einen klaren Vorrang, weil er 81 % der Schienen besaß, die auf das Gebiet der Krakauer Direktion entfielen, während das Staatseigentum an Schienen auf den östlichen Territorien nicht mehr als 70,1 % in der Lemberger Direktion bzw. sogar nur 47,1 % in Stanislau betrug. In der Gesamtprovinz ist daher von 1316,7 km an Privatbahnen zu berichten, die zusammen 30,9 % der galizischen Bahnlinien repräsentierten; die restlichen 69,1 %, die dem Staat gehörten, erstreckten sich über 2660,7 km.

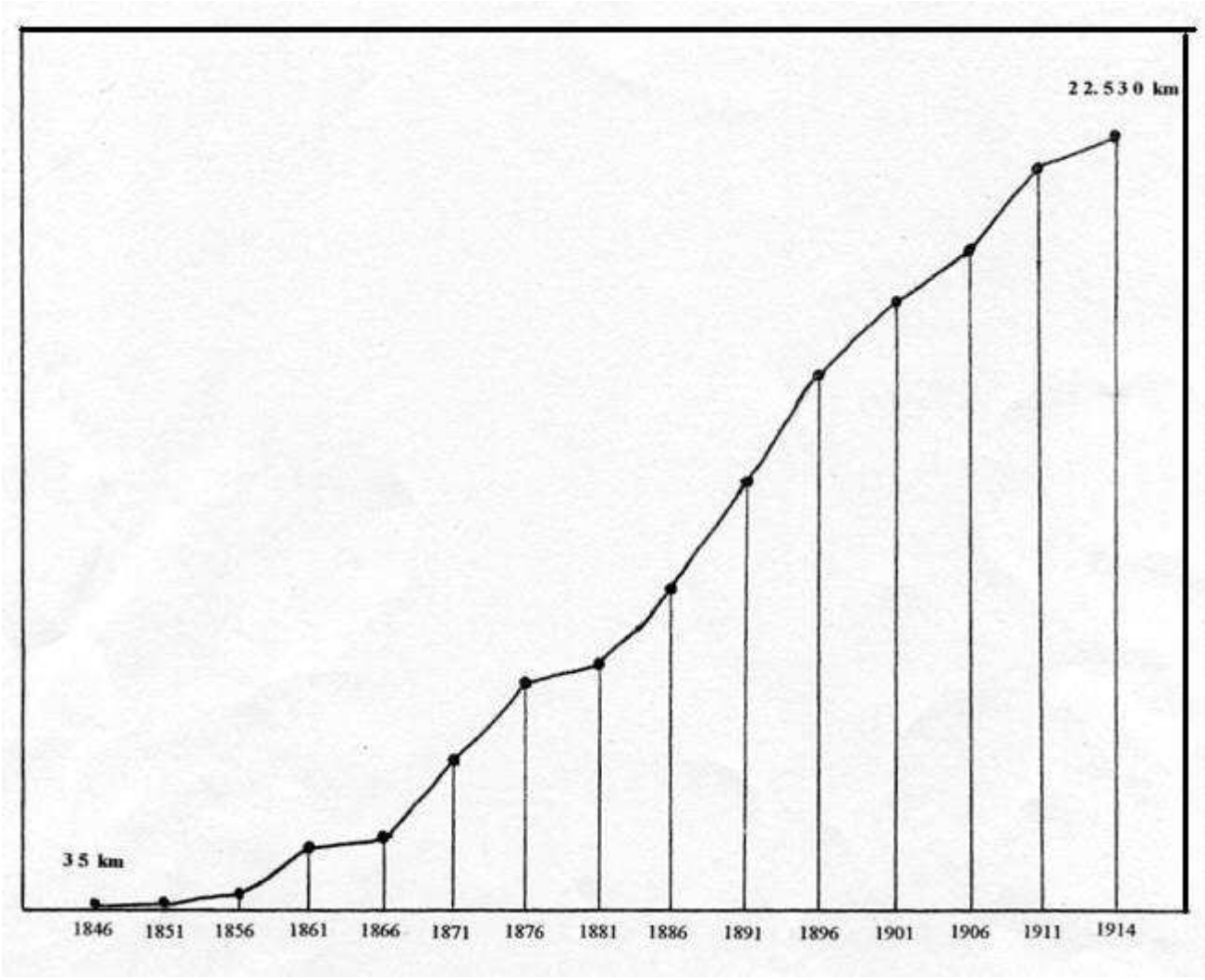
Es ist nicht eindeutig nachvollziehbar, welche Faktoren zu einem so deutlichen Unterschied beigetragen haben. In dieser Arbeit wird die These vertreten, dass die in ökonomischer Hinsicht schwächeren Linien logischerweise die ersten Opfer der zweiten Nationalisierungswelle gewesen sein mussten. In diesem Zusammenhang mag es für den Leser/die Leserin wohl den Anschein haben, als ob die Wirtschaft der westlichen Kreise Galiziens noch mehr strukturelle Probleme als Ostgalizien gehabt hätte, was aber offensichtlich nicht der Fall war, da sich die beiden Teile eher auf einer vergleichbaren, relativ niedrigen Entwicklungsstufe befanden. In dieser Arbeit wird

[175] Eisenbahnministerium (Hrsg.) Statistische und Tarifarische Daten der K.u.k. Staatseisenbahnen, (Wien 1909), S. 23.

anhand verschiedener Fakten und Dokumente gezeigt, dass der Staat nach 1877 wegen der offensichtlichen finanziellen Vorteile umso mehr an der Übernahme der profitreichsten privaten Linien interessiert war, wobei sich ein diesem voreiligen Schluss genau entgegengesetztes Bild dieses Kronlandes offenbart, was aber, wie bereits erwähnt, auch keineswegs die tatsächliche wirtschaftliche Lage reflektierte. Das dritte Element dieses Rätsels besteht in der Tatsache, dass der Staat die aufgrund strategischer Kalkulationen erwünschten Strecken, die nach rein ökonomischen Erwägungen auf keine Weise zu rechtfertigen gewesen wären, entweder mittels hoher Subventionen – durch Anwendung des Sequestrationsgesetzes (z. B. bei der ersten Galizisch-Ungarischen Bahn) – oder einfach ganz auf eigene Kosten erbaute, wofür das beste Beispiel die Transversalbahn ist. Tatsächlich gilt diese insgesamt 757 km lange Strecke (380 km davon in Polen, der Rest in der Ukraine; sie entspricht etwa der Distanz von Wien nach Zürich) noch heute als gutes Beispiel für jene Bahnen, die von Anfang an nur in Hinblick auf einen möglichen Krieg mit dem Zarenreich gebaut wurden. Dies erklärt natürlich auch nicht das höhere Staatseigentum in Westgalizien und dessen deutlich niedrigeres Ausmaß östlich von Przemyśl, aber durch einen Blick auf die Karte des Kronlandes wird deutlich, dass sich die Provinz im Osten deutlich länger von Norden nach Süden erstreckt (also bis zu 250 km ab der ungarischen Grenze), im Westen dagegen, wo sie ohnehin näher am Doppelzentrum der Doppelmonarchie (Wien und Budapest) lag, blieb die russische Grenze nirgendwo weiter als 150 km vom Hauptkamm der Karpaten entfernt, was aufgrund fast fehlender natürlicher Barrieren, abgesehen von einigen Bergen, einen strategischen Alptraum darstellte. Es ist höchst wahrscheinlich, dass alle oben erwähnten Tendenzen gemeinsam für das unterschiedliche Ausmaß des staatlichen Besitzes an Eisenbahnlinien in Galizien verantwortlich waren, wobei eine tiefer gehende Auseinandersetzung mit dieser zweifellos komplexen Materie nicht zur Interessensphäre dieser Arbeit gehört.



Wachstum des cisleithanischen Bahnnetzes, *Oberegger*, Von Anfangen…, S. 8.



Wachstum des transleithanischen Bahnnetzes, *Oberegger*, Zur Geschichte…, S. 39.

1897 beförderten alle Bahnstrecken des Reiches zusammen 197 Millionen Passagiere und 146 Millionen Tonnen Fracht[176], wobei dies seit 1848 einem Wachstum von 9900 % im Personentransport und 6600 % im Gütertransport entsprach. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges verliefen insgesamt 42 981 km der Eisenbahnstrecken durch die von Kaiser Franz Joseph regierten Länder – davon jedoch 20 313 km bzw. 47,3 % durch Transleithanien, die sich daher eher unter der direkten Aufsicht Budapests befanden –, wobei sich aber nur 4258 km oder 18,8 % der cisleithanischen Strecken bzw. 9,9 % des Gesamtnetzes der Monarchie in Galizien befanden, während zur Zeit des Amtsantritts Kaiser Franz Josephs nur circa 1000 km Gleise im ganzen Reich

[176] *Strach*, Band VII, S. 66.

vorhanden waren. Von diesen 1000 Kilometern befanden sich 56 km in Galizien, das damit 5,6 % der ältesten Linien des Landes stellte.[177] Wenn man die beiden obigen Ausführungen mit dem Anteil der galizischen Bevölkerung (28,1 % der Bewohner Cisleithaniens bzw. 17,1 % des Gesamtreiches) sowie dem entsprechenden Anteil an der Fläche der westlichen Reichshälfte bzw. der ganzen Monarchie (26,3 % bzw. 11,5 %) vergleicht, sind die Asymmetrien bzw. Nachteile Galiziens sehr deutlich zu erkennen.[178] Pro Erwerbstätigem wurden in der Doppelmonarchie jährlich 869 Gütertonnen befördert, was trotz der höchst unterschiedlichen Stufen der industriellen Entwicklung der verschiedenen Kronländer etwa dem europäischen Mittelwert entsprach. [179]

Anteil der Kronländer am Eisenbahnnetz (1912)

	Bahnlänge (in km)	Anteil am Gesamtnetz (in %)	auf 1 km² entfallen	auf 100000 Ew. entfallen
			(in m)	(in km)
Österreich u. d. Enns	2477	10,8	125	70,1
Österreich o. d. Enns	1085	4,8	91	127,3
Salzburg	418	1,8	58	194,7
Steiermark	1478	6,5	66	102,3
Kärnten	625	2,8	61	157,9
Krain	508	2,2	51	96,5
Küstenland	586	2,6	73	65,5
Tirol u. Vorarlberg	1183	5,2	40	108,3
Böhmen	6769	29,6	130	100,0
Mähren	2119	9,3	95	80,8
Schlesien	668	2,9	130	88,2
Galizien	4131	18,1	53	51,5
Bukowina	602	2,6	58	75,2
Dalmatien	230	1,0	18	35,7

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1912, S. 7.

[177] *Horn*, S. 64.
[178] Eigene Kalkulationen, die auf den Statistiken des Geographischen Atlas zur Vaterlandskunde an den österreichischen Mittelschulen, (Wien 1911) S. 11, basieren.
[179] Statistische und Tarifarische…, S. 78.

Das Wachstum des verstaatlichen Eisenbahnnetzes bedeutete für die Regierung immer höhere Ausgaben, wobei es sich dabei nicht nur um eine zahlenmäßige Zunahme der Kosten handelte, sondern auch um einen höheren Anteil an den Gesamtausgaben des Staates. Diese Tendenz wird in der folgenden Tabelle deutlich:

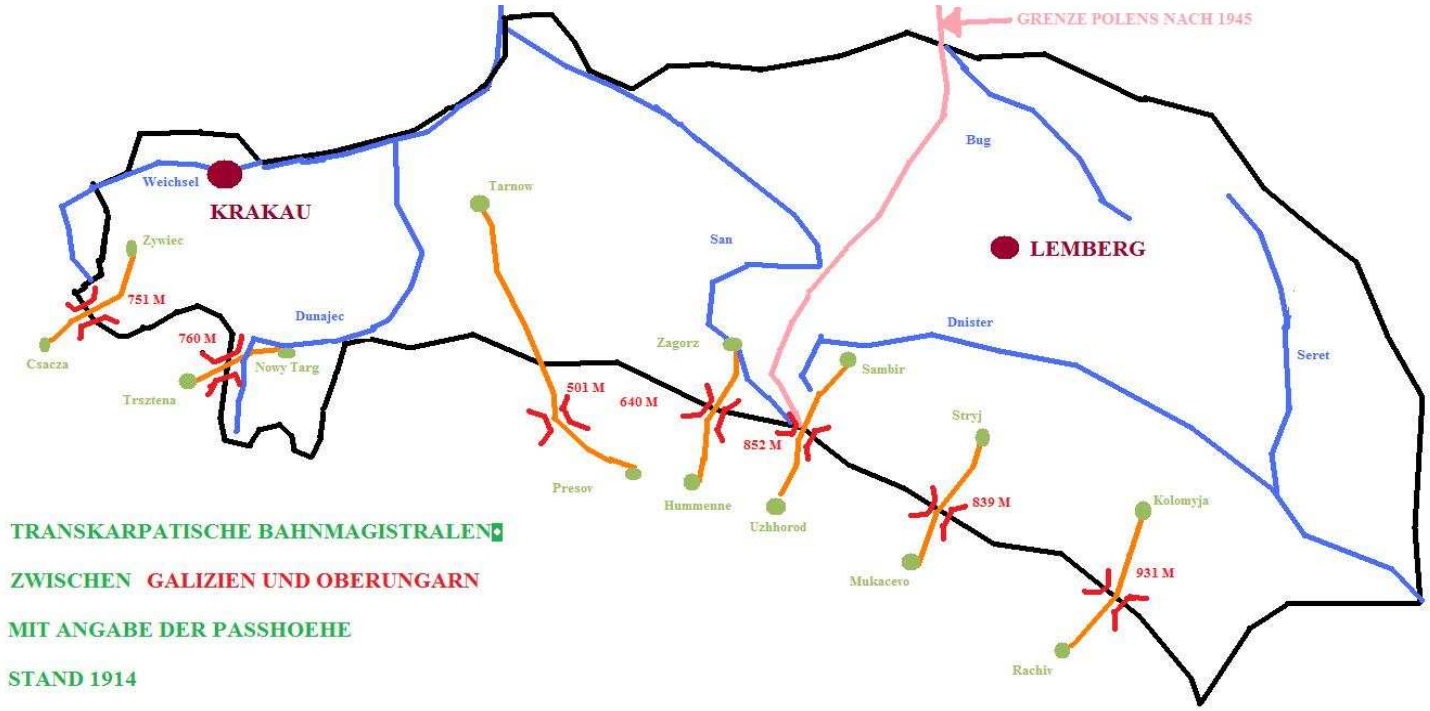
EISENBAHNAUSGABEN

Jahr	Betrag in Mill. Gulden ö. W.	Anteil an den Staatsausgaben (in Prozenten)
1868	0,21	0,06
70	11,87	3,57
80	24,43	5,65
90	58,73	10,50
1900	122,93	15,32
10	388,21	26,76

Eisenbahnausgaben in Bezug auf die Gesamtausgaben Österreich-Ungarns,
Zentralrechnungsabschlüsse über den Staatshaushalt der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder für die Jahre 1868-1910, (Wien 1911) S. 172.

Kapitel VI

Die Überwindung der karpatischen Barriere – Bau der Strecken von Ungarn nach Galizien

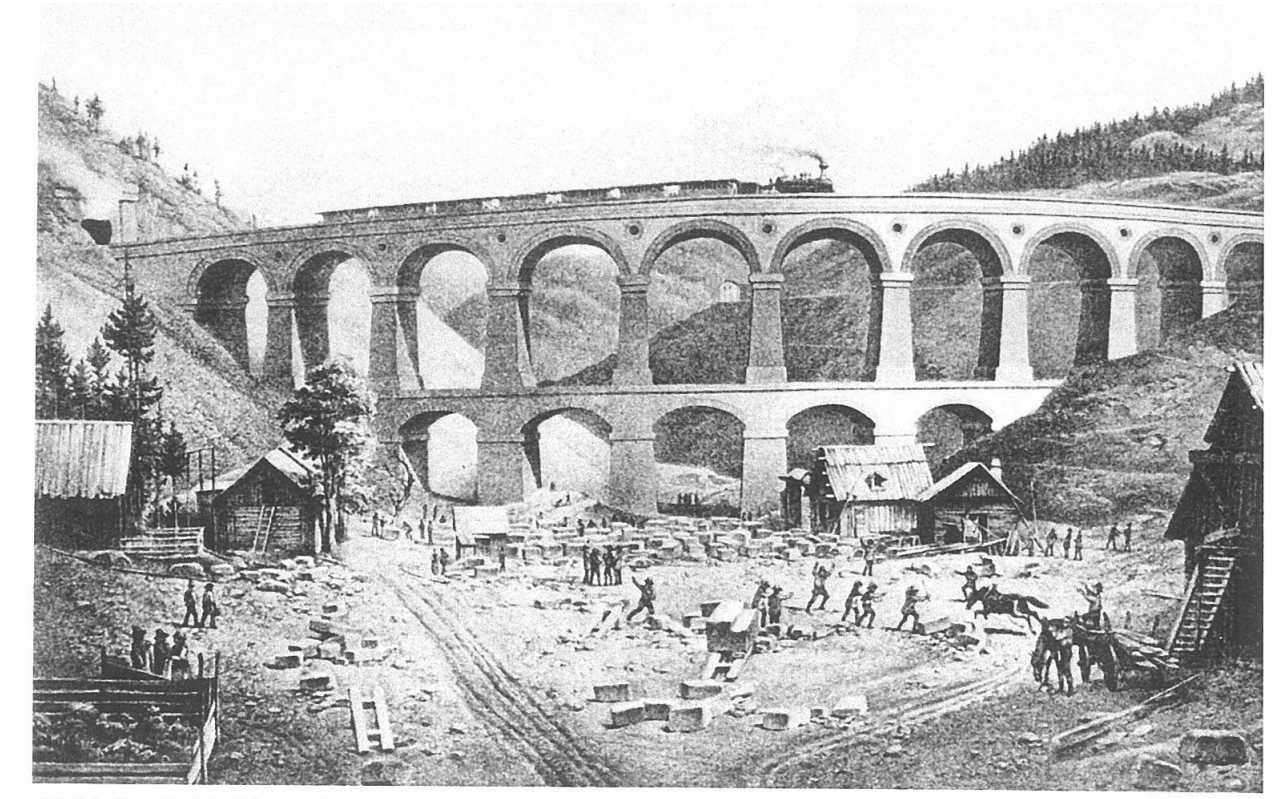


Die sieben transkarpatischen Magistralen im Jahre 1914, eigene Bearbeitung

Galizien profitierte maßgeblich von der raschen Entwicklung des neuen Transportmittels, auch wenn die Dichte seines Schienennetzes weit hinter der von Oberösterreich, Niederösterreich, Böhmen und Mähren sowie hinter jener der zentralen *Komitate* Ungarns lag. Nach der Errichtung und Betriebsaufnahme der Hauptstrecke Krakau– Podwołoczyska (480 km) war es an der Zeit, die noch immer eher abseits liegende Provinz enger mit den im Zentrum der Monarchie liegenden Gebieten zu verbinden. 1853 argumentierte der sächsische Stratege Karl Eduard Pönitz erstmals für die Errichtung einer direkten Linie von Ungarn nach Galizien[180], was ihm vom technischen Standpunkt aus nun möglich erschien – wahrscheinlich wegen der damals fast fertiggestellten, sehr

[180] Karl Eduard *Pönitz*, Die Eisenbahnen und ihre Benutzung als militärische Operationslinien, (Adorf 1853), S. 236.

anspruchsvollen Strecke über den Semmering. Diese erste Überwindung der Alpen überzeugte die zuständigen Wiener Behörden davon, dass die Karpaten ebenfalls bezwingbar waren.



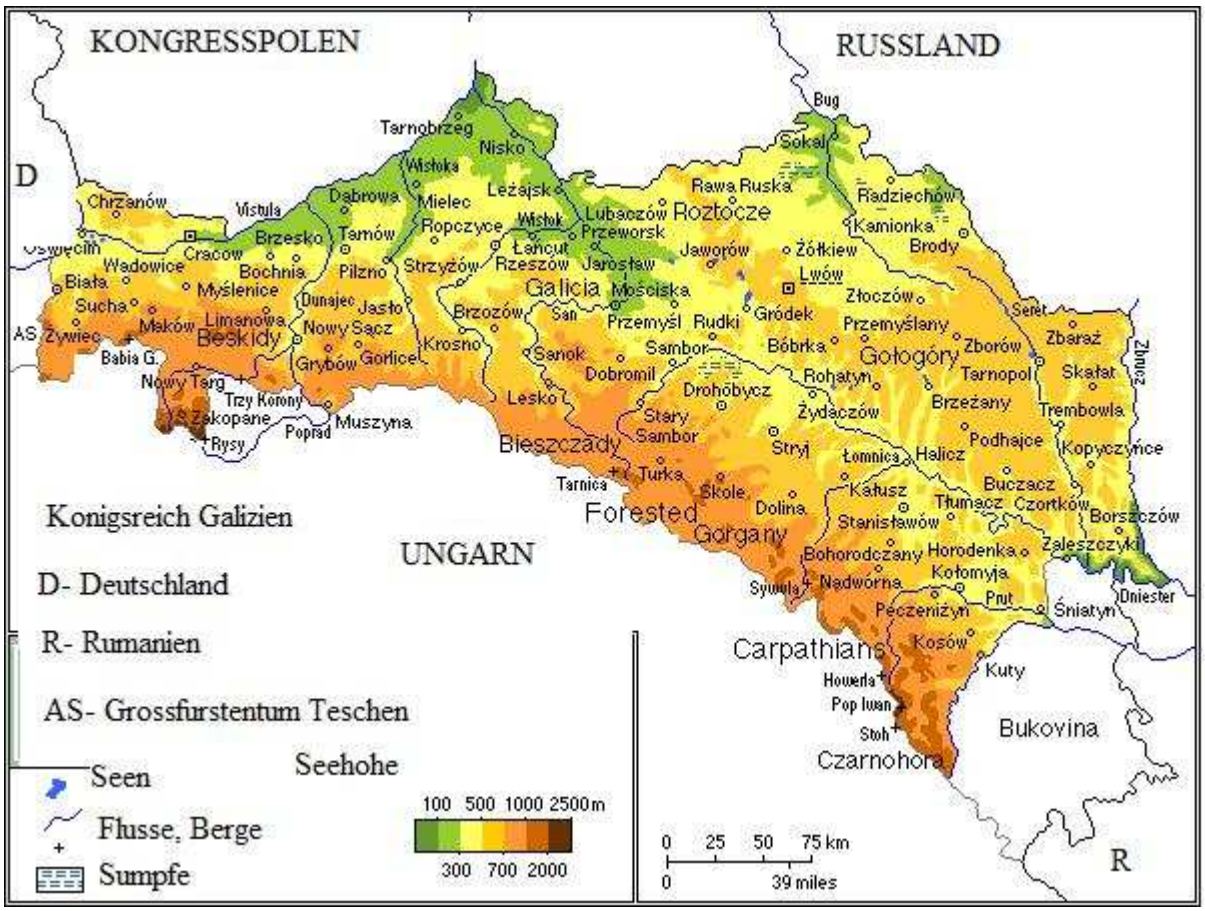
Viadukt über die Kalte Rinne an der Semmering-Bahn Wien - Triest im Bauzustand. Trapezförmige Pfeilerquerschnitte ergaben die Krümmung der vo 1853 erbauten Brücke.

Bau der Südbahnstrecke über den Semmering, *Strach*, Band I, S. 105.

1854 wurde deshalb ein solches Projekt, wenn auch noch ohne genaue Trassierung, erstmals von der k.u.k. Armeeführung bearbeitet und von der Regierung auf die Liste der Bahnbauprioritäten gesetzt.[181] 1866 verfassten Fürst Władysław Czartoryski und General Kruk-Heydenreich eine an den Kriegsminister Franz Kuhn von Kuhnenfeld gerichtete Denkschrift, wobei sie für die sofortige Errichtung einer transkarpatischen Strecke argumentierten, welche als Ausgangsbasis für einen österreichischen Vorstoß in Richtung der russischen Stadt Lublin dienen könne. Von Seiten der Bevölkerung Kongresspolens wurde ein erneuter Aufstand gegen die russische Verwaltung als Rache für den nur ein paar Jahre zuvor blutig niedergeschlagenen Jänner-

[181] Burkhard *Köster*, Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825-1859, (München 1999), S. 222.

Aufstand (1863-1864) erwartet.[182] Im Jahre 1868 verlangte das Kriegsministerium, baldmöglichst eine Linie von Ungarn zur Festung Przemyśl zu bauen, vorzugsweise über den Lupkower Pass (640 M. ü. d. M.) entlang des von Süden relativ sanft ansteigenden Laborectals.[183] Przemyśl, dessen ehrgeiziger Ausbau zu einer der drei größten Festungen Europas sich anno 1868 zwar erst im ersten Abschnitt befand, diente schon damals als Garnisonstadt des X. Korps und benötigte, verglichen mit den zwei anderen europäischen Festungen dieses Kalibers, nämlich Verdun und Antwerpen, unbedingt rasch eine bessere Bahnverbindung als die einzig vorhandene und vom strategischen Standpunkt völlig unzuverlässige Linie, die Carl-Ludwig-Bahn.[184]



eigene Bearbeitung der topographischen Karte von Galizien, In:
http://de.wikipedia.org/Galizien

[182] *Zgórniak*, Galizien in den…, S. 298.
[183] *Strach*, Band III, S. 38.
[184] *Forstner*, Przemyśl, S. 27.

Hier mussten aber zunächst gewisse technische Probleme überwunden werden, die mit dem bergigen Charakter des Landes entlang der ungarischen Grenze zusammenhingen. Auch wenn die Karpaten im Allgemeinen viel niedriger als die Alpen sind, stellt dieser riesige, sich über 2000 km ziehende Bergbogen auch heute noch beim Bau neuer Straßen eine große Herausforderung dar. Von Bratislava (Pressburg, Pozsony) im Westen bis zum Eisernen Tor im Südosten finden sich nach wie vor riesige Nadel- und Mischwälder, die teilweise recht steile und steinerne Berge bedecken; oftmals stößt man auf reißende Flüsse, die den Tälern regelmäßig heftige Überschwemmungen bringen. Mit solchen topographischen und geologischen Hindernissen (zu letzteren siehe Kapitel VII) sowie mit dem im Gegensatz zu den Alpen bereits deutlich spürbaren Einfluss des kalten, kontinentalen Winters mussten die Ingenieure, die die transkarpatischen Bahnen zwischen Galizien und Oberungarn (Slowakei) projektierten, immer rechnen.

Logischerweise wurden die ersten Linien nur dort gebaut, wo die Bergpässe am niedrigsten bzw. einfach zu erreichen und passieren waren. Die Errichtung der riesigen Festung rund um Przemyśl machte den Bau einer Bahnlinie in unmittelbarer Nähe zu den neuen Befestigungsanlagen extrem wichtig. Deswegen kam die Errichtung der ersten Galizisch- Ungarischen Eisenbahn (poln. Pierwsza Kolej Galicyjsko- Węgierska, auf ungarisch *Első Magyar-Gácsországi Vasút*) über Dobromil, Chyriv (Chyrów), Zagórz, Przełęcz Łupkowska (Lupkower Pass: 640 M. ü. d. M.) und weiter nach Košice (Kaschau, Kassa) über Medzillaborce (Mezolaborcz), Humenne (Homonna) und Michalovce (Legnie Mihaly) zuerst auf die Tagesordnung, und wurde am 20. Mai 1869 offiziell durch den Reichsrat konzessioniert.[185] Um mit dem Bau überhaupt anfangen bzw. ihn erfolgreich fortsetzen zu können, beteiligten sich am Konsortium der Lupkower Bahn, wie üblich unter solchen Umständen, nicht nur Kapitalgeber aus der finanziellen Elite, sondern auch führende Politiker der beiden Kronländer. Galizien wurde von Adam Graf Potocki vertreten (neben der Familie Sapieha waren die Potockis die reichsten Magnaten dieses Teils Polens); für Ungarn trat niemand anderer als Gyula Graf Andrássy selbst ein, der als Schöpfer des kürzlich abgeschlossenen Ausgleichs mit Wien wohl zum einflussreichsten Politiker in Budapest geworden war. Vorher wurde zwar über verschiedene mögliche Trassierungen viel nachgedacht und spekuliert, wie etwa über die scheinbar günstige Trasse von Prešov (Preschau, Eperies) über Svidnik (Felsövizköz, Oberswidnik) und weiter nordwärts über den Dukla Pass (500 Meter), um damit den

[185] R.G. Bl. Nr. 83 ex 1869.

allerniedrigsten Pass des sich über circa 2000 km ziehenden Karpatenhauptkamms in den Trassenverlauf einzubeziehen, und weiter von dem an ihrer Nordseite liegenden Städtchen Dukla entlang des relativ breiten Santals über Brzozów, Dynów und Dubiecko bis nach Przemyśl, aber bereits 1868 wurde dieses Projekt aus strategischen Gründen als nicht besonders sicher bewertet und damit fallen gelassen, vor allem weil einer so geführten Linie die Bedeckung der Bergketten bereits ab Dukla gefehlt hätte, und diese als unerlässlich für den strategischen Schutz galten, während dagegen die Täler der Flüsse Osława, Strwiąż und Wiar, die sich entlang der letztendlich gewählten Trasse bis nach Dobromil, also bis zu diesem fast vor den Toren von Przemyśl liegenden Städtchen (40 km), erstrecken, stets von irgendwelchen Hügeln auf ihrer Nordseite gedeckt sind.[186] Von wahren Bergen kann hier allerdings kaum die Rede sein, da alle Erhebungen, selbst in unmittelbarer Nähe des Hauptkammes, nicht einmal 1000 Meter erreichen; selbst Chryszczata, mit seinen 997 Meter der höchste Hügel, ähnelt nur dem Schöpfl im Südwienerwald.

Łupków Tunnel, galizische Seite, In: www. Bieszczady.net.pl/tunel.php

[186] *Anonym*, Denkschrift über die Erste Ungarisch- Galizische Eisenbahn, (Wien 1868), S. 14.

Entlang der neuen Strecke wurde in Galizien erstmals ein 640 Meter langer Tunnel errichtet, der sich unter dem hier ohnehin eher niedrigen Hauptkamm der Karpaten bis nach Ungarn erstreckte. Dieser wurde zwar nicht wirklich gebraucht, aber als ein „sprengbares“ Objekt konzipiert. 1872 war, abgesehen vom Tunnel, bereits die ganze Linie in Betrieb, da sich ihre feierliche Eröffnung wegen häufiger Erdrutsche, schrecklicher Cholera-Epidemien, die die Arbeitskräfte dezimierten, und extremer Winterverhältnisse, bis 1874 hinauszögerte. Der Bauaufwand von 38.342.000 Gulden bzw. 144.142 Gulden und 86 Kreuzer pro km der insgesamt 266 km langen Linie (155 km davon in Galizien), samt dem kostspieligen Tunnel, überstieg deutlich frühere, allzu optimistische Kostenschätzungen. Später, trotz des Baus der Užok Bahn, galt die Lupkower Bahn weiterhin als Hauptzulieferungsroute der Przemyśler Festung, dementsprechend erhielt sie eine zweite Spur. Nach 1918 kam die Zeit des Zerfalls, und als die Absatzmärkte des ehemaligen Galizien nun nach Norden orientiert waren, verloren die Verbindungen zum Donauraum allmählich ihre Wichtigkeit, wobei dabei auch die schlechten Beziehungen mit der Tschechoslowakei eine Rolle spielten. Heute verkehren hier nur noch zwei Personenzüge täglich[187] und seltene Güterzüge; das zweite Gleis ist längst abgebaut worden und die Linie stellt ein Symbol für den traurigen Verfall dar.

[187]Laut PKP Polen Fahrplanbuch 2008, Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2008 (Warszawa 2007) S. 121.

Zustand der Station Czaszyn der Lupkower Bahn 2005, nennenswert ist das Fehlen von Bahnsteigen und modernen Bahnsignalen; beides sind Indizien der Marginalisierung dieser einst sehr wichtigen Bahnlinie. In: www.pkp.pl

Ab diesem Zeitpunkt war der Bau weiterer transkarpatischer Überquerungen nur eine Frage der Zeit. Am 29. Juni 1872 wurde die Bahnlinie zwischen Leluchów (an der ungarischen Grenze) und Tarnów von den Regierungen der beiden Reichshälften offiziell sanktioniert[188], mit deren Bau war allerdings bereits 1869 angefangen worden. Bereits ein Jahr nach der offiziellen Konzessionierung 1873 löste sich das private Konsortium jedoch wegen des Wiener Börsenkrachs wieder auf, wodurch die nun großteils fertige Strecke noch ein paar Jahre ausschließlich auf Staatskosten vollendet wurde, und die Linie deswegen seit ihrer Eröffnung am 18. August 1876 offiziell den Namen Tarnów–Leluchower Staatsbahn (Kolej Tarnowsko-Leluchowska) bzw. auf Ungarisch *Eperjes–Tarnowi Vasút* trägt. Diese Trasse nutzte die relativ sanften Täler der Flüsse

[188] R.G. Bl. Nr. 106 ex 1872.

Dunajec, Poprad (dt. Popper) und Biała (insgesamt 147 km innerhalb Galiziens), um das schwierigere Terrain zu vermeiden, so dass hier nur ein einziger Tunnel nahe des Ortes Muszyna benötigt wurde, der zudem mit nur 300 Metern Länge vergleichsweise kurz war. Von Seiten des Staates wurden von 1873 bis 1878 für die Vollendung bzw. spätere Verbesserung der Anlagen insgesamt 13.323.000 Gulden ausgegeben, was einem Aufwand von 85.954 Gulden und 84 Kreuzer pro Kilometer entspricht.[189] Von der oben genannten Summe fielen 143.000 Gulden in das Jahr 1873, 1874 folgte eine Ausgabe von 3.978.000 Gulden, 1875 betrugen die Kosten 6.116.000 Gulden, 1876 brachte dem Staat eine Rechnung von 2.378.000 Gulden, 1877 wurden weitere 661.000 Gulden ausgegeben, während die Arbeiten 1878 mit insgesamt 47.000 Gulden abgeschlossen wurden. 1887 wurde dieser Linie eine zweite Spur zwischen Nowy Sącz (Neu Sandez) und Stróże (31 km) hinzugefügt, genau entlang jenes Teils der Strecke, der seit dem Herbst 1884 mit dem Transitverkehr der Transversalbahn geteilt wurde.[190] Auf diesem Abschnitt wurde natürlich die größte Verkehrsbelastung erwartet, vor allem in Kriegszeiten, in denen die transkarpatischen Strecken dem Transport der Soldaten und deren Versorgung und die lateralen Linien, wie die Transversalbahn, deren Verteilung entlang der Frontlinie dienen sollten. In Nowy Sącz (Neu Sandez) wurde, wegen deren günstigen Lage als Kreuzungspunkt der Transversal- und der Tarnow-Leluchower Bahn, eine große Bahnwerkstätte gebaut, die neben der Waggonfabrik in Sanok zu den einzig nennenswerten Beispielen der direkt für den Bedarf der Bahn produzierenden galizischen Industrie gehörte.[191] Die ebenfalls eher kurze (10 km) und technisch völlig anspruchslose, wenn auch im Allgemeinen sehr wichtige Strecke von Muszyna nach Krynica, dem berühmten karpatischen Sommerfrische- und Kurort, wurde erstaunlicherweise erst am 29. Mai 1911 dem Verkehr übergeben, was einen regelrechten Ansturm auf diese Gegend durch wohlhabende galizische Urlauber zur Folge hatte und diese zuvor eher unbedeutende Stadt plötzlich auf den zweiten Platz der wichtigsten Ferienorte des Kronlandes, hinter Zakopane, katapultierte. Auch hier waren prominente galizische Adelige, wie etwa Fürst Adam Sułkowski, am Konsortium beteiligt, und diese aus militärischer Sicht völlig irrelevante Sackgassenstrecke stellte bis in die zwanziger Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts weiterhin privates Eigentum dar. Weiter

---

189 *Strach*, Band VII, S. 36.
190 Ebenda, S. 154.
191 Mieczysław *Orłowicz*, Ilustrowany Przewodnik po Galicyi, (Lwów 1914) S. 49.

südlich verliefen die Schienen dieser Linie dann in Richtung Prešov (Eperies, Preschau, Preszów), um schließlich über Košice (Kaschau, Kassa) die ungarische Tiefebene zu erreichen.

Galizien und ihren Eisenbahnen 1897, Rand McNally World Atlas (New York 1897), S. 124.

Auf der westlichsten Flanke Galiziens stellten die am 18. Juli 1878 mit 21,5 km gemessene Trasse zwischen Bielsko-Biała (Bielitz-Biala) und Żywiec (Saybusch) sowie deren am 3. November 1884 vollendete, 36,9 km lange Fortsetzung von Żywiec nach Zwardoń (Grenze zu Ungarn) und weiter nach Cadca (Czacza, Czadca) eine ebenfalls sehr nützliche Überwindung der Karpaten dar, die das relativ sanfte Terrain entlang des oberen Sołatals nutzte, um einen Tunnelbau ganz vermeiden zu können. Dank dieser letzten Strecke wurde die ebenfalls im Jahre 1884 dem Verkehr übergebene galizische Transversalbahn in Cadca (Czacza, Czadca) mit der für die Monarchie sehr wichtigen, bereits 1871 eröffneten sog. Oberungarischen Transversalbahn (die auch Kaschau–Oderberger Bahn bzw. *Kassa–Oderbergi Vasút*/Košicko–bohumínska železnica genannt wurde) verbunden. Laut der Pläne des kaiserlichen Generalstabs sollte diese oberungarische Linie im Falle der vollständigen Eroberung Galiziens durch Russland eine mögliche Frontlinie entlang des Karpatenhauptkamms unterstützen. In Košice (Kaschau, Kassa),

Vrutky (Ruttka) sowie Žilina (Sillein, Zsolna) traf die Linie auf wichtige Strecken, die von den inneren *Komitaten* (Landbezirken) Ungarns Richtung Norden kamen. Am letztgenannten Ort existierte aber zusätzlich eine relativ einfache Zufahrtsmöglichkeit über den circa 900 Meter hohen Jablunkower Pass (Przełęcz Jabłonkowska) von dem stark industrialisierten Gebiet rund um Žilina (Sillein, Zsolna) zu den wenigen nach den schlesischen Kriegen den Habsburgern gebliebenen Überresten Schlesiens; dazu gehörten Kreise wie Cieszyn (Teschen), Bielsko-Biała (Bielitz-Biala), Ostrava (Mährisch Ostrau) und Opava (Troppau) und deren unmittelbare Umgebung. Drei Jahre später, am 4. April 1887, fuhren die ersten Züge entlang der technisch anspruchsvolleren, 71,7 km langen Strecke von Stryj nach Mukačevo (Munkacs, Mukaczewo) über Skole und Oporec (Oporzec) und somit auch durch den langen Tunnels beim direkt an der ungarischen Grenze und damit auch auf der Wasserscheide liegenden Dörfchen Beskid (839 M. ü. d. M.). Da die Überwindung des Hauptkamms auch hier nicht besonders schwierig war, wurde der dortige Tunnel als eine sprengbare Barriere konzipiert, vergleichbar mit dem westlicher gelegenen Lupkower Tunnel. Die beiden Tunnels erlebten während der beiden Weltkriege auch mehrere Sprengungen, der Kamm war zur Jahreswende 1914/1915 ein heftig bekämpftes Gebiet, manche Gipfel wechselten mehrmals ihren Besitzer und noch heute sind hier die Frontgräben und vorderen Artilleriestellungen deutlich erkennbar. Diese Trasse stellt auch heute noch die direkteste Bahnverbindung zwischen Lemberg und Budapest dar, und wird in dieser Funktion als einzige der ukrainischen Bahnquerungen über die Karpaten von Schnellzügen benutzt. Mit dem Bau dieses herausfordernden Abschnittes war vier Jahre vorher und ausschließlich auf Staatskosten finanziert begonnen worden, nämlich sofort nachdem der Reichsrat die notwendigen Ausgaben im Wert von 7.239.987 Gulden bzw. 91.286 Gulden/km[192] mittels eines Gesetzes am 7. Juni 1883 offiziell autorisiert hatte.[193] Die Kosten des Bauvorhabens wurden wie folgt auf die Jahre 1883 bis 1890 verteilt: 1883 wurden 47.000 Gulden investiert, während im folgenden Jahr 114.000 Gulden aufgebracht wurden; 1885 erreichte die Summe 2.024.000 Gulden, 1886 wurden 3.227.000 Gulden aufgewendet, 1887 sanken die Zahlungen auf 1.206.000 Gulden, 1888 wurden 204.000 Gulden

[192] *Strach*, Band V, S. 103.
[193] R.G.Bl. Nr. 107 ex. 1883.

beigetragen, 1889 weitere 221.000 Gulden, und im Jahre 1890 beliefen sich die Kosten auf insgesamt 197.000 Gulden.[194]

Noch weiter im Südosten des Kronlandes wurde dem Bahnnetz die Linie von Ivano-Frankivs'k (Stanisławów, Stanislau) bzw. Kolomyia (Kołomyja, Kolomea) nach Tiachiv (Szigeth) über Rachiv (Rachów, Körösmezo), Jaremća (Jaremcze), Woronienka und Vorochta (Worochta) erst am 20. September 1895 hinzugefügt; sie bildete seither die südöstlichste Querverbindung zwischen Galizien und Ungarn. Diese Route, nach dem Entwurf des renommierten Dipl.-Ing. Stanisław Kośiński erbaut, lässt noch heute zahlreiche Tunnel (bis zu ihrer Sprengung im Zweiten Weltkrieg auch die berühmte Steinbogenbrücke in Jaremća (Jaremcze): 65 Meter lang, 28 Meter hoch) und hohe Viadukte bewundern, und war technisch gesehen wohl die schwierigste und daher auch, mit 202.000 ausgegebenen Kronen pro km bzw. den Gesamtkosten von 9.714.000 Gulden, definitiv die teuerste Bahnstrecke, die je in Galizien errichtet wurde. Im Vergleich dazu beschränkten sich die Kosten der Flachlandbahnen Galiziens im Durchschnitt auf nur 60.000-70.000 Kronen pro km.[195] Diese für eine relativ kurze Linie (94,3 km) sehr erheblichen Kosten wurden zwischen den Jahren 1892 bis 1896 auf folgende Summen aufgeteilt: 1892 kam es zur Ausgabe von 283.000 Gulden, 1893 wurden dagegen 2.579.000 Gulden aufgebracht; als die schwierigsten Bauarbeiten 1894 ihren Höhepunkt erreichten, wurden nicht weniger als 5.744.000 Gulden benötigt, 1895 betrug eine weitere Rechnung 864.000 Gulden, und 1896 wurden die gesamten Zahlungen mit 244.000 Gulden endlich abgeschlossen.[196] Der Jablunecky (Jabłoniecki)-Pass, der die Wasserscheide zwischen den beiden ins Schwarze Meer fließenden Strömen Donau und Dniester markiert und nicht niedriger als 931 M. ü. d. M. liegt, ist der höchste Hauptpass der Karpaten, also knapp zwei Mal höher als der Dukla Pass. Er liegt auf der Nordflanke des Čornohory (Czarnohorskie)-Gebirges, das nach der Tatra die höchste Erhebung der Karpaten zwischen dem damaligen Galizien und Ungarn darstellt.

---

[194] *Strach*, Band VII, S. 37.
[195] LS. 5.090/09 Meldung über die Tätigkeiten der IV. Abteilung (Eisenbahnkommission) an den Galizischen Sejm in Lemberg.
[196] *Strach*, Band VII, S. 37.

Noch heute werden viele Strecken über den ukrainischen Karpaten nicht elektrisch betrieben; wegen der steilen An- und Abstiege wurden manchmal, wie das obere Bild zeigt, sogar zwei Lokomotiven gebraucht, um die Züge zu ziehen bzw. zu bremsen. In: www.pl.wikipedia.org/wiki/Zakarpacie

Ungarische Komitate 1914. Jene Komitate, die direkt an Galizien grenzten, sind hier orange markiert. Eigene Bearbeitung, Wielka Encyklopedia PWN (Warszawa 1976) Band IV, S. 211.

Auf den westlichen Ausläufern der Karpaten, allerdings durch die viel sanftere Gegend des Orava Beckens *(Arva Komitat)*, wurde am 1. Juli 1904 eine Nebenlinie von Nowy Targ (Neumarkt) nach Kralovany über Podczerwone, Sucha Hora (Sucha Góra) und Trstená (Trsztena, Trzciana, Bringenstadt) errichtet, die trotz ihrer sehr günstigen Lage als direkteste Verbindung Krakaus mit dem damaligen Ungarn überraschenderweise nie ökonomische Wichtigkeit erlangte und als einzige aller transkarpatischen Eisenbahnlinien in den 50er Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts nicht nur stillgelegt, sondern wegen der ständigen polnisch-tschechoslowakischen Spannungen unglaublicherweise sogar komplett abgetragen wurde. Dieses Schicksal traf zwar nur den polnischen Teil von insgesamt 27 km Länge zwischen Nowy Targ (Neumarkt) und der slowakischen Grenze nahe Sucha Hora (Sucha Góra), aber die Züge fahren selbst heute auf dem slowakischen Gebiet zwischen Kralovany und Trstena nur auf einer circa 40 km langen, verbliebenen Sackgassenstrecke. Die hinzu führende Linie, die diesen heute vergessenen Anschluss

einst ermöglicht hatte, war der galizischen Öffentlichkeit ein paar Jahre früher, am 25. Oktober 1899, zugänglich gemacht worden.[197] Diese ist ebenfalls eine Sackgassenstrecke, die weiter südlich, entlang des Biały Dunajectals für etwa 20 km von Nowy Targ (Neu Markt) nach Zakopane führt; sie begeisterte die Anleger dieses sich von Anfang an in privatem Besitz befindenden (und bis in die zwanziger Jahre so verbleibenden) Abschnitts wegen des ständigen Andrangs auf diesen schon damals sehr beliebten und zu allen Jahreszeiten von Touristen überschwemmten Tatra-Kurort, weil durch den enormen touristischen Verkehr hier immer erhebliche Gewinne gewährleistet werden konnten, was im klaren Gegensatz zu den meisten anderen Bahnlinien dieses Teils Polens war und noch heute ist. Aber auch diesen Abschnitt war nicht als einer Sackgassenstrecke konzipiert, im Jahre 1900 wurde es noch geplant die Linie von Zakopane westwärts über Kościelisko, Witów und Chochołów nach Sucha Hora (Sucha Góra) in dem ungarischen *Komitat Arva* weiter zu ziehen, während von Nowy Targ (Neumarkt) einer östliche Zweig wurde über Jurgów und Ždziar nach Bela Spiska (Szepes Bela, Zipser Bela) und Kežmarok, (Késmárk, Käsmark) laufen.[198] Am Ende war aber weder der erste noch der zweite Plan verwirklicht.

Die allerletzte Bahnlinie, die bis heute über die karpatische Wasserscheide je erbaut wurde, ist die insgesamt 177 km lange Strecke (91 km davon in Galizien) zwischen Sambir (Sambor) und Užhorod (Unghvar, Użhorod) über den Užok Pass (853 M. ü. d. M.). Diese Linie wurde vom am längsten amtierenden (1897-1905), ehrgeizigen k.k. Eisenbahnminister Heinrich Ritter von Wittek als strategisch bedeutsam erachtet, und sollte als eine Art „karpatischer Semmering“ sein eigenes Prestigeprojekt darstellen. Erst 1905 in Betrieb genommen, diente sie, wie die etwa 60 km weiter nach Westen verlaufende Trasse über den Lupkower Pass, im Wesentlichen dazu, die bis dahin fast fertig gestellte Festung Przemyśl von Ungarn aus noch besser mit Soldaten und Verpflegung versorgen zu können. Von den verschiedenen Bergrücken gegen russischen Überfälle aus dem Norden bestens geschützt, spielte sie allerdings während der Belagerung Przemyśls im Winter 1914-1915 nur eine geringe Rolle, da das unerwartete Tempo des russischen Vorstoßes diese Festung sehr rasch vom Transportnetz der Doppelmonarchie abschnitt. Am nördlichen Zugang zu diesem Pass zwischen den Orten Turka und Sianky (Sianki) stellte das Terrain des oberen Dniester-

[197] Władysław Folkerski, Kolej Chabówka- Zakopane i Udział Kraju w Budowie Kolei Lokalnych (Lwów 1900) S. 12.

[198] Ebenda, S. 13.

und Santals keine besonderen Anforderungen an die Ingenieure, da das Gelände ab der Wasserscheide in nördlicher Richtung eher leicht abfällt; im Gegensatz dazu ist von der südlichen Seite jedoch sofort ein ziemlich steiler Abfall zu bemerken, der den Ingenieuren ähnliche Probleme zu lösen vorgab, wie sie ein gutes halbes Jahrhundert zuvor Carl Ritter von Ghega beim Semmering zu bewältigen hatte. Über weniger als zehn Kilometer verliert die Strecke etwa 300 Meter an Höhe, was den Bau von sechs kostspieligen Tunneln (der längste davon maß 908 Meter und hält damit noch heute den ukrainischen Rekord) und von 27 Viadukten entlang einer insgesamt 18 km langen, sehr kurvenreichen Strecke von Sianky nach Werchowyna Bystra notwendig machte.[199] Von allen oben genannten karpatischen Bergbahnen war diese daher am eindrucksvollsten, auch wenn sie weder heute noch damals besonders häufig benutzt wurde, und stellt ein klassisches Beispiel für eine kostenintensive Linie dar, die wirklich nur wegen der strategischen Bedeutung der Gegend überhaupt errichtet worden war. Da dieser Teil parallel zum Užok Pass an der unweit entfernten polnischen Grenze liegt, wurde es in Sowjetzeiten besonders streng patrolliert – noch heute prägen die Überreste der Wachtürme die Gegend.

[199] *Orłowicz*, S. 270.

Sowjetische Wachtürme stehen noch heute vor den Schienen der Užok Bahn, Blick vom polnischen Ufer des oberen San. In: www.bieszczady.pl

Kapitel VII

Ergänzung der galizischen Hauptstrecken

Der Bau der anderen Linien durch die galizischen Vorgebirge und weitläufigen Ebenen war mittlerweile fortgesetzt worden, wenn auch ohne besonderen Ehrgeiz. 1866 wurde die direkte, vollständig auf Flachland verlaufende Linie zwischen Lemberg und Ivano-Frankivs'k (Stanisławów, Stanislau) über Khodoriv (Chodorów) und Halyć (Halicz) vollendet; sie querte die Grenze zur Bukowina bei Snjatyn (Śniatyń) und erreichte circa 25 km weiter die bukowinische Hauptstadt Černivci (Czerniowce, Czernowitz); der ganze 266 km lange, als „Lemberg–Czernowitzer Bahn" bezeichnete Abschnitt (238,4 km davon in Galizien) wurde am 1. September 1866 trotz der Kriegsereignisse des Jahres planmäßig für den Verkehr frei gegeben.[200] Die gesamte in Österreich liegende Strecke, deren Baukosten (ohne des innerhalb der Bukowina gelegenen Abschnitts) wegen der zahlreichen kostspieligen Überbrückungen des Dniester (Dniestr), des Pruth (Prut) und der Bystrytsia (Bystrzyca) auf insgesamt 21.131.597 Gulden (88.788 Gulden und 22 Kreuzer/km) kamen, wurde 1889 verstaatlicht, ebenso wie ihre am 28. Oktober 1869 fertig gestellte, 89,9 km lange Fortsetzung von Czernowitz nach Suceava (Suczawa; damalige moldauische bzw. rumänische Grenze)[201], während die restliche Linie, die sich in Rumänien bis Jassy (Iassi) weiter erstreckte, weiterhin privates Eigentum darstellte.[202] 1869 fand die Eröffnung der circa 50 km langen Strecke zwischen Lemberg und Brody statt, was ein paar Jahre später (1874) die zweite Bahnverbindung Ostgaliziens mit dem Zarenreich in der Nähe des Ortes Radyvyliv (Radziwiłów) ermöglichte. Wie bei allen anderen Grenzüberquerungen nach Russland musste zuerst ein entsprechendes internationales Abkommen verabschiedet werden, um den direkten Anschluss an das russische Netz zu gewährleisten – was aus der Perspektive des Handels und trotz des vehementen Widerstands aus Militärkreisen sehr wünschenswert war; dieses wurde schließlich am 21. November 1870 in Wien unterzeichnet.[203] Interessanterweise war damit Ost-Galizien viel besser mit Russland verbunden als West-Galizien, wo sogar die dringend benötigte

---

[200] *Strach*, Band III, S. 299.
[201] *Strach*, Band III, S. 300.
[202] *Konta*, 1893 Jahrbuch, S. 192.
[203] R.G. Bl. Nr. 20 ex. 1870.

direkte Verbindung zwischen Krakau und Warschau über Kielce bis in die Zwischenkriegszeit fehlte. Der einzige Eisenbahngrenzübergang West- Galiziens nach Russland befand sich seit 1847 nach wie vor nahe des Ortes Jaworzno-Szczakowa und war vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, vor allem dank seiner äußerst günstigen Lage, zu einem der verkehrsreichsten Bahngrenzübergänge Europas, und damit wohl der ganzen Welt, geworden. Die hierher verlaufende russische Anschlusslinie von Sankt Petersburg über Vilnius (Wilna, Wilno), Warschau und Częstochowa (Tschenstochau) fertigte einen stetig wachsenden Strom an Gütern und Passagieren in Richtung der Donaumonarchie sowie des deutschen Schlesien ab, mit dem Ergebnis, dass sich die letzten 327 km Schienen zwischen der nominalen Hauptstadt Kongresspolens und der österreichischen bzw. deutschen Grenze offenbar zu einer der am stärksten benutzten und damit auch gewinnreichsten Strecken Europas entwickelten. Im klaren Gegensatz zu den meisten anderen russischen Bahnen wies diese bereits 1845-1847 entstandene Linie außerdem eine europäisch genormte Spurbreite auf, wodurch das aus den unterschiedlichen Spurbreiten immer entstandene Logistikproblem nicht direkt an der Grenze anfiel, sondern stattdessen zu vielen problematischen Umladungen in Warschau führte.

Am 12. Dezember 1872 war die 112 km lange Strecke der Dniester Bahn von Chyriv (Chyrów) nach Stryj über Sambir (Sambor) und Drohobyč (Drohobycz) samt dem 10 km langen, von Drohobyć nach Borislav (Borysław) verlegten Zweig erstmals in Betrieb. Dem Namen zum Trotz verläuft die Linie allerdings nicht parallel zum Fluss Dniester (Dniester), der nördlich der Trasse fließt, sondern direkt entlang der äußersten nördlichen Ausläufer der Karpaten. Die Errichtung dieser aus ökonomischen Gründen wegen der überaus beträchtlichen Ölvorkommen im sog. Borislaver- Drohobyćer Becken völlig gerechtfertigten Strecke (was später aber auch diesem Konsortium die in Galizien scheinbar allgemeinen Probleme mit der Rentabilität nicht ersparen konnte) erfolgte mit einer Ausgabe von 2.100.000 Gulden bzw. 18.750 Gulden/km. Die verhältnismäßig niedrigen Kosten gingen vor allem auf den großteils anspruchslosen Charakter des Terrains entlang des Oberlaufs des Dniester (Dniestr) zurück. Ab 1. Juni 1912 zweigte eine zusätzliche, 12,9 km lange Sackgassenstrecke von Drohobyč (Drohobycz) nach Truskavec' (Truskawiec) ab, womit der größte Kurort Ostgaliziens endlich eine Schienenverbindung erhielt. 1884 gewann diese Strecke erstmals an strategischer Bedeutung, da sie in diesem Jahr in das Ost-West-Streckensystem der Transversalbahn integriert wurde.

1873 kam es am 16. Oktober zur Eröffnung der 74,8 km langen Linie zwischen Lemberg und Stryj, wobei in Stryj der Anschluss an die Dniester Bahn erreicht wurde. Am 1. Jänner 1875 erfolgte dann die Betriebsaufnahme auf der wegen des hügeligen Charakters herausfordernden, 107,8 km messenden Trasse von Stryj nach Ivano-Frankivs'k (Stanisławów, Stanislau) über Bolechiv (Bolechów), Dolyna (Dolina) und Kaluš (Kałusz). Die parallel zu den nördlichen Ausläufern der Ostkarpaten geführte Strecke erhielt den Namen „Erzherzog-Albrecht-Bahn". 1883 wurde dieser Bahn eine 8,2 km lange Nebenlinie von Dolyna (Dolina) nach Vyhoda (Wygoda), die für die Forstwirtschaft bedeutend war, hinzugefügt[204], während sie ein Jahr später schließlich mit der damals neu entstandenen Transversalbahn verknüpft wurde, und damit einen der östlichen Abschnitte dieser insgesamt nun knapp 760 km langen Bergmagistrale darstellte. Fürst Calixt Poniński leitete die Gesellschaft als Präsident des Verwaltungsrates; allerdings konnte diese Defizit anhäufende Strecke nicht lange in privaten Händen verbleiben und wurde bereits 1884 unter staatliche Verwaltung gestellt und schließlich 1892 komplett verstaatlicht.[205]

Wie üblich vor der Betriebsaufnahme einer neuen Strecke, musste der technische Stand der Linie von den Spezialisten erst ausführlich geprüft und für genügend erklärt werden. Diese sog. „Eisenbahnkommissionsprotokolle" beschrieben nicht nur die technischen Umstände bzw. Besonderheiten jedes Bauabschnittes, sondern enthielten auch detaillierte Bezeichnungen aller Bahnhöfe, Brücken, Viadukte und Straßenquerungen, die sich auf der Linie befanden. Ein Mitglied solcher Kommissionen war *a priori* immer ein Vertreter des Kriegsministeriums bzw. der lokalen Militärbehörde. Der Kommentar über die oben erwähnte Strecke mit den typischen Hinweisen der Militärbehörden, die auch in den meisten anderen dieser Protokolle zu finden sind, zeigt, dass Brücken über Flüsse gegen mögliche Überschwemmungen gesichert werden sollten und ihre Konstruktionen gleichzeitig stark genug sein mussten, um ein Artilleriebombardement von der Ferne möglichst lange überstehen zu können, und dennoch im Fall der direkten Bedrohung einfach zu sprengen sein sollten. Jede Trasse sollte vernünftigerweise, wenn möglich, in sicherer Distanz von den Flussbetten geführt werden; wo dies wegen der Talenge nicht möglich war, sollte ein befestigter Damm errichtet werden und in steilen bzw. auf Hängen geführten Abschnitten gegen mögliche Erdrutsche mit höheren Steinwänden gesichert werden. Diese besondere Maßnahme

[204] *Strach*, Band VI, S. 88.
[205] *Konta*, 1893 Jahrbuch, S. 552.

tauchte wegen des eher anspruchslosen Terrains entlang dieser Strecke zwar im diesen Protokoll nur zweimal auf, ist hingegen aber sehr häufig in den Berichten über die transkarpatischen Bahnlinien bzw. Landstraßen zu finden, was durch die seltsame geologische Struktur dieses einzigartigen Gebirgszuges verursacht ist. Außer einigen Bergketten, in denen Kalkstein bzw. Granit überwiegt, wie etwa in Pieniny oder in der Tatra, besteht die gewaltige Mehrheit der Karpatenkämme aus sehr zerbrechlichem und schnell erodierendem Schieferstein, der sich bei langen Regenperioden oft ohne Vorwarnung in eine Welle von Schlamm und Felsen verwandelt. Solche katastrophalen Lawinen sind hier relativ häufig zu beobachten; sie zerreißen manchmal ganze Berghänge innerhalb weniger Sekunden und beeinflussen dabei die Topographie des Landes auf eine merkwürdige Weise, wie etwa durch eine daraus entstehende Dämmung von Flüssen, was manchmal sogar die kurzfristige Bildung kleiner Seen ermöglicht. Eines der katastrophalsten Ereignisse dieser Art geschah im Jahre 1908 im Osławatal auf dem westlichen Hang des Chryszczata (997 Meter) unweit der Schienen der Lupkower Bahn.[206]

Weitere gewöhnliche Sicherheitsmaßnahmen, die in diesem Bericht zu finden sind, betreffen z. B. die Lage der Pulver- und Waffenmagazine, die sich logischerweise immer in gewisser Entfernung von den Gleisen befinden sollten, um die Feuergefahr durch Funken aus den Schornsteinen der vorbeifahrenden Lokomotiven zu vermindern. Es war auch sehr wichtig, die Bahnlinie und möglichst viele Stationen mit einer befestigten Straße (am besten mit Chausseen von besserer Qualität, damals als „Reichsstraßen“ bezeichnet) zu verknüpfen, welche von der marschierenden Infanterie zumindest theoretisch zu jeder Jahreszeit benutzt werden könnte. Soweit praktikabel wurden die ohnehin sehr zahlreichen Kreuzungen, die bezahlte Weichenwächter notwendig machten, durch Brücken bzw. Viadukte ersetzt, welche aber nur in Ausnahmefällen aus Holz gebaut waren und im Idealfall eiserne, stählerne und steinerne Konstruktionen waren. Die Bahnsteige jeder wichtigen Station, wie jene der zur ersten, zweiten und dritten Klasse gehörenden Bahnhöfe (allerdings nicht jene, die zur vierten oder fünften Kategorie zählten und meist nur kleinen Dorfgemeinden dienten), sollten sich mindestens über eine Länge von 300 Metern erstrecken, mit Beton bzw. Kopfsteinen befestigt sein, sowie unbedingt mehrere Gleise erhalten, um eine schnelle Be- und Entladung der Truppen bzw. ihrer Waffen und des Proviants zu ermöglichen und im Fall einer eingleisigen Linie auch das Vorbeifahren von aus anderen

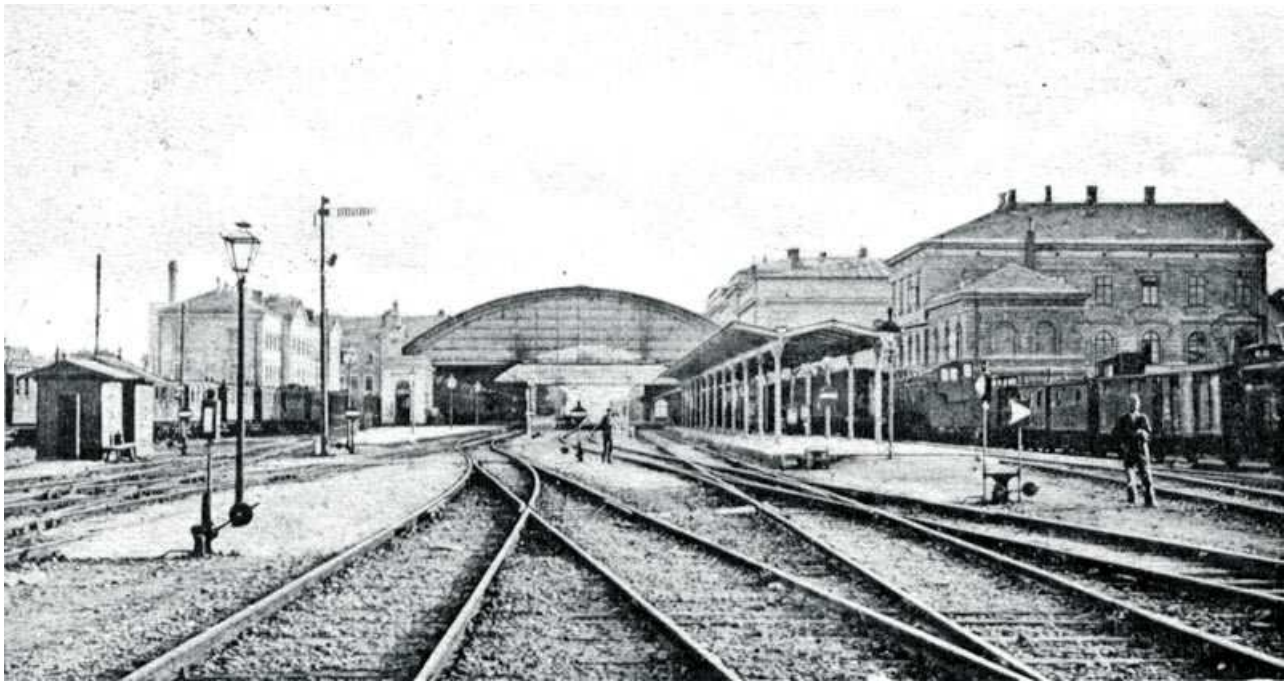
[206] Marek *Motak*, Bieszczady i Pogórze Przemyskie, (Bielsko-Biała 2005), S. 83.

Richtungen kommenden Zügen gestatten. Diese Anlagen sollten ausnahmslos mit Drehscheiben und anderen Ausweichtechniken sowie leistungsfähigen Wasserförderungsanlagen versehen werden; Kopfstationen bzw. Sackgassenstrecken dagegen mussten vermieden werden, wo immer dies möglich war (sie waren also im Prinzip nur im Fall politischer Barrieren durch Staatsgrenzen oder bei sehr schwierigem bergigen Terrain erlaubt). Die wichtigsten Knotenpunkte, die die Bahnhöfe der ersten Klasse darstellten, ermöglichten die Kreuzung mit anderen Bahnlinien; idealerweise sollte sich auf jeder Strecke mindestens alle 50 km ein solcher Knotenpunkt befinden (die Realität auf manchen galizischen Linien sah allerdings, zumindest bis circa 1900, etwas anders aus). Alle Stationsgebäude, außer jenen, die als einfache Haltestellen der fünften Kategorie dienten, sollten am besten aus starken und dauerhaften Materialen wie Ziegeln bzw. Stein, aber keineswegs aus Holz gebaut werden, um nicht leicht zerstört werden zu können. Der eklektische, manchmal sogar neobarocke Stil der galizischen Stationsgebäude unterscheidet sich deutlich von den in Preußen und Russland bevorzugten gotischen Bauten aus Ziegelstein. Galizische Großstädte wie Przemyśl, Lemberg und Krakau erhielten ihrem Status entsprechende Prachtbauten, die anderen Stationen sahen jedoch viel bescheidener aus.

Hauptbahnhof Przemyśl 2006, In: www.pkp.pl

Wartesaal - Hauptbahnhof Przemyśl 2006

In: www.pkp.pl



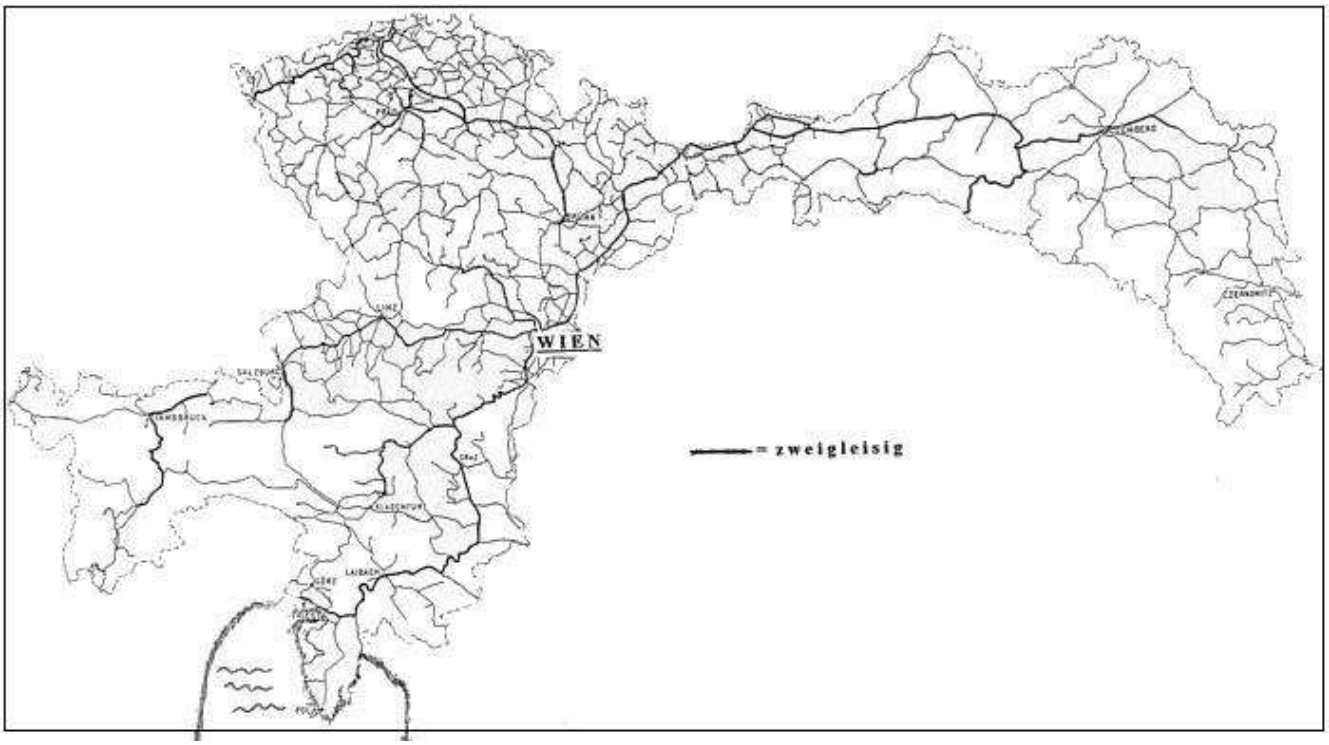
Zweiter Krakauer Hauptbahnhof, circa 1900, In: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Krakow2.jpg

Hauptbahnhof Lemberg, circa 1900, In: http://en.wikipedia.org/wiki/File:lviv rail terminal.jpg

Statistiken über die maximale tägliche Beförderungskapazität, wie etwa Anzahl, Gewicht und Länge der Züge (in Achsen gemessen), die sich auf den meist eingleisig gelegten Linien gleichzeitig bzw. während eines 24-Stunden-Intervalls bewegen durften, waren natürlich von höchstem Interesse für das Militär. In Fällen, in denen die wesentlichen Bedürfnisse des Militärs von der privaten Bahngesellschaft in deren Bauplänen nicht gleich mitberücksichtigt wurden, musste diese sofort die notwendigen Verbesserungen der Infrastruktur auf eigene Kosten vornehmen, was natürlich manchmal zu großen zusätzlichen finanziellen Belastungen führte.[207]

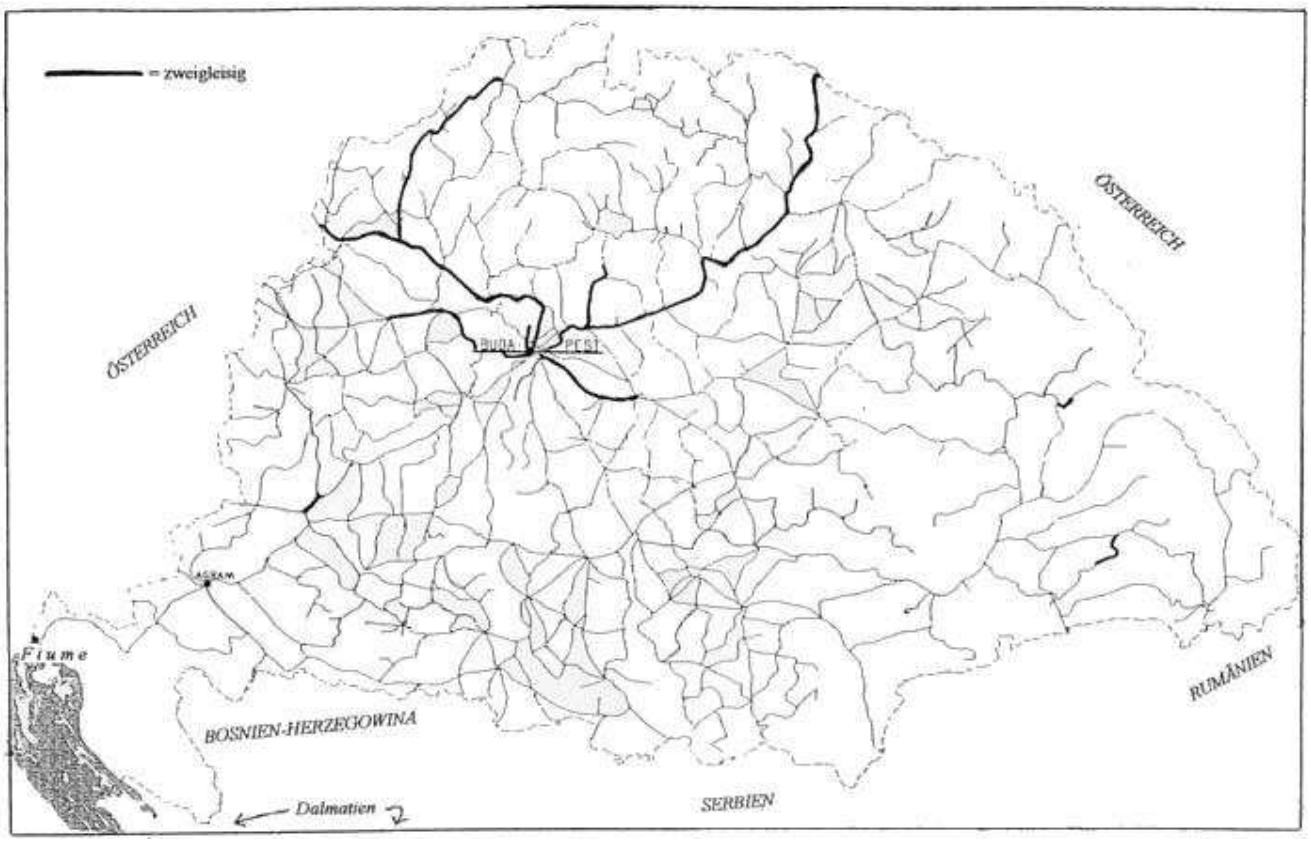
Alle vom Militär als essenziell eingestuften Strecken sollten theoretisch doppelgleisig gebaut werden, in der Praxis wurden auf diese Weise aber nur wenige realisiert, und zwar nicht nur in Galizien, sondern auch in den viel besser entwickelten Provinzen wie Böhmen und Mähren. In den Ländern der Krone St. Wenzels waren z. B. lediglich die Strecken Brno (Brünn)– Svitavy (Zwittau)– Pardubice (Pardubitz)– Prag, Kolin– Ústí nad Labem (Aussig), Prag– Aussig, Cheb (Eger)– Chomutov (Komotau)–Aussig sowie ein paar radiale Trassen rund um Prag zweigleisig erbaut, außerdem auch die ganze Stammstrecke der Nordbahn zwischen Breclav (Lundenburg) und Czechowice Dziedzice (Dziedzitz). Selbst auf dem Gebiet des heutigen Österreich begrenzte sich ein solcher Ausbau auf die Abschnitte Wien– Linz– Salzburg (heutige Westbahn), Wien– Gmünd (NÖ) (Franz–Josefs- Bahn), die Nordbahn (Wien– Bernhardsthal), Salzburg– Bischofshofen, Wörgl– Innsbruck– Brenner, Wien– Wiener Neustadt– Bruck an der Mur–St. Veit an der Glan, Wien– Bruck an der Leitha und Bruck an der Mur– Graz– Ehrenhausen.

[207] ÖSTA, KM AG5, 16/47 ex 1872.



Bahnnetz Cisleithaniens 1912, *Oberegger*, Von den Anfängen…, S. 6

Innerhalb Galiziens waren am Vorabend des Ersten Weltkrieges nur die folgenden Linien doppelgleisig ausgebaut: Oświęcim (Auschwitz)– Trzebinia– Krakau– Przemyśl– Lemberg– Zoloćiv (Złoczów), Auschwitz– Skawina– Płaszów, Czechowice Dziedzice (Dziedzitz)– Bielsko-Biała (Bielitz-Biala) und Nowy Sącz (Neu Sandez)– Stróże. Von den strategischen transkarpatischen Linien wurde einzig der Abschnitt Łupków– Zagórz– Chirov (Chyrów)– Przemyśl auf solche Weise gebaut, alle anderen blieben, trotz der Wünsche des Militärs, auf ein Gleis beschränkt.



Bahnnetz der Länder der Krone St. Stephans 1912, *Oberegger*, Zur Eisenbahngeschichte…, S. 36.

Außer einzelnen Großstädten blieb die ungarische Reichshälfte nach wie vor von Landwirtschaft geprägt, was eine Verdoppelung der Gleise auf den meisten Abschnitten überflüssig machte. Lediglich die Trassen Budapest– Galanta– Bratislava (Pressburg, Pozsony), Galanta– Trnava (Tyrnau)– Żilina (Zsolny, Sillein), Budapest– Györ, Budapest– Szentendre, Budapest– Biatorbagy, Budapest– Szolnok, Komarvaros– Nagykanizsa, Budapest– Salgotarjan und Hatvan– Miskolc– Košice (Kaschau, Kassa)– Prešov (Preschau, Eperies)– Medzilaborce (Mezolaborcz) waren 1912 doppelgleisig. Ein Vergleich der obigen Karte Ungarns mit der Bahnkarte Frankreichs auf der Seite 58 dieser Arbeit zeigt die übermäßige Zentrierung der Bahninfrastruktur auf die jeweiligen Hauptstädte; in beiden Fälle blieb dies nicht ohne nachteilige strategische Konsequenzen.

Im städtischen Bereich wurde dagegen nicht gespart. Der Krakauer Hauptbahnhof wurde mehrmals erweitert und umgebaut, um der wachsenden Bevölkerung der Stadt gerecht zu werden.

Kostspielige Investitionen wurden getätigt, die für die Trasse mitten im dicht bebauten Stadtgebiet notwendig waren, wie z. B. die eindrucksvolle Weichselbrücke und lange Viadukte aus Ziegelsteinen sowie auch imposante Felseinschnitte in Podgórze - sie alle gehörten zu den wichtigsten und auch teuersten Bahninvestitionen des Kronlandes. Sogar hier ist der strategische Wert nicht zu unterschätzen: die Bahn verläuft mehr als drei Kilometer entlang der hohen und damals wegen des Ausbaus der Krakauer Festung schon obsoleten Festungsmauer, die aber im Fall der Eroberung der äußeren Befestigungen als letzte Linie der Verteidigung dienen sollte. Noch heute bietet dieser hoch gelegene innerstädtische Damm den Reisenden atemraubende Aussichten über die Dächer dieser einzigartigen Stadt.

Etappenweise wurde das ganze Zentrum Krakaus von Eisenbahnen umringt. Nach der zweiten Konzessionierung der Nordbahn im Jahre 1886, deren Verhandlungen von heftigen Auseinandersetzungen begleitet waren, war die Wiener Regierung in der Lage, den letzten noch fehlenden, circa sechs km langen Abschnitt der sog. „Circumvallationslinie“ vom Krakauer Hauptbahnhof zum Bahnhof Płaszów über Podgórze (damals Kopfbahnhof der von Oświęcim/Auschwitz kommenden Staatsbahn) gegen Androhen der Nicht-Verlängerung der Konzession zu erzwingen.[208] Am 1. Jänner 1888 wurde diese Strecke eröffnet. Nach nur 20 Jahren wurde sie allerdings wegen des rasanten Wachstums der Stadt abgetragen und durch eine Prachtallee ersetzt.

[208] *Strach*, Band V, S. 121.

Stanislaw Korbel, Atlas Geograficzny, Katowice 1938

Krakau als einer Eisenbahnknotenpunkt, obwohl dieser Karte stammt aus dem Jahre 1938 es zeigt nicht der erst nach 1918 erbauten Linie nach Warschau und damit illustriert der Lage vor 1914, eigene Bearbeitung von Stanisław *Korbel*, Atlas Geograficzny (Katowice 1938) S. 29.

Da die zuständigen Lemberger Behörden 1880 schließlich einsahen, dass Galizien im Bereich des Eisenbahnbaus immer weiter hinter die übrigen Kronländer zurückfiel, reagierten sie mit einem Gesetz des galizischen Sejm (Landtag), das am 23. Juli 1880 verabschiedet wurde und durch welches jedem privaten Anleger für neu errichtete Linien eine Steuerbefreiung vom Finanzministerium versprochen wurde. Zusätzlich verpflichtete sich die Statthalterei, den Investoren einen Beitrag im Wert von einer Million Gulden für die Einlösung des Eigentums zu leisten und im Bereich des Straßenbaus insgesamt 100.000 Gulden für den Bau von neuen bzw. für den Umbau und die Modernisierung alter Chausseen auszugeben, mit Ausnahme der Reichsstraßen, deren Beaufsichtigung zu den Aufgaben des zentralen Handelsministeriums zählte, und für die der Landtag selbstverständlich keinen Beitrag für eventuelle Verbesserung bzw. Erhaltung leisten wollte.

Neben der im Jahre 1884 schrittweise beendeten Stammlinie der Transversalbahn samt ihrer ergänzenden Nebenstrecken (mehr Details dazu in Kapitel IX), einer insgesamt 757 km langen Trasse, wovon aber 315 km schon seit Jahren als Teile der Ersten Ungarisch- Galizischen Eisenbahn, der Dniester Bahn oder der Erzherzog-Albrecht-Bahn existierten, wurden in den folgenden Jahren viele andere Strecken in verschiedenen Regionen Galiziens errichtet. Ab 6. Juli 1884 fuhren z. B. die ersten Züge auf dem 146,3 km langen[209] Abschnitt Jarosław (Jaroslau)– Lubaczów– Rawa Ruska– Sokal, wo ab 23. Oktober 1887 bei Rawa Ruska auch eine insgesamt 88,4 km[210] lange Nebenlinie von Lemberg verlief, die insgesamt 900.000 Gulden bzw. 10.180 Gulden und 99 Kreuzer/km[211] gekostet hatte, zwei Jahre später verstaatlicht wurde[212], nur wenige Kilometer nördlich dieser Stadt gleich an der russischen Grenze bei Bełżec endete und nach der Wiederherstellung des unabhängigen Polen wegen des Baus einer direkten Trasse von Lemberg nach Warschau über Zwierzyniec und Lublin enorm an Wichtigkeit gewann. Noch 1896 wurden Waggons der extrem unbequemen vierten Klasse an dieser Strecke angeboten, so dass diese Trasse neben jener der Kaschau–Oderberger Bahn als wohl eine der allerletzten monarchieweiten Routen galt, die den ärmsten Reisenden ein solches Schicksal zumutete.[213] Eine andere zu Beginn als unwesentlich betrachtete Linie, die allerdings später eine bedeutsame Rolle spielte, war das am 14. Februar 1899 in Betrieb genommene, 13 km kurze Zweigstück von Krakau in Richtung des Dorfes Kocmyrzów, das direkt an der russischen Grenze lag. Diese für viele Jahre bei den lokalen Bauern wegen der Ausfuhrmöglichkeit für ihre Produkte sehr beliebte Sackgassenbahn diente in den zwanziger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts als nützliches Sprungbrett für die erste direkte Verbindung Krakaus mit Warschau über Kielce. 1889 wurde schließlich die ganze der Nordbahn gehörende Strecke Bohumin (Oderberg)– Czechowice–Dziedzice (Dziedzitz)– Oświęcim (Auschwitz, 65 km) doppelgleisig ausgebaut.[214]

Die Stadt Kolomyia (Kołomyja, Kolomea) wurde dank der am 1. Dezember 1885 erfolgten Eröffnung des 32,2 km langen Netzes der sog. „Kolomeaner Lokalbahnen“ mit der ländlichen Umgebung besser verknüpft, wobei 25,1 km auf die Strecke Kolomea– Swoboda Rungurska und

---

209 *Strach*, Band VI, S. 88.
210 Ebenda.
211 *Strach*, Band VII, S. 39.
212 *Konta*, 1893 Jahrbuch, S. 194.
213 *Strach*, Band VII, S. 79.
214 Ebenda, S. 154.

7,1 km auf die Trasse Nadvirna (Nadwórna)– Kniażdwór entfielen. Im äußersten Osten Galiziens (Tarnopoler Kreis) wurden zwischen 1897 und 1899 die folgenden Linien, deren Länge insgesamt 354 km betrug, in Betrieb genommen: am 25. Jänner 1897 die Trasse von Verhovyna Lypytysia (Podwysokie) über Kozova (Kozowa) nach dem gleich südlich von Ternopil' (Tarnopol) gelegenen Ort Velka Berozovycia (Ostrów; 72,3 km); am 1. Juni des gleichen Jahres fuhren dann die ersten Züge auf der 29,3 km langen Verbindung zwischen Halyć (Halicz) und Verhovyna Lypytysia (Podwysokie); schließlich wurde am 29. September 1897 die 42,7 km lange Strecke von Verhovyna Lypytysia (Podwysokie) nach Khodoriv (Chodorów) über Rohatyn (Rohatyń) fertiggestellt. Die Baukosten dieser drei Linien, die zum Netz der sog. „Ostgalizischen Lokalbahnen" zählten, betrugen insgesamt 6.986.000 Gulden bzw. 19.734 Gulden und 46 Kreuzer pro km; die Teilsummen waren wie folgt aufgeteilt: Anno 1895 wurden 211.000 Gulden ausgegeben, im folgenden Jahr kam es zu einer Bezahlung von 2.581.000 Gulden, während die Investition 1897 mit 4.194.000 Gulden endete.[215]

1899 erhielt Khodoriv (Chodorów) durch eine 40,6 km lange strategische Nebenlinie, die bei Zhydachiv (Żydaczów) über den Dniester (Dniestr) führte, einen direkten Anschluss an die Transversalbahn bei Stryj. Den ehrgeizigen Strategen des Kriegsministeriums genügte jedoch diese Verbindung des Tarnopoler Kreises mit der Transversalbahn nicht, daher wurde ein zusätzlicher Anschluss an die Transversalbahn in der Nähe von Čortkiv (Czortków) geschaffen. Dort kreuzte der östlichste Abschnitt der Transversalbahn zwischen Bučač (Buczacz) und Gusiatyn (Husiatyń) mit der am 18. Oktober 1899 in Betrieb genommenen, insgesamt 194,3 km langen Trasse Velka Berozovytsia (Ostrów)– Deliatyn (Deliatyń) über Kopyćynci (Kopyńczyce), Čortkiv (Czortków), Zališćyky (Zaleszczyki) und Kolomyia (Kołomyja, Kolomea). Der letzte Teil, der sich für circa 100 km in unmittelbarer Nähe (im Durchschnitt nur circa 40 km davon entfernt) zur russischen Grenze erstreckte, die parallel zum Fluss Zbruć (Zbrucz) verlief, wurde aber nicht nur deswegen als besonders strategisch betrachtet, sondern auch wegen der Tatsache, dass die Strecke über Deliatyn einen direkten Anschluss an die vorher erwähnte, südöstlichste transkarpatische Überquerung nach Ungarn aufwies, und damit die schnellstmögliche Anreise der Soldaten zum Zweck der Verteidigung Ostgaliziens ermöglichte. 1896 erfolgte auch die Errichtung der zweiten Gleise auf

[215] Ebenda, S. 37.

der circa 60 km langen Trasse Lemberg– Zoloćiv (Złoczów).[216] Alle diese Linien wurden ausschließlich auf Staatskosten erbaut, weil langfristig keine Profitaussichten gegeben waren.

Der Bau solcher Nebenlinien, die damals als „Lokalbahnen“ bezeichnet wurden, wurde aus folgenden Gründen in Auftrag gegeben: einerseits offensichtlich aufgrund strategischer Zwecke, wie es in den von den fremden Mächten bedrohten Randprovinzen Galizien und Bosnien der Fall war, anderseits wegen der Argumente, die am 14. Oktober 1879 in einem an das neue Kabinett des Grafen Taaffe gestellten Antrag von 30 Abgeordneten des Reichsrats erörtert wurden – nämlich, dass solchen Linien nicht nur die abgelegenen Regionen der Monarchie besser miteinander verknüpfen sollten, sondern auch die Umsätze der längst bestehenden Hauptlinien verbessern könnten, indem sie neue, vorher kaum erschlossene Absatzmärkte erreichen könnten, was im Endeffekt auch die entlegenen und rückständigen Regionen selbst wirtschaftlich beleben dürfte. Diesem Antrag war der Handelsminister Freiherr von Korb-Weidenheim sehr positiv gesinnt; er betonte in seiner Rede vor dem Reichsrat, dass die Regierung solche Konzepte immer enthusiastisch unterstütze, um „also namentlich jene Bahnen, welche der Staat subventionieren müsse, rentabler zu machen.“[217] In diesem Sinn wurde dem Reichsrat am 29. November 1879 von der Regierung ein Gesetzesentwurf übergegeben, der günstigere Regelungen bzw. Erleichterungen in der Konzessionierung von Lokalbahnen versprach.[218] Daraus entstand eine unerwartet lang andauernde Debatte zwischen der Regierung und vielen Mitgliedern des Parlaments, die die Regierung wegen eines Kernprinzips des neuen Gesetzes attackierten, laut welchem die Zentralregierung und nicht die Kronländer selbst die entscheidende Kontrolle über das Lokalbahnwesen ausüben würde, was als Verstoß gegen die Autonomie einzelner Provinzen gewertet wurde. Der Stellvertreter der Regierung in Transportfragen, Sektionschef von Pusswald, argumentierte dagegen, dass es höchst notwendig sei, die gesetzlichen Normen der ganzen Monarchie endlich derart zu standardisieren, dass dabei die enormen Entwicklungsunterschiede zwischen den verschiedenen Provinzen künftig besser ausgeglichen werden könnten.[219] Trotz der

[216] Ebenda, S. 155.
[217] *Strach*, Band VI, S. 61.
[218] Ebenda, S. 62.
[219] Ebenda, S. 64.

stürmischen Debatte wurde der Entwurf vom Reichsrat am Ende gebilligt, erhielt am 25. Mai 1880 die Zustimmung des Kaisers und trat schließlich am 5. Juni 1880 in Kraft.[220]

Von den anderen, meist eher kurzen normalspurigen Nebenlinien, die im letzten Vierteljahrhundert vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs durch die ländlichen Landstriche Galiziens auf Staatskosten erbaut wurden, sind nur einige besonders weitläufig bzw. aus ökonomischer oder militärischer Perspektive wichtig genug, um hier erwähnt zu werden. Die am 12. Oktober 1890 erstmals in Betrieb genommene Linie von Jasło nach Rzeszów entlang des kurvenreichen Tals des Wisłok, die eine noch relativ breite Lücke zwischen der Transversalbahn und der Hauptstrecke Galiziens, der Erzherzog-Carl-Ludwig-Bahn füllte, ist vor allem deshalb besonders wichtig, weil sie die Bauprinzipien des Handelsministeriums bzw. später des k.k. Eisenbahnministeriums sehr deutlich, durch nur einen kurzen Blick auf die Karte, sofort erkennen lässt: Obwohl das Gebiet nicht besonders zerklüftet ist - nur hier und da erheben sich isolierte, meist sanfte Hügel bis zu etwa 500 Meter Höhe - und keine Stelle dieser weitläufigen, stark ländlich geprägten Gegend, die sehr typisch für das galizische Karpatenvorland ist, einen Höhenunterschied von mehr als 250 Meter aufweist, wurde die Bahnlinie genau entlang dem kurvenreichen Fluss erbaut, um öffentliche Gelder zu sparen. Laut des entsprechenden Reichsratsgesetzes vom 20. Mai 1889 wurden für die Errichtung dieser von Anfang an auf Staatskosten erbauten, insgesamt 69 km langen Linie (in Luftlinie sind die beiden Städte nur circa 50 km von einander entfernt) nur 5.500.000 Gulden kalkuliert, was also mit 79.710 Gulden und 14 Kreuzern pro km weniger als einem Drittel der Kosten anderer Linien in Böhmen und Mähren entsprach, die durch eine ähnlich hügelige Landschaft verliefen.[221] Dieses Verhältnis spiegelt nicht nur die erheblich niedrigeren Arbeitskosten in Galizien wider, sondern den allgemeinen, zweckmäßigen Verzicht auf die Einfügung teuerer technischer Konstruktionen wie Brücken, Einschnitte, Viadukte und natürlich Tunnels, wo immer dies machbar war. Die meisten anderen Linien auf anspruchslosem Terrain gleicher Art in den wichtigeren bzw. reicheren Gebieten der Monarchie wurden mithilfe solcher Anlagen tendenziell geradeaus gebaut, um den Reisenden Zeit zu sparen. Hier jedoch, am Rand des Reiches, einem entfernten Winkel, der damals oft ungerechterweise als Peripherie der abendländischen Zivilisation betrachtet wurde, wo die Zahl von Reisenden abgesehen von den Soldaten, die ständig zwischen

[220] Ebenda, S. 66.
[221] R.G.Bl. Nr. 75 ex 1889.

den verschiedenen Garnisonsstädten hin- und herpendeln mussten, ohnehin realistischerweise als eher gering eingeschätzt werden musste, wurden die Bahnlinien von der Regierung fast immer so kostengünstig wie möglich trassiert. Am Ende wurde aber sogar die laut des oben zitierten Gesetzes gebilligte Summe nicht erreicht, so dass die in den Jahren 1889-1893 angefallenen Kosten zusammen nur 5.237.000 Gulden - oder insgesamt 263.000 Gulden (3.811 Gulden und 59 Kreuzer/km) bzw. 4,8 % weniger als ursprünglich geplant - betrugen. 1889 wurden 782.000 Gulden ausgegeben, 1890 stieg die Summe auf 3.300.000 Gulden an, 1891 wurden dagegen Ausgaben von 609.000 Gulden getätigt, 1892 wurden 324.000 Gulden investiert und 1893 als letztes Jahr der Zahlungen brachte einen Aufwand von 222.000 Gulden.[222]

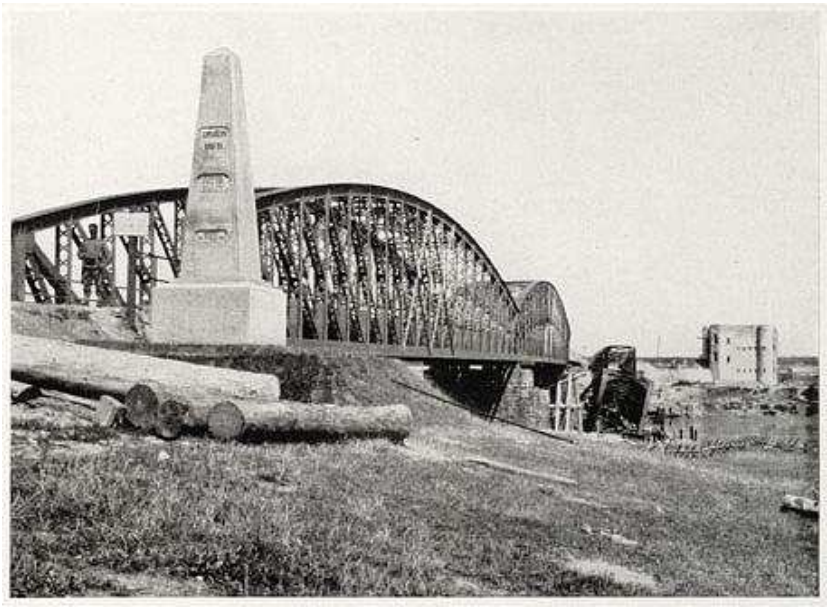
Die weiter im Osten gelegene Dniester Bahn wurde mit Baukosten von 33.170 Gulden pro km errichtet, d. h. ein Kilometer der Transversalbahn kostete die Staatsverwaltung 67.160 Gulden (was allerdings den erheblichen Aufwand für spätere Verbesserungen, die wegen der Sorglosigkeit bei der ursprünglichen Verlegung nötig waren, nicht inkludierte), die Errichtung der Tarnow–Leluchower Bahn wurde dagegen mit 108.220 Gulden pro km verrechnet, während sich die Kosten der im Jahre 1884 durch die aus technischer Sicht zweifellos extrem schwierig wirkenden Gebiete Westtirols und Vorarlbergs gelegten Arlbergbahn auf nicht weniger als 311.290 Gulden je km beliefen, also auf knapp zehnmal so viel wie für die Dniester Bahn.[223] Mit der Arlbergbahn, deren Länge circa 70 km betrug und für die ein Budget von insgesamt 41.301.000 Gulden[224] ausgegeben wurde, besaß die Donaumonarchie eine der teuersten und spektakulärsten Bahnlinien der Welt, die erstmals eine direkte Verbindung mit Frankreich durch die neutrale Schweiz ohne Querung Deutschlands bzw. Italiens ermöglichte.

Andere Abschnitte, die 1887 und 1900 erbaut wurden, zeigten die periphere Lage Galiziens ebenso deutlich, auch wenn die Wiener Regierung keine Schuld daran trug. Auf der am 30. Oktober 1887 eingeweihten Flachlandstrecke von Dębica nach Stalowa Wola Rozwadów (99,7 km) samt ihrem 11,9 km langen Zweigstück zum direkt an der Weichsel gegenüber der wichtigen russischen Garnisonstadt Sandomierz liegenden Dörfchen Nabrzezie, sowie auf einer anderen Linie parallel zum Fluss San entlang des linken Ufers von Przeworsk bis Stalowa Wola Rozwadów

---

[222] *Strach,* Band VII, S. 36.
[223] *Konta*, 1893 Jahrbuch, S. 399.
[224] *Strach,* Band VII, S. 37.

(deren Bau von 74 km etwa 1.500.000 Gulden bzw. 20.270 Gulden und 27 Kreuzer/km kostete[225]), mussten die Züge ab ihrer Eröffnung am 30. September des gleichen Jahres, bis zur Aufhebung dieser völlig künstlichen Grenze, immer kurz vor dem russischen Cordon anhalten. Die russische Verwaltung Kongresspolens baute zwar bereits im Jahre 1885 eine Nebenlinie von Skarżysko-Kamienna (Bzin) nach Ostrowiec Świętokrzyski (47 km), dann aber verzögerten die verantwortlichen Behörden ständig den Bau der noch fehlenden 45 km nach Nabrzezie, zweifellos aufgrund ihrer eigenen militärischen und strategischen Überlegungen, so dass die für das gesamte Polen bedeutsame Linie über Sandomierz erst in den zwanziger Jahren des folgenden Jahrhunderts in ihrer heutigen Gestalt verwirklicht werden konnte. Ohne jeglichen Zweifel trug in diesem speziellen Fall die russische Verwaltung die Verantwortung für die politisch zweckmäßige Isolierung dieses Gebiets des geteilten Polen, doch war es trotzdem offensichtlich, welch negative Folgen solche strategischen Berechnungen generell langfristig für die allgemeine ökonomische Entwicklung der jeweiligen Grenzländer nach sich zogen. Dennoch sollte die Wirtschaft der nebeneinander liegenden Regionen, die aus geografischer Sicht und vor allem nach nationalen Kriterien im Grunde immer zusammen gehören würden, wegen der dauerhaften Teilung Polens für lange Zeit künstlich getrennt werden.



Bahnbrücke über der Wisłoka bei Tryńcza, Stand vor 1939, In: http://img230.imageshack.us

[225] Ebenda, S. 36.

Polens einziger Schmalspurbahntunnel nahe Dynów, In: http://waskotorowka.ehost.pl/waski/

Dynów Schmalspurbahn in der Nähe von Jawornik Ruski, In:
http://waskotorowka.ehost.pl/waski/

Ein paar der oft kurzen Schmalspurstrecken wurden auf private Initiative hier und da erbaut, was normalerweise aber während der Zeit des Vorrangs staatlicher Interessen nur der Fall war, wenn sich die Regierung keine bedeutenden strategischen bzw. ökonomischen Vorteile vorsprach. Die längste und daher nennenswerteste davon fuhr von Przeworsk nach Dynów (46 km). Diese am 8. September 1904 eröffnete Linie besitzt interessanterweise den einzigen Schmalspurbahn-Tunnel (602 Meter lang) ganz Polens unmittelbar in der Nähe des Städtchens Kańczuga. Eine andere, verhältnismäßig lange Strecke stellte die am 22. Jänner 1898 vollendete Linie von Łupków nach Moczarne über Cisna durch die ausgedehnten Buchenwälder des westlichen Bieszczady- Gebirges (38 km) dar. Die erste Schmalspurlinie diente der Ausfuhr von Weizen und Obst aus dem landwirtschaftlich geprägten Dynower Kreis, während die zweite hier erwähnte Linie die Abholung mehrerer tausend Tonnen jährlich an Forstwirtschaftsprodukten, hauptsächlich bestehend aus Holz und Holzkohle, aus den vorher völlig unzugänglichen, waldreichen Gebieten des westlichen Bieszczady Gebirges ermöglichte.

Teilweise als Folge des vom Reichsrat verabschiedeten neuen Lokalbahngesetzes vom 19. Juni 1895, das in Galizien als nützliche Ergänzung des früheren Bahnbauförderungsgesetzes des Lemberger Sejms (Landtag) vom 23. Juni 1880 diente (dessen für die potenziellen Anleger vorteilhaften Provisionen bzw. Erleichterungen oben bereits aufgelistet wurden), wurden nun insgesamt zwölf normalspurige Nebenlinien, die meisten unter 60 km lang, während der nächsten fünfzehn Jahre in den verschiedenen Teilen der Provinz errichtet.[226] Wie im Fall der oben zitierten Schmalspurstrecken beschränkte sich die rein formelle Beteiligung des Staates auf die Zustimmung zur Trassierung, alle folgenden Trassen wurden von Privatanlegern gestiftet und galten deswegen weiterhin als deren Eigentum.

Im Folgenden werden alle Strecken von Westen nach Osten des Kronlandes samt der entsprechenden Angaben über Eröffnungsdatum und Länge aufgelistet: Bieruń (Beraun)– Dusznik (15 km, 10. September 1898), Siersza– Trzebinia– Skawce (32 km, 15. August 1899), Piła– Jaworzno (20 km, 27. Oktober 1900) – diese drei Strecken verliefen durch das für galizische Verhältnisse stark industrialisierte Jaworzno Kohlebecken; Wadowice– Spytkowice– Trzebinia (31 km, 15. August 1899), Chabówka– Nowy Targ (Neumarkt)– Zakopane (48 km, 25. Oktober 1899),

[226] *Strach*, Band VI, S. 77.

Krakau– Kocmyrzów (13 km, 14. Februar 1899), Borki Wielkie– Grzymałów (23 km, 12. August 1898), Tarnów– Szczucin (48,6 km, 15. Oktober 1906), Lemberg– Javoriv (Jaworów; 48,5 km, 14. November 1903), Lemberg–Stoyaniv (Stojanów; 87 km, 18. Oktober 1909), Lemberg– Pidhajci (Podhajce; 131,6 km, 29. September 1909) und schließlich Tarnopil' (Tarnopol)– Zbarać (Zbaraż; 21 km, 25. Februar 1906). Da wegen der Verwendung der billigsten Ober- und Unterbaumaterialien und des Baus vieler scharfer Kurven alle Bahnen nur für sehr niedrige Geschwindigkeiten zugelassen waren, entsprachen sie dem Begriff „Lokalbahnen" ganz genau. Trotz ihrer bedeutenden Gesamtlänge spielten sie für die Transportlage der Gesamtprovinz eine weitgehend unbedeutende Rolle und ihr Zweck war auf die Ergänzung des Hauptnetzes beschränkt.

Um diese Umstände noch deutlicher zu illustrieren, soll in diesem Zusammenhang erwähnt werden, dass laut des gleichen Gesetzes z. B. die folgenden Strecken in Niederösterreich gebaut wurden: Absdorf–Stockerau (17 km), Wiener Neustadt–Puchberg am Schneeberg (29 km, eine Sackbahn), Sankt Pölten–Kirchberg an der Pielach (21 km);[227] letztere bildete den nördlichsten Teil der schmalspurigen Mariazeller Sackgassenstrecke. Alle diese Strecken zählen auch unter den heutigen österreichischen Schienenverkehrsverhältnissen keineswegs zu den bedeutendsten Linien des Landes und das war auch in der Vergangenheit niemals der Fall. Einige werden von der ÖBB als unnötige finanzielle Belastung gesehen und würden höchstwahrscheinlich sofort stillgelegt, würde die Bundesregierung ihre ständigen Subventionen abziehen - ein Schicksal, das einige niederösterreichische Trassen bereits traf, wofür etwa der circa 25 km lange Abschnitt zwischen Hainfeld und Weißenbach an der Triesting ein gutes Beispiel darstellt.[228]

Insgesamt verliefen im Jahre 1914 etwa 4258 km an Bahnlinien durch Galizien, die 10,3 % des gesamten Netzes der Monarchie ausmachten. Auch wenn diese Statistiken beeindruckend klingen mögen, sollte allerdings nicht vergessen werden, dass Galizien flächenmäßig ohnehin das größte Kronland Cisleithaniens war, dessen Fläche (78 000 km²) und Bevölkerung (acht Millionen) jenen des heutigen Österreich (83 000 km² und acht Millionen Einwohner) ziemlich ähnlich waren, das jedoch trotz seines sehr bergigen Charakters und seiner Einwohnerzahl, die 1910 etwa bei

[227] Ebenda.
[228] Eigenes Beispiel.

sechs Millionen lag,[229] schon damals nicht weniger als 5780 km des Bahnnetzes zur Verfügung hatte, während Böhmen und Mähren, die zusammen mit den Überresten des nach 1742 bei Österreich gebliebenen Schlesien ebenfalls eine Fläche von circa 78 000 km² hatten und zehn Millionen Einwohner zählten, dagegen wegen ihres gehobenen Status als industrielle Herzen des Reiches mit nicht weniger als 9380 km an Schienenstrecken ausgestattet waren.[230] In ganz Galizien waren außerdem nur 668,5 km der Trassen doppelgleisig verlegt, nämlich die Strecken Oświęcim (Auschwitz)– Trzebinia– Krakau– Lemberg– Zoločiv (Złoczów), Płaszów– Zator (Neuenstadt an der Schaue)– Oświęcim (Auschwitz), Nowy Sącz (Neu Sandez)– Stróże und Przemyśl– Łupków, die allerdings insgesamt nur 15,7 % aller dortigen Linien darstellten. Dagegen erstreckten sich durch das damalige Böhmen und Mähren insgesamt 2238 km solcher Trassen, die 23,9 % aller dortigen Strecken bildeten.[231] Allein durch diese Ziffern zeigt sich die allgemeine Rückständigkeit Galiziens sehr deutlich, dessen durchschnittliche Bahnnetzdichte im Gegensatz zu 12,6 km/100 km²[232] in Böhmen und Mähren, die damals neben England wohl zu den eisenbahnreichsten Regionen der Welt zählten, nur 5,2 km/100 km² betrug. Die Gebiete des heutigen Österreich weisen eine durchschnittliche Schienennetzdichte von circa 7,5 km/100 km² auf. Wegen der Alpen gab es aber hier große regionale Schwankungen in der Netzdichte: Während die flachen bzw. hügeligen Teile Nieder- und Oberösterreichs auf knapp 10 km/100 km² kamen und damit klar einen Übergangsraum zu den in diesem Bereich gut entwickelten Böhmen und Mähren darstellten, wurden in der westlichen Steiermark, im westlichen Kärnten sowie in Tirol Werte von unter 5 km/100 km² gemessen, was also sogar leicht unter den Zahlen Galiziens lag. Die durchschnittliche Bahnnetzdichte der gesamten Doppelmonarchie, zu der neben Galizien noch andere rückständige Provinzen wie die Bukowina, Siebenbürgen oder Bosnien gehörten, lag bei 6,5 km/100 km². In dieser Aufstellung liegt also Galizien zusammen mit den obigen Regionen deutlich unter dem Durchschnitt, was sich auch auf einen Vergleich der Fläche (78.000 km²) mit der Gesamtfläche des

---

[229] Österreichisches Statistisches Handbuch 1911, (Wien 1911), S.14.

[230] Ignacy *Drexler*, Zarys Sieci Kolejowej w Polsce, (Lwów 1919), S. 7.

[231] „Österreichische Eisenbahnen", in: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, (Berlin/Wien 1912), S. 237.

[232] Die folgenden Netzdichtekalkulationen sind meine eigenen und basieren auf den entsprechenden Angaben über die Fläche des jeweiligen Gebiets und die Länge seiner Linien.

Reiches von 676.000 km² übertragen lässt.[233] So stellte zwar das Kronland circa 11,5 % des Territoriums des Reiches dar, verfügte aber nur über 10,3 % des Eisenbahnnetzes. Auch wenn der russische Teil Polens noch weniger Gleise, nämlich 2,7 km/100 km² hatte, zeigt jeder Vergleich mit dem benachbarten Kongresspolen wegen der besonders ungünstigen geographischen Verhältnisse Galiziens (Ost-West zwar sehr ausgedehnt, allerdings Nord-Süd meist unter 200 km breit und vom Rest des Habsburgerreiches durch Bergketten erheblicher Höhe abgeschnitten) sehr klar die enormen Nachteile dieses Kronlandes. Im Gegensatz dazu bildete Kongresspolen zumindest aus geographischer Perspektive eine territorial mit dem Rest des Zarenreiches zusammengehörende Einheit, was trotz der verhältnismäßig ungünstigeren politischen Lage (nach 1874 keine Autonomie)[234] zur Hauptursache des höheren Lebensstandards dessen Bevölkerung und Rentabilität der dortigen Bahnlinien wurde. Die wirtschaftliche Lage war jedoch weiterhin im preußischen Polen am vorteilhaftesten, wo die Schienennetzdichte nicht weniger als 10,2 km/100 km² betrug und damit sogar den allgemeinen westeuropäischen Durchschnitt leicht überschritt.[235]

---

[233] *Wurzbach,* S. 11.
[234] *Buszko,* Wielka Historia…, S. 15.

[235] Ebenda.

Kapitel VIII

Die Bahn reicht nicht – Die Errichtung eines ergänzenden Straßennetzes

In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass ländliche Straßen oder Chausseen, trotz des offensichtlichen Vorrangs des Eisenbahnbaus, auch in der Zeit vor der Erfindung des Kraftfahrzeugs in den Überlegungen der militärischen Strategen eine wichtige Rolle spielten, und zwar besonders in verkehrsarmen Kronländern wie Galizien, wo in manchen Gebieten kaum bzw. nicht genügend Eisenbahnlinien zur Verfügung standen. Die meisten Soldaten sollten zwar mit der Bahn in die Region der künftigen Front transportiert werden, aber einmal dort angekommen wären sie fast komplett vom viel dichteren Landstraßennetz abhängig. Dafür lohnte es sich auch, die Straßen in bestmöglichem Zustand zu erhalten. Galizien besaß zwar bereits anno 1829 nicht weniger als 3449,7 km an Haupt-Chausseen oder Reichsstraßen (4,4 km/100 km²)[236], aber die meisten dieser Routen waren nicht befestigt und entsprachen wirklich nur dem Standard heutiger Feldwege. Besonders bei Tauwetter im Herbst bzw. Frühling waren deswegen manche Kreise und sogar ganze Städte regelmäßig einige Wochen völlig voneinander abgeschnitten. Einer der Haupteindrücke, mit denen Besucher Galizien verließen, war wohl der sprichwörtliche „See aus Schlamm“ auf den sogenannten Straßen; dieses Motiv taucht mehrmals in alten Reiseberichten auf. Bis 1890 stieg die Gesamtlänge der Reichsstraßen auf 13 024,4 km bzw. 16,7 km/100 km² oder auf etwa 377,6 % gegenüber der Lage von 1829, d.h. auf umgerechnet vier Mal so viel wie die galizischen Eisenbahnen anno 1914 insgesamt lang waren; der Zustand aber lag nach wie vor oft unter dem Durchschnitt des gesamten Reiches.[237]

Gerade im Jahre 1884, das in Galizien als das Jahr der meisten neu eröffneten Bahnlinien galt, wurde von Seiten der im Kronland stationierten Armee mehrmals große Sorge über den tatsächlichen technischen Zustand der dortigen Straßen ausgedrückt. Am 30. Jänner bat der Kommandant des I. Korps mit Sitz in Krakau das Kriegsministerium, den lokalen Baubehörden

---

[236] Marian *Zgórniak*, Wielka Historia Polski, Band VII, Polska w czasach Walk o Niepodległość (1815-1864) (Kraków 2001), S. 67.

[237] *Strach*, Band I, S. 264.

entsprechende Gelder, die für den Bau der von ihm als sehr wichtig bezeichneten Straßenbrücken über den Fluss San in der Nähe der Stadt Leżajsk gebraucht wurden, so bald wie möglich zukommen zu lassen. Weiters bekräftigte er, dass eine Überbrückung des Flusses Wisłok neben dessen Einmündung in den San beim Dorf Tryńcza auch im strategischen Interesse des Staates liege, und schlug eine weitere San- Brücke vor, um die Nachbarstädte Przeworsk und Sieniawa besser zu verbinden, was besonders im Fall einer Mobilisierung außerordentlich wichtig und hilfreich wäre.[238] Ein Blick auf die Karte Galiziens lässt keine Zweifel an der erwähnten strategischen Bedeutung der beiden geplanten Brücken. Überdies sollten die auf dem linken Ufer des San liegenden Gemeinden besser miteinander verbunden werden, damit eine Abwehrlinie entlang dieses langen (444 km), teilweise parallel zur Grenze verlaufenden, und hier in seinem Unterlauf bereits 60-80 Meter breiten Flusses denkbar würde. Die erste projektierte Brücke, die eine Ansammlung der Wehrpflichtigen bzw. eine eventuelle Evakuierung aus dem am rechten Ufer des San gelegenen schmalen österreichischen Streifen des Landes ermöglichen sollte, konnte im Falle eines russischen Vorstoßes natürlich einfach gesprengt werden. Dieser Vortrag wurde mit im Wesentlichen gleichem Inhalt ein Monat später, am 17. Februar, in Krakau wiederholt, was wohl die zuständigen Wiener Beamten auf die Wichtigkeit dieses Auftrags aufmerksam machen sollte.[239]

Am 20. Februar 1882 schrieb Freiherr von Beck, der damalige Chef des Generalstabs, dem Innenministerium, dass es notwendig wäre, möglichst rasch Verbesserungsarbeiten an den folgenden Landstraßen innerhalb Galiziens[240] durchzuführen: an der Reichsstraße zwischen Nowy Sącz (Neu Sandez) und Tarnów über Zakliczyn - für diese circa 60 km lange Route über das hügelige Karpatenvorland sollte eine Summe von insgesamt 15.500 Gulden bzw. 258 Gulden und 33 Kreuzer/km benötigt werden, an der Landstraße von Szczepanowice ebenfalls nach Tarnów über Rzuchowa und Koszyce Wielkie (13 km), an der 80 km langen Strecke Lemberg– Stoyaniv (Stojanów) und schließlich auch an der 10 km langen Chaussee entlang des linken Ufers des Flusses San von Nisko nach Stalowa Wola Rozwadów. Alle oben erwähnten Straßenumbauprojekte wurden für Ebenen bzw. für die hügelige vorkarpatische Hochebene vorgeschlagen, wo die Bevölkerungsdichte verhältnismäßig hoch war und wo über das ganze Jahr befahrbare Straßen in Hinblick auf die ökonomische Entwicklung ohnehin sehr wünschenswert

[238] ÖSTA, KM A 5, 25-10 ex 1884.
[239] ÖSTA, KM A 5, 25-11 ex 1884.
[240] ÖSTA, KM A 5, 25-10/4 ex 1884.

erschienen. Ohne auf die tatsächlichen Bedürfnisse der galizischen Wirtschaft wirklich einzugehen, waren, wie beim Eisenbahnbau, die meisten Infrastrukturverbesserungen jedoch nur für die unmittelbar an Ungarn grenzenden bergigen Gebiete vorgesehen, wo allerdings die Bevölkerungsdichte und die damit verbundenen ökonomischen Aktivitäten viel geringer waren. Daraus folgt, dass manche aus ökonomischer Perspektive völlig sinnlose Routen fast immer mehr öffentliche Gelder vom Handelsministerium als die ohnehin viel billigeren Flachlandstraßen erhielten. Dies betraf beispielsweise die durch das Herz der niederen Beskiden von Gorlice nach Konieczna (ungarische Grenze) über Gładyszów verlaufende Trasse, die zwar nur 30 km lang war, wegen des bergigen Charakters der Gegend aber eine Ausgabe von 30.000 Gulden bzw. 1.000 Gulden pro km erforderte, um den Bedürfnissen der militärischen Fuhrwerktransporte besser zu entsprechen. Ebenfalls in den niederen Beskiden sollte die 30 km lange Chaussee von Nowy Żmigród nach Grab (ungarische Grenze) dringend repariert werden, wofür zusätzliche Brücken über den Fluss Wisłoka in Krempna und Kąty erbaut werden mussten, um ältere, aus Holz erbaute Konstruktionen endgültig zu ersetzen.

Im Bieszczady Gebirge stand die circa 35 km lange Strecke von Cisna nach Lesko über Baligród weit oben auf der Liste; zu dieser Kategorie gehörte auch die auf dem Staatsgebiet der heutigen Ukraine liegende Landstraße von Klimierz nach Stryj über Tuhothka (Tuchotka; 34 km). Im Krosnower Kreis musste die Landstraße zwischen der direkt neben dem Dukla Pass liegenden Siedlung Barwinek und Dukla und weiter in Richtung Rymanów, Sanok, Dynów und Przeworsk (insgesamt 140 km) dringend verbessert werden, obwohl der circa 40 km lange südliche Abschnitt zwischen Barwinek und Sanok damals wie auch heute eigentlich mehr von Wölfen und Bären als von Menschen bewohnt war. In dieser entlegenen Gegend sollte zusätzlich eine 22 km lange Straße von Czeremcha nach Rymanów über Jaśliska, mit einer kurzen, 7 km langen Abzweigung in Richtung des Dorfes Tylawa, erbaut werden. Es muss allerdings angemerkt werden, dass selbst manche der in den Bergen erbauten Strecken einen gewissen Ausgleich zwischen dem Nutzen des Militärs und den lokalen ökonomischen Bedürfnissen, soweit solche überhaupt vorhanden waren, darstellten. Dies galt z. B. für die 19 km lange Strecke zwischen Žuravno (Żurawno) und Sivka (Siwka) in Ostgalizien. Ursprünglich wollten die Ingenieure des in Lemberg stationierten Armeekorps die Route direkt entlang des Dniestertals ohne jegliche Rücksicht auf die umliegenden Siedlungen möglichst gerade führen, damit konnten jedoch die kleinen Orte Monastyrzec und Potka nicht von der künftigen regionalen Verbindung profitieren. Um diesen Orten doch einen

Anschluss an das befestigte Straßennetz zu ermöglichen, schickte das Ministerium des Inneren dem Kriegsministerium am 31. März 1884 einen entsprechenden Vorschlag. Der Brief machte zwar deutlich, dass die Vertreter des Ministeriums wussten, dass eine möglichst gerade Strecke im Interesse des Militärs lag, allerdings wurde ersucht, die ökonomischen Interessen der beiden Gemeinden beim eventuellen Bau zu berücksichtigen. Eine Woche später, am 8. April, erklärte sich das Kriegsministerium in einer Antwortschrift damit einverstanden.[241] In dieser Form geschah dies häufiger, da sich die Militärverwaltung, besonders nach der Erteilung der galizischen Autonomie, mit den Interessen und dem Willen der lokalen Bevölkerung arrangieren musste.

Das Militär war allerdings am Bau aller neuen Strecken ohnehin beteiligt, sogar bei jenen, die ausschließlich aus ökonomischen Gründen errichtet wurden, weil die meisten Fachleute, die die Routen trassierten und deren Bau leiteten, *sui generis* Mitglieder des Armeekorps der Ingenieure waren. Die Berichte über die Errichtung aller Strecken mussten daher erst über lokale Korpskommandostellen an die Wiener Zentralbehörden überwiesen werden; so berichtete z. B. der Kommandant des I. Korps in Krakau am 30. Jänner 1884 dem Kriegsministerium über die Vollendung der knapp 50 km langen Route in Westgalizien zwischen Bochnia und Skomielna Biała, die über Kleinstädte wie Wiśnicz und Limanowa verlief – ein sehr ausführlicher Bericht über die Kosten und Fortsetzung der Bautätigkeiten[242] einer Strecke, die sich zwar viel später als sehr wichtig für die strategischen Bedürfnisse Galiziens erweisen würde, vor allem zur Jahreswende 1914/1915, als für ein paar verzweifelte Wochen die Front gerade hier entlang verlief, die aber zur Zeit der Erbauung eher für die wirtschaftliche Belebung der bisher rückständigen Region gedacht war und keineswegs auf der Liste der als strategisch bezeichneten Trassen stand.

Dass die Trassierung neuer Routen bzw. die Verbesserung der bereits existierenden Strecken, die sich allzu oft in schlechtem Zustand befanden, nicht als banales *Metier* betrachtet wurde, bezeugt die obige Reihe von Berichten, die zwischen den wichtigsten Ämtern der Monarchie kursierten, sehr deutlich. Schließlich landeten manche solcher offenbar unwichtigen Berichte auf dem Tisch des Kaisers: Am 22. Mai 1884 schickte der Kriegsminister seinen „Unterthänigsten Vortrag“ Seiner Majestät, wobei alle derartigen Strecken innerhalb der beiden Reichshälften für die „Allerhöchste Betrachtung“ sorgfältig mittels vierfarbiger Karten und

[241] ÖSTA, KM A 5, 25-10/8 ex 1884.
[242] ÖSTA, KM A 5, 25-10/11 ex 1884.

ausführlicher Bezeichnung jedes Abschnitts aufgelistet worden waren.[243] In diesem Bericht wurde wieder die Wichtigkeit des Baus der Wisłoka Brücken bei Mielec sowie bei Tryńcza, die als besonders bedeutend für den Fall einer Mobilisierung gegen Russland angesehen wurden, und einer weiteren Überbrückung des Flusses San bei Ułanów erwähnt – dieser Wunsch tauchte in den früheren Berichten des Krakauer I. Korpskommandos allerdings nicht auf. Bei allen in diesem Bericht erwähnten Brücken sollten die neuen Konstruktionen aus zuverlässigem Stahl statt dem bis dahin üblichen Holz gebaut werden. Außerdem wurden folgende bereits kontrollierte Strecken bzw. einzelne sich darauf befindende Anlagen als mangelhaft vermerkt und daher für eine möglichst schnelle Verbesserung vorgesehen: Dynów– Przeworsk– Sieniawa– Lubaczów (92 km), Horodok (Gródek bei Lemberg)– Zhokva (Żółkiew)– Nemyriv (Niemirów)– Narol (105 km), Kulykiv (Kulików)– Lemberg– Hlyniany (Gliniany)– Brody (98 km), Žydahiv (Żydaczów)– Rohatyń (40 km). Alle Strecken außer der ersten lagen komplett in Ostgalizien und befinden sich daher nun auf dem Staatsgebiet der heutigen Ukraine. Die Anschlüsse Galiziens nach Oberungarn (die heutige Slowakei), die als verbesserungsbedürftig galten, waren die Strecken von Trstená (Trsztena, Trzciana, Bringenstadt) nach Chochołów über Sucha Hora (Sucha Góra, 12 km) sowie eine nicht allzu weit entfernte Route von Námestovo (Námesztó, Namiestowo) nach Podczerwone über Jabłonka (25 km). In unmittelbarer Zukunft, also wahrscheinlich noch während des Sommers 1884, sollten der technische Zustand der folgenden Trassen, die im Fall einer Mobilisierung als sog. „Aufmarschstraßen“ fungieren sollten und sich von Ungarn nach Galizien erstreckten, sorgfältig überprüft werden und dem Kriegsministerium die entsprechenden Berichte über deren tatsächlichen Zustand übermittelt werden: die Trasse vom direkt an der ungarischen Grenze liegenden Vyskivski Pass (Przełęcz Wyszkowska, 930 Meter), der das Bieszczady Gebirge vom weiter östlich gelegenen Horhany (Gorgany)-Kamm trennt, entlang des Flusses Svicha (Siwka) in Richtung des Ortes Dolyna (Dolina, 47 km), jene vom Seredvereckij Pass (Przełęcz Szeredwierecka, 839 Meter) über Kliniec und Skole nach Stryj entlang des Oporectals (Dolina Oporu, 71 km) und die Strecke vom Užok Pass (Przełęcz Użocka, 853 Meter) über Sianky (Sianki) und Turka nach Sambir (Sambor, 71 km) – die letzte Strecke verlief teilweise entlang des Oberlaufs des Flusses Dniester. Alle der obigen Abschnitte liegen in der jetzigen Ukraine. Zwischen dem heutigen Polen und der Slowakei sollten die Routen von Svidnik (Świdnik,

[243] ÖSTA, KM A 5, 25-10/12 ex 1884.

Oberswidnik, Felsövizköz) nach Dukla über Barwinek (36 km), von Bardejov (Bartfeld, Bartfa, Bardiów) nach Nowy Żmigród über Krempna (43 km), von Jabłonka nach Skomielna Biała (29 km) sowie die Strecke von Čadca (Csaca, Tschadsa, Czadca,) nach Żywiec (Saybusch) über Zwardoń (51 km) im geplanten Zustandsbericht erfasst werden. Weiters waren regelmäßige Kontrollen für die folgenden „Aufmarschstraßen“ bzw. „Operatio“-Trassen (wichtige Verbindungen) vorgesehen: Żywiec (Saybusch)– Andrychów (Andrychau)– Wadowice–Krakau (85 km), Jordanów– Tymbark– Wiśnicz– Bochnia (84 km), Kežmarok (Käsmark in der Zips, Késmárk, Kieżmark)– Czorsztyn– Krościenko– Łącko (56 km) entlang des Dunajectals, Dukla– Nowy Żmigród– Jasło– Pilzno (64 km) und Sanok– Bircza– Przemyśl (69 km) mit einer Abzweigung von Bircza über Dubiecko nach Jarosław (Jaroslau; 57 km).

Der Kaiser teilte seine Meinung dem Kriegsminister erst am 1. Juni mit, wobei er seine Bereitschaft deklarierte, für die Beschleunigung der Bauarbeiten den nötigen Druck auf die für den Straßenbau bzw. deren Finanzierung zuständigen Ministerien (vor allem auf die Ministerien des Inneren, des Handels und der Finanzen) sowie auf die Statthaltereien der Kronländer auszuüben.[244]

Typische technische Verbesserungen bestanden auf allen Strecken vor allem aus der möglichst geraden Führung der Strecke, der Vermeidung scharfer Kurven und Straßengruben, der Stopfung gefährlicher Schlaglöcher sowie der Verwendung besseren und widerstandsfähigeren Belags, der in der Lage war, trotz des scharfen, kontinentalen Klimas möglichst lange zu halten, und stabilerer, oftmals aus Stahl errichteter Brücken, die fähig waren, die in Galizien sehr häufigen, katastrophalen Sommer- bzw. Frühlingsüberschwemmungen zu überstehen. Aus diesem Grund verliefen die Straßen in sicherer Entfernung von Fluss- oder Bachbetten; dadurch war auch ein besserer Schutz gegen die in den Karpaten häufigen Erdrutsche gewährleistet. Natürlich war beim Ausbau des Straßennetzes wesentlich mehr Geld für die bergigen Gegenden als für die Ebenen nötig; im Durchschnitt musste also dort für diesen Zweck etwa doppelt so viel ausgegeben werden, manchmal sogar dreimal mehr, wie bei der nur sechs Kilometer langen, im südlichen Krosnower Kreis gelegenen Strecke zwischen Rymanów und Królik Polski, wo nicht weniger als 14.000 Gulden (circa 2.300 Gulden/km) benötigt wurden, um eine ganzjährig befahrbare Straße über den

[244] ÖSTA, KM A 5, 25-10/14 ex 1884.

hohen und steilen Kamm, der „Dział“ (668 Meter) genannt wird, zu ermöglichen, was wegen des notwendigen Baus einer Serie teurer Serpentinen eine große Herausforderung darstellte.

Manchmal wurden die Chausseen sogar direkt entlang bereits existierender Bahnlinien gelegt, wie die im Bericht erwähnte Landstraße, die künftig von Łupków nach Zagórz über Komańcza entlang des Osławatals (29 km) verlaufen sollte, um die dort bereits seit zwölf Jahren bestehende Eisenbahnlinie noch besser zu ergänzen. Im Gegensatz zur heutigen Verkehrspolitik stand also damals der Straßenverkehr nicht in direkter Konkurrenz zu den Bahnen, die ein wirkliches Monopol im Bereich der Fernverbindungen genossen. In den überwiegenden Fällen wurden aber zuerst Straßen durch isolierte Gebiete gelegt, bevor je eine Entscheidung über den dortigen Bau einer Eisenbahnlinie getroffen wurde. Es war also in den Hochkarpaten nur logisch, vorerst eine Straße durch die Wildnis zu ziehen, was den späteren Bau einer Bahnlinie (besonders den Transport der dafür benötigten Baumaterialen) dann erheblich erleichtern konnte. So wurde 1884 z. B. die Verbesserung der Straße von Turka über Sianky (Sianki) am Užok Pass (Przełęcz Użocka, 25 km) vorgeschlagen und kurz danach tatsächlich durchgesetzt, aber die Eisenbahn kam erst 21 Jahre später[245], und so konnte sich diese Gegend während dieses Zeitraums grundlegend weiter entwickeln.

[245] *Wipszycka*, S. 73.

Leżajsk- heutige San Brücke mit dem Floßhafen, In:
http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.polskiekrajobrazy.pl/images/stories/big/7720

Brücke über dem Wisłoka Fluss in Krempna, typisches Beispiel der K..k. Straßenbaumuster,
In: http://sites.google.com/site/eskapady/cerkiew09a.jpg

Am 9. März 1884 stellte Freiherr von Beck als Repräsentant des Generalstabs dem Reichskriegsministerium die in Krakau konzipierten Bauprojekte noch einmal vor, wobei außer der Sanbrücke bei Leżajsk und der Wisłokbrücke bei Tryńcza nun auch eine Brücke über den Fluss Łęg bei Gorzyce, 10 km südlich der russischen Garnisonsstadt Sandomierz an der Weichsel, erstmals erwähnt wurde. Alle diese Bauten sollten am besten aus Stahl statt aus dem vorher überwiegend benutzten Holz errichtet werden, damit sie nicht nur wesentlich schwerere Lasten als die bisher in Galizien üblichen Holzkonstruktionen tragen konnten, sondern auch mehrere Jahre ohne kostspielige Reparaturen einsetzbar waren.[246]

Ein paar Wochen später leitete der Kriegsminister Graf Arthur Bylandt-Rheidt diese Vorschläge an den Ministerpräsidenten Eduard Graf Taaffe weiter, wobei die volle Unterstützung aller vorliegenden Projekte durch die Militärbehörden zu erkennen war.[247] Einige Wochen später, am 22. Mai 1884, teilte der Kriegsminister dem Grafen Taaffe mit, welche Strecken in Hinblick auf ihren strategischen Wert seiner Meinung nach am wichtigsten wären und daher am dringendsten repariert werden müssten. Zu diesen gehörten Żywiec (Saybusch)– Istebna– Jablunkov (Jablunkau in Mähren; 48 km), Krakau– Wieliczka– Niepołomice– Bochnia– Świniarów (34 km), Oświęcim (Auschwitz)– Willamowice (Wilmesau; 14 km), Kęty (Kenty)– Żywiec (Saybusch; 23 km), Auschwitz– Zator (Neustadt an der Schaue)– Skawina– Krakau (51 km), Gdów– Krolówka (12 km), Wojnicz– Zakliczyn– Biskupice (24 km), Nowy Sącz (Neu Sandez)– Lipnica (47 km), Tymbark– Kamienica (22 km), Nowy Targ (Neu Markt)– Czarny Dunajec– Jabłonka (ungarische Grenze; 28 km) mit einem neun Kilometer langen Ast nach Chochołów, Neu Markt– Harklowa (11 km), Jordanów– Sucha Beskidzka (22 km), Żywiec (Saybusch)– Korbielów (bis zur ungarische Grenze; 26 km), Rajcza– Ujsoły (ungarische Grenze; 11 km), Przeworsk– Kańczuga– Dynów (35 km), Ropczyce– Jasło (44 km), in der ländlichen Gegend nördlich von Rzeszów eine Route von Wilcza Wola nach Głogów Małopolski über Raniszów (20 km), nördlich von Łańcut (Landshut) die Chaussee von Sokołów nach Rakszawa über Kąty (9 km), und weiter östlich die Route Sieniawa– Milków– Lubaczów (39 km). Auf dem Territorium der heutigen Ukraine wurden weiters die Trassen von Olesko nach Brody (russische Grenze; 22 km) und von Wielopole nach

[246] ÖSTA, KM A 5, 25-10/6 ex 1884.
[247] ÖSTA, KM A 5, 25-10/7 ex 1884.

Wiśniowa (11 km) genannt.[248] Da aber die Wiener Behörden immer eher zurückhaltend bei Geldausgaben waren, verpflichtete sich die galizische Statthalterei in Lemberg, zumindest einen Teil der Kosten selbst zu tragen, was der Innenminister Eduard Graf Taaffe (er hatte damals also auch dieses Amt inne) dem Kriegsminister Bylandt mit einem Brief am 22. Juni 1884 öffentlich mitteilte. [249]

Am 11. Dezember 1884 berichtete das Ministerium des Inneren dem Kriegsministerium über den Fortschritt der Sanierungsarbeiten auf den galizischen Routen und vor allem über die problematische Sicherung der dafür gebrauchten Geldmittel.[250] Laut diesem Bericht war mit der Finanzierung der Landstraße zwischen Nowy Sącz (Neu-Sandez) und Zakliczyn samt ihres besonders steilen Abschnitts bei Zabełcze und Kobyle nicht vor 1886 zu rechnen. Erst dann konnten die entsprechenden Posten ihren festen Platz im Staatshaushalt finden. Das gleiche galt für die neun Kilometer lange Chaussee von Jaśliska nach Królik Polski, da die Summe für deren geplanten Umbau und Verlegung in der Höhe von 25.940 Gulden bzw. 2.882 Gulden und 22 Kreuzer pro km eigentlich erst ab 1886 verfügbar werden würde.

Andere hier erwähnte Projekte mussten jedoch nicht bis 1886 auf ihre Verwirklichung warten, was teilweise auf ihre höhere strategische Bedeutung bzw. auf die Bereitschaft der lokalen Behörden zurückzuführen war, sie entweder ganz selbst zu finanzieren oder einen entsprechenden Kostenanteil für die benötigten Arbeiter zu übernehmen. Die Tarnower Landsmannschaft verpflichtete sich, die Landstraße von Zakliczyn nach Szczepanowice (33 km) so bald wie möglich zu reparieren, was in diesem Fall den Frühling 1885 vermuten ließ. Zur gleichen Zeit sollte die Verbesserung der 41 km langen Route von Pidhajtsi (Podhajce) nach Halyć (Halicz) in Ostgalizien mit einer Ausgabe von 4.000 Gulden bzw. 97 Gulden und 57 Kreuzer/km durch die Lemberger Statthalterei erfolgen. Da der von der Statthalterei vorbereitete Plan für den Umbau der Reichsstraße von Zagórz nach Radoszyce entlang des Osławatals und der dort laufenden Lupkower Bahn allerdings durch das Kriegsministerium als mangelhaft bezeichnet wurde, mussten die Pläne zur weiteren Bearbeitung zurück nach Lemberg geschickt werden. Laut des am 17. November 1884 von Lemberg geschickten Memorandums verpflichtete sich der Statthalter, das neue Projekt so bald

[248] ÖSTA, KM A 5, 25-10/14-2 ex 1884.
[249] ÖSTA, KM A 5, 25-10/7-2 ex 1884.
[250] ÖSTA, KM A 5, 10/23 ex 1884.

wie möglich zu korrigieren und wieder nach Wien zu senden. Für diese insgesamt 31 km lange Strecke war ein finanzieller Aufwand von 10.292 Gulden und 47 Kreuzer bzw. 332 Gulden und 2 Kreuzer/km nötig, von der galizischen Verwaltung waren aber nicht mehr als 606 Gulden und 38 Kreuzer bzw. 19 Gulden und 56 Kreuzer/km oder nur 5,9 % der Gesamtsumme zu erwarten, wohingegen die zentralen Behörden mittlerweile in der Lage waren, 8.000 Gulden bzw. 258 Gulden und 6 Kreuzer/km oder 77,7 % des Gesamtbetrags aus dem Topf der Staatssubvention aufzubringen. Diese beiden Summen sollten schon 1885 ausbezahlt werden, die Auszahlung des restlichen Betrags von 1.686 Gulden und 9 Kreuzer (16,4 %) sollte aber erst im Jahre 1886 erfolgen.[251]

Die Arbeiten und die entsprechenden Geldüberweisungen verliefen auf den anderen Routen dagegen ganz ohne Probleme, wie z. B. bei der vorher erwähnten Landstraße von Nowy Żmigród nach Grab (ungarische Grenze), wofür die letzte der drei Raten in der Höhe von 33.370 Gulden im Budget des Jahres 1885 zu finden war (die Gesamtsumme für diese Strecke betrug 93.369 Gulden und 66 Kreuzer). Für die Gemeindestraße Dolyna (Dolina)– Vyskiv (Wyszków; 9 km) sollte ebenfalls die letzte Rate von 23.300 Gulden im Jahre 1885 bezahlt werden. Für die anderen bereits durchgeführten Projekte mussten die zurechenbaren Kosten erst mit der Statthalterei verrechnet werden. Dieser Umstand betraf vor allem die Route von Žuravno (Żurawno) nach Rohatyń (32 km) samt der Dniesterbrücke bei Żurawno, sowie die Landstraße von Sanok nach Uherce Mineralne (18 km) samt ihrer Überbrückung des San am zuletzt genannten Ort. All diese Kostenschätzungen sollten aber in naher Zukunft dem Kriegsministerium vorgelegt werden.[252]

[251] Ebenda.
[252] Ebenda.

Kapitel IX

Private Initiativen – Patriotismus und finanzielle Gewinne beim Bau der Transversalbahn

Im Jahre 1872 war es dank der Fertigstellung der Dniester Bahn erstmals möglich gewesen, mit der Bahn von Stryj westwärts nach Chyriv (Chyrów) über Sambir (Sambor) und Drohobyč (Drohobycz) zu reisen. Im Westen des Kronlandes wurde die 23 km lange Strecke von Bielsko-Biała (Bielitz-Biala) nach Żywiec (Saybusch) über Wilkowice jedoch erst 1877 gelegt, wobei unter dem Zentrum Bielskos ein relativ kostspieliger, 500 Meter langer Tunnel gegraben werden musste, denn sonst wären die Kosten wegen des Abrisses bzw. der Abtragung von Hunderten von Gebäuden, die im inneren Bezirk des „oberschlesischen Manchester" dicht aneinander standen, noch viel höher gewesen. Zwischen Zagórz im Osten und Żywiec (Saybusch) im Westen wurde nun eine gigantische, circa 250 km lange Ost-West-Lücke auf der Eisenbahnkarte des Reiches deutlich erkennbar, eine Lücke, die früher oder später geschlossen bzw. „transversiert" (daher der spätere Name der ganzen Strecke) werden musste, und zwar nicht nur wegen russischer sondern auch aufgrund preußischer Bedrohung. Während des Krieges 1866 gegen die Donaumonarchie hatten die Preußen schon einmal die Eisenbahnbrücke über die Oder in Bohumin (Oderberg) zerstört, die nur wenige Kilometer von der Grenze entfernt gelegen hatte, und auch für einige Wochen den ebenfalls direkt am Cordon liegenden Bahnknotenpunkt Oświęcim (Auschwitz) besetzt, wodurch Galizien genau zur Zeit der entscheidenden Schlachten in Nordböhmen komplett vom strategischen Transportnetz der übrigen Kronländer abgeschnitten gewesen war.[253]

Am 16. Jänner 1872 reichte Graf Felix Morski, ein galizischer Adeliger, dem Wiener Handelsministerium eine Denkschrift ein, worin er den Vorschlag machte, dass man ihm und seiner Aktiengesellschaft mittels einer entsprechenden Konzession den möglichst raschen Bau dessen, was später als „Transversalbahn" bezeichnet wurde, überlassen solle.[254] Graf Morski begründete seinen Anspruch auf eine rasche Entscheidung mit der damals noch sehr günstigen Lage der Wiener Börse, die, wie er später in seinem Vortrag realistischerweise hinzufügte, „wahrscheinlich

[253] *Strach*, Band VII, S. 137.
[254] ÖSTA, KM 5 AG, 16 ex 1872.

nicht für immer dauern werde.“ Tatsächlich war seine Eile begründet, da fieberhafte Spekulationen und Aktienkäufe damals schon auf ihren Höhepunkt zusteuerten.

Graf Morski schlug den Wiener Behörden im Wesentlichen vor, die vorher erwähnte Bahnlücke, die sich entlang der galizischen Seite der Karpaten für mehrere hunderte Kilometer erstreckte, endlich effektiv zu schließen. Das von ihm vorgeschlagene Projekt berücksichtigte die weithin bekannte strategische Schwäche der Hauptlinie Krakau–Lemberg, sowie die dringende Notwendigkeit einer ergänzenden, mehr nach Süden trassierten Strecke, welche er so errichten wollte, dass sie die zwei damals bereits existierenden Bahnverknüpfungen Galiziens mit Ungarn (d. h. die Lupkower Linie und die Popradtalbahn) verbinden konnte und gleichzeitig die natürliche Barriere der nördlichen Ausläufer der Beskiden für ihren strategischen Schutz nutzte. Um alle geographischen und politischen Umstände bestmöglich in einem Plan zusammenzufassen, schlug der Graf den Verlauf der Linien wie folgt vor: von Cadca (Cacza) im Westen über Zwardoń, Żywiec (Saybusch), Sucha Beskidzka, Chabówka, Limanowa, Nowy Sącz (Neu Sandez), Gorlice, Nowy Żmigród, Dukla (dieser Teil wurde aber letztlich anders durchgeführt, über Jasło und Krosno) bis nach Zagórz. Dazu wollte der Graf ein paar weitere Nord-Süd-Anschlusslinien zwischen der Erzherzog-Carl-Ludwig-Bahn und seiner eigenen Transversalbahn errichten, nämlich von Żywiec (Saybusch) nach Czechowice-Dziedzice (Dziedzitz) über Bielsko-Biała (Bielitz-Biala) und von Sucha Beskidzka nach Krakau über Kalwaria Zebrzydowska und Skawina. Um das neu entstandene Netz möglichst sicher mit dem riesigen russischen Markt zu verbinden, wurde eine Strecke von Tarnów nach Sandomierz bzw. Uście Soły oder Zawichost suggeriert, da die drei Grenzorte für den Zweck einer künftigen Verteidigung besonders gut gelegen waren. Für die ersten beiden war der Bau einer (sprengbaren) Weichselbrücke nötig, während die dritte neben der Weichsel nur wenige Kilometer südlich auch den hier circa 100 Meter breiten Fluss San überwinden musste. Weiters erschien es dem Graf notwendig, so bald wie möglich eine auf der ungarischen Seite der Grenze liegende Strecke von Trenćin (Trentschin, Trencsen) nach Cadca (Czacza, Czadca) über Žilina (Sillein, Zsolna) sowie eine von Trenćin nach Hodonin (Göding) zu bauen. Alle diese Linien sollten, so Graf Morski, die beiden Teile der Doppelmonarchie enger miteinander sowie mit Galizien verbinden.

Um diese umfangreichen und ehrgeizigen Baupläne zu verwirklichen, sammelte Graf Morski ein eindrucksvolles Konsortium der europäischen Finanzelite um sich, dessen Mitglieder

prominente Persönlichkeiten wie Herr Lavaley, Baron Reinach sowie die verschiedenen Mitglieder der Familie Rothschild, die alle aus Frankfurt am Main stammten, und finanzielle Institutionen wie die in Paris niedergelassene Société Générale de Crédit Industrielle et Comerciale und die Franco-Österreichische Bank in Wien waren, sie erklärten sich alle bereit zur Finanzierung des riesigen Bauvorhabens beizutragen. Um die zuständigen Wiener Behörden, die für die Erteilung einer Konzession verantwortlich waren, noch mehr zu beeindrucken, beschrieb Graf Morski auch die technischen Leistungen der Firma, die die entsprechenden Strecken durch das Beskiden Gebirge errichten sollte. Die Baugesellschaft Cotard, Champouillon und Janicki, die sich kurz zuvor maßgeblich am Bau des Suezkanals beteiligt hatte, sollte, so der Graf, auch bei den Arbeiten in Galizien einen hohen Qualitätsstandard gewährleisten. Schließlich konnte der Graf, dem zweifellos die rund um den Kaiser herrschenden gesellschaftlichen Verhältnisse sehr gut bekannt waren, nicht auf eine offenbar notwendige Dosis Schmeichelei verzichten, indem er hinzufügte, dass niemand anderer als Kaiser Franz Joseph selbst bei seiner Besichtigung des nur kurz vorher eröffneten Suezkanals von der außerordentlichen Leistung dieser Baugesellschaft angeblich sehr beeindruckt gewesen sei und, was als besondere Ehre galt, sogar zugelassen habe, dass ihn deren Mitglieder um die Baustelle führten und ihm alle Facetten der Grabung eines künstlichen Wasserweges durch die Wüste erklärten.

Da es sich bei diesem Projekt allerdings um Galizien und nicht um Ägypten handelte, musste Graf Morski doch auf die offenbar langfristig fehlenden Gewinnaussichten hinweisen. Er gab deswegen zu, dass der Großteil der von ihm vorgeschlagenen Linien voraussichtlich für viele Jahre unter einem beträchtlichen Betriebsdefizit operiert werden müsse, was also im Endeffekt bedeutete, dass er trotz der Unterstützung der prominenten Bankiers auch auf die verschiedenen Arten der üblichen finanziellen Hilfe durch die Regierung zurückgreifen werden müsse. Dies sollte aber laut Graf Morski selbstverständlich sein, da die von ihm vorgeschlagenen Bahnlinien ohnehin hauptsächlich für strategische Zwecken gebaut werden sollten und außerdem teilweise sehr anspruchsvolles Terrain durchqueren müssten, was die Baukosten erheblich vergrößern würde. Der Mangel an Industrie bzw. an großen und mittelgroßen Städten entlang aller geplanten Strecken sowie die fehlenden Perspektiven einer raschen Entwicklung derselben waren zusätzliche Gründe für die Notwendigkeit, sich für öffentliche Zinsgarantien bzw. die üblichen Steuervergünstigungen und Befreiungen von amtlichen Gebühren durch die Finanzbehörden zu bewerben; aber auch hier

machte der Graf sehr deutlich, dass er im Gegensatz zu den vielen anderen Unternehmern keinen Anspruch auf direkte Zuschüsse des Handelsministeriums erhebe.

Stattdessen sollten die erbetenen Begünstigungen in Form einer garantierten Befreiung von jeglicher Art der Einkommenssteuer für die Dauer von dreißig Jahren ab dem Datum der Betriebsaufnahme genehmigt werden, und zwar geltend für alle oben genannten Linien, sowie in Form einer zusätzlichen Entlastung von allen amtlichen Gebühren, die sonst für Baukontrakte bzw. zusätzliche Kapitalbesorgungsverträge künftig notwendig werden könnten, bis zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme auf allen Strecken. Daneben sollte ein Abschlag von Gebühren, die während der Emission der Aktien und Obligationen aufgrund entsprechender Gesetze einzuheben waren, erfolgen. Von dieser Erleichterung durften damit auch die Kosten der Transaktionen beim Grunderwerb nicht ausgenommen sein. Für die Strecken von Leluchów bis Nowy Sącz (Neu Sandez) sowie von Grybów nach Tarnów beanspruchte Graf Morski eine langfristige Gewährung der Zinsgarantien und anderer Vergünstigungen, die er seitens der Regierung in ähnlichen Fällen für üblich hielt. Sollte die Regierung jedoch nicht den Wunsch haben, dem Konsortium die als dringend betrachteten Zinsgarantien für die Strecke Żywiec (Saybusch)– Cadca (Czacza) zu erteilen, würde er diesen Abschnitt trotzdem bauen und betreiben, aber die entsprechende Einkommensteuerbefreiung für diese Linie müsse jedenfalls unbedingt erteilt werden. Die gleichen Regelungen sollten für die Strecke Sucha Beskidzka–Krakau sowie für die Linie von Nowy Sącz (Neu Sandez) nach Grybów gelten, d. h. auch hier waren die Zinsgarantien *sui generis* sehr erwünscht, aber am Ende verzichtbar, solange alle Einkommensteuern für eine Dauer von dreißig Jahren ab dem Datum der Betriebsaufnahme von der Regierung als nicht verpflichtend betrachtet würden. Graf Morski bestätigte, dass die genauen Baupläne für die Linien Sucha Beskidzka–Krakau und Bielsko-Biała (Bielitz-Biala)– Żywiec (Saybusch)– Zwardoń– Cadca (Czacza) der Regierung sofort vorgelegt werden konnten, während sich die genaue Trassierung aller anderen Verbindungen wegen des schwierigen bergigen Terrains und der deswegen längeren Vorbereitungszeit noch in Planung befände.

Transversalbahnstrecke bei Grybów zeigt den typischen Merkmalen dieser Linie- scharfe Kurven und häufige Viadukte- In: http://www.potorach.pl/public/uploads/galleries/wiadukt-grybow-ol-12-7-retro-do-kasiny.jpg

Nach einigen Wochen der Überlegung leitete das Handelsministerium die Vorschläge Graf Morskis am 30. Jänner 1872 mit einer persönlichen Schrift des damaligen Handelsministers Dr. Anton Banhans an das Kriegsministerium weiter, mit dem begleitenden Kommentar, dass, während die hohe strategische Wichtigkeit aller projektierten Strecken über jeden Zweifel erhaben sei, die meist fehlende ökonomische Rechtfertigung solcher Abschnitte sehr deutlich wäre, besonders wenn es zum Vergleich der künftigen Umsätze mit den erwarteten Baukosten eines solchen Vorhabens kam. Daher sollte die Erteilung der Konzession vorübergehend auf die seiner Meinung nach vom

ökonomischen Standpunkt gesehen wichtigste Strecke, nämlich die West-Ost-Linie von Żywiec (Saybusch) nach Zagórz, begrenzt werden.[255]

Nicht lange nach dem ursprünglichen Antrag Graf Morskis an das Kriegsministerium teilte der k.u.k. Generalstab unter der Leitung des damaligen Kriegsministers Franz Freiherr von Kuhnenfeld dem Handelsministerium am 7. Februar 1872 seine durchwegs positive Beurteilung des vorgelegten Projektes mit besonderer Berücksichtigung der strategischen Vorteile solcher Eisenbahnlinien für das Kaiserreich mit. Im gleichen Sinne schrieb Minister Kuhnenfeld am folgenden Tag auch dem Kaiser seine Meinung, wobei dem Minister erschien, dass von allen in diesem Exposé vorgeschlagenen Trassen die Stammstrecke von Bielsko (Bielitz) nach Zagórz die Bedürfnisse des Militärs am besten erfülle, da sie die bereits im Bau befindlichen und kurz vor der Betriebsaufnahme stehenden Linien, die Tarnów–Leluchower und die Lupkower Bahn, an strategisch günstigen, d. h. relativ weit von der russischen Grenze entfernten und von derselben durch die (wenn auch meist eher niedrigen) Bergketten der Beskiden teilweise geschützten Orten, wie Nowy Sącz (Neu Sandez) bzw. Zagórz, berühre. Zugleich biete sie eine Anschlussmöglichkeit für den damals bereits geplanten, aber erst 1885 verwirklichten Abschnitt der Lemberg–Budapester Bahn in der ostgalizischen Stadt Stryj, sowie an die oberungarische Trasse der Kaschau–Oderberger Bahn *(Kassa–Oderbergi Vasút* bzw. Košicko–bohumínska železnica), mittels der schließlich im gleichen Jahr eröffneten Bahn Żywiec (Saybusch)– Cadca (Czacza, Czadca). Damit blieb die Möglichkeit offen, die Streitkräfte nach Galizien zu verschieben, auch wenn die Carl-Ludwig-Bahn bzw. der östlichste Teil der Nordbahn zwischen Ostrawa (Ostrau) und Krakau von den Armeen des Feindes abgeschnitten würden, was eine Wiederholung der Ereignisse von 1866 vermeiden sollte.

Um Galizien noch besser an die Schienen der Nordbahn anbinden zu können, ohne eine allzu große Abhängigkeit vom strategisch unsicheren Teil in unmittelbarer Nähe der preußischen Grenze zu riskieren, und, so der Minister, um die anderen Anschlusspunkte an die Nordbahn zu gewährleiste - und zwar je weiter im Süden, desto vorteilhafter - war der Ort Hodonin (Göding) wohl der beste für den Beginn einer Zweiglinie Richtung Oberungarn. Diese sollte sich dann in zwei Richtungen gabeln, einmal über Trenćin (Trentschin, Trencsén) nach Žilina (Sillein, Zsolna)

[255] ÖSTA, KM 5 AG, 16/10 ex 1872.

und weiter nach Galizien über Zwardoń bzw. zur Kaschau-Oderberger Bahn *(Kassa-Oderbergi Vasút* bzw. Košicko-bohumínska železnica), und einmal nach Süden nach Komárno (Komárom, Komorn), einer Stadt, die über die damals größte Festung Ungarns verfügte und an der Donauuferbahn zwischen den beiden Reichshauptstädten lag. Damit könnte die Anreise der Soldaten im Falle eines Krieges mit Preußen bzw. Russland von den beiden Reichsteilen sogar im Fall der Besetzung großer Teile Galiziens bzw. des österreichischen Oberschlesien mittels der erwähnten transkarpatischen Linie unbehindert hinter der erwarteten Frontlinie fortgesetzt werden. Einmal auf diese Weise auf galizischen Boden gelangt, könnten die Streitkräfte dank der Transversalbahn auf einer breiten Ost-West-Achse verteilt werden. In dem Sinne stellten also diese Gleise die zweite mögliche Linie des Verteidigungssystems Galiziens dar. Die erste war natürlich die Carl-Ludwig-Bahn selber und die dritte, die allerdings schon außerhalb der Grenzen des Kronlandes verlief, war die oben erwähnte Kaschau- Oderberger Bahn *(Kassa–Oderbergi Vasút* bzw. Košicko– bohumínska železnica). Wie aber die Ereignisse des Ersten Weltkrieges bewiesen, konnte die Frontlinie niemals auf der bevorzugten Ost-West-Achse gehalten werden, sondern verlief meist eher von Norden nach Süden, was mehr die deutschen und nicht die österreichischen Bedürfnisse reflektierte und schon während der Gorlice Operation im Frühling 1915 Wiens wachsende Abhängigkeit von Berlin illustrierte. Sogar bei dieser Frontkonfiguration konnten die Transversalbahn und alle von Ungarn kommenden Linien eine sehr wichtige Rolle spielen, was das immer geltende Kernprinzip hinter der Bahnerschließung eines Gebietes verdeutlichte, nämlich dass, je dichter das Schienennetz einer Region war, desto einfacher ihre eventuelle Verteidigung wäre und die Richtung des Verlaufes der vorhandenen Strecken dabei nur eine sekundäre Rolle spiele.

Der Kriegsminister hielt die Strecke Oświęcim (Auschwitz)– Ostrava (Ostrau) der Nordbahn für strategisch völlig unzuverlässig, was viel über die damals noch für sehr signifikant gehaltene Bedrohung durch Preußen offenbarte (nirgendwo entlang dieses circa 50 km langen Abschnitts verlief die Strecke mehr als acht Kilometer vom preußischen Cordon entfernt). Der Minister war besonders über die geplante Anbindung Duklas an das Schienennetz erfreut, die aber, wie bereits mehrmals erwähnt, später nie verwirklicht wurde, wobei ihm die Region des niedrig gelegenen Dukla Passes, die laut den damaligen militärischen Konzeptionen im Allgemeinen als das wichtigste Tor vom Norden nach Oberungarn galt, als besonders wichtig für den Schutz der oberungarischen *Komitate* Sáros und Zemplén rund um Prešov (Preschau, Eperies, Preszów)

erschien. Die Trasse Sucha Beskidzka– Skawina– Krakau stellte eine sehr wichtige Verbindung für die Versorgung der Festung Krakau im Fall ihrer Belagerung von nördlicher bzw. östlicher Seite dar. Der Minister schloss seinen Bericht mit der Hoffnung, dass der Kaiser den entsprechenden Druck auf die ungarischen und österreichischen Handelsministerien ausübe, um die Verwirklichung dieses wichtigen Projektes zu beschleunigen. Dieser Report des Kriegsministers wurde vom Kaiser mit einem an den Rand des Blattes geschriebenen Konzipierungsvermerk beantwortet, wobei der Monarch sich grundsätzlich positiv in seiner Betrachtung des Projektes äußerte, aber gleichzeitig hinzufügte, dass das unübersehbare Finanzierungsproblem doch blieb, weswegen die Priorität eigentlich den oberungarischen Linien, deren Verlauf von Komárno (Komorn, Komárom) nach Žilina (Sillein, Zsolna) und nach Hodonin (Göding) geplant war, eingeräumt werden sollte. Diese Strecken wurden als Teile der künftigen ungarischen Nordwestbahn konzipiert.[256]

Wie Graf Morski aber allzu treffend in seiner Denkschrift voraussah, kam schließlich das Ende der rasanten Spekulationen an der Wiener Börse, und 1873 brach der wohl größte und auf Dauer folgenreichste Finanzkrach in der Geschichte über das Land herein, weshalb Graf Morski seine Konsortien formell auflösen musste. Da er selbst nicht in der Lage war, die entsprechenden Bauvorhaben zu finanzieren, musste das ganze Projekt mit Ausnahme der Leluchower–Tarnów Bahn, die schließlich vom Staat wegen der allgemeinen Kapitalflucht aus dem Eisenbahnwesen erbaut wurde und damit von Anfang an dessen Eigentum darstellte, aufgegeben werden. Alle von dem vorausschauenden Graf vorgesehenen Linien wurden jedoch später etappenweise bis 1885 erbaut und die meisten gingen im Jahre 1884 in Betrieb. Überraschenderweise einer der letzten Abschnitte, die von dieser Reihe errichtet wurden, lag nicht irgendwo im tiefen Osten der Provinz versteckt, sondern war der westlichste aller galizischen Bahnen – nämlich die 36,9 km lange Strecke von Żywiec (Saybusch) nach Zwardoń, welche nur nach langem, nachhaltigem Bitten der Saybuscher Habsburger, Erzherzog Albrecht Friedrich Rudolf und seines jungen Bruders Karl Ferdinand, die mit der kaiserlichen Familie eng verwandt waren und sich bessere Ausfuhrmöglichkeiten für die Produkte ihrer berühmten Brauerei versprachen, endlich am 3. November 1884 fertig gestellt wurde. Knapp drei Jahre zuvor, am 28. Dezember 1881, hatte Kaiser Franz Joseph eine entsprechende „Allerhöchste Sanktion“ unterzeichnet, um mit dem Bau der laut

[256] ÖSTA, KM 5 AG, 16/7 ex 1872.

des am 5. April dieses Jahres im Reichsrat formell verabschiedeten Gesetzes ausschließlich aus öffentlichen Mitteln finanzierten Transversalbahn beginnen zu können. Deren Gesamtkosten (samt Zweiglinien) erreichten, entgegen der früheren, viel niedrigeren Prognosen, schließlich eine Höhe von 34.300.000 Gulden. Diese für die in Galizien herrschenden Verhältnisse astronomische Summe wurde hauptsächlich von den zentralen Behörden aufgebracht, da der Beitrag des Kronlandes laut dem entsprechenden Gesetz des Lemberger Sejm (Landtages) vom 24. April 1884 mit der verhältnismäßig niedrigen Zahlung von 1.100.000 Gulden - umgerechnet waren dies nur 3,2 % der Totalausgaben - begrenzt war.[257]

Das Jahr 1884 gehörte also zweifellos zu den ereignisreichsten Jahren in der Geschichte des galizischen Transportwesens: Es brachte nicht nur die Betriebsaufnahme der gesamten Stammstrecke der Transversalbahn von Żwardoń im Westen bis Gusiatyn (Husiatyń) im Osten - die beiden Orte lagen 600 km Luftlinie voneinander entfernt, die Bahnstrecke maß aber, weil die Schienen wegen des bergigen Charakters der ganzen Region kurvenreich geführt waren (mit besonders kompliziertem Streckenverlauf in der Nähe von Grybów und Rajcza– Węgierska Górka) weit über 750 km -, sondern erlebte auch die Eröffnung der drei, insgesamt 213,2 km langen Nebenlinien. Der Hauptzweck dieses Trios lag nicht in der allgemeinen Verdichtung des westgalizischen Bahnnetzes, es war vor allem als zusätzliche Anknüpfung der Transversalbahn an die Festung Krakau bzw. an die Nordbahn konzipiert. Die Trassen von Skawina nach Sucha Beskidzka über Kalwaria Zebrzydowska (47 km, Betriebsaufnahme am 12. Dezember 1884), jene von Podgórze nach Oświęcim (Auschwitz) über Zator entlang des rechten Ufers der Weichsel (66,2 km, erst am 1. August 1884 dem Verkehr übergeben; der schon 1852 seitens des damaligen Generalquartiermeisters Heinrich Freiherr von Hess gewünschten Linie wurde 1888 wegen der vorübergehenden Krise in den Beziehungen mit Russland, die im Winter 1887/1888 im Krieg zu eskalieren drohte, eilig ein zweites Gleis hinzugefügt),[258] und die ebenfalls in westliche Richtung verlaufende Strecke von Kalwaria Zebrzydowska nach Cieszyn (Teschen) über Wadowice, Bielsko-Biała (Bielitz-Biala) und Skoczów (Skotschau, 100 km, am 1. Juni 1884) wurden dank des entsprechenden Reichsratgesetzes vom 28. Februar 1883 gestiftet. Die Gelder für diese drei Linien,

[257] *Konta*, 1893 Jahrbuch, S. 221.
[258] Ebenda, S. 154.

die zwar von Anfang an als integrale Teile der Transversalbahn gedacht waren, wurden mittels eines die Stammstrecke komplett außer Acht lassenden Finanzaufwandgesetzes autorisiert.

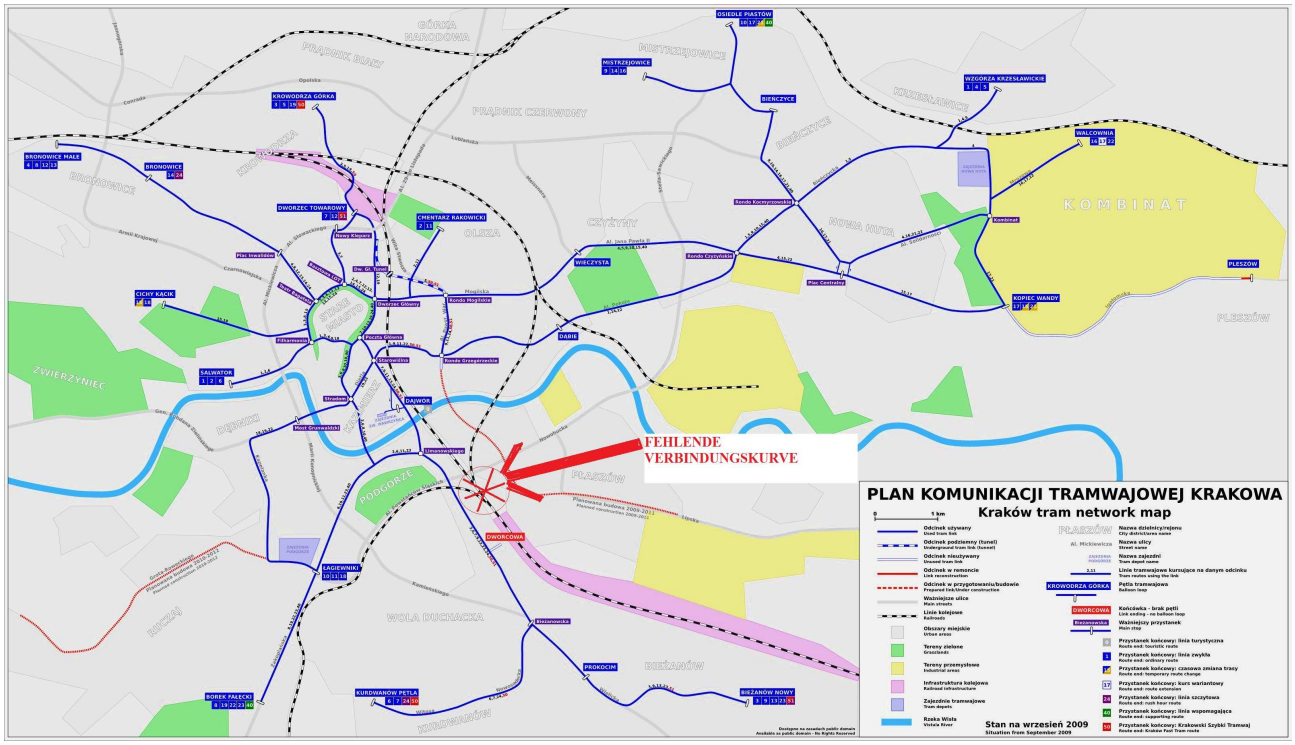
Der offizielle Beginn der Verwirklichung dieses ehrgeizigen Bauprojektes, das wegen seiner enormen Ausmaße kaum einem anderen in den Annalen der galizischen Bahngeschichte glich, wurde am 17. Oktober 1882 auf einer Wiese in Sporysz in der Nähe von Żywiec (Saybusch) zelebriert.[259] In Hinsicht auf die enormen Distanzen, die durch die neue Route zurückgelegt werden mussten, erscheint das Tempo der Bauarbeiten selbst bei unseren heutigen Verhältnissen unglaublich hoch, obwohl eigentlich nur die Nachfolger des berühmten sowjetischen Arbeiterhelden Andrei Stachanov mit diesem Tempo bzw. der zweifelhaften Qualität der Ergebnisse wettbewerbsfähig sind. Die einzelnen Abschnitte von Westen nach Osten, außer der bereits erwähnten westlichsten Strecke Zwardoń– Żywiec (Saybusch), wurden an folgenden Daten dem Verkehr übergeben: Żywiec– Chabówka– Nowy Sącz (Neu Sandez), 146 km, am 16. Dezember 1884; von Nowy Sącz nach Stróże wurde eine insgesamt 31 km lange Trasse schon 1873 als Teil der Tarnów–Leluchower Bahn gelegt, wobei an dieser die Verdoppelung der Gleise im Jahre 1887 erfolgte; auf dem Abschnitt von Stróże nach Zagórz (115 km) erfolgte die Betriebsaufnahme am 20. August 1884; die 65 km lange Linie von Zagórz nach Chyriv (Chyrów) bestand schon 1872 als Teil der Ersten Ungarisch Galizischen Bahn, ihre auf 112 km ausgedehnte Fortsetzung zwischen Chyriv und Stryj stellte einen Teil der ebenfalls 1872 eröffneten Dniester Bahn dar; seit 1875 verliefen ab Stryj bis Stanisławów (Stanislau, Ivano-Frankivs'k) die 107,8 km langen Gleise der Erzherzog-Albrecht-Bahn, wobei im weiten Osten des Landes nur noch 143,8 km an Schienen von Stanisławów über Bučač (Buczacz) bis zum direkt an der russischen Grenze liegenden Gusiatyn (Husiatyń) fehlten - diese wurden erst am 1. November 1884 in den fahrplanmäßigen Betrieb übernommen. Der letzte kleine Abschnitt (4,2 km) verband die wegen ihrer Ölförderungsanlagen wichtige Stadt Gorlice mit dem direkt an der Stammlinie liegenden Ort Zagórzany ab dem 8. April 1885.

[259] Jerzy *Skwarczyński,* Rozwój Sieci Kolejowej pod zaborem austriackim. In: Inżynier Kolejowy Nr 8/9 (Warszawa 1926) S. 36.

Transversalbahn, Verbindungskurven bei Zagórz, In: http://zagorz.pl/poloczenia.pkp4

Bei Jasło, Zagórz, Chyriv (Chyrów) und Sambir (Sambor) wurden auch kurze sog. „Verbindungskurven“ (1,5 km, 1 km, 1 km bzw. 1,5 km lang) als Anschlusspunkte zu den anderen Linien erbaut. Ihr Zweck war vor allem die Ermöglichung einer problemlosen Durchfahrt zwischen der Carl-Ludwig-Bahn und der Transversalbahn. Eine „Verbindungskurve“ bedeutet, dass auf dem Zusammenschluss zweier Strecken eine Gabelung angefertigt wird, so dass eine direkte Zufahrt in beide Richtungen möglich wird, was einen Richtungswechsel und das damit verbundene Ab- und Ankoppeln der Lokomotiven erspart. Dass eine derartige Erleichterung wegen der Topographie des Terrains bzw. aus Kostengründen keineswegs selbstverständlich war, beweisen die meisten anderen neuralgischen Knotenpunkte der galizischen Bahnen, von denen wohl das berühmteste Beispiel die noch heute häufig befahrene Linie Krakau– Zakopane (circa 150 km) ist, auf der die Lokomotiven nicht weniger als dreimal mühsam an- und abgekoppelt werden müssen, zuerst noch in Krakau bei der Kraków Płaszów Station, danach in Sucha Beskidzka und Chabówka, was die drei Stunden Fahrzeit auf dieser Strecke erklärt. Diese fehlenden Verbindungskurven illustrieren noch heute sehr

deutlich den Verlauf der alten Grenzen Galiziens, wobei z. B. bei Kraków Płaszów an eine eventuelle Aufhebung des russischen Cordons eigentlich niemals ernsthaft gedacht wurde. Der Verkehr in diesem Teil Polens ist nun großteils Nord-Süd orientiert, während er damals eindeutig von Westen nach Osten gerichtet war, so dass die auf dieser Strecke fehlenden Verbindungskurven noch heute die ehemaligen politischen Verhältnisse reflektieren, wobei in diesem Bereich eindeutig den Polnischen Staatsbahnen (PKP) die Verantwortung für die nun knapp 90 Jahre dauernde Inaktivität zugeschrieben werden kann. Im Vergleich dazu erstreckt sich die direkter geführte Landstraße Kraków– Zakopane auf circa 100 km, was die Fahrzeit für Bus- und PKW-Reisende in der Regel halbiert. Auf der Transversalbahn fehlen noch heute dringend benötigte Verbindungskurven bei Nowy Sącz (Neu Sandez), Stróże und Żywiec (Saybusch), auf der Carl-Ludwig-Bahn in Płaszów, Bieżanów, Jarosław (Jaroslau) und Dębica, immerhin sind aber in Tarnów (500 Meter), Rzeszów (500 Meter) und Przeworsk (1,2 km) Verbindungskurven vorhanden.



Bahn und Straßenbahn Stadtplan von Krakau mit markierter fehlenden Verbindungskurve, eigene Bearbeitung von www.mpk/krakow.pl

Insgesamt wurden 24.099.214 Gulden oder 32.132 Gulden und 29 Kreuzer pro km in den Bau der Hauptstrecke der Transversalbahn investiert. Davon wurden von der Lemberger Statthalterei und dem galizischen Landesausschuss (dem exekutiven Organ der galizischen Verwaltung bzw. „Wydział Krajowy“) aber nur 1.100.000 Gulden bzw. 1.466 Gulden und 67 Kreuzer/km oder etwa 4,6 % der Gesamtkosten beigetragen. Die an die Stammlinie anschließenden Nebenlinien hatten die Wiener Regierung weitere 11.299.985 Gulden bzw. 53.001 Gulden und 81 Kreuzer/km gekostet, da die galizischen Behörden keinen einzigen Gulden für diesen Zweck opferten.[260] Da die von den provinziellen Behörden geleisteten Summen verhältnismäßig gering waren, lässt sich vermuten, dass die Statthalterei nicht allzu viel Einfluss auf den Bau bzw. die Trassierung dieser Strecke ausüben konnte. Die riesige Gesamtsumme stellte das größte öffentliche Projekt in der Geschichte des Kronlandes dar, neben der Errichtung der Festung Przemyśl. Die Kosten für das Bauvorhaben wurden zwischen 1881 und 1889 bezahlt, wie es damals üblich war, und endeten daher nicht mit der Betriebsaufnahme auf den entsprechenden Strecken, sondern mit der Begleichung der entsprechenden Rechnungen mit den Bauunternehmen bzw. Materiallieferanten, die die dringend nötigen Verbesserungen an dieser besonders sorglos errichteten Linie im Nachhinein durchführten. 1881 wurden 226.000 Gulden bezahlt, 1882 kam es zu einer Ausgabe von 602.000 Gulden, 1883 stieg der Aufwand für die Bautätigkeiten auf 11.268.000 Gulden an, 1884 wurden 18.818.000 Gulden ausgeben, 1885, also bereits nach der Betriebsaufnahme auf allen Strecken, wurden 2.113.000 Gulden investiert, 1886 fielen weitere 635.000 Gulden an, 1887 beliefen sich die Rechnungen auf 409.000 Gulden und 1888 waren noch 308.000 Gulden fällig. 1889 wurde, laut dem ursprünglichen Gesetz von 1881, also fünf volle Jahre nach der angeblichen Vollendung der Transversalbahn, die sich inzwischen zumindest aus technischer Sicht als eine der am nachlässigsten erbauten Linien der Monarchie erwiesen hatte, noch ein unvorhergesehener Zuschuss von 79.000 Gulden bzw. 82 Gulden und 4 Kreuzer/km benötigt.[261]

Die sorglose und offensichtlich am Prinzip der maximalen Ersparnisse orientierte Bauweise (von den fünf Bauunternehmern, die sich bei der Versteigerung am 25. Juli 1882 für das Bauvorhaben gemeldet hatten, wurde nicht allzu überraschend das billigste Angebot, nämlich jenes des Konsortiums Karl Baron von Schwarz, Knaur & Gross, Liwenfeld's Witwe & Company,

[260] *Strach*, Band V, S. 86.
[261] *Strach*, Band VII, S. 37.

gewählt, wobei sie ursprünglich die Summe von 20.984.000 Gulden (47.367 Gulden und 95 Kreuzer/km) im Fall der Errichtung eiserner Brücken bzw. von 20.284.000 Gulden (45.787 Gulden und 81 Kreuzer/km) bei der Verwendung von Holz (!) für Brückenkonstruktionen verlangten), in welcher die Stammlinie der Transversalen Bahn zwischen Nowy Sącz (Neu Sandez) und Żywiec (Saybusch) offenbar erbaut wurde, rächte sich allerdings schon während der Hochwasserkatastrophe im Sommer 1884 schwer, also gerade einige Monate vor der geplanten Vollendung. Schon vor den Ereignissen des Sommers, am 12. März 1884, hatten sich die Mitglieder einer Inspektionskommission höchst besorgt über den technischen Zustand der errichteten Konstruktionen geäußert und dem Handelsministerium über die Erdrutschgefahr und die ihrer Meinung nach zu nah am Flussbett der Skawa gelegten Schienen zwischen den von Żywiec (Saybusch) nach Osten gemessenen Streckenkilometern 54,3 und 55,4 in unmittelbarer Nähe des Ortes Bystra Podhalańska berichtet.[262] Diese Tendenz, die Gleise zu nah an Bachbetten zu bauen, ist noch heute bei den meisten Bergtrassen Südostpolens zu beobachten, wobei aber die Verlegung der Schienen auf diese Weise nicht den Zweck hatte, den Passagieren malerische Ausblicke über die tobenden Wasser zu erlauben (was von Touristen heute oft behauptet wird!), sondern einfach aufgrund von topographischen und wirtschaftlichen Überlegungen gewählt wurde, da ein Tal normalerweise am wenigsten neben dessen tiefsten Punkt abfällt, und so kurzfristig öffentliche Gelder beim Bau gespart werden konnten. Ein paar Wochen nach den katastrophalen Überschwemmungen, am 20. Juli 1884, erstellte der Hauptmann Eduard von Turba (Mitglied des k.u.k. Pionierregiments) in seiner Eigenschaft als Bauinspektor des Kriegsministeriums einen detaillierten Bericht für den Chef des Generalstabs über die sich noch im Bau bzw. nun auch im Wiederaufbau befindliche Strecke Żywiec (Saybusch)– Nowy Sącz (Neu Sandez), worin er die technischen Mängel, die seiner Meinung nach die Zerstörung mancher Konstruktionen durch das tobende Flutwasser maßgeblich erleichtert bzw. erst ermöglicht hatten, deutlich verurteilte.[263]

Die Liste der technischen Mängel war lang und laut Turba war die Sorglosigkeit der Bauunternehmen und der Hauptingenieure Faustyn Hlavatty und Joseph Haliczanowski, die die billigsten Materialien und komplett unqualifizierte Akkordarbeiter aus den Nachbardörfern verwendet hatten, für diese Unzulänglichkeiten verantwortlich; folglich forderte er die sofortige

[262] ÖSTA, KA A5, 50- 33/5-3 ex 1884.
[263] ÖSTA, KA A5, 50- 121/1 ex 1884.

Entlassung der beiden oben erwähnten Ingenieure als Hauptverantwortliche für das Debakel des Sommers. Beispielsweise wurden für die Errichtung mancher Viadukte und Brücken sowie sogar von Stationen und Wächterhäuschen billigste, nicht gut „gebrannte“ Ziegel benutzt, außerdem wurden die Erddämme entlang mancher Abschnitte sorglos aufgeschüttet, was oft in deren kompletter Auswaschung in Zeiten reißenden Wasserstroms resultierte; dies betraf vor allem die großteils im Überschwemmungsgebiet des Dunajec liegende, circa 10 km lange Strecke Nowy Sącz (Neu Sandez)– Porąbka. Die seitlich der Dämme gegrabenen Wasserrinnen erwiesen sich oft als zu seicht (60 cm) für die effektive Entwässerung der Linie in einer Region mit häufig starken Niederschlägen bzw. fehlten sogar komplett (!) auf manchen Abschnitten. Da der überall - besonders aber in Bergregionen wie dieser - benötigte Unterbau an manchen Stellen entweder komplett fehlte bzw. die Schotterschicht nur 10 cm hoch war (normalerweise sollte das Gleisbett, und zwar sogar auf dem Flachland, mit einer mindestens 50 cm dichten Schicht versehen werden), verbogen die schweren Lokomotiven regelmäßig die Gleisform oder sie versanken unter ihrem eigenen Gewicht tief im Schlamm, sogar bei nicht besonders starkem Regen, so dass dieser Schienenweg aufgrund derartiger Verkehrsstörungen nach 1884 für viele Jahre traurige Berühmtheit wegen Unzuverlässigkeit erlangte. Außerdem war die Trasse an einigen Stellen nicht gegen Erdrutsche gesichert worden. Die Durchlichtprofile mancher aus Stein, Ziegeln oder sogar oft aus Holz erbauten Überbrückungen der normalerweise kleinen Bäche waren viel zu niedrig über dem Wasserspiegel gelegt worden, als dass sie den wütenden Wassermassen während der hier häufigen Überschwemmungen standhalten hätten können. An manchen Stellen sollte diese Linie überhaupt anders trassiert sein. Es wurde also auf zu langen Abschnitten, nur um die Kosten zu begrenzen, zu nah an Fluss- und Bachbetten durch die flachen und theoretisch im Gegensatz zum umliegenden Hochland eher anspruchslosen Überschwemmungsgebiete gebaut; aufgrund regelmäßiger Flutkatastrophen hätten anfällige Erddämme jedoch entweder besser aufgeschüttet sein sollen, d.h. mit gebrochenem Felsmaterial statt mit vom Wasser relativ einfach zerstörbarem Lehm oder Sand, oder an den anfälligsten Plätzen durch steinerne Brücken oder Viadukte ersetzt werden müssen. Alle diese kostspieligeren Konstruktionen wären aufgrund des rauen Klimas der Gegend, das in der Häufigkeit der extremen Wetterereignisse trotz der relativ niedrigen Höhe und des verhältnismäßig sanften Aussehens, das dem des südlichen Wienerwaldes rund um den Schöpfl und den Hohen Lindkogel entspricht, eher den Hochalpen ähnelte, äußerst notwendig gewesen. Die höheren Ausgaben hätten also kaum eine Geldverschwendung dargestellt, sondern lediglich die

oben zitierten regionalen Witterungsverhältnisse berücksichtigt. Langfristig musste wahrscheinlich mehr Geld ausgegeben werden, als es der Fall gewesen wäre, hätten diese einzeln gerechnet teureren Konstruktionen die Linie bereits seit der Betriebsaufnahme geprägt.

Grenzbahnhof Krościenko (Obersdorf) (polnisch-ukrainische Grenze) In: www.pkp.pl

Das Eisenbahnbüro des Generalstabs nahm den Bericht zwar zur Kenntnis, entschied sich aber trotzdem am 23. Juli, die betroffenen Beamten nicht zu entlassen.[264] Am 18. August leitete der Chef des Generalstabs dem Kriegsministerium die wesentlichsten Inhalte des von Turba entworfenen Berichts weiter und merkte zusätzlich an, dass Hauptmann Turba in ein paar Wochen wieder zu dieser Strecke geschickt werden müsse, um eine erneute Inspektion durchzuführen und damit zu erkunden, ob die vorgeschriebenen Verbesserungen der Gleisanlagen und der Qualität der Arbeit schließlich durchgesetzt wurden.[265] Die wiederholte Besichtigung dieses Abschnitts musste für Turba wieder sehr unbefriedigend gewesen sein, weil der Kriegsminister Arthur Graf Bylandt in

[264] ÖSTA, KA A5, 50- 121/3 ex 1884.
[265] ÖSTA, KA A5, 50- 121/4 ex 1884.

der Folge dem Handelsminister formell am 10. September mitteilte, dass er nun die Entlassung der beiden Hauptingenieure Hlavatty und Haliczanowski aus dem Staatsdienst in der staatlichen Baudirektion als notwendig erachte.[266] Am 7. November schrieb dann Handelsminister Freiherr von Pino dem Kriegsminister Bylandt zurück, dass er zwar die seitens des Militärs mit allem Recht beklagten Baumängel anerkenne und bedauere, und dass solche „überehrgeizigen Ersparnisse" in der Zukunft vermieden werden sollten, er lehnte aber den Vorschlag der Entlassung Hlavattys und Haliczanowskis mehrmals vehement ab. Laut Pino waren an den großen technischen Problemen eindeutig die den beiden Hauptingenieuren unterstellten Mitarbeiter schuld, also genau diejenigen, die im Gegensatz zu den beklagten Angestellten vom privaten Baukonsortium beschäftigt waren und damit auch keine Staatsämter bekleideten.[267]

Ein paar Wochen später, am 25. November, richtete der Handelsminister einen anderen Bericht an den Kriegsminister, in dem er die Höchstgeschwindigkeit auf der nur kurz zuvor eröffneten Linie Oświęcim (Auschwitz)–Zator–Skawina wegen der schlechten Qualität der Baulichkeiten bis zur deren vollständigen Sanierung vorübergehend auf nur 16 km/h beschränkte. Im Interesse des Militärs wurde mitgeteilt, dass die nur eingleisig gelegte Strecke von maximal 16 Zügen täglich befahren werden durfte, wobei der Handelsminister die Möglichkeit vorsah, der Armee im Falle eines Krieges bzw. akuter Spannungen mit Russland 15 der 16 Züge zur Verfügung zu stellen.[268]

In den kommenden Jahren wurden die wegen Rosts immer unzuverlässigeren Eisenschienen durch dauerhaftere, stählerne Modelle ersetzt. Nach wie vor blieb aber die fast durchwegs eingleisig gelegte Stammstrecke der Transversalbahn von hohem Verkehrsaufkommen verschont. So waren hier noch 1890 im Durchschnitt nur zwei Personenzüge und drei Güterzüge täglich in jeder Richtung unterwegs, deren niedrige Geschwindigkeit wohl den damaligen europäischen Rekord brach: Z. B. brauchte ein Personenzug fahrplanmäßig genau vier Stunden, um die 78 km lange Strecke durch Beskid Wyspowy zurückzulegen, einem nicht besonders zerklüfteten Landstrich zwischen Chabówka und Nowy Sącz (Neu Sandez) mit Ähnlichkeiten zur Buckligen

[266] Die beiden Dokumente sind zwar verloren, man kann jedoch ihre Inhalte aus der Antwort des Handelsministers an den Kriegsminister und dessen Kommentar rückschließen.
[267] ÖSTA, KA A5, 50- 121/5 ex 1884.
[268] ÖSTA, KA A5, 50- 33/13-8 ex 1884.

Welt südlich von Wiener Neustadt, was wegen der zahlreichen Haltestellen (circa alle 5 km), häufig auftretender scharfer Kurven sowie der niemals endgültig beseitigten technischen Mängel nur in einem Schneckentempo von circa 20 km/h möglich war. Heute verkehren die immer noch seltenen Züge auf dieser Strecke mit einem geringfügig höheren Tempo von 40 km/h, trotz 130 Jahre (angeblichen) technischen Fortschritts.

Kapitel X

Die Zukunft, die nie kam – ehrgeizige Pläne für den weiteren Ausbau des Netzes

Zur Zeit des Ausbruchs des lang erwarteten Krieges lagen noch Pläne für so manche andere Linien auf den Tischen der ehrgeizigen Ingenieure bzw. der Politiker des sog. „Polnischen Kreises" (Koło Polskie), der im Reichsrat die Interessen der polnischen Bevölkerung und Galiziens im Allgemeinen vertrat. All diese Strecken wurden allerdings wegen des Krieges und der daraus resultierenden neuen politischen Verhältnisse nie erbaut und sind daher nur interessante Fußnoten, die in gewisser Weise ein Requiem der Geschichte des galizischen Eisenbahnbaus darstellen. Die Projekte zeigen aber auch die in den letzten Vorkriegsjahren zunehmende, durchaus positive Tendenz, dass seitens der Wiener Regierung sowie auch der provinziellen Behörden erstmals ein ernsthafter Versuch unternommen wurde, Galizien nicht nur mit den aus strategischer bzw. aus ökonomischer Sicht nötigen Schienenwegen auszurüsten, sondern auch eine solche Verdichtung des Bahnnetzes durch die Provinz voranzutreiben, um endlich eine schnellere Entwicklung ihres latenten industriellen Potenzials zu ermöglichen. Der Einfluss der vorher allmächtigen galizischen Adeligen wurde während der letzten Jahrzehnte der Existenz des Kronlandes allmählich vermindert, besonders ab der Wahlrechtsreform 1907, was erstmals neue Optionen für den Bau der Transportwege möglich machte.[269] Der dadurch beschleunigte Ausbau des Schienennetzes rührte von der Tatsache her, dass früher vor allem die Adeligen allzu oft gegen die Errichtung der neuen Schienenwege waren, weil sie aufgrund ihrer eigenen sozialpolitischen Überlegungen befürchteten - und das nicht ohne Grund -, dass die armen, teilweise landlosen Bauern von den ländlichen Gebieten in die urbanen Zentren abwandern würden, was logischerweise eine Lohnerhöhung für die verbliebenen Landarbeiter in den Latifundien zur Folgen haben könnte, und dass neue, radikalere Werte, wie Sozialismus oder Landreformen, die ländlichen Gebiete von den Städten her nun besser infiltrieren könnten. Deshalb hatten die Aristokraten kaum Interesse, die Entwicklung der Industrie durch Subventionen bzw. Steuerbegünstigungen zu fördern, was durch ihre überwiegende Stimmenmehrheit im Sejm (galizischer Landtag) bis 1907 kontrolliert werden

[269] *Buszko, Garlicki*, S. 63.

konnte[270], während sich z. B. in Ungarn die Regierung sehr energisch in solche Angelegenheiten einmischte, mit der Folge, dass ein verhältnismäßig großer Fortschritt in der Industrialisierung im vorher ländlich geprägten Zentralungarn erreicht wurde.[271]

Tatsächlich, wie auch überall in Europa nachweisbar, löste die Errichtung der neuen Strecken auch innerhalb Galiziens eine neue Welle der Binnen- und Außenmigrationen aus. Es sollte also in der Tat kein Zufall sein, dass die große Welle der Emigration nach Übersee, hauptsächlich in die Vereinigten Staaten, bzw. nach Schlesien oder Nordrhein-Westfalen, erst nach der Verdichtung des galizischen Bahnnetzes am Ende des neunzehnten Jahrhunderts und nicht früher stattfand, also gerade nicht in Zeiten, in denen die ökonomischen Verhältnisse noch schlimmer waren. In diesem Fall setzten die Versuche einer Verbesserung der galizischen Transportwege aber ohnehin erst viel zu spät ein, und die heutige Industrie Südostpolens ist großteils den Anstrengungen der Behörden in der Zwischenkriegszeit sowie der kommunistischen Regierung zu verdanken. Am Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts stellte also neben den wenigen industriellen Betrieben der riesige Anzahl galizischer Auswanderer im Ausland einen sehr wichtigen und unübersehbaren Anteil der lokalen Wirtschaftsszene dar; vor allem aus den Vereinigten Staaten wurden Geldmittel im Wert von insgesamt circa $ 50.000.000 bzw. $ 5,56 (circa 24 Kronen und 75 Heller) pro Kopf jährlich überwiesen.[272]

1911 waren eigentlich noch einige weitere transkarpatische Strecken geplant. Eine davon sollte von Gorlice über Konieczna bis zum oberungarischen Kurort Bardejov (Bartfeld, Bártfa, Bardiów) verlaufen, wobei ein Anschluss an die dortige von Prešov (Preschau, Eperies, Preszów) kommende Bahn möglich gewesen wäre. Ein Stück weiter östlich war eine Linie von Jasło über Żmigród bis zum unmittelbar an der ungarischen Grenze liegenden Konieczna vorgesehen. In den westlichen Teilen Galiziens sahen die Behörden die Notwendigkeit, einen Abschnitt von Nowy Targ (Neu Markt) nach Kežmarok (Käsmark, Késmárk, Kieżmark) durch das Zipser (slow. Spiš, ung. Szepes) *Komitat* zu errichten, wobei hier noch ein anderer Anschluss an das ungarische Bahnnetz geplant gewesen sein dürfte. Andere Entwürfe befassten sich mit noch mehr „transversalen Linien“, die die auf der Nordseite der Karpaten liegenden, verschiedenen Bergtäler

[270] Ebenda, S. 26.
[271] *Berend, Ránki*, S. 87-88.
[272] *Zamoyski*, S. 396.

und Becken besser miteinander verknüpft hätten. Eine Strecke sollte direkt entlang des Flusses Dunajec von Nowy Targ (Neu Markt) bis Nowy Sącz (Neu Sandez) verlaufen und zwar durch eine sehr zerklüftete Gegend beim Pieniny Durchbruch, die ohne den Bau zahlreicher Tunnel und Viadukte auch heute völlig undenkbar ist (und wegen der Gründung des Nationalparks ohnehin nicht mehr möglich erscheint). Gleich südlich von Krakau wurde über eine Trasse von Wieliczka via Myślenice nach Mszana Dolna entlang des meist leicht steigenden Rabatals nachgedacht, also entlang der heutigen Schnellstraße von Krakau nach Zakopane, wobei ein direkterer Anschluss Krakaus an die ursprüngliche Transversalbahn als der bestehende in Form einer breiten, nach Westen abweichenden Umleitung über Sucha Beskidzka geschaffen worden wäre. In zentralen Kreisen Galiziens wurde noch mehr über bessere Verbindungen rund um Przemyśl nachgedacht, als ob diese wichtige Festung nicht bereits überproportional mit solchen Investitionen favorisiert worden wäre: Dieses Mal wurde der Verlauf einer Bahnlinie direkt parallel zum Fluss San von Przemyśl nach Rymanów-Zdrój über Dubiecko vorgeschlagen, die überraschenderweise und ganz unpraktisch direkt vor dem Karpatenhauptkamm enden sollte, was bedeutete, dass ihr strategischer Wert in der Praxis nahezu bei Null lag und sie wahrscheinlich nur den Zwecken des angeblich erwarteten und völlig hypothetischen Kurortverkehrs des kleinen Badeorts Rymanów-Zdrój dienen sollte. Gleich in unmittelbarer Nähe stand auch eine kurze Nebenlinie (30 km) von Krosno nach Dukla weit oben auf der Agenda, die auch als Sackgassenstrecke gebaut worden wäre. Aus irgendwelchen, völlig unvernünftigen Gründen gab es aber während der letzten Jahre des Friedens noch keinen Plan, um den Dukla Pass, den allerniedrigsten Bergpass, der in den Karpaten zu finden ist und dementsprechend nun den Hauptgrenzübergang für den Straßenverkehr zwischen Polen und der Ostslowakei darstellt, mit einer Bahnlinie zu überwinden. Andererseits existierte ein Entwurf, Jasło mit Dębica entlang des Wisłokatals zu verbinden, damit eine neue, circa 50 km lange Verbindung zwischen der Transversalbahn und der Carl-Ludwig-Bahn entstehen hätte können. Alle oben vorgestellten Linien hätten bis 1930 erbaut werden sollen.[273] Was sich als besonders interessant bei der Betrachtung solcher Projekte erweist, ist wohl die kuriose Tatsache, dass keine einzige neue Trasse für die östlich des San gelegenen Landstriche vorgesehen war, obwohl es aber genau diese Gebiete waren, die wegen ihrer - sogar für galizische Verhältnisse - enormen

[273] Stanisław *Korman,* Mapa Komunikacyjna Galicyi i Bukowiny, (Lwów 1911), Österreichische Nationalbibliothek.

Rückständigkeit sowie wegen ihrer Lage als „empfindliche Zipfel der Donaumonarchie“, die sich tief in Russlands Südseite bohrten, mehr Bahnlinien benötigt hätten als alle anderen Gebiete.

Während der Kriegsereignisse zwischen 1914 und 1918 bewiesen die mit enormen Kosten erbauten und ökonomisch nicht profitablen Trassen dem k.u.k. Militär ihren großen strategischen Wert. Allein die Dauer der Mobilmachung gegen das Zarenreich verringerte sich dank der allmählichen Verdichtung des Eisenbahnnetzes von 33 Tagen im Jahre 1881 auf 23 Tage 1890 und schließlich auf nur 18 Tage im Jahre 1908, was besonders unter dem Blickwinkel des wachsenden Bedarfs an Soldaten und Nachschub eine nicht übersehbare Leistung darstellte.[274] Während der Kriegsjahre wurden seitens der österreichischen Militärverwaltung ein paar normalspurige Strecken in den nun von den Mittelmächten besetzten Kreisen Südkongresspolens errichtet, mit dem Zweck der besseren Versorgung der Städte und natürlich vor allem der an der Ostfront dienenden Soldaten. Die folgend genannten Strecken wurden wegen der herrschenden Kriegsumstände (d. h. akuter Mangel an Baumaterialien und Notwendigkeit einer raschen Errichtung) besonders sorglos gebaut und mussten daher auch später mehrmals verbessert werden. Die insgesamt 103 km lange Linie Lublin– Stalowa Wola Rozwadów führte über Kraśnik durch den nun abgetragenen, einst unzugänglichen Cordon beim Ort Zaklików nordöstlich von Sandomierz. Eine andere, noch längere Trasse von Stalowa Wola Rozwadów über Szeliga (ehemaliger Grenzort), Zwierzyniec und Zawada bis nach Rejowiec (146 km) bohrte sich ebenfalls tief in die einstigen kongresspolnischen Gebiete, wobei diese beiden Linien einen bisher fehlenden Anschluss an die ehemals russische Kolej Nadwiślańska (Привислинские железные дороги bzw. die Warschau–Kovel Bahn) etablieren halfen. Obwohl sich diese Linien nicht in der Peripherie des aus den Wirren des Weltkrieges neu entstanden polnischen Staates befanden, blieben sie in der Zwischenkriegszeit, sowie nach der westlichen Verschiebung Polens 1945, stets nur wenig benutzt und standen damit unter der ständigen Bedrohung der kompletten Stilllegung bzw. sogar Zerlegung. In der Gegend Krakaus stand im Gegensatz dazu der Bau schmalspuriger Strecken hoch im Kurs, wobei die wegen der russischen Transportpolitik bis dahin von der Eisenbahn komplett unerschlossenen, weiten Landstriche Südkongresspolens (heute die südliche Hälfte der Provinz bzw. Województwo Świętokrzyskie) ihre ersten Schienenverbindungen zur Außenwelt erhielten, die aber nach 1945 inzwischen wieder abgetragen oder dauerhaft stillgelegt wurden. Hier wurden nämlich zwei

[274] *Zgórniak,* S. 300.

Schienenstränge von Kocmyrzów (heute nordöstlichster Stadtteil Krakaus) aus gebaut: einer führte nordwärts nach Jędrzejów (circa 80 km), der andere verlief ostwärts circa 90 km entlang des sanften Weichseltals nach Szczucin, wobei hier ein zweiter Anschluss an das galizische Bahnnetz, nämlich an die von Tarnów über Dąbrowa Tarnowska kommende Linie geknüpft werden konnte.

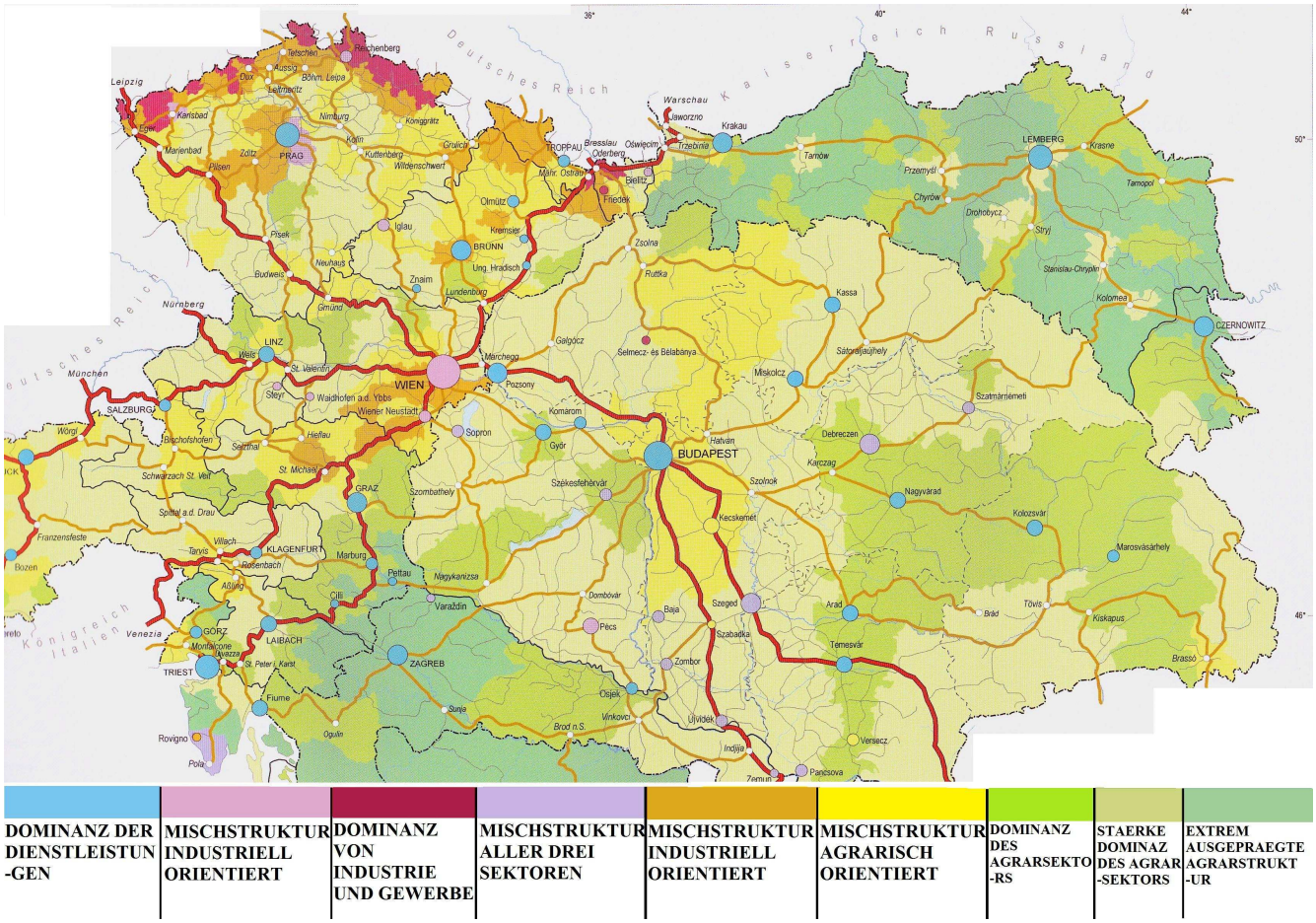
Kapitel XI

Die finanzielle Lage der galizischen Bahnen anno 1882

Wegen der wirtschaftlichen Rückständigkeit Galiziens beförderten die heimischen Eisenbahnen hauptsächlich Rohstoffe wie schlesischen Stahl und Kohle, ländliche Produkte wie Flachs und Hanf sowie eine riesige Menge Holz aus den karpatischen Wäldern, das neben dem im Borislav- Drohobyć - bzw. Jasło- Gorlice- Becken gewonnenen Öl eines der wichtigsten Exportartikel der Provinz darstellte. So wurden von 8 000 000 m³ abgebautem Holz im Jahre 1910 etwa 3 000 000 m³ exportiert[275], und zwar hauptsächlich nach Deutschland, wo es besonders im schlesischen Kohlebergbau viel Gebrauch bei der Errichtung von Schächten fand. Nicht zuletzt wurden enorme Mengen an heimischen Nahrungsmitteln befördert, wie z. B. Fleisch (darunter vor allem Rindfleisch, wofür es von den Wienern wegen seiner hervorragenden Qualität besonders große Nachfrage gab) und Weizen (viel davon stammte allerdings wegen der langfristig günstigeren Zollbestimmungen von russischen und rumänischen Ackerfeldern), auch jede Menge Vieh wurde mit der Bahn transportiert. Alle diese Frachtlieferungen erfolgten aber zur Erntezeit, waren also je nach Saison sehr unterschiedlich und konnten damit für die Transportkonsortien keine regelmäßigen Fahrten der Güterzüge gewährleisten, was jedoch der Fall gewesen wäre, hätte Galizien eine ausreichende industrielle Basis entwickeln können. Dass dies aber bis zum Ende seiner Existenz als Kronland nicht geschah, illustrieren folgende Statistiken: Im Jahre 1910 verfügten die großindustriellen Betriebe (d.h. über 500 Beschäftigte an einem Ort) in der ganzen Provinz über nur zehn Bergwerke (davon acht Kohle- und zwei Salzminen), eine Zinkhütte, einen Steinbruch, eine Zuckerfabrik in Przeworsk, die immerhin zu den größten ihrer Art zählte, drei Tabakfabriken und 34 Betriebe, die in anderen Branchen tätig waren.[276] Hinsichtlich der sonst eher rückständigen Industrie entwickelten sich die Eisenbahnen selbst zu einem sehr wichtigen Zweig der heimischen Wirtschaft. Von den insgesamt 301 500 Industriearbeitern Galiziens anno 1912, die

[275] Franciszek *Bujak*, Rozwój gospodarczy Galicji (1772-1914) (Lwów 1917), S. 22.
[276] *Buszko*, Zum Wandel…, S. 24.

nur 13,1 % der insgesamt 2 304 799[277] industriell- Beschäftigten in der westlichen Reichshälfte ausmachten, waren nicht weniger als 50 000 oder 16,6 % in diesem Sektor tätig.[278]



Wirtschaftskarte Österreich- Ungarns 1914, eigene Bearbeitung von *Rumpler, Seger*, S. 253.

Die Frachttransporte in den Kronländern, in denen moderne Produktionsmethoden häufiger angewandt wurden, zeigten daher nicht nur ein höheres durchschnittliches Volumen, sondern waren auch weniger von saisonalen Lieferschwankungen abhängig. Im Gegensatz zu den meisten anderen mit einem Schienennetz ausgestatteten Regionen Europas, wie z. B. die innerhalb Preußens liegenden polnischen Gebiete, Kongresspolen sowie das ländlich geprägte Ungarn, wo die Weizenbeförderung noch 1897 zwischen 20 und 25 % aller Frachttransporte ausmachte[279], konnten die Eisenbahnlinien in Galizien die heimische Wirtschaft nicht wirklich beleben – im

[277] *Berend, Ránki*, S. 118.
[278] Ebenda, S. 23.
[279] Ebenda, S. 79.

Gegenteil, sie behinderten sogar in gewisser Weise die Entwicklung der lokalen Industrie. Diese Anomalie wurde schon von Zeitgenossen erkannt und dementsprechend oft bitter beklagt. „Die Entwicklung der Eisenbahnen untergräbt das Dasein der galizischen Industrie, die ihre Existenz hauptsächlich dem Mangel an Verkehrsverbindungen mit entlegenen Industriezentren im Westen verdankte. Nachdem Krakau und danach Lemberg mit westlichen Provinzen verbunden worden waren, wurden sie mit den Erzeugnissen der dortigen Industrie überschwemmt und Rohstoffe, vor allem Holz, wurden ausgeführt."[280] Dieser Art waren die Ansichten von prominenten galizischen Ökonomen, die den Status des Kronlandes als eine Art Kolonie des Donaureiches beklagten, die der Doppelmonarchie als Ersatz für die sonst fehlenden afrikanischen bzw. asiatischen Gebietseinverleibungen dienen sollte. Auch wenn diese Meinung wohl als eher übertrieben betrachtet werden muss, blieb Galizien ein unbestrittener Absatzmarkt vor allem für die böhmische und mährische Industrie, teilweise aber auch für Wien und Budapest und dank der völligen Aufhebung der Zollgrenze mit Deutschland in den Jahren 1865-1873 sogar für das preußische Schlesien. Nach 1873 wurden zwar die Handelsbarrieren an der Grenze zum Deutschen Reich wiederhergestellt, deutsche Unternehmen erhielten allerdings nach wie vor Zollermäßigungen.[281]

Einen guten Einblick in die oft recht ungünstige finanzielle Lage der galizischen Eisenbahnen gewähren die Umsatzbilanzen, die jährlich für die Berechnung der Steuern und für eine allgemeine Übersicht an das Handels- bzw. Finanzministerium abgegeben werden mussten. Diese Statistiken sollen nicht nur Gründe für die allgemeine Rückständigkeit des Kronlandes bzw. für die fehlende Rentabilität ihrer Bahnlinien liefern, sondern auch den kommerziellen Status Galiziens im Binnenhandel als Österreich-Ungarns größter Absatzmarkt für industrielle Waren beweisen.

Im Jahre 1882 lieferte das damals insgesamt 544 km lange Schienennetz der Erzherzog-Carl-Ludwig-Bahn den für Besteuerung bzw. Finanzprüfung zuständigen Wiener Behörden folgendes Ergebnis: insgesamt 11.663.410 Gulden Einnahmen[282], oder 21.440 Gulden und 19

[280] *Bujak*, S. 24.
[281] *Buszko*, Wielka Historia…, S. 42.
[282] *Konta*, 1883 Statistisches Jahrbuch der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, (Wien 1883), S. 217.

Kreuzer pro km[283], die hauptsächlich dank des rasant wachsenden Passagier- und Güterverkehrs (8.878.622 Gulden und 58 Kreuzer oder 26.904 Gulden und 92 Kreuzer/km bzw. 76,1 % aller Renditen) zwischen den beiden galizischen Metropolen Krakau und Lemberg (330 km voneinander entfernt) erwirtschaftet werden konnten. Die beiden Städte erlebten zwar ein nachhaltiges Bevölkerungswachstum und ein für galizische Verhältnisse ungewöhnliches Wirtschaftswachstum (Krakau: anno 1857: 41 086 Einwohner, dazu 6267 Soldaten der Garnisonen[284], anno 1910: 180 000 Einwohner[285]; Lemberg: 1857: 61 000 Einwohner[286], anno 1910 jedoch schon 212 000)[287], dieser Trend war aber ohnehin sehr typisch für alle europäischen Ballungsräume jener Zeit und daher nur teilweise dem Ausbau des Eisenbahnnetzes zu verdanken. Zwei Jahre zuvor, 1881 waren insgesamt 703.084 Gulden bzw. 1.292 Gulden und 43 Kreuzer/km als Steuern in die Kassen des Finanzministeriums geflossen.[288] Mit Passagiertransporten wurden 1.937.150 Gulden (3.560 Gulden und 94 Kreuzer/km) bzw. 16,7 % aller Einnahmen verdient, die Beförderung von Frachten brachte insgesamt 9.279.711 Gulden und 30 Kreuzer (17.058 Gulden und 29 Kreuzer/km) oder 79,6 % ein, während Militärtransporte auf insgesamt 446.548 Gulden und 81 Kreuzer (820 Gulden und 86 Kreuzer/km) oder 3,8 % kamen. Obwohl das letzte Faktum wohl eher insignifikant erscheinen mag, wird im Laufe dieses Werkes mittels entsprechender Vergleiche mit den anderen Bahngesellschaften der Doppelmonarchie sehr deutlich erkennbar, dass die Beförderung der Wehrpflichtigen bzw. deren Ausrüstung viel mehr ökonomisches Gewicht und allgemeine Bedeutung für die galizischen Bahnen als in fast jedem anderen Teil des Reiches hatte – mit Ausnahme des erst nach 1878 ausgebauten Netzes der schmalspurigen bosnischen Bahnen.

---

[283] Alle folgenden Betriebsergebnisse der verschiedenen galizischen Linien sind meine eigenen Kalkulationen, die auf Basis der entsprechenden Statistiken aus den zitierten Werken erfolgten, und wurden vor allem mittels der 1883 und 1893 erschienenen Eisenbahn-Jahrbücher von Ignaz Konta bzw. der verschiedenen Bände der Eisenbahn-Geschichte der Österreichisch- Ungarischen Monarchie von Hermann Strach berechnet: Personen pro km, Tonnen/km, Einnahmen, Ausgaben, Gewinne sowie Anlagekapital pro km, nominale Zunahmen bzw. Abnahmen der absoluten Passagierzahlen bzw. Frachten in den angegebenen Zeiträumen, die sich auf den gleichen Strecken bewegten, alle hier genannten Prozentanteile sowie die Anzahl der verschiedenen Komponenten des Fuhrparks pro km. Wenn andere Zahlen ebenfalls selbst errechnet werden mussten, sind sie mit einer entsprechenden Fußnote gekennzeichnet.

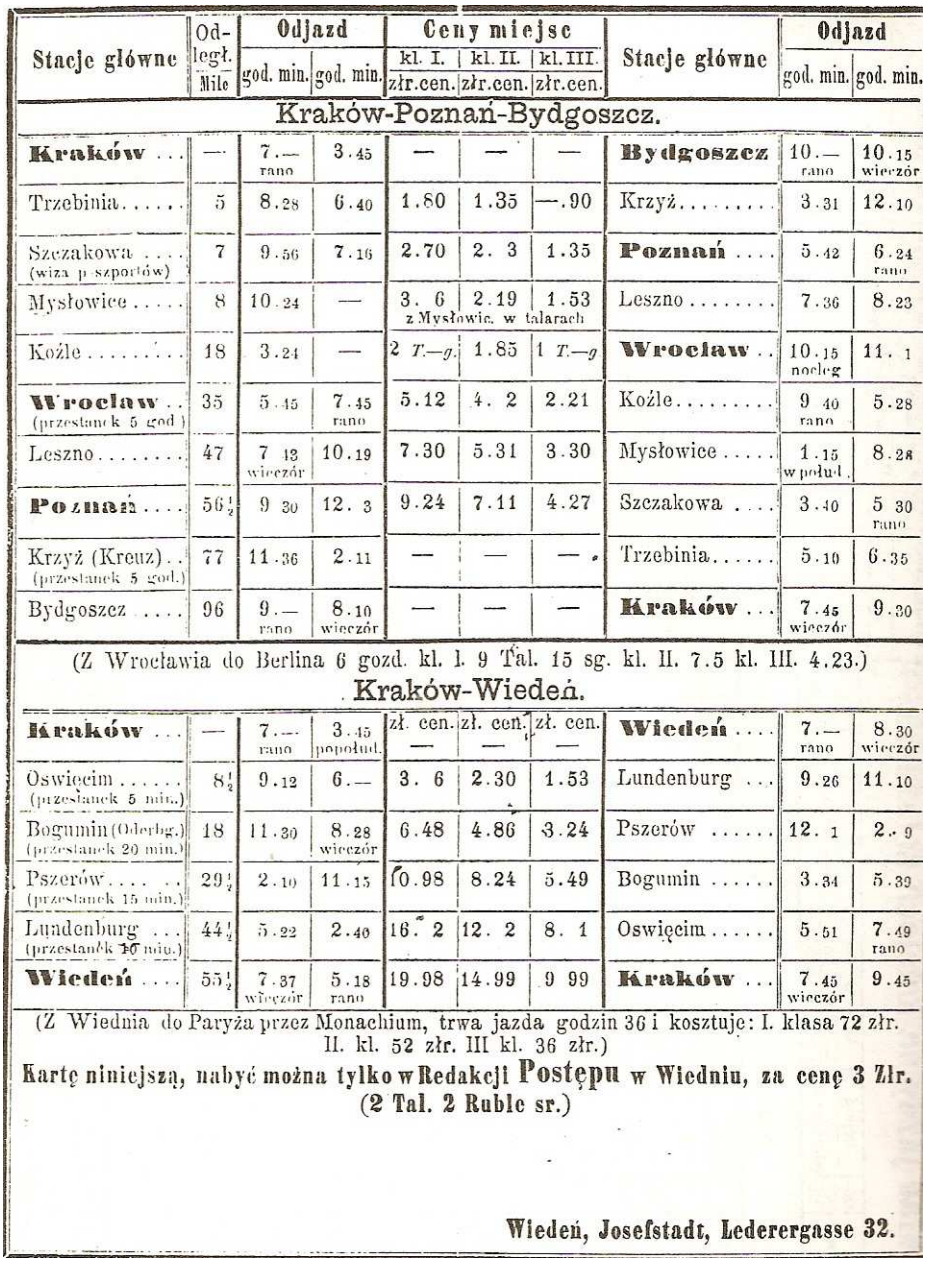
[284] Orts Repetitorium des Königreiches Galizien und Lodomerien mit dem Großherzogtum Krakau, auf Grundlage der Volkszählung vom Jahre 1857, bearbeitet von der k.u.k. Statistischen Central Comission, (Wien 1874), S. 223.

[285] Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910 in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern – die summarischen Ergebnisse der Volkszählung, (Wien 1912), S. 133.

[286] Orts Repetitorium…, S. 223.

[287] Die Ergebnisse…, S. 133.

[288] *Strach*, Band VII, S. 41.



Stacje główne	Odległ. Mile	Odjazd god.	min.	Ceny miejsc kl. I. złr.cen.	kl. II. złr.cen.	kl. III. złr.cen.	Stacje główne	Odjazd god.	min.
Kraków ...	—	7.— rano	3.45	—	—	—	**Bydgoszcz**	10.— rano	10.15 wieczór
Trzebinia.....	5	8.28	6.40	1.80	1.35	—.90	Krzyż.....	3.31	12.10
Szczakowa .... (wiza p. szportów)	7	9.56	7.16	2.70	2. 3	1.35	**Poznań**	5.42	6.24 rano
Mysłowice.....	8	10.24	—	3. 6 z Mysłowic. w talarach	2.19	1.53	Leszno.....	7.36	8.23
Koźle.....	18	3.24	—	2 T.—g.	1.85	1 T.—g	**Wrocław** ..	10.15 nocleg	11. 1
Wrocław .. (przestanek 5 god.)	35	5.45	7.45 rano	5.12	4. 2	2.21	Koźle.....	9 40 rano	5.28
Leszno.....	47	7 13 wieczór	10.19	7.30	5.31	3.30	Mysłowice.....	1.15 w połud.	8.28
Poznań....	56½	9 30	12. 3	9.24	7.11	4.27	Szczakowa	3.40	5 30 rano
Krzyż (Kreuz).. (przestanek 5 god.)	77	11.36	2.11	—	—	—	Trzebinia.....	5.10	6.35
Bydgoszcz	96	9.— rano	8.10 wieczór	—	—	—	**Kraków** ...	7.45 wieczór	9.30

(Z Wrocławia do Berlina 6 gozd. kl. I. 9 Tal. 15 sg. kl. II. 7.5 kl. III. 4.23.)

Kraków-Wiedeń.

Kraków ...	—	7.— rano	3.45 popołud.	zł. cen. —	zł. cen. —	zł. cen. —	Wiedeń	7.— rano	8.30 wieczór
Oświęcim..... (przestanek 5 min.)	8½	9.12	6.—	3. 6	2.30	1.53	Lundenburg ...	9.26	11.10
Bogumin (Oderbg.) (przestanek 20 min.)	18	11.30	8.28 wieczór	6.48	4.86	3.24	Pszerów	12. 1	2. 9
Pszerów..... (przestanek 15 min.)	29½	2.10	11.15	10.98	8.24	5.49	Bogumin	3.34	5.39
Lundenburg ... (przestanek 10 min.)	44½	5.22	2.46	16. 2	12. 2	8. 1	Oświęcim.....	5.51	7.49 rano
Wiedeń	55½	7.37 wieczór	5.18 rano	19.98	14.99	9 99	**Kraków** ...	7.45 wieczór	9.45

(Z Wiednia do Paryża przez Monachium, trwa jazda godzin 36 i kosztuje: I. klasa 72 złr. II. kl. 52 złr. III kl. 36 złr.)

Kartę niniejszą, nabyć można tylko w Redakcji Postępu w Wiedniu, za cenę 3 Złr. (2 Tal. 2 Ruble sr.)

Wiedeń, Josefstadt, Lederergasse 32.

Krakauer Hauptbahnhof, Auszug aus dem Fahrplan aus dem Jahre 1882,
In: http://pl.wikipedia.org/krakowglowny

Ein Blick auf den Fahrplan des Krakauer Bahnhofs aus dem Jahre 1882 zeigt, dass sogar 30 Jahre nach der Entstehung von Krakaus erster Bahnverbindung nur zwei Direktzüge täglich nach Wien fuhren, was aber ausreichend war, um die Nachfrage der Passagiere zu befriedigen. Die Frequenz der Züge illustriert die relative Unwichtigkeit der Passagiertransporte auf dieser Strecke, verursacht vor allem durch die Armut der galizischen Bevölkerung, die sich häufige Bahnreisen

nicht leisten konnte. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr waren dementsprechend niedrig, was die Statistiken in diesen Kapitel deutlich zeigen.

Von 1881, als insgesamt 10.032.799 Gulden eingenommen worden waren (18.442 Gulden und 77 Kreuzer/km), auf 1882 stieg die Ziffer um 1.630.611 Gulden (2.997 Gulden und 45 Kreuzer/km) bzw. 16,5 %. Die Ausgaben anno 1882 erreichten eine Summe von 6.266.190 Gulden, was in diesem Bereich einen Aufwand von 11.518 Gulden und 73 Kreuzer pro km bedeutete. Solche erfreulichen Ergebnisse gewährleisteten der Gesellschaft der Erzherzog-Carl-Ludwig-Bahn einen Nettogewinn von 4.442.551 Gulden (8.166 Gulden und 50 Kreuzer pro km) oder 4,6 % des Anlagekapitals von 96.469.200 Gulden (17.733 Gulden und 9 Kreuzer pro km).[289] Dennoch erhielt die Gesellschaft Subventionen von der Regierung, da sich die Behörden während der ursprünglichen Konzessionsverhandlungen in den Jahren 1856-1857 verpflichtet hatten, eine Zinsgarantie in der Höhe von 5,2 % auf das zuvor mit dem Wert von 42.680.800 Gulden und 76 Kreuzer (78.457 Gulden und 35 Kreuzer pro km) bemessene Anlagekapital des Konsortiums für die gesamte Dauer der Konzession (also voraussichtlich bis 1961) zu leisten, was schließlich auch in der Endversion der Konzession vom 7. April 1858 bestätigt wurde.[290] Diese Summe kam jährlich auf insgesamt 2.219.401 Gulden und 64 Kreuzer (4.079 Gulden und 78 Kreuzer/km), was in diesem Jahr also nicht weniger als 49,9 % der von der Transportfirma selbst erwirtschaften Profite darstellte.[291]

1862 standen auf der Linie Krakau- Lemberg 130 Lokomotiven, 103 Personenwaggons und 393 Lastwaggons im Betrieb. Bis 1872 veränderte sich der Anzahl der Lokomotiven nur sehr unwesentlich (128), dafür aber stieg die Summe der Waggons sehr bedeutend an auf 233 Personenwaggons und 3.273 Frachtwaggons.[292] Im Jahre 1883 besaß die Gesellschaft 164 Lokomotiven (0,28 Stück pro km) und 264 Personenwaggons (0,43 Stück/km), wovon aber nur 15 zur ersten Klasse gehörten, 102 boten den Standard der zweiten Klasse und 147 dienten Reisenden der dritten Klasse. Dazu gab es 3750 Last- und Frachtwaggons (6,31 Stück/km).[293] Auf der 330 km langen Strecke zwischen Lemberg und Krakau (oder auf Teilen davon) wurden insgesamt 742 482

---

[289] *Konta*, 1883 Jahrbuch, S. 217.
[290] *Strach*, Band III, S. 27.
[291] Eigene Kalkulation.
[292] Stanisław *Szuro*, Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847-1914. (Kraków 1997), SS. 53-63.
[293] *Konta*, 1883 Jahrbuch, S. 216.

Passagiere (2249,9 je km) befördert sowie 765279 Tonnen Güter, was also im Durchschnitt 2319,03 Tonnen pro km entsprach. Dieser Abschnitt, dessen Länge 60,7 % aller Schienen der Carl-Ludwig-Bahn ausmachte, wurde von 69,4 % der Kunden und 63,9 % der Frachten benutzt, wobei sich diese Strecke als einzige galizische Linie den Beförderungsmittelwerten des Reiches näherte. Besonders der Passagierverkehr erschien sehr wesentlich im Licht der galizischen Verhältnisse, was vor allem durch die Verbindung der drei galizischen Großstädte (Krakau, Przemyśl und Lemberg) sowie durch die Durchquerung des dicht besiedelten galizischen Flachlands begründet ist. In den armen Regionen Galiziens konnten sich üblicherweise nur Beamte und Adelige regelmäßige Bahnreisen leisten, was also die Stellung der Großstädte aus allen normalen Verhältnissen ausschloss. Auf den Strecken Lemberg– Podvoloćysk (Podwołoczyska; 120 km) und Lemberg– Brody (50 km), die auch dieser Gesellschaft gehörten (also an die beiden direkt an der russischen Grenze liegenden Orte), wurden in diesem Jahr ebenfalls insgesamt 326 896 Passagiere (1922,9 pro km) und 431 090 Tonnen Lasten (2535,8 Tonnen pro km) transportiert.[294] Diese beiden Strecken stellten zusammen 31,3 % des Netzes der Carl-Ludwig–Bahn dar und dienten für 30,6 % ihrer Passagiere bzw. 36,1 % der Lastentransporte als Fahrtweg, wobei hier der Schwerpunkt wegen des blühenden Handels mit dem Zarenreich deutlich auf den Frachttransporten lag. Die Einnahmen anno 1882 für die Strecke Krakau– Lemberg kamen im Passagierverkehr auf 1.408.344 Gulden und 82 Kreuzer,[295] was sich in 4.267 Gulden und 71 Kreuzer pro km aufteilte und 15,9 % aller auf dieser Strecke eingenommenen Renditen darstellte; dazu zahlte das Militär 205.923 Gulden und 73 Kreuzer oder 624 Gulden und 1 Kreuzer pro km, was 2,3 % der Gesamtsumme entsprach. Mit dem Güterverkehr wurden 7.264.354 Gulden und 3 Kreuzer eingenommen, was 22.013 Gulden und 19 Kreuzer pro km bzw. 81,8 % der Gesamteinnahmen betrug. Insgesamt wurden am Abschnitt Lemberg–Krakau also 8.878.622 Gulden und 58 Kreuzer (26.904 Gulden und 92 Kreuzer/km) erwirtschaftet, was einem Anteil von 76,1 % der gesamten Renditen des Konsortiums entsprach. Auf den zwei anderen, direkt zur russischen Grenze führenden Strecken betrugen die Einnahmen 528.805 Gulden und 7 Kreuzer (3.110 Gulden und 62 Kreuzer je km) im Passagierverkehr bzw. 240.625 Gulden und 8 Kreuzer (1.415 Gulden und 44 Kreuzer/km) mit den hier sehr häufigen Militärtransporten, was 19 % bzw. 8,6 % der Summe der von diesen beiden Linien eingenommenen Gelder entsprach. Im Fall des Gütertransports wurden insgesamt 2.015.357

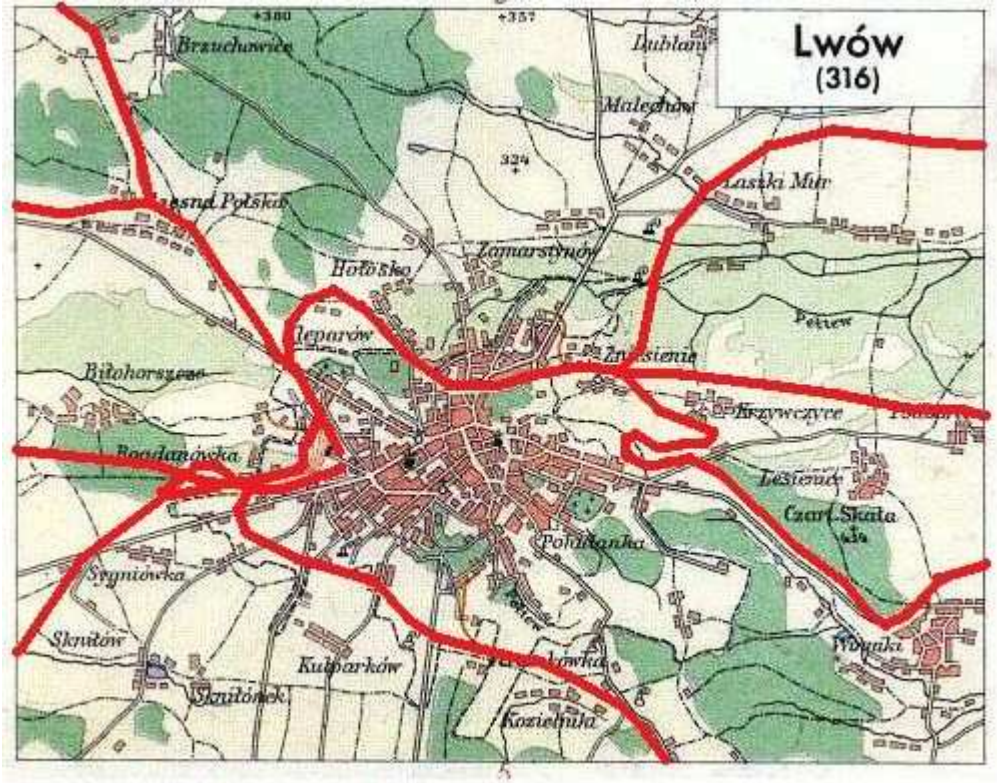
[294] Ebenda, S. 214.
[295] Ebenda, S. 217.

Gulden und 27 Kreuzer als Nettoeinkommen berechnet, was sich auf 11.855 Gulden und 5 Kreuzer pro km aufteilte und insgesamt 72,4 % der Profite von den beiden Abschnitten ausmachte. Die Gesamteinnahmen auf diesen beiden Linien betrugen daher 2.784.787 Gulden und 42 Kreuzer oder 16.381 Gulden und 10 Kreuzer pro km, was also 23,9 % aller Renditen dieses Konsortiums bildete.[296]

Insgesamt nutzten im Jahre 1882 1 069 378 Menschen bzw. 1965,8 Personen pro km (inklusive 132 183 Soldaten und Wehrpflichtige oder 242,9 je km; das sind 12,4 % aller Reisenden) die Züge der Erzherzog-Carl-Ludwig-Bahn auf allen zu dieser Gesellschaft gehörenden Strecken (544 km)[297], davon konnten sich aber nur 2,1 % oder 19 463 Passagiere (35,8/km) die hier ohnehin sehr seltenen Erste-Klasse-Abteilungen leisten, 131 380 Reisende (241,5/km) oder 14,1 % wählten die zweite Klasse, während 786 352 Menschen (1445,5/km) in der dritten Klasse befördert wurden, was nicht weniger als 83,8 % aller Reisenden entsprach. Im Vergleich zum Vorjahr, als 966 387 Passagiere (1 776,4 pro km) befördert worden waren, stieg die Zahl der Reisenden sehr beträchtlich um 102 991 Personen (189,3/km) oder 9,8 %. Im Vergleich zu 1860 erscheint die Wachstum auch sehr beindrückend- damals stand der Passagierzahl bei nur 271.000. [298] Im Durchschnitt legte ein Passagier eine verhältnismäßig lange Distanz von 130 km zurück (wohl wegen der relativ großen Distanzen zwischen den bedeutenden galizischen Städten); eine Reise solcher Länge kostete 2 Gulden und 6 Kreuzer, was eine eher geringe Ausgabe von 1,5 Kreuzern pro befahrenen Kilometer bedeutete. Es wurden nun insgesamt 1 196 369 Tonnen Fracht (2199,9 Tonnen pro km) befördert, was verglichen mit dem Wert vom Jahre 1881, nämlich 1 018 100 Tonnen oder 1871,7 Tonnen pro km, ein Wachstum von 178 169 Tonnen (327,5 Tonnen/km) bzw. 17,9 % erkennen lässt. Die Kosten für den Transport einer Gütertonne betrugen 7 Gulden und 69 Kreuzer, die Einnahmen pro Tonnen/km lagen bei 2,7 Kreuzern. Mit insgesamt 122 428 601 Passagieren sowie 3 026 149 von den Zügen zurückgelegten Kilometern war die Erzherzog-Carl-Ludwig-Bahn eindeutig die erfolgreichste und profitreichste Bahnstrecke Galiziens.[299]

---

[296] Ebenda.
[297] Ebenda, S. 219.
[298] *Szuro*, S. 56.
[299] Ebenda.



Stanislaw Korbel, Atlas geograficzny, Katowice 1938

Eisenbahnen in- und um Lemberg, die Karte zeigt einer für galizischen Verhältnisse gut-ausgebauten Netz, eigene Bearbeitung von *Korbel*, S. 29.

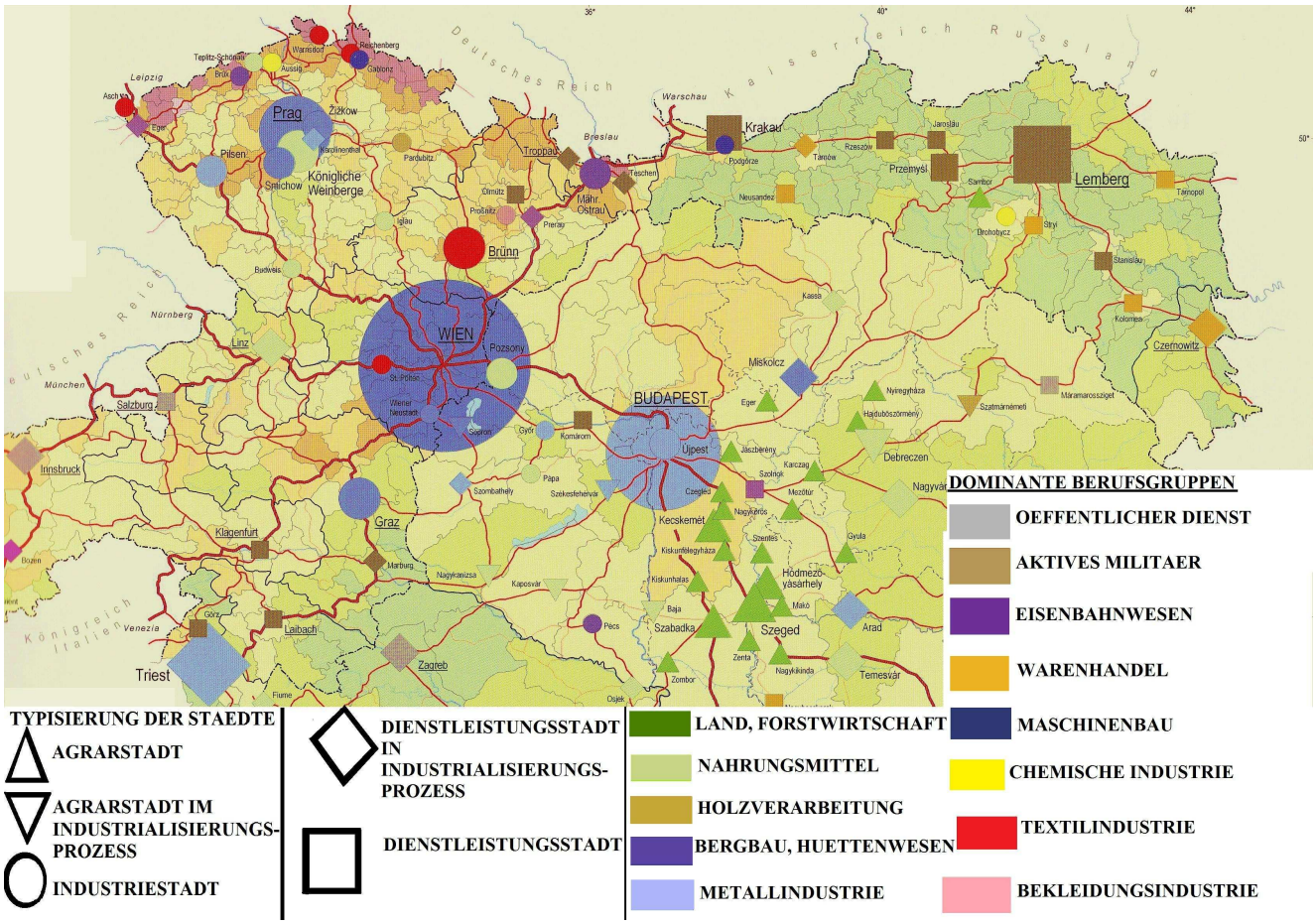
Die Dniester Bahngesellschaft, deren Strecke sich in Ostgalizien auf 112 km zwischen Chyriv (Chyrów) und Stryj (1910: 27 400 Einwohner)[300] über Drohobyč (Drohobycz) samt einer circa 10 km langen Sackgassenstrecke nach Borislav (Borysław) ausdehnte, zeigte die für Galizien allzu typischen ungünstigen finanziellen Ergebnisse, die sich trotz des eher gut entwickelten Lastverkehrs wegen der Präsenz des Ölbeckens in diesem Gebiet für viele Jahre wiederholten und schon vier Jahre nach der Betriebsaufnahme zum Kollaps des ursprünglichen Konsortiums und der *de facto* Verstaatlichung der ganzen Strecke führten. Da dies aber 1876 geschah, also ein Jahr vor der Verabschiedung des epochalen Sequestrationsgesetzes, war die Idee der Entwicklung eines Staatsnetzes noch nicht ausgereift, und so wurde der Betrieb der Bahnlinie sofort an die ebenfalls stets unter Geldnot leidende Gesellschaft der Ersten Ungarisch- Galizischen Bahn übergeben, womit wahrscheinlich die Hoffnung verbunden war, die Erste Ungarisch- Galizische Bahn unabhängiger von den ständigen Subventionen der Regierung zu machen. Im gleichen Sinne wurde die ausschließlich auf Staatskosten erbaute Tarnów–Leluchower Bahn ebenfalls an das obige Konsortium verpachtet. Der entsprechende, unbefristete Betriebsvertrag (der jedoch seitens der

[300] Orest *Subtelny*, Ukraine: a History, (Toronto 1988), S. 44.

Regierung jederzeit mit einer Frist von nur sechs Monaten gekündigt werden konnte) wurde am 10. April 1876 in Wien unterzeichnet.[301] Solche vorübergehenden Lösungen konnten jedoch manche galizischen Adeligen, die sich enthusiastisch an der Mitfinanzierung des Bahnnetzes beteiligten, langfristig nicht zufrieden stellen, vor allem da es deswegen nicht zur Gründung eines von vielen in der Provinz erhofften, größeren Bahnbetriebs in Form einer Fusionierung der Dniester, der Ersten Ungarisch–Galizischen, der Tarnów–Leluchower und der Erzherzog-Albrecht-Bahn kommen konnte. Über ein solches Konglomerat aller obigen, geographisch nicht miteinander verknüpften Strecken samt der projektierten Ost-West-Verbindung wurde später, besonders 1875, als die Transversalbahn konkrete Gestalt annahm, viel debattiert. Die Befürworter dieser Lösung argumentierten, dass sich ein solch großer Betrieb wegen des erwarteten größeren Verkehrsvolumens sowie aufgrund der aus der Vereinfachung bzw. Vereinigung der Verwaltungsstruktur resultierenden Ersparnisse in der Höhe von 200.000 Gulden nicht nur als rentabler als die einzelnen Gesellschaften erweisen müsse, sondern auch die sonst monopolisierenden Tendenzen der Carl-Ludwig-Bahn wegen des Baus einer wettbewerbsfähigen Anschlussstrecke in feste Grenze verweisen werde.[302] Zusätzlich wurde lebhaft argumentiert, dass die Entstehung dieser alternativen Anschlusslinie die Lemberg–Czernowitzer Bahn von der Willkür des Verwaltungsrates der Carl-Ludwig-Bahn unabhängiger gemacht werden könne sowie den Regionen des Karpatenvorlandes endlich die Möglichkeit des Aufbaus einer industriellen Basis gegeben werden sollte.[303] 1884 allerdings, als die erste Runde der cisleithanischen Verstaatlichung in vollem Gang war, wurden solche „Fusionierungsprojekte“ kaum mehr diskutiert; stattdessen kündigte das Handelsministerium schließlich die beiden Abkommen und die beiden Linien kamen erneut unter die direkte Verwaltung der staatlichen Bahnaufsichtsbehörden.

---

[301] *Strach*, Band IV, S. 238.
[302] *Anonymer galizischer Reichsratsabgeordneter,* Zur Fusionsgeschichte der galizischen Eisenbahnen, (Wien 1875), S. 5-9.
[303] Ebenda, S. 11.



Die Städte Österreich- Ungarns und ihre ökonomischen Funktionen, eigene Bearbeitung von *Rumpler*, *Seger*, S. 251.

Drohobyč (Drohobycz) und Borislav (Borysław) waren Orte, von denen riesige Rohöltransporte weggingen; sie selbst wurden aber nie zu Großstädten (1910 hatte Drohobyć (Drohobycz) 32 300 Einwohner, während Borislav (Borysław) 24 500 Einwohner zählte).[304] Daher besaß die Dniester Bahn im Jahre 1882 zwar nicht weniger als 192 Lastwaggons (1,1 Stück pro km), aber nur 20 Personenwaggons (0,44 Stück pro km), davon drei der ersten Klasse, sieben der zweiten Klasse und zehn der dritten Klasse. Dazu kamen noch elf Lokomotiven oder 0,1 Stück/km.[305] 1873 zahlten 8 Lokomotiven, 20 Personen- und 192 Frachtwaggons zu dem Fuhrpark

[304] *Subtelny*, S. 44.
[305] *Konta*, 1883 Jahrbuch, S. 463.

der Gesellschaft, [306] es wurden 126 000 Passagiere und 47 000 Tonnen Fracht befordert. [307] 1877 gab es 116 000 Passagiere, 1878 aber bereits 176 000. 1878 schloss sich die Summe der Lasttransporte mit 201 000 Tonnen vergleichsweise sehr günstig. [308]

Solche Asymmetrien zeigten sich auch besonders deutlich in der Anzahl der beförderten Personen: 360 333 Personen (3217,3 pro km), von denen 3,9 % bzw. 14 113 Soldaten waren (126,009 je km), standen 123 547 Gütertonnen (1103,09 Tonnen per km) verschiedener Fracht gegenüber[309] – hauptsächlich Rohöl, das nach Böhmen oder Österreich exportiert und erst dort raffiniert wurde. Ein Jahr vorher waren 341 609 Menschen (3.050,08/km) hier gereist bzw. waren 103 842 Tonnen Güter (927,16 Tonnen/km) entlang dieser Strecke transportiert worden, nun wurden 18 724 Passagiere (167,18/km) mehr und 19 715 Tonnen Fracht (176,03 Tonnen/km) mehr befördert, was einer Wachstumsrate von 5,5 % bzw. 19 % entsprach. Von den Reisenden konnten sich zwar nur sehr wenige die Erste-Klasse-Abteilungen leisten, d. h. insgesamt reisten nur 748 Menschen (6,68/km) oder 0,2 % aller Passagiere jährlich auf diese Weise, 12 506 (111,7/km) oder 3,4 % dagegen befanden sich in der zweiten Klasse und das Gros von 96,4 %, was 347 079 Personen (3098,9/km) entsprach, musste die Abteile der dritten Klasse benutzen. [310]

Die Einnahmen aus der Personenbeförderung betrugen insgesamt 114.664 Gulden und 46 Kreuzer oder 25,3 % der Gesamtprofite, was 1.023 Gulden und 79 Kreuzern je km entsprach, dazu kamen die Gewinne aus dem hier wegen der beträchtlichen Entfernung von der russischen Grenze eher unwesentlichen Militärverkehr von insgesamt 8.737 Gulden und 2 Kreuzern (78 Gulden und 1 Kreuzer pro km) bzw. 1,9 % aller Renditen. Im Kontext des riesigen Ölvorkommens (1909 wurden allein in Borislav (Borysław) 1 920 000 Tonnen des „schwarzes Goldes“ gewonnen[311]) war es nur logisch, dass die Einnahmen aus den Lasttransporten den weitaus größten Prozentsatz (71,1 %) aller Renditen dieser Gesellschaft ausmachten, nämlich 321.801 Gulden und 7 Kreuzer bzw. 2.873 Gulden und 23 Kreuzer pro km. Pro Tonne wurden daher 2 Gulden und 60 Kreuzer erwirtschaftet, pro Tonne/km lagen die Profite bei 3,42 Kreuzern. Insgesamt flossen 481.213 Gulden als Einnahmen aller Arten in das Unternehmen oder 4.296 Gulden und 54 Kreuzer pro km, während

---

[306] *Szuro*, S. 83.
[307] *Konta*, 1883 Jahrbuch, S. 84.
[308] Ebenda, S. 308.
[309] Ebenda, S. 464.
[310] Ebenda, S. 465.
[311] *Subtelny*, S. 56.

die Ausgaben 351.817 Gulden betrugen (3.141 Gulden und 22 Kreuzer pro km), was der Gesellschaft einen beträchtlichen Gewinn von 129.396 Gulden (1.155 Gulden und 32 Kreuzer je km) Netto oder 5,7 % des Anlagekapitals von 2.247.470 Gulden (20.066 Gulden und 69 Kreuzer per km) einbrachte. Anno 1881 war die Lage aber viel ungünstiger gewesen; es waren damals nur 397.223 Gulden (3.546 Gulden und 63 Kreuzer/km) an Einnahmen verbucht worden, was nun eine Verbesserung der Umsätze im Wert von insgesamt 83.990 Gulden (749 Gulden und 91 Kreuzer/km) bzw. ein Wachstum von 19,2 % bedeutete. Insgesamt legten alle auf dieser Strecke reisenden Passagiere anno 1882 etwa 9 008 325 km zurück; ein Reisender wurde aber im Durchschnitt nur über eine Distanz von 25 km befördert, was eine Ausgabe von 32 Kreuzern erforderte. Die von allen Zügen zurückgelegte Distanz erreichte dagegen nur 213 971 km. Die Fahrtkosten beliefen sich daher auf 1,2 Kreuzer je km, was, obwohl diese bei den Standards der Doppelmonarchie ohnehin eher niedrig lagen, immer noch viel zu teuer für die Mehrheit der industriellen Arbeiter war, von den heimischen Bauern ganz zu schweigen; ihnen fehlte jede Möglichkeit, sich regelmäßige Zugreisen zu leisten.[312]

Andere Bahnlinien des Kronlandes hatten jedoch mit noch mehr finanziellen Problemen zu kämpfen. Die Erste Ungarisch- Galizische Bahn erlebte bereits seit ihrer Betriebsaufnahme 1872 eine Menge gravierender Schwierigkeiten. Diese Strecke, wie der Name der Gesellschaft verdeutlicht, erstreckte sich über die beiden Reichshälften, was nicht nur für die Wiener, sondern auch für die zuständigen Budapester Behörden zusätzliche finanzielle Verbindlichkeiten bedeutete. 1880 wurde eine Zahlung von nur 8.801 Gulden[313] bzw. 33 Gulden und 9 Kreuzer/km aus dem Steuertopf der Finanzministerien der beiden Reichshälften geleistet, um die Linie überhaupt vor der ständig drohenden Stilllegung zu retten - eine sehr niedrige Summe im Vergleich zu den jährlichen Aufwendungen seitens des Staates für die verzweifelten Konsortien. Von Michalovce (Nagymihály) über Humenne (Homonna) bis nach Medzillaborce (Mezolaborcz) auf dem Gebiet der heutigen Ostslowakei, dann durch einen circa 600 Meter langen Tunnel unter dem Lupkower Pass nach Galizien weiter nordwärts über Zagórz und Chyriv (Chyrów) bis Przemyśl gelegt, erreichte die gesamte Linie 266 km; 155 km davon befanden sich innerhalb dem von Lemberg verwalteten Gebiet. Die Bahn verlief meist durch ausgedehnte Urwälder der Ostkarpaten, die im

[312] Ebenda, S. 463.
[313] *Strach*, Band VII, S. 41.

Vergleich zum galizischen Flachland nur dünn besiedelt waren. In diesen Landstrichen wurde sehr primitive Landwirtschaft betrieben und große Teile der *Rusyny* Bevölkerung, die auf der galizischen Seite der Grenze „Lemken“ und „Bojken“ genannt wurden, verdienten wegen der Unfruchtbarkeit des Bodens und der ungünstigen Wetterverhältnisse weiterhin mit der profitableren Vieh- und Schafzucht als Hirten ihren Unterhalt. In den vielen Jahren der Existenz dieser Linie wandelte sich die wirtschaftliche Lage kaum ins Positive, aber in voller Ignoranz des dortigen, tatsächlich vorhandenen Verkehrsaufkommens bzw. dessen akuten Mangels (anno 1875 war hier normalerweise nur über einen Zug täglich in jede Richtung zu berichten, an manchen Tagen fuhr nicht einmal ein einziger Güter- oder Personenzug entlang dieser Strecke)[314] wurde bereits 1877 ein zweiter Gleisstrang an dieser Linie (!) gebaut, der nur für den Fall des immer wahrscheinlicher werdenden Krieges mit dem Zarenreich gedacht sein konnte. Damals bestanden sogar die relativ stark befahrenen Linien, wie z. B. die Erzherzog-Carl-Ludwig–Bahn, meist nur aus einem einzigen Gleisstrang, der den Verkehr abwechselnd in zwei Richtungen durchschleusen musste, was wegen der primitiven Technologie der damaligen Signale oft zu Unfällen und Tragödien führte.

Auf dieser zwar langen, aber selten befahrenen Strecke gab es 1882 nur 233 437 Reisende oder 877,6 je km, davon waren 28 039 bzw. 12 % aller Passagiere Soldaten (105,4 pro km), die stets von und zu ihren Kasernen rund um Przemyśl pendeln mussten. Neun Jahre früher, 1873 gab es dagegen 238 000 Reisenden.[315] Insgesamt legten alle Reisenden während des Jahres 1883 15 604 193 km auf dieser Strecke zurück, wobei eine durchschnittliche Reise wegen der großen Entfernungen zwischen den auf dieser Strecke gelegenen Städten nicht weniger als 66,8 km betrug, wofür 77 Kreuzer bzw. 1,17 Kreuzer/km bezahlt werden mussten. Die Züge selbst legten dagegen eine Distanz von insgesamt 437 954 km zurück, was allerdings nicht von der Häufigkeit, sondern von der Länge des Abschnitts verursacht wurde. Die Verteilung der Reisenden auf die drei Reiseklassen sah folgendermaßen aus: Nur 2.247 (bzw. 8,45/km) oder 0,9 % konnten sich die erste Klasse leisten, 22 303 (oder 83,9/km) bzw. 9,6 % reisten in der zweiten Klasse, 186 719 (bzw. 701,95/km) oder 79,9 % nutzten die dritte Klasse, während 22 168 Personen (oder 83,84/km) bzw. 9,6 % unter den schlechten Bedingungen der hier noch existierenden vierten Klasse befördert wurden. Ein Vergleich mit dem Jahr davor, als insgesamt 195 948 Menschen (736,65/km) mit dem

[314] Zur Fusionsgeschichte…, S. 8.

[315] *Szuro*, S. 75.

Zug gefahren waren, lässt ein bedeutendes nominelles Wachstum von 37 489 Passagieren (140,9/km) bzw. 19,1 % feststellen. 239 088 Tonnen Fracht (898,8 Tonnen je km) wurden anno 1882 ebenfalls befördert; ein Jahr zuvor waren es insgesamt 192 723 Tonnen (724,52 Tonnen/km) gewesen, was ein bemerkenswertes Wachstum von 46 365 Tonnen (174,3 Tonnen/km) bzw. 24,1 % erkennen lässt. Allerdings im ersten vollen Betriebsjahr 1873 wurden 394 000 Tonnen befordert, was einen schlechten Licht auf der langfristigen Entwicklungsprospekten der Linie werfen musste.[316] Die meisten transportierten Waren bestanden aus dem Proviant bzw. Waffen der Armee, die mittels 520 Lastwaggons (1,9 Stück pro km) befördert wurden; den wenigen Passagieren standen dagegen nur 47 Personenwaggons (0,18 Stück pro km), davon fünf der ersten Klasse, elf der zweiten Klasse, 13 der dritten Klasse und 18 der vierten Klasse, zur Verfügung. In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu bemerken, dass 1883 die große Mehrheit der Eisenbahnlinien in der Doppelmonarchie als auch im restlichen Europa mit der für die Reisenden ziemlich demütigenden und unbequemen vierten Klasse, die grundsätzlich aus einem bedeckten, sehr heißen und schmutzigen Güterwaggon ohne Fenster und Bänke bestand, endgültig Schluss machte. Es gab nur 21 Lokomotiven (0,07 Stück pro km), die als Fahrbetriebsmittel dienten.[317] 1873 standen der Gesellschaft 11 Lokomotiven, 24 Personen- und 255 Güterwaggons zur Verfugung.

Die Einnahmen betrugen 1883 insgesamt 996.668 [318] Gulden und 11 Kreuzer, was 3.746 Gulden und 87 Kreuzer je km entsprach, davon wurden 179.160 Gulden (673 Gulden und 53 Kreuzer/km) oder 20,4 % im Passagierverkehr erwirtschaftet, die Zahlungen für Militärtransporte kamen auf eine Summe von 46.615 Gulden (175 Gulden und 29 Kreuzer/km) oder 5,3 %, während die Frachtbeförderung 618.895 Gulden bzw. 2.326 Gulden und 67 Kreuzer/km einbrachte, d.s. 70,3 % aller Einnahmen. Anno 1882 waren die Einnahmen auf 880.357 Gulden oder 3.309 Gulden und 61 Kreuzer pro km gekommen, während im Jahre 1881 etwa 730.131 Gulden (2.744 Gulden und 85 Kreuzer je km) eingenommen worden waren, was zwar eine positive Tendenz (Wachstumsrate von 17,8 % bzw. 12,5 %) gezeigt hatte, allerdings noch weitgehend ungenügend gewesen war, um diese Gesellschaft langfristig vor der ständig drohenden Verstaatlichung retten zu können. Pro Tonne wurden 2 Gulden und 59 Kreuzer verdient, was pro Tonne/km eine Rendite von 2,7 Kreuzer bedeutete. Die Ausgaben anno 1883 betrugen insgesamt 966.335 Gulden und 3 Kreuzer, was pro

[316] Ebenda, S. 76.
[317] *Konta*, 1883 Jahrbuch, S. 549 und S. 551.
[318] *Szuro*, S. 77.

km eine Summe von 3.632 Gulden und 84 Kreuzer ergab. Obwohl diese Darlegung die Schlussfolgerung erlaubt, dass doch ein gewisser Gewinn erwirtschaftet wurde, nämlich 30.353 Gulden, was für jeden km dieser Strecke 114 Gulden und 11 Kreuzer bedeutete, blieb die Gesellschaft trotzdem nach wie vor in den roten Zahlen, da alle sog. „Einnahmen“ in Wirklichkeit direkte oder indirekte Zuschüsse, Steuerbefreiungen, Subventionen bzw. Zinsgarantien und sogar direkte Zahlungen von Seiten des Handels- und Finanzministeriums waren.[319] Diese sog. „Gewinne“ begrenzten sich ohnehin auf 0,1 % des Anlagekapitals von 36.209.000 Gulden oder 136.124 Gulden und 6 Kreuzer je km, was wohl der beste Indikator für den schlechten finanziellen Zustand des Konsortiums war. Daraus folgt, dass das Eisenbahnnetz ohne die ständigen, riesigen Finanzspritzen, worin jährliche Subventionen aus dem Topf der sog. „Ertragsgarantie“ eingerechnet waren, die jährlich insgesamt 139.836 Gulden betrugen, aus dem Wiener Budget nicht aufrechtzuerhalten war; jeder einzelne Kilometer wurde durch verschiedene Steuerbefreiungen mit 525 Gulden und 69 Kreuzer unterstützt - diese finanzielle Hilfe lief jedoch schließlich am 18. Dezember 1881 laut den Bestimmungen der Konzession aus. Weiters sollten die enormen Zinsgarantien berücksichtigt werden, die bis zum 25. Dezember 1961 (also für die ganze, geplante Dauer der Konzession) gelten sollten und mit denen 40.000 Gulden pro deutsche Meile (circa 7 km) zugesichert wurden.[320] Letztlich konnte die Linie ohne die Staatsvorschüsse (1.800.000 Gulden oder 11.612 Gulden und 90 Kreuzer pro km allein im Jahre 1875 laut dem entsprechenden Gesetz vom 5. Juni 1875 für die galizische Strecke, 338.137 Gulden und 18 Kreuzer oder ein Nettobetrag von 3.046 Gulden und 28 Kreuzern je km für den ungarischen Teil)[321] überhaupt nicht betrieben werden.

Die Erzherzog-Albrecht-Bahn verwaltete insgesamt 182 km an Schienen: Sämtliche Linien, die von Lemberg über Stryj nach Ivano-Frankivs’k (Stanisławów, Stanislau) durch die südöstlichen Kreise Galiziens verkehrten, bildeten den Kern des Besitzes dieser Gesellschaft. Hier lassen sich auch sofort schlechte Umsätze erkennen, die sich leider nicht nur auf das hier ausgewählte Jahr begrenzten. Nicht lange nach ihrer Eröffnung im Jahre 1875 wurden die finanziellen Probleme des Beförderungsunternehmens bereits so groß, dass sie eine rechtswidrige Kürzung der Einlösungssummen der Aktien heraufbeschwor: Statt der gemäß dem rechtlichen Statut durch das

[319] Ebenda, S. 550-551.
[320] Ebenda, S. 539.
[321] R.G.Bl. Nr. 92 ex 1875.

Konsortium garantierten 5 Gulden pro jeder am 1. Jänner des Jahres anfallenden Aktie wurden den Aktionären nur 2 Gulden und 95 Kreuzer geboten, was nicht nur bei den erschütterten Anlegern, sondern wegen der Seltenheit eines solchen Ereignisses auch in der breiten Öffentlichkeit der ganzen Monarchie für große Aufregung sorgte. Die verärgerten Aktionäre wandten sich nicht allzu überraschend sofort an das entsprechende Wiener Handelsgericht, so dass der Gesellschaft wegen des nachhaltigen Chaos und des Vertrauensverlusts der Anleger nun der Konkurs drohte. Die Regierung sah sich verpflichtet, die neue Schienenverbindung mittels einer Erhöhung der Zinsgarantie im Wert von 63.000 Gulden (346 Gulden und 15 Kreuzer/km) zu retten sowie mit einer finanziellen Beteiligung der Frankfurter Erlanger Bank ihre vorübergehende Wiederbelebung zu sichern.[322]

1874 bzw. noch vor der Eröffnung der ganze Strecke besaß die Gesellschaft 16 Lokomotiven, 34 Personen- und 403 Lastwaggons, 1875 kamen dazu noch 13 Personen- und 103 Frachtwaggons. Dieses Stand der Betriebsflotte bleib bis 1881 unverändert. [323] 1874 wurden 124 000 Passagiere befordert, einem Jahr später steig der Zahl auf 231 000. [324] 1874 betrug die Summe der beforderten Frachten 52 800 Tonnen, 1875 waren es 100 000 Tonnen, 1877 kam es zu 147 000 Tonnen und im Jahre 1879 reichten die Frachttransporte einer Niveau von 237 000 Tonnen. [325]

Die nächsten Jahre entwickelten sich allerdings für die immer am Rand der Rentabilität stehende Linie keineswegs fruchtbar, und die in den folgenden Monaten fallenden Aktien wurden entweder mit nur einem Gulden bzw. sogar überhaupt nicht eingelöst. Dieser nachhaltige Trend war auch in den folgenden Betriebsergebnissen des Jahres 1882 deutlich spürbar: Die Gesamteinnahmen erreichten eine Summe von 737.847 Gulden oder 4.054 Gulden und 10 Kreuzern pro km, davon wurden 168.680 Gulden (926 Gulden und 81 Kreuzer/km) bzw. 27,6 % durch die Personenbeförderung eingenommen, 369.329 Gulden (2.029 Gulden und 28 Kreuzer/km) bzw. 60,5 % kamen über Frachttransporte herein und der Militärverkehr brachte eine Summe von 4.182 Gulden (22 Gulden und 98 Kreuzer/km) bzw. 0,7 % ein. Mittlerweile erreichten die Ausgaben bis zu 587.498 Gulden, was sich auf 3.228 Gulden und 1 Kreuzer je km verteilte. Ein Jahr vorher waren Einnahmen im Wert von 616.713 Gulden bzw. 3.388 Gulden und 53 Kreuzer pro

---

[322] *Strach*, Band IV, S. 229.
[323] *Szuro*, S. 89.
[324] Ebenda, S. 90.
[325] Ebenda, S. 91.

km erwirtschaftet worden, was sich in einer deutlichen Steigerung um 121.134 Gulden (665 Gulden und 57 Kreuzer/km) bzw. 21,2 % manifestierte. Die entstandenen Gewinne im Wert von 150.349 Gulden oder 826 Gulden und 9 Kreuzer je km bildeten nur 0,6 % des Anlagekapitals von 22.828.300 Gulden (125.430 Gulden und 22 Kreuzer/km).[326] Die Anzahl der Passagiere umfasste nur 196 679 beförderte Personen, pro Kilometer ergibt das 1080,7 Reisende, was jedoch unter dem Aspekt, dass die beiden Orte Stryj und Ivano- Frankivs'k (Stanisławów, Stanislau) zumindest für galizische Verhältnisse (im Jahre 1880 wohnten in diesen Orten 15 340 bzw. 29 400 Einwohner[327]) nicht besonders klein waren, für die Geldgeber eher enttäuschend aussehen musste. 1881 waren dagegen 181 985 Menschen (999,92/km) befördert worden, was einen Passagierzuwachs von insgesamt 14 694 (80,78/km) Personen bzw. 8,1 % bedeutete. Zu dieser dennoch sehr niedrigen Zahl aus dem Jahre 1882 gehörten auch die 7 533 beförderten Soldaten bzw. Wehrpflichtigen (41,5 pro km), die auf Kosten des Militärs reisten und 3,8 % aller Reisenden darstellten. Nur 639 Passagiere (3,51/km) oder 0,3 % aller Personen reisten in diesem Jahr in der ersten Klasse, 13 307 oder 73,12 pro km bzw. 6,8 % in der zweiten Klasse, während nicht weniger als 182 733 bzw. 92,9 % in der dritten Klasse reisen mussten, was 1004,03 beförderte Personen pro km ausmachte. Die von allen Passagieren insgesamt zurückgelegte Distanz belief sich auf 9 659 253 km; im Durchschnitt legte also ein Reisender 49,1 km zurück, was ihm 85 Kreuzer bzw. 1,73 Kreuzer pro km kostete. Im Vergleich dazu fuhren die Züge selbst nur 286 797 km. Insgesamt wurden dazu auch 115 603 Tonnen Fracht (635,2 Tonnen je km) transportiert, was allerdings 5455 Tonnen (29,97 Tonnen/km) weniger als im Vorjahr waren oder einem Nettoverlust in der Höhe von 4,5 % gleich kam.[328] Es gab nur 45 Personenwaggons oder 0,3 Stück pro km, die hier entlang verkehrten, davon fünf der ersten Klasse, acht der zweiten Klasse und 31 der dritten Klasse, aber nicht weniger als 506 Lastwaggons (2,8 Stück/km). Lokomotiven wurden nur 16 Stück oder 0,1 pro km eingesetzt.[329]

Die Tarnów–Leluchower Bahn erstreckte sich auf insgesamt 146 km durch Westgalizien. Trotz der bedeutenden Länge standen der Gesellschaft 1882 nur 12 Lokomotiven oder 0,1 Stück pro km, 30 Personenwaggons (0,2 Stück/km), wovon drei zur ersten, neun zur zweiten und 18 zur

---

[326] *Konta*, 1883 Jahrbuch, S. 559.
[327] Halina *Petryszyn*, Historyczna Siec Miast Galicji Wschodniej, (Kraków 1997), S. 79.
[328] *Konta*, 1883 Jahrbuch, S. 560.
[329] Ebenda, S. 558.

dritten Klasse gehörten, sowie 249 Frachtwaggons oder 1,7 Stück pro km zur Verfügung.[330] Mit derart begrenzten Fahrmitteln wurden entlang dieser Route insgesamt, wohl wegen des Mangels an Großstädten (anno 1910 hatte Tarnów 39 200 Einwohner und Nowy Sącz (Neu Sandez) 26 400 Einwohner)[331], nur 119 431 Reisende befördert, 4,6 % davon oder 5494 waren Soldaten (818,02/km bzw. 37,6/km). Während des ganzen Jahres reisten 924 Passagiere (6,3/km) oder nur 0,8 % in der ersten Klasse, 13 507 oder 92,5 je km bzw. 11,3 % wurden in der zweiten und schließlich 105 000 oder 719,2/km bzw. 87,9 % in der dritten Klasse befördert. Ein Vergleich mit 1881, als nur 102 472 Kunden die Bahnlinie genutzt hatten (701,9/km), zeigt nun ein Wachstum von 16 969 Passagieren (116,23/km) oder 16,5 %. Die Passagiere legten insgesamt 6 688 136 km zurück; im Durchschnitt fuhr also ein Passagier 56,1 km mit der Bahn, was ihm 96 Kreuzer bzw. 1,71 Kreuzer/km kostete. Die Züge selbst legten dagegen nur eine Distanz von 188 383 km zurück. Weiters wurden in diesem Jahr 66 633 Tonnen Fracht (456,4 Tonnen/km) transportiert[332], was einer Verbesserung der Nettoergebnisse um 5005 Tonnen (34,3 Tonnen/km) bzw. 8,12 % im Vergleich zum Jahre 1881 (insgesamt 61 628 Tonnen oder 422,1 Tonnen/km) entsprach.

In allen Verkehrskategorien zusammen wurden auf dieser Linie 459.934 Gulden als Einnahmen verrechnet, was 3.150 Gulden und 23 Kreuzer pro km betrug. Darunter stellten Frachttransporte den größten Anteil dar - nicht weniger als 60,4 % oder 239.611 Gulden (1.641 Gulden und 17 Kreuzer/km) wurden auf diese Weise verdient. Der Passagierverkehr brachte dem Konsortium nur Einnahmen in der Höhe von 115.088 Gulden (788 Gulden und 27 Kreuzer/km) oder 29 %, die Beförderung der Wehrpflichtigen belief sich ebenfalls auf einen für Galizien verhältnismäßig niedrigen Wert von 5.176 Gulden (35 Gulden und 45 Kreuzer/km) bzw. 1,3 %, was wohl auf die Tatsache zurückgeführt werden kann, dass keine wichtigen Festungen entlang dieser Trasse vorhanden waren. Die Ausgaben waren jedoch mit 456.941 Gulden oder 3.129 Gulden und 73 Kreuzer je km fast so hoch wie die Bruttoeinnahmen. Der Gewinn betrug daher nur 2.993 Gulden oder 20 Gulden und 49 Kreuzer je km, was insgesamt nur 0,1 % des investierten Anlagekapitals von 13.403.129 Gulden (91.802 Gulden und 25 Kreuzer pro km) entsprach.[333]

---

[330] Ebenda, S. 578.
[331] Österreichisches Statistisches Handbuch 1911, (Wien 1911), S. 287.
[332] Ebenda, S. 580.
[333] Ebenda, S. 579.

Die insgesamt 266 km lange Lemberg–Czernowitzer Bahn (239 km davon in Galizien, die restlichen 37 km in der Bukowina) führte weiter in Richtung der moldauischen Grenze nach Jassy (Iasi) und sah sich wegen ihres akuten Mangels an Renditen sehr bald nach ihrer Eröffnung, nämlich schon im Jahre 1868, zur Inanspruchnahme der ihr gemäß der Konzession garantierten Vorschusszahlung in der Höhe von 1.000.000 Gulden[334] bzw. 3.759 Gulden und 40 Kreuzer/km gezwungen und war auch in den folgenden Jahren häufig Empfänger der Fonds aus dem Staatshaushalt. Allerdings konnte - wie es bei den galizischen Bahnen üblich war - nicht viel aus dem Budget der Bahn zurück in den Steuertopf der Monarchie fließen. 1880 betrug die Summe, die dem Fiskus übergeben werden musste, nur 303.214 Gulden[335] oder 1.139 Gulden und 90 Kreuzer je km. Diese Linie bot anno 1882 die folgenden finanziellen Ergebnisse: Es wurden damals insgesamt 2.867.423 Gulden oder 10.779 Gulden und 79 Kreuzer pro km verdient, davon wurden 726.745 Gulden oder 2.732 Gulden und 12 Kreuzer je km bzw. 25,3 % im Passagierverkehr eingenommen, Militärtransporte stellten mit 36.841 Gulden (138 Gulden und 50 Kreuzer/km) einen 1,2 %-hohen Anteil, während die Frachtbeförderung der Gesellschaft eine Summe von 1.965.665 Gulden (7.389 Gulden und 72 Kreuzer/km) bzw. 68,8 % einbrachte.[336] Im Vorjahr waren dagegen insgesamt 3.152.278 Gulden oder 11.850 Gulden und 67 Kreuzer pro km als Einnahmen deklariert worden. Hierbei ist eine deutliche Verminderung der Umsätze um 284.855 Gulden Netto (1.070 Gulden und 88 Kreuzer/km) bzw. 9,03 % zu erkennen.[337] Die Ausgaben wurden mit 2.384.079 Gulden (8.962 Gulden und 70 Kreuzer/km) bemessen, was dem Konsortium einen Gewinn im Wert von insgesamt 483.374 Gulden (1.817 Gulden und 20 Kreuzer/km) eintrug, der allerdings nur 17,9 % des investierten Aktienkapitals in der Höhe von 2.694.271.000 Gulden (10.128 Gulden und 94 Kreuzer/km) darstellte. Im Durchschnitt legte ein Reisender 73,9 km zurück, die damit verbundenen Kosten kamen auf 1 Gulden und 69 Kreuzer, was 2,3 Kreuzern pro km entsprach. Für Lastentransporte wurden dagegen 4 Gulden und 63 Kreuzer für die Beförderung einer Tonne verlangt, pro Tonnen/km bedeutete dies Kosten von 3,5 Kreuzern.

Alle Passagiere dieser Strecke reisten insgesamt 31 694 147 km, im Vergleich dazu legten die Züge selbst aber nur 1 181 437 km zurück. Es wurden insgesamt 428 984 Personen oder 1612,7

---

[334] R.G. Bl. Nr. 176 ex 1868.
[335] *Strach*, Band VII, S. 41.
[336] *Konta*, 1883 Jahrbuch, S. 103.
[337] Ebenda, S. 104.

pro km befördert, davon waren 28 365 bzw. 106,6/km oder 6,6 % Mitglieder der Armee. Im Jahre 1881 hatten 444 210 Kunden (1669,9/km) die Bahnlinie genutzt, was nun den Passagierstrom um 15 226 Kunden (57,2/km) bzw. 3,4 % vergrößerte. 4641 Passagiere bzw. 17,5 pro km oder 1,1 % wählten Erste-Klasse-Abteile, die zweite Klasse stand 35 489 bzw. 183,4 pro km oder 8,3 % aller Reisenden zur Verfügung, während sich die überwältigende Mehrheit von 376 079 Passagieren oder 1413,8/km bzw. 87,6 % aller Kunden mit der dritten Klasse begnügen musste. Im ersten Betriebsjahr 1867 gab es 133 000 Passagiere und 105 000 Tonnen der Fracht,[338] 1870 nutzten 292 000 Passagiere den Angebot der Linie.[339] 1869 beliefen sich die Frachttransporte auf 161 000 Tonnen, einem Jahr danach auf 258 000 Tonnen, [340] 1873 waren es 443 000 Tonnen. Das Jahr 1877 bewies sich als besonders vorteilhaft mit 968 000 Tonnen, folgend lässt sich aber einen deutlichen Rückgangstrend merken- von 693 000 beforderten Tonnen 1878 bis 528 000 Tonnen Anno 1880[341] und noch niedriger im folgenden Jahr. Im Jahre 1882 wurden 424 603 Tonnen Fracht bzw. 1603,8 Tonnen pro km befördert, die entsprechende Zahl im Vorjahr hatte 416 049 Tonnen oder 1564,1 Tonnen/km betragen, woraus ein eher unwesentliches Wachstum von 8554 Tonnen (32,2 Tonnen/km) bzw. 2,06 % resultierte. Der Fuhrpark bestand aus 62 Lokomotiven oder nur 0,2 Stück pro km, 1720 Lastwaggons (6,5 Stück/km) sowie 94 Personenwaggons bzw. 0,3 Stück/km, davon gehörten aber nur vier zur ersten Klasse, 21 zur zweiten und 69 zur dritten.[342] 1867 verkehrten 27 Lokomotiven, 40 Personen- und 671 Güterwaggons auf dieser Strecke, 1871 doppelte sich der Zahl der Lokomotiven (57), der Zahl der Personenwaggons stieg bis auf 100, allerdings fielen aber die Werte für den Lastwaggons auf 238 Stück.[343]

Um die oben präsentierten Betriebsergebnisse der verschiedenen galizischen Gesellschaften und den akuten Mangel an Rentabilität noch besser zu illustrieren, lohnt es sich, einen Blick auf die zwei gewinnreichsten Linien der Monarchie zu werfen. Die insgesamt 706 km lange Strecke der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn war nicht nur die erste und wohl strategisch bedeutendste Linie des gesamten Reiches, sondern gehörte auch wegen ihrer Verbindung Wiens mit den industriellen Zentren Böhmens, Mährens und Schlesiens immer zu den gewinnreichsten und verkehrsreichsten

---

[338] *Szuro*, S. 27.
[339] Ebenda, S. 28.
[340] Ebenda, S. 29.
[341] *Szuro*, S. 30.
[342] *Konta*, 1883 Jahrbuch, S. 102.
[343] *Szuro,* S. 28.

Abschnitten des Landes. Bereits im Jahre 1856 reisten 1.6 Millionen Menschen auf der Nordbahn, gleichzeitig wurden 1,1 Millionen Tonnen der Fracht befordert. 1866 wurden 1,9 Millionen Tonnen der Fracht befordert, 1867 zeigte einen enormen Zuwachs (2,9 Millionen Tonnen), 1872 gab es 4,2 Millionen Tonnen und schließlich im Jahre 1880 insgesamt 5,1 Millionen Tonnen wurden befordert. [344] Solche guten Betriebsresultaten und der daraus stammenden Widerstand der zufriedenen Aktionäre bereiteten der Regierung 1906 vielfaltige Probleme und lebhafte Reichsratsdebatten bei der Verstaatlichungsprozess. Laut des Gesetzes vom 31. Oktober dieses Jahres musste die Regierung die Gesellschaft mit einer voraussichtlich bis Ende 1940 laufenden Jahresrente in der Höhe von 30.537.000 Kronen bzw. 43.253 Kronen und 54 Kreuzer/km entschädigen.[345] Dass sich dies dennoch zu einer vorteilhaften Transaktion für das Transportministerium entwickelte, belegen zweifellos die folgenden Statistiken: Bereits 1880 hatte diese Linie den Steuerbehörden eine Summe von 2.202.840 Gulden[346] eingetragen, pro km kam es daher zu einem Reingewinn von 2.960 Gulden und 81 Kreuzer für den Fiskus. 1882 sahen die Betriebsstatistiken wie folgt aus: Insgesamt wurden 2 663 467 Reisende (3772,6 Passagiere pro km) zwischen den bedeutenden urbanen Zentren wie Wien, Brno (Brünn), Olomouc (Olmütz), Ostrava (Ostrau), Cieszyn (Teschen), Bielsko-Biała (Bielitz-Biala) und Krakau befördert, davon waren 89 551 bzw. 3,4 % der gesamten Fahrgäste Mitglieder des Militärs (126,8/km). Außerdem wurden 5 812 993 Tonnen Fracht (8233,7 Tonnen/km), davon 2 559 327 Tonnen Kohle (3625,1 Tonnen/km), dessen Anteil an den Frachttransporten auf 44,03 % kam, transportiert.[347]

Ein Jahr zuvor waren 2 532 617 Menschen oder 3587,3 pro km auf dieser Linie befördert worden, was eine Wachstumsrate von 5,2 % bzw. 130 850 Passagieren (185,3/km) in diesem Bereich bedeutete; die entsprechende Ziffer für Frachttransporte war anno 1881 bei 5 242 241 Tonnen oder 7425,3 Tonnen pro km gelegen, was einer deutlichen Steigerung von 10,9 % bzw. 570 752 Tonnen (808,4 Tonnen/km) Fracht entsprach. Bei den Frachttransporten waren 2 420 679 Tonnen (3.428,7 Tonnen/km) bzw. 46,2 % in die Kategorie der Kohletransporte gefallen, womit sich das Wachstum in diesem Bereich auf 138 648 Tonnen bzw. 5,7 % begrenzte[348], was bedeutete, dass nur 196,4 zusätzliche Tonnen dieses wichtigen Rohstoffs im Jahre 1882 auf jeden km

[344] *Szuro*, S. 29.
[345] Alfred *Horn*, Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, (Wien 1971), S. 45.
[346] *Strach*, Band VII, S. 41.
[347] *Konta*, 1883 Jahrbuch, S. 50.
[348] Ebenda, S. 43.

entfielen. Pro Tonne wurde ein Nettogewinn von 4 Gulden und 4 Kreuzern erwirtschaftet, während pro Tonnen/km von einem Gewinn von 2,7 Kreuzern zu berichten ist. Insgesamt nutzten 42 063 Passagiere (59,6/km) oder nur 1,6 % aller Reisenden die Abteile der ersten Klasse. Bei den heutigen Standards kann dieser Anteil wohl als sehr niedrig betrachtet werden, er zählte damals hingegen zu den besten Ergebnissen der Monarchie und war deshalb keineswegs mit Galizien zu vergleichen. 378 123 Personen (535,6 je km) reisten in der zweiten Klasse, d. h. 14,2 % der Kunden, 1 199 676 Menschen bzw. 45,04 % oder 1699,3/km stiegen in die dritte Klasse ein, während für 1 043 605 oder 1478,2 per km bzw. 39,2 % aller Passagiere die vierte Klasse reichen musste. Alle Passagiere fuhren während des Betriebsjahres insgesamt 163 607 300 km, pro individuelle Reise also im Schnitt 61,4 km, deren Kosten sich auf die Summe von 1,46 Gulden bzw. 2,4 Kreuzer/km beliefen. Die von allen Zügen der Kaiser-Ferdinand-Bahn zurückgelegte Distanz betrug dagegen 6 329 796 km.

Auf dieser 706 km langen Strecke standen im Jahre 1882 nicht weniger als 322 Lokomotiven in Betrieb (0,46 Stück pro km), 505 Personenwaggons (0,72 Stück je km) waren vorhanden, davon 31 der ersten Klasse, 207 der zweiten Klasse und 244 der dritten Klasse; zusätzlich gab es außerdem 10 703 Lastwaggons oder 15,31 Stück pro km.[349] Schon zwanzig Jahren zuvor, 1862 verfugte dieser Gesellschaft über 218 Lokomotiven, 375 Personen- und 5 617 Frachtwaggons.[350] 1873 überstieg der Anzahl der Lokomotiven schon 300 Stück (318), gleichzeitig gab es 602 Personen- und 9 432 Frachtwaggons. [351]Die finanziellen Umsätze waren gleichfalls sehr beeindruckend. Die Einnahmen kletterten auf eine Summe von 29.736.163 Gulden bzw. 42.119 Gulden und 21 Kreuzer pro km, davon kamen 3.880.494 Gulden (5.496 Gulden und 45 Kreuzer/km) oder 13,4 % von der Personenbeförderung, 157.029 Gulden (222 Gulden und 42 Kreuzer/km) bzw. 0,5 % wurden vom Militär bezahlt und durch Lasttransporte erwirtschaftete die Gesellschaft einen Betrag in der Höhe von 23.482.150 Gulden oder 81,5 % aller Renditen, was nicht weniger als 33.260 Gulden und 84 Kreuzer pro km ergab. Pro Gütertonne wurden im Durchschnitt 4 Gulden und 4 Kreuzer eingenommen, während die entsprechenden Einnahmen pro Tonnen/km bei 2,70 Kreuzer lagen. Ein Vergleich mit dem Jahr davor, in dem insgesamt 27.004.979 Gulden (38.250 Gulden und 68 Kreuzer/km) als Einnahmen verrechnet worden waren,

[349] Ebenda, S. 47.
[350] *Szuro*, S. 40.
[351] Ebenda, S. 41.

zeigt die gewaltige Zunahme im Wert von 1.783.747 Gulden (2.526 Gulden und 55 Kreuzer/km) bzw. 6,7 %. Die Ausgaben begrenzten sich auf 13.809.157 Gulden, pro km fielen der Gesellschaft daher Betriebskosten von insgesamt 19.559 Gulden und 71 Kreuzer an. Die Profite summierten sich dagegen auf die astronomische Zahl von 15.927.006 Gulden (22.559 Gulden und 50 Kreuzer pro km), was einen sehr beträchtlichen Anteil von 12,1 % des damaligen Anlagekapitals von insgesamt 122.989.313 Gulden oder 174.205 Gulden und 83 Kreuzer je km ausmachte.[352]

Ebenfalls als höchst profitable Gesellschaft glänzte - zumindest seit der Eröffnung der Semmering Strecke 1854 - die Südbahn. Unter ihrem Einfluss befand sich auch die größte in privaten Händen gelegene Streckenlänge der Doppelmonarchie, zu der insgesamt 2191 km Schienen in Österreich und Ungarn gehörten. Neben der Nordbahn wurde auch die Südbahn zu einem der größten Steuerzahler der Monarchie, wobei dieses Konsortium allein im Jahre 1880 nicht weniger als 1.944.324 Gulden[353] diesem Zweck opfern musste, was eine Zahlung in der Höhe von 887 Gulden und 41 Kreuzer pro km bedeutete. Die Anzahl der Passagiere war enorm und erreichte im Jahre 1882 insgesamt 7 881 951 Reisende (3597,4/km), davon waren 295 141 Personen oder 3,7 % Mitglieder der k.u.k. Armee (134,7/km). Die Passagiere verteilten sich wie folgt auf die Beförderungsklassen: 151 825 oder 69,3/km bzw. 1,9 % der Gesamtzahl entfielen auf die erste Klasse, 1 298 663 oder 592,7/km bzw. 16,5 % aller Reisenden entschieden sich für die zweite Klasse, während 6 431 463 Menschen (2935,4/km) oder 81,6 % gezwungen waren, in die dritte Klasse einzusteigen. Im Jahr davor waren auf der Südbahn 7 438 032 Passagiere (3 394,8/km) befördert worden, was eine Steigerung der Passagierzahlen um insgesamt 443 919 Personen (202,6/km) bzw. 6 % darstellte. Die Summe aller Passagierreisen kam auf 322 288 491 km, allerdings fuhr eine durchschnittliche Person nur 40,9 km, was für den Fahrschein einen Preis von 1,14 Gulden, d.h. 2,8 Kreuzer pro km, ergab. Die Summe der von allen Zügen befahrenen Kilometer belief sich auf insgesamt 11 663 720. Die riesige Summe von 5 314 310 Tonnen (2425,5 Tonnen/km) an beförderter Fracht verdankte die Gesellschaft großteils der wesentlichen Verbindung Wiens mit Triest und anderen Mittelmeerhäfen.[354] Anno 1881 waren insgesamt 4 909 111 Tonnen Güter (2240,58 Tonnen/km) transportiert worden, was ein Wachstum von 405 199 Tonnen (184,9 Tonnen/km) bzw. 8,3 % gegenüber dem Vorjahr ausmachte. Die Kosten

[352] Ebenda, S. 49.
[353] *Strach*, Band VII, S. 41.
[354] *Konta*, 1883 Jahrbuch, S. 127.

pro beförderte Tonne betrugen 1882 im Durchschnitt 5 Gulden und 12 Kreuzern, die entsprechende Zahl pro Tonnen/km lag bei 2,66 Kreuzer.

Um die Bedürfnissen der großen, anspruchsvollen Klientel zu erfüllen, operierten hier nicht weniger als 574 Lokomotiven (0,26 Stück pro km), 1212 Personenwaggons (0,55 Stück je km), davon 94, die dem Standard der ersten, 437, die der zweiten, und 636, die der dritten Klasse entsprachen. Interessanterweise waren sogar 17 Hof- bzw. Salonwaggons vorhanden, die ausschließlich für die Benutzung durch den Kaiser und die höchsten Beamten gedacht waren. Dazu gab es 9505 für den Frachttransport reservierte Waggons (4,34 Stück pro km) entlang der ausgedehnten Linien, die Gebiete der Steiermark, Kärntens und Teile des Burgenlands bzw. des heutigen Ungarn, Italien und Slowenien durchzogen.[355] Die Einnahmen beliefen sich auf die kolossale Summe von 51.734.587 Gulden, die wie folgt verteilt waren: Im Bereich der Personenbeförderung wurden 8.947.453 Gulden (4.083 Gulden und 73 Kreuzer/km) bzw. 23,4 % der Gesamteinnahmen verbucht, durch Militärtransporte wurden 423.145 Gulden (193 Gulden und 13 Kreuzer/km) oder 1,1 % und über den Güterverkehr 27.220.447 Gulden (12.423 Gulden und 75 Kreuzer/km) oder 71,2 % der Gesamtsumme eingenommen. Es wurden also 23.612 Gulden und 32 Kreuzer pro km verdient, die Ausgaben betrugen 19.917.184 Gulden, d.h. pro km 9.090 Gulden und 45 Kreuzer. Der Reingewinn belief sich auf 31.817.403 Gulden oder 14.521 Gulden und 86 Kreuzer pro km, was 2,9 % des Anlagekapitals von 1.067.619.800 Gulden (487.275 Gulden und 13 Kreuzer/km) darstellte. [356]

[355] Ebenda, S. 123.
[356] Ebenda, S. 125.

Kapitel XII

Die Geschichte hinter den Ziffern – Die wahre Lage der galizischen Bahnkonsortien

Wenn man die beiden profitabelsten Eisenbahngesellschaften der gesamten Monarchie mit den galizischen Eisenbahnen vergleicht, werden folgende Aspekte sofort deutlich: Aus Staatsperspektive sind vor allem der Mangel an Renditen aufgrund der niedrigen geleisteten Steuerbeiträge zu beklagen, die pro km z. B. seitens der Lupkower Bahn nur 33 Gulden und 9 Kreuzer ausmachten, bei der Nordbahn wurden dagegen 2.960 Gulden und 81 Kreuzer fällig, so dass im ersten Fall nur 1,1 % des entsprechenden Niveaus der Nordbahn erreicht wurden.[357] Die zahlenmäßig viel geringere Güter- und Personenbeförderung pro km auf den meisten Linien nördlich der Karpaten musste nicht unbedingt die allgemeine Rentabilität einer Strecke besonders entscheidend beeinflussen; sogar die hier deutlich geringere Zahl an Lokomotiven bzw. Waggons verschiedener Art deutete nicht automatisch auf einen Mangel an Profiten bzw. auf chronische Abhängigkeit von staatlichen Zuschüssen und Subventionen hin. Signifikant sind die berechneten Gewinne, also die Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben, und der Vergleich zwischen dem Reingewinn und dem Anlagekapital, das ursprünglich in den Bau bzw. während der Dauer einer Konzession in den Betrieb einer Trasse investiert wurde. Dieses letzte Verhältnis, das auch „Leistungsgrad“ genannt wird, stellte sich innerhalb Galiziens meist ungünstig dar. Mit Ausnahme der Carl-Ludwig-Bahn lässt sich folgende Tatsache feststellen: Die meisten der hier präsentierten galizischen Eisenbahnlinien beförderten jährlich nicht genug Passagiere und Fracht auf ihren meist langen Strecken, um ohne die ständigen, manchmal sehr bedeutenden Zuschüsse der Regierung überhaupt überleben zu können. Die ursprünglichen Baukosten und die Ausgaben für die Betriebserhaltung stellten sich also in den meisten Fällen in Hinsicht auf die Profite, die erwartet werden konnten, als viel zu hoch heraus. Die Investoren wussten das lange bevor mit dem Bau dieser Strecken überhaupt begonnen wurde, daher verlangten sie Begünstigungen und Garantien von der Regierung in ausreichender Höhe, um nicht immer „in den roten Zahlen“ bleiben zu müssen. Die Regierungen in Wien und Budapest machten sich zwar selbst von Anfang an auch keine Illusionen

[357] Alle Vergleiche zwischen den Betriebsdaten der unterschiedlichen Bahnkonsortien sowie die daraus stammenden Konklusionen sind meine eigenen.

darüber, dass manche der Trassen langfristig als schwerer Ballast auf dem Budget des Staates liegen würden, ließen aber dennoch den Bau der meisten projektierten galizischen Linien fortsetzen, da sich jegliche finanziellen Nachteile bzw. Belastungen des Budgets als enorme strategische Vorteile zu Zeiten des erwarteten Krieges lohnen würden. Im Zusammenhang mit solchen langfristigen Spekulationen entstand das Prinzip „des höheren öffentlichen Gutes", das den Bau bzw. Betrieb einer mehr oder weniger rein strategischen Route, die entweder völlig auf Staatskosten erbaut wurde und von Anfang an zum Besitz des Staates zählte, oder einer Strecke, die von privaten Anlegern gestiftet wurde und folglich das Eigentum eines privaten Konsortiums bildete, jedoch später nur mit ständiger finanzieller Hilfe seitens des Handelsministeriums weiter betrieben werden konnte, zumindest in „rationellen Grenzen theoretisch rechtfertigte."[358]

Hierin liegt offenbar das große Geheimnis des galizischen Eisenbahnbaus und der Errichtung mancher Linien, die noch heute dem vor über hundert Jahren festgesetzten Verlauf folgen und trotz der komplett veränderten Staatsgrenzen sowie der neuen politischen Situation in diesem Teil Europas weiterhin meist als unprofitable Belastungen der Budgets Warschaus bzw. Kiews betrachtet werden.

Die finanziellen Schwierigkeiten der meisten Konsortien änderten sich kaum während der nächsten zehn Jahre. Das rasche Fortschreiten der Verstaatlichung in Galizien war bereits am Anfang des letzten Jahrzehnts des neunzehnten Jahrhunderts sehr spürbar, wobei viele Strecken, wie z. B. die Tarnów–Leluchower Bahn oder die erste Galizisch- Ungarische Bahn, nun direktes Eigentum des Staates bildeten und in Gestalt der k.k. Staatsbahnen verwaltet wurden, während sich andere, wie etwa die Dniester- und die Erzherzog-Albrecht–Bahn, für einige Zeit in einer rechtlichen Zwischenstellung befanden, d.h. sie stellten zwar formell noch den Besitz eines privaten Konsortiums dar, wurden aber bereits vom Staat auf eigene Rechnung verwaltet, wofür z. B. in diesem besonderen Fall am 1. Jänner 1884 vorübergehend eine spezielle ministerielle Kommission für die Verwaltung der Dniester- der Erzherzog-Albrecht- und der Mährischen Grenzbahn bestellt wurde. Da die Statistiken und Betriebsergebnisse der verstaatlichten bzw. vom Staat verwalteten Bahnen aber jetzt großteils nicht mehr getrennt werden konnten, verdeckte die Regierung nun die ständigen Betriebsdefizite mit den positiveren Umsätzen der anderen,

[358] Gustav *Gross*, Die Staatssubventionen für Privatbahnen, (Wien 1882), S. 25.

gewinnreicheren, ebenfalls verstaatlichten Abschnitte vor der Öffentlichkeit, wie z. B. durch die 1892 vom Staat übernommene Carl-Ludwig-Bahn, deren nicht unbedeutende Gewinne zweifellos als Hilfe für die anderen, oft ganz unprofitablen Bahnstrecken des Kronlandes verwendet wurden. Für Wissenschafter bedeutet dies aber zusätzliche Schwierigkeiten, da die einzelnen Statistiken für manche vormals unabhängige Strecken nun entweder gar nicht bzw. teilweise nicht mehr erhältlich sind. 1892 erschien die finanzielle Lage der verschiedenen, meist noch nicht komplett verstaatlichten galizischen Trassen ähnlich der Situation von vor zehn Jahren, so dass mit aller Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, dass sich auch die Umsätze der in ihrer Nähe liegenden, ehemals privaten Strecken, deren Verwaltung jetzt direkt in die Kompetenz des Handelsministeriums und dessen regionale Eisenbahndirektionen fiel und die als solche ab Jänner 1896 dem neu geschaffenen Eisenbahnministerium untergeordnet waren, während dieses Zeitraums nur sehr unwesentlich geändert hatten.

Die Staatsschuldverschreibung der Aktien der verstaatlichten Karl Ludwig Bahn 1902, In: http://www.geerkens.at/wertpapiere/Galizische_Karl_Ludwig5.jpg

Kapitel XIII

Zehn Jahre später – Die finanzielle Lage 1892

Die erste Galizisch- Ungarische Eisenbahngesellschaft wurde nicht allzu überraschend aufgrund des Sequestrationsgesetzes wegen ihrer schlechten Umsätze verstaatlicht, da die Fonds aus der staatlichen Zinsgarantie jedes Jahr genutzt werden mussten, sowie wegen des Verlusts der Betriebsaufsicht über die Tarnów–Leluchower Bahn im Jahre 1884 und über die Dniester Bahn im Jänner 1889. Im Zeitintervall von 1882 bis 1888 ist von den folgenden Summen staatlicher Subventionen zu berichten: 1882 waren 953.000 Gulden (3.582 Gulden und 71 Kreuzer/km) nötig, 1883 folgten 951.000 Gulden (3.575 Gulden und 19 Kreuzer/km), 1884 wurden insgesamt 1.022.000 Gulden (3.842 Gulden und 11 Kreuzer/km) investiert, 1885, also im ersten Jahr ohne Kontrolle über die Tarnów–Leluchower und die Dniester Bahn, verschlechterten sich die Umstände erheblich, sodass eine Summe von 1.205.000 Gulden bzw. 4.530 Gulden und 8 Kreuzer pro km fließen musste, 1886 wurden 1.171.000 Gulden (4.402 Gulden und 26 Kreuzer/km) benötigt, 1887 wurden 865.000 Gulden (4.752 Gulden und 75 Kreuzer/km) übergeben und 1888 schließlich erhielt die Gesellschaft am Vorabend der Verstaatlichung noch 1.307.000 Gulden, was 7.181 Gulden und 32 Kreuzer pro km ausmachte.[359] Trotz der finanziellen Notlage dieser Gesellschaft, wodurch in einem Zeitraum von nur sechs Jahren seitens der Staatskasse eine Leistung von nicht weniger als 7.474.000 Gulden (28.097 Gulden und 79 Kreuzer/km) nötig war, bot die Regierung dem verzweifelten Konsortium einen recht großzügigen Ausweg: Laut des entsprechenden Übereinkommens, das am 20. Dezember 1888 in Wien unterzeichnet wurde, wurden den Aktionären die gewaltigen Schulden im Wert von 16.176.285 Gulden (60.813 Gulden und 10 Kreuzer/km) erlassen, während das ganze Personal unter Bewahrung seiner erworbenen Rechte ohne weiteres *en masse* in den Staatsdienst übernommen wurde.[360]

Das Jahr 1888, das allerletzte Jahr, in dem die Aufzeichnungen für diesen Abschnitt überhaupt getrennt geführt wurden, endete außerdem mit einer sehr geringen Anzahl an Reisenden: Es wurden nur 317 134 Passagiere befördert (1192,2/km), davon waren 22 778 (85,6/km) bzw. 7,2

[359] *Strach*, Band VII, S. 22-23.
[360] *Strach*, Band V, S. 136.

% nicht Zivilisten, sondern Wehrpflichtige. 2864 Reisende (10,8/km) oder 0,9 % benutzten Erste-Klasse-Abteile, 34 199 Passagiere (128,6/km) bzw. 10,8 % reisten in der zweiten Klasse und 280 071 Personen (1052,9/km) oder 88,3 % wurden in der dritten Klasse befördert, wobei folgende Wachstumsraten gegenüber 1882 zu erwähnen sind[361]: in der ersten Klasse 617 bzw. 27,5 % zusätzliche Passagiere (2,3/km), in der zweiten Klasse 10 896 neue Kunden (41/km) bzw. 46,8 % mehr und in der dritten 93 352 Reisende bzw. 49,9 % (350,9/km) mehr. Da die vierte Klasse inzwischen abgeschafft worden war, bewegten sich die meisten der ehemalige Kunden dieser Klasse nun wahrscheinlich in der dritten Klasse fort, was zu dem hier offenbar rasanten bzw. überproportional hohen Beförderungswachstum dieser Kategorie beigetragen hatte. Ein Reisender fuhr im Durchschnitt 40,8 km und musste dafür 60 Kreuzer ausgeben, was der Verwaltung einen Reingewinn von 1,5 Kreuzer pro km im Bereich der Personenbeförderung brachte.[362] Sechs Jahre zuvor war im Durchschnitt 26 km bzw. 39,4 % weiter gereist worden, die Kosten pro km hatten allerdings nur um 0,3 Kreuzer bzw. 25 % niedriger gelegen. 321 822 Tonnen Fracht (1209,9 Tonnen/km) wurden transportiert, was nun einen Aufwand von 1 Gulden und 35 Kreuzern, d.s. 1 Gulden und 24 Kreuzer bzw. 48,2 % weniger als vorher pro beförderter Tonne, ergab; pro Tonne/km waren die Kosten anno 1882 ebenfalls deutlich niedriger, nämlich bei 2,2 Kreuzer oder 0,5 Kreuzer/km bzw. 18 % weniger, gelegen. Insgesamt legten alle sich auf dieser Linie bewegenden Passagiere 12 944 539 km zurück, d.s. 2 659 654 km weniger als zuvor; es kam also zu einer für den finanziellen Wohlstand der Gesellschaft nicht unbedeutenden Verminderung des Wertes von 17 %. Die Züge selbst aber verkehrten 862 925 km, was dagegen eine deutliche Zunahme von 424 971 km bzw. 49,2 % bedeutete, womit sich in Anbetracht der viel niedrigeren Zunahme an beförderten Passagieren und Frachten die benachteiligt wirkende, verminderte Belegung von Waggons der ersten beiden Kategorien erklären lässt. Die Einnahmen beliefen sich auf eine Summe von 1.324.698 Gulden oder 4.967 Gulden und 41 Kreuzer pro km, davon wurden 54.067 Gulden und 96 Kreuzer (203 Gulden und 26 Kreuzer je km) bzw. 4,1 % aus dem Budget der Armee bezahlt.[363]

---

[361] Alle Vergleiche zwischen den Betriebsstatistiken der einzelnen Bahnkonsortien erfolgten auf Basis meiner eigenen Kalkulationen; dies betrifft die Verhältnisse zwischen den verschiedenen Jahren sowie auch zwischen den unterschiedlichen Gesellschaften, die den Kern dieser Arbeit bilden.
[362] *Konta*, 1893 Jahrbuch, S. 712.
[363] Ebenda, S. 715.

Ein entsprechender Vergleich mit den Ergebnissen aus dem Jahre 1883 zeigt zwar ein Wachstum der Passagierzahlen um 83 697 Reisende (315,8/km) bzw. 35,9 %, der Anteil an Soldaten hatte aber mittlerweile leicht abgenommen: Nun nutzten circa 6000 (22,6/km) bzw. 21,4 % Soldaten weniger diese Linie, wohingegen etwa 82 734 Tonnen Fracht (300,8 Tonnen/km) mehr befördert wurden bzw. eine Zunahme von 34,6 % registriert werden konnte. Die Einnahmen waren ebenso um 328.029 Gulden und 89 Kreuzer gewachsen, was die Gesellschaft 1.233 zusätzliche Gulden und 89 Kreuzer pro km verdienen ließ. Die Einnahmesteigerung betrug 32,9 % und ist zumindest teilweise auf die Inflationsrate zurückzuführen. Die Ausgaben betrugen anno 1893 1.359.375 Gulden bzw. 5.110 Gulden und 43 Kreuzer/km, wobei sich eine Zunahme im Wert von 393.039 Gulden und 97 Kreuzer bzw. 1.477 Gulden und 59 Kreuzer pro km oder 40,7 % feststellen ließ.[364] Dies bedeutete vor allem, dass die Ausgaben noch schneller als die Einnahmen wuchsen, so dass die vormaligen Profite, auch wenn sie ohnehin ziemlich gering gewesen waren, nicht wieder erreicht werden konnten. Der daraus entstehende Gesamtverlust kam daher auf 34.677 Gulden, was sich auf 130 Gulden und 37 Kreuzer pro km aufteilte. Die Anzahl der Fahrbetriebsmittel blieb dementsprechend gering: Es gab nun 29 Lokomotiven (0,11 Stück pro km) oder acht bzw. 39,8 % mehr als vorher und 61 Personenwaggons (0,23 Stück pro km), davon zehn der ersten Klasse, 20 der zweiten Klasse, 15 der dritten Klasse und ebenfalls 15 der damals hier noch existierenden vierten Klasse. Insgesamt gab es nun 13 Personenwaggons (27,1 %) mehr als im Jahre 1883 und 715 Frachtwaggons (2,7 zusätzliche Stück/km) oder ein Wachstum von 195 Stück, d.s. 37,5 % mehr als vor fünf Jahren auf dieser langen Strecke in Betrieb standen.[365]

Die 266 km lange Lemberg–Czernowitzer Bahn fiel ebenfalls auf Grund ihrer mangelnden Gewinne am 1. Juli 1889 offiziell in den Besitz des Staates,[366] daher stammen die letzten von der Gesellschaft aufgelisteten Betriebsergebnisse auch aus dem Jahr 1888: Es wurden damals insgesamt 448 063 Kunden (1684,5/km) befördert, davon genossen 6170 oder (23,2/km) bzw. 1,4 % den Standard der ersten Klasse, 42 878 oder 161,2 pro km bzw. 9,6 % befanden sich in Zweite-Klasse-Abteilen und 399 015 Passagiere bzw. 1500,1/km oder 89 % reisten mit der dritten Klasse. Im Vergleich zu 1882 war die Anzahl der Erste-Klasse-Reisenden um 1529 oder 32,9 % bzw. 5,8 pro km gewachsen, die Zahl der Zweite-Klasse-Passagiere war um 7389 oder 20,8 % bzw. 27,8/km

[364] Ebenda, S. 716.
[365] Ebenda, S. 712.
[366] *Strach*, Band V, S. 139.

gestiegen, während die entsprechenden Statistiken über die dritte Klasse auf ein Wachstum von 22 936 oder 6,1 % bzw. 86,2/km kamen. 50 005 beförderte Soldaten bzw. Wehrpflichtige (187,9/km) bildeten nun einen verhältnismäßig wichtigen Anteil von 11,2 % aller Reisenden. Während die Gesamtzahl der Passagiere nur um 19 079 oder 71,7 pro km bzw. 4,4 % im Zeitraum von 1882 bis 1888 stieg, verdoppelte sich die Summe der beförderten Wehrpflichtigen fast – es konnte eine Zunahme von 21 637 bzw. 81,3 pro km (76,3 %) verzeichnet werden. Die von den Passagieren zurückgelegte Distanz summierte sich auf 32 484 155 km, was aber mit einer Steigerung von 790 008 km bzw. um 2,5 % den Wert der alten Summe nur unbedeutend übertraf; die von den Zügen zurückgelegte Strecke erreichte dagegen eine Länge von nur 1 171 558 km.[367] In der Praxis bedeutete dies sogar, dass nun 9879 km (0,8 %) weniger gereist wurden. Dazu wurden auch 507 886 Tonnen Fracht (1909,3 Tonnen/km) zwischen den Hauptstädten Galiziens und der Bukowina befördert, d.h. 83 283 Tonnen (313,1 Tonnen/km) bzw. 19,6 % mehr als sechs Jahren zuvor. Auf dieser Strecke gab es nur sechs Erste-Klasse-Waggons, dazu wurden 27 des Standards der zweiten Klasse angeboten und 76 entsprachen der dritten Klasse; insgesamt gab es also 109 Passagierwaggons (0,41 Stück pro km) oder 15 bzw. 15,9 % mehr als im Jahre 1882. Die 1733 Frachtwaggons (6,5 Stück/km oder 13 bzw. 0,8 % mehr als vorher) und 66 Lokomotiven oder 0,2 Stück pro km bzw. 4 oder 7,8 % mehr als vorher stellten den restlichen Teil des damals vorhandenen Fuhrparks dar.[368]

Im Bereich der Personenbeförderung wurden insgesamt 703.970 Gulden oder 26,9 % aller Renditen (2.646 Gulden und 50 Kreuzer/km) oder 22.775 Gulden (3,1 %) bzw. 85 Gulden und 62 Kreuzer/km weniger im Vergleich zu früheren Abrechnungen als Bruttoeinnahmen verbucht, für Militärtransporte wurde eine Summe von 52.360 Gulden oder 2 % aller Profite bzw. 196 Gulden und 84 Kreuzer pro km eingenommen, wobei aber in diesem Bereich 15.519 Gulden (58 Gulden und 34 Kreuzer/km) bzw. 42,1 % mehr verdient wurden, während die Beförderung von Lasten dagegen jetzt mit 1.583.620 Gulden bzw. 60,7 % insgesamt oder 5.953 Gulden und 46 Kreuzer je km verrechnet wurde, was einer signifikanten Verminderung von 382.045 Gulden (19,4 %) bzw. 1.436 Gulden und 26 Kreuzer pro km entsprach. Ein durchschnittlicher Reisender legte 72,5 km oder 1,4 km (2,1 %) weniger als früher zurück, wofür die Kosten 1 Gulden und 57 Kreuzer

[367] *Konta*, 1893 Jahrbuch, S. 535.
[368] Ebenda, S. 533.

betrugen, pro km stellte dies also einen Aufwand von 2,2 Kreuzer oder eine Verbilligung um 0,1 Kreuzer pro km bzw. 4 % dar.[369] Die Beförderung einer Gütertonne kostete im Durchschnitt 3 Gulden und 12 Kreuzer, wobei pro Tonnen/km 2,6 Kreuzer verlangt wurden, so dass die neuen Kosten trotz der Inflation der inzwischen vergangenen Jahre deutlich niedriger lagen, und zwar bei 1 Gulden und 51 Kreuzer (29 %) bzw. 0,9 Kreuzer oder 27 % weniger im Vergleich zu früher. Die obigen Kategorien samt sonstigen Einnahmequellen brachten der Verwaltung dieser Linie insgesamt 2.610.567 Gulden als Bruttoeinkommen (9.814 Gulden und 16 Kreuzer/km), wodurch sich also einer Verminderung der Zahl um 256.855 Gulden bzw. 965 Gulden und 62 Kreuzer/km oder 9 % feststellen lässt. Die Ausgaben waren auf 2.215.219 Gulden oder 8.327 Gulden und 89 Kreuzer pro km angestiegen, was der Gesellschaft im letzten Jahr ihrer Existenz einen eher unbedeutenden Überschuss in der Höhe von 395.348 Gulden (1.486 Gulden und 27 Kreuzer/km) brachte.

Gleich wie bei den meisten anderen Gesellschaften des Doppelreiches ist also auch hier von einer deutlichen Verminderung der Ausgaben und Profite zu berichten, und zwar betrug die entsprechende nominale Summe der Ausgaben relativ geringe 168.860 Gulden bzw. 634 Gulden und 81 Kreuzer/km oder 7,1 % im Vergleich zu vorher, während die Profite nun bei insgesamt 88.026 Gulden (330 Gulden und 92 Kreuzer/km) bzw. bei einem um 18,2 % niedrigeren Niveau lagen. In diesem Zusammenhang lohnt sich eine Auflistung der riesigen Subventionen bzw. Zinsgarantien, die dem Konsortium während der Jahre 1882 bis 1888 aus der Sparte der Ertragsgarantie aus den Taschen des Staatsschatzes ausbezahlt wurden: 1882 wurden diesem Zweck insgesamt 1.869.000 Gulden (7.026 Gulden und 32 Kreuzer/km) geopfert, ein Jahr später kam die Unterstützung auf 1.029.000 Gulden (3.868 Gulden und 42 Kreuzer/km), 1885 folgten 1.617.000 Gulden bzw. 6.078 Gulden und 95 Kreuzer pro km, 1886 hatten die Zuschüsse eine Summe von 1.922.000 Gulden (7.225 Gulden und 56 Kreuzer/km) erreicht, 1887 wurden 1.860.000 Gulden (6.992 Gulden und 48 Kreuzer/km) gewährt, während dem Konsortium schließlich 1888 1.866.000 Gulden (7.015 Gulden und 4 Kreuzer/km) zur Verfügung gestellt wurden.[370] Fasst man alle obigen Summen zusammen, wird eine Gesamtinvestition von 11.669.000 Gulden oder 43.868 Gulden und 42 Kreuzer pro km erreicht; durch dieses extrem hohe Niveau der langfristigen

[369] Ebenda, S. 535.
[370] *Strach*, Band VII, S. 22-23.

Zugeständnisse werden in diesem Fall die schwerwiegenden Motive hinter der Anwendung des Sequestrationsgesetzes sehr klar.

Die Erzherzog-Carl-Ludwig-Bahn blieb nach wie vor trotz einer markanten Verschlechterung ihrer finanziellen Lage eine der seltenen Erfolgsgeschichten der galizischen Bahnen, aber trotz – oder vielleicht gerade wegen – ihrer bei den galizischen Standards ungewöhnlichen Rentabilität und der damit verbundenen relativen Unabhängigkeit von den finanziellen Zuschüssen der Wiener bzw. Lemberger Behörden fiel auch sie schließlich 1892 der monarchieweiten Welle der Verstaatlichung der Eisenbahnen zum Opfer. Ihre strategische Bedeutung lässt sich bei diesem offenbar eher künstlich beschleunigten Nationalisierungsprozess keineswegs ignorieren.

Die Unabhängigkeit von der Staatsbeihilfe durch die Zinsgarantie war, wie oben erwähnt, zwar immer nur eine relative gewesen, da auch diese Gesellschaft regelmäßige Zahlungen seitens der Regierung erhielt; der wesentliche Unterschied zu den anderen Bahnunternehmen des Kronlandes bestand vor allem in ihrer Länge und in den daraus resultierenden höheren Umsätzen, die zu einem viel geringeren Bedarf an finanzieller Unterstützung führten. 1882 wurde die Linie mit 638.000 Gulden (1.172 Gulden und 79 Kreuzer/km) bezuschusst, ein Jahr später kamen 1.060.000 Gulden (1.948 Gulden und 53 Kreuzer/km) hinzu, 1884 wurde eine Summe von 989.000 Gulden (1.818 Gulden und 1 Kreuzer/km) genehmigt, 1885 dagegen wurden 1.120.000 Gulden (2.058 Gulden und 82 Kreuzer/km) gezahlt, 1886 wurde sie mit 1.310.000 Gulden bzw. 2.408 Gulden und 9 Kreuzer pro km unterstützt, 1887 kann von 1.239.000 Gulden (2.227 Gulden und 57 Kreuzer/km) berichtet werden, 1888 stellten 1.306.000 Gulden (2.400 Gulden und 74 Kreuzer/km) die entsprechende Summe dar, 1889 blieb der Betrag gleich wie im Vorjahr, 1890 wurden 1.052.000 Gulden bzw. 1.933 Gulden und 82 Kreuzer/km beigetragen und schließlich wurden im Jahre 1891 weitere 1.218.000 Gulden (2.238 Gulden und 97 Kreuzer/km) als Garantie geleistet.[371] Insgesamt erhielt das Konsortium während dieser neun Jahre eine Summe von 11.238.000 Gulden, die sich auf 20.658 Gulden und 9 Kreuzer pro km aufteilte.

Eines der wichtigsten Ereignisse des Jahres 1889 war für die Gesellschaft zweifellos die endlich getroffene Entscheidung für den Bau eines zweiten Gleisstrangs durchgehend von Krakau

[371] Ebenda, S. 22-23.

nach Lemberg, da seitens des Handelsministeriums letztlich anerkannt wurde, dass ein einziges Gleis für den stetig wachsenden Verkehr nicht mehr ausreichte. Der Bau eines zweiten Gleises kam hier ohnehin erst sehr spät, da die Nord- und Südbahn schon dreißig Jahre früher den zweiten Gleisstrang auf ihren Hauptstrecken erhalten hatten, und sogar die vergleichsweise nur wenig befahrene Lupkower Bahn schon zwanzig Jahre vorher über zwei Gleise verfügt hatte. Wegen der militärischen Bedeutung von Przemyśl war es natürlich nicht überraschend, dass mit der Verdopplung der Gleise genau dort angefangen worden war, und nicht in unmittelbarer Nähe des Lemberger bzw. Krakauer Hauptbahnhofs, wo logischerweise der stärkste Verkehr zu erwarten war.[372] Um den Kost des Bauvorhabens zu finanzieren, wurden Anleihen im Wert von 75.000.000 Gulden in Silber von der Gesellschaft aufgenommen.

[372] *Konta*, 1893 Jahrbuch, S. 413.

Anleihe der Carl Ludwig Bahn 1890 für den Bau des zweiten Gleises zwischen Krakau und Lemberg, In: http://www.kkstb.pl/dokumenty/obligacja-kolejowa-clb/

1892 wurden insgesamt 1 210 934 Passagiere (2225,9 pro km) befördert oder 141556 Personen (260,2/km) bzw. 16,5 % mehr als im Jahre 1882, davon waren 180 280 oder ein vergleichsweise sehr hoher Anteil von 14,9 % Mitglieder der Armee (331,4/km). Nun nutzten also 48 097 Wehrpflichtige (88,4/km) oder 42,3 % mehr als vorher die Linie, dazu wurden insgesamt 1 222 292 Tonnen Fracht (2246,9 Tonnen/km) transportiert, was allerdings nur einem relativ geringen Zuwachs von circa 40 000 Tonnen (73,5 Tonnen/km) bzw. 3,3 % entsprach.[373] Die durchschnittlichen Beförderungskosten kamen pro Tonne auf 3 Gulden und 18 Kreuzer oder 4 Gulden und 51 Kreuzer bzw. 58 % weniger als früher, pro Tonnen/km wurden 1,98 Kreuzer kassiert, was für die Gesellschaft ebenfalls eine erhebliche Verminderung um circa 0,72 Kreuzer bzw. 26 % bedeutete. Es gab nun 18 530 Reisende (34,06/km), die sich in Erste-Klasse-Abteilen aufhielten, was aber nur 1,7 % der gesamten Anzahl der Passagiere entsprach und nur 943 bzw. 1,7 pro km oder 4,8 % weniger in dieser Kategorie darstellte. 138 115 Kunden bzw. 253,9 pro km oder 12,6 % nutzten die zweite Klasse, was in diesem Bereich ein Wachstum um 6735 Passagiere (12,4 /km) bzw. 5,1 % bedeutete, während sich 939 491 Menschen oder 1727,006 pro km bzw. 85,7 % mit der dritten Klasse begnügen mussten, was eine starke Zunahme um 153 139 Reisende (281,5/km) bzw. 19,5 % ausmachte. Ein Reisender legte im Durchschnitt 133,75 km oder 3,75 km bzw. 2,8 % mehr als vorher zurück, ein Fahrschein kostete ihm 1 Gulden und 77 Kreuzer. Pro Kilometer wurden daher nun circa 1,2 Kreuzer oder 0,3 Kreuzer oder 20 % weniger als vorher verlangt. Insgesamt legten alle Züge dieser Gesellschaft 3 458 077 km zurück, also 431 928 km (14,3 %) mehr als anno 1882, die entsprechende von Passagieren zurückgelegte Distanz betrug insgesamt 146 606 188 km, d.h. sie stieg um 24 177 587 km bzw. 19,7 %.[374] Der Gesellschaft standen 172 Lokomotiven oder 0,2 Stück je km, oder um acht bzw. 4,9 % mehr als vor zehn Jahren, und 301 Personenwaggons (0,35 Stück pro km) oder 37 bzw. 12,3 % mehr als 1882 zur Verfügung. Von letzteren konnten 15 der ersten, 101 der zweiten und 178 der dritten Klasse zugeordnet werden. Es gab auch 3787 Lastwaggons (4,78 Stück pro km), d.s. 37 (nur 0,9 %) mehr als vorher.[375]

Das Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben stellte sich weiterhin in einem positiven Licht dar, auch wenn die wachsende Konkurrenz der inzwischen fertig gestellten neuen Ost-West-

[373] Ebenda, S. 418.
[374] Ebenda, S. 428.
[375] Ebenda, S. 423.

Transversalbahn inklusive der Errichtung der Mukaćevo (Mukaczewo, Munkács)- Stryj Strecke den russischen bzw. rumänischen Importen nach Ungarn bzw. Südosteuropa die längeren Routen westwärts nach Przemyśl, Tarnów oder Krakau dank einer direkt nach Ostungarn führenden Strecke im Allgemeinen ersparte. Infolge der im Jahre 1884 beginnenden Tendenz der allmählichen Erhöhung der russischen Zölle kam es auf dieser galizischen Bahn zu einem Rückgang der Anzahl der Gütertransporte. Diese erst ab dem Jahre 1884 spürbaren Ereignisse trugen kurz danach zur Verminderung der Aktienverzinsung von 5 % auf 4 % bei[376], was die Zufriedenheit der Anleger dauerhaft verschlechterte. Die schrittweise erfolgende Reduzierung des Volumens der Gütertransporte bedeutete gleichzeitig eine zunehmend niedrigere Ausnutzung der vorhandenen Lastwaggons, von denen manche einfach auf entlegenen Seitenspuren verschiedener Frachtbahnhöfe verrotteten, aber niemand es wagte, sie aus der Liste des Fuhrparks zu entfernen, wodurch direkt nach der Verstaatlichung dieses Betriebes die Entscheidung für die Verbrennung von circa 1000 nicht mehr benutzbaren Güterwaggons getroffen werden musste (etwa 10 % aller in Galizien registrierten Frachtwaggons), was zu einem großen Skandal und lebhaften Diskussionen in der regionalen Presse führte.[377]

Die gesamten Einnahmen im Jahre 1892 betrugen 9.276.304 Gulden und 92 Kreuzer, davon wurden 1.941.761 Gulden (3.569 Gulden und 41 Kreuzer/km) bzw. 20,1 % durch den Passagierverkehr verdient, was einen leichten Zuwachs von 4.661 Gulden bzw. 8 Gulden und 48 Kreuzer/km oder 0,2 % in diesem Bereich bedeutete. 425.937 Gulden (782 Gulden und 97 Kreuzer/km) bzw. 4,6 % machte der Anteil der Militärtransporte aus, die mit einer Verringerung um 20.611 Gulden oder 37 Gulden und 89 Kreuzer pro km bzw. 4,6 % deutlich abnahmen. Trotzdem stellten weiterhin die Frachttransporte mit Einnahmen von 6.485.332 Gulden bzw. 11.921 Gulden und 57 Kreuzer pro km den wichtigsten Anteil aller Renditen (69,8 %) dar, wobei sich in diesem Fall ein beträchtlicher Rückgang in der Höhe von 2.794.379 Gulden (5.136 Gulden und 73 Kreuzer/km) bzw. 30,1 % ergab. Anno 1892 wurden insgesamt 2.387.105 Gulden und 8 Kreuzer (4.388 Gulden und 6 Kreuzer/km) bzw. 20,5 % weniger als 1882 erwirtschaftet. Das neue Niveau der Einnahmen erreichte 9.273.604 Gulden und 32 Kreuzer, pro km blieben 17.052 Gulden und 3 Kreuzer; die Ausgaben wurden dagegen mit 5.440.277 Gulden und 78 Kreuzer verrechnet,

[376] *Strach*, Band V, S. 128.
[377] Jerzy *Skwarczyński*, Rozwój Sieci Kolejowej pod zaborem austriackim. In: Inżynier Kolejowy Nr 8/9, (Warszawa 1926), S. 44.

was ebenfalls eine deutliche Verminderung von 825.912 Gulden und 22 Kreuzer bzw. 12,9 % (1.518 Gulden und 22 Kreuzer/km) im Vergleich zur Lage von vor einem Jahrzehnt erkennen lässt und nur 10.000 Gulden und 51 Kreuzern pro km entsprach. Mit solchen Umsätzen erwirtschafte die Gesellschaft einen Überschuss bzw. Gewinn von 3.836.027 Gulden und 14 Kreuzer (7.051 Gulden und 52 Kreuzer je km), was aber hinsichtlich der Inflation der letzten zehn Jahren enttäuschend war. Der Gewinn war um knapp 600.000 Gulden (1.102 Gulden und 94 Kreuzer/km) bzw. 13,6 % gesunken, was im Endeffekt natürlich bedeutete, dass die realen Verluste noch höher liegen mussten. Dank der verschiedenen Staatsgarantien, finanziellen Begünstigungen und Gewährleistungen, zu denen sich die Zentral- sowie die Provinzregierung während der Verhandlungen über die ursprüngliche Konzession verpflichtet hatten, wurden etwa 600.000 Gulden oder 1.102 Gulden und 94 Kreuzer pro km durch das Staatsbudget beigesteuert, was die Profite auf 4.400.478 Gulden und 11 Kreuzer oder 8.089 Gulden und 11 Kreuzer pro km anhob, womit sie fast das Niveau von 1882 erreichten.[378] Das Anlagekapital, das nun aus der riesigen Summe von 101.469.000 Gulden (186.523 Gulden und 90 Kreuzer/km) bestand, übertraf sogar das der Nordbahn beträchtlich. Da die Gewinne in Galizien aber viel kleiner waren, konnten sich die Anleger nur auf eine vergleichsweise gemäßigte Verzinsung in der Höhe von 4,3 % freuen.

Die Erzherzog-Carl-Albrecht-Bahn wurde 1892 vom Staat mittels des Sequestrationsgesetzes direkt übernommen, allerdings sofort danach wieder an das ehemalige private Konsortium verpachtet, das die Linie auf eigene Rechnung betreiben konnte und sich damit weiterhin auf einen seitens des Staates ursprünglich garantierten jährlichen Reinertrag in der Höhe von 954.136 Gulden und 91 Kreuzer (5.242 Gulden und 51 Kreuzer/km) freuen durfte.[379] Da ein solches Betriebssystem für den Staat nicht wirklich finanzielle Nachteile gegenüber der direkten Verstaatlichung nach sich zog, dauerte es oft sehr lange, bis die unter Staatsbetrieb stehenden, aber auf eigene Rechnung eines privaten Konsortiums betriebenen Bahnen komplett verstaatlicht wurden. Allerdings folgte daraus auch, dass in den meisten Bereichen keine spezifischen Betriebsstatistiken mehr geführt wurden, mit Ausnahme der Garantievorschüsse, über die für die Jahre 1882 bis 1890 noch Angaben vorhanden sind. Laut dieser Aufstellung erhielt die Linie 1882 etwa 1.002.000 Gulden (5.505 Gulden und 49 Kreuzer/km), 1883 kam es zu einer Zahlung von

[378] Ebenda, S. 426.
[379] *Konta*, 1893 Jahrbuch, S. 185.

804.000 Gulden (4.417 Gulden und 58 Kreuzer/km), im darauf folgenden Jahr wurden noch 878.000 Gulden (4.824 Gulden und 18 Kreuzer/km) von Seiten des Finanzministeriums beigetragen, 1885 wurden 1.070.000 Gulden bzw. 5.879 Gulden und 12 Kreuzer pro km genehmigt, 1886 standen dem Konsortium dagegen 964.000 Gulden (5.296 Gulden und 70 Kreuzer/km) zur Verfügung, 1887 waren es 817.000 Gulden (4.500 Gulden/km), 1888 wurden 770.000 Gulden (4.230 Gulden und 77 Kreuzer/km) überwiesen, 1889 betrug die Summe 835.000 Gulden bzw. 4.587 Gulden und 91 Kreuzer pro km und 1890 erreichte die letzte Auszahlung schließlich 703.000 Gulden (3.862 Gulden und 64 Kreuzer/km).[380] Die gesamten Zuschüsse bzw. Subventionen, die von 1882 bis 1890 auf das Konto dieser Bahnlinie flossen, betrugen also insgesamt 7.845.000 Gulden bzw. 43.104 Gulden und 40 Kreuzer pro km.

Um solche finanziellen Ergebnisse in den breiteren gesamtstaatlichen Kontext zu stellen, lohnt sich wieder ein entsprechender Vergleich mit den gewinnreichsten Eisenbahngesellschaften der Monarchie, nämlich mit der Südbahn sowie mit der Kaiser–Ferdinand-Nordbahn. Beide befanden sich zwar 1893 noch in Privatbesitz, aber sogar in diesem Fall wurde der wachsende Druck seitens der Regierung immer deutlicher spürbar, da die Staatsverwaltung selbstverständlich bemüht war, sich selbst solche bedeutenden und zuverlässigen Gewinne einzuverleiben, um z. B. mit den positiven Bilanzen die vielen ständig mit Verlusten operierenden Linien ausgleichen zu können und damit eine bessere allgemeine Bilanz der k.k. Staatsbahnen ziehen zu dürfen.

Auf der Südbahn waren 1892 insgesamt 1389 Personenwaggons unterwegs, davon gehörten 312 zur ersten Klasse, 308 zur zweiten Klasse und 671 zur dritten Klasse, was schon im Vergleich zu den anderen Bahnstrecken der Monarchie eine gewisse Tendenz in Richtung eines wohlhabenden Publikums vermuten lässt. Es gab nun etwa 170 Passagierwaggons mehr als zehn Jahre vorher, was einem nominellen Wachstum von 13.9 % oder 0,62 Stück pro km entsprach. Außerdem gab es 11 604 Lastwaggons (5,34 Stück je km), was eine eindrucksvolle Vermehrung um 2099 Waggons bzw. 22,08 % gegenüber dem älteren Fuhrpark darstellte, sowie 629 Lokomotiven (0,29 Stück pro km) oder 55 Stück (+9,6 %) mehr als vorher, die alle auf dieser Strecke verkehrenden Züge zogen.[381] Die Einnahmen wurden mit dem Wert von 38.887.041 Gulden gemessen, d.h. 17.748 Gulden und 54 Kreuzer per km. Davon zahlte das Militär 277.442 Gulden

[380] *Strach*, Band VII, S. 22-23.
[381] *Konta*, 1893 Jahrbuch, S. 173.

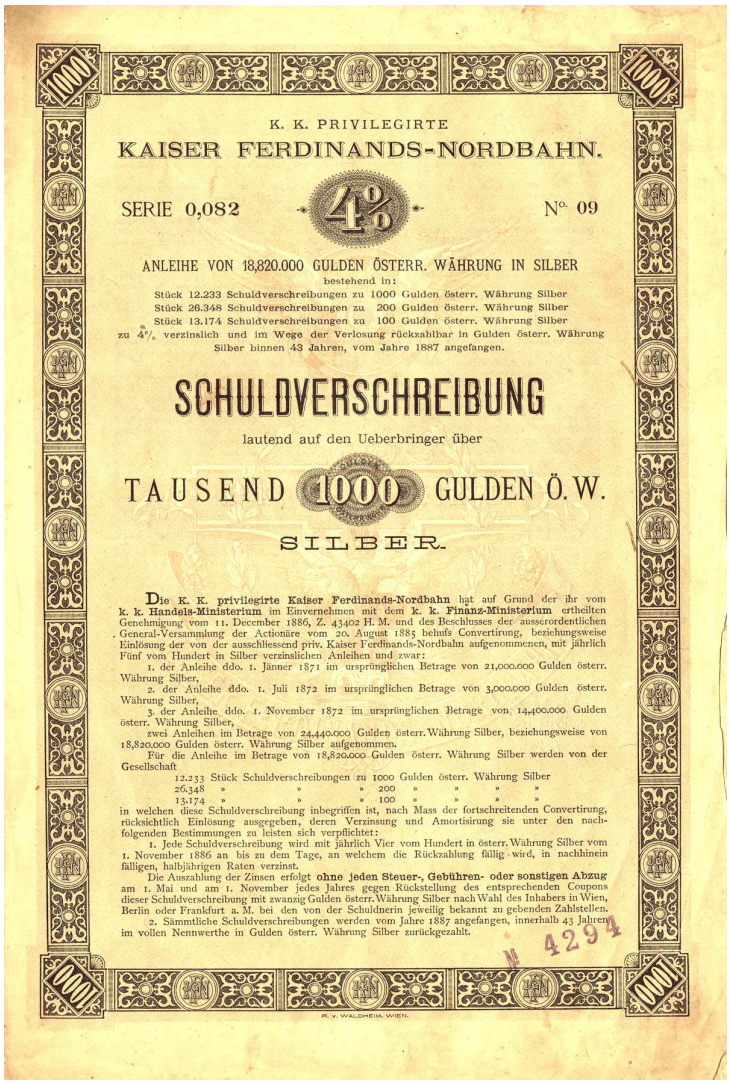
und 70 Kreuzer oder 126 Gulden und 63 Kreuzer je km, also nur 0,6 % der gesamten Renditen, was verglichen mit 1882 eine Verminderung um etwa 145.703 Gulden (68 Gulden und 70 Kreuzer/km) bzw. 34,4 % bedeutete. In der Passagierbeförderung wurden 9.722.990 Gulden oder 4.437 Gulden und 70 Kreuzer pro km bzw. 24,2 % der Bruttogewinne erzielt, was dagegen eine Zunahme in der Summe von 775.537 Gulden (353 Gulden und 96 Kreuzer/km) bzw. 8,7 % ausmachte, während die Frachtbeförderung einen insgesamt 70,3 %-hohen Anteil am Gesamteinkommen stellte, der sich mit 28.277.851 Gulden (12.906 Gulden und 37 Kreuzer/km) beziffern ließ, wobei das Wachstum in diesem wichtigsten Bereich etwa 1.057.404 Gulden (482 Gulden und 61 Kreuzer/km) bzw. 3,9 % betrug. Dies alleine konnte die Gesellschaft aber nicht vor einer deutlichen Verminderung der gesamten nominalen Einnahmen schützen, nämlich um etwa 24,8 % im Vergleich zu 1882 - insgesamt wurden also nun 12.847.546 Gulden bzw. 5.863 Gulden und 78 Kreuzer/km weniger verdient. Die Ausgaben, wenn auch gigantisch, betrugen weniger als die Hälfte der Einnahmen und beliefen sich auf eine Summe von 15.545.361 Gulden oder 7.095 Gulden und 9 Kreuzer je km, was in diesem Fall auch etwa 4.371.823 Gulden bzw. 21,9 % (1.995 Gulden und 36 Kreuzer/km) weniger als vorher waren.[382] Die daraus stammenden Gewinne lagen deswegen bei insgesamt 23.271.391 Gulden, was sich pro km auf 10.621 Gulden und 36 Kreuzer pro km verteilte. Insgesamt betrug der Einnahmenrückgang 8.546.012 Gulden oder 3.900 Gulden und 51 Kreuzer pro km bzw. 26,9 %. Das trotz der obigen Tendenzen noch hohe Niveau der eigenen Renditen erlaubte es dem Konsortium aber weiterhin, ohne Zuschüsse der Regierung auszukommen. Das Anlagekapital wurde anno 1892 mit dem Wert von 1.077.619.800 Gulden gemessen, oder mit 491.839 Gulden und 25 Kreuzer pro km, wobei hier sogar eine Zunahme in der Höhe von 10.000.000 Gulden oder 4.564 Gulden und 13 Kreuzer pro km bzw. ein Wachstum von 0,9 % zu beobachten war.

Im klaren Unterschied zum insignifikanten Zuwachs des Anlagekapitals nahm die Anzahl der Passagiere dramatisch zu; nun wurden 10 859 725 Personen bzw. 4956,5/km befördert, es gab also insgesamt 2 977 774 Reisende (135,9/km) mehr als vorher bzw. +37,8 %. Davon waren etwa 270 685 oder 2,5 % aller Reisenden Mitglieder des militärischen Personals (123,5 je km). Die Zahl der beförderten Soldaten nahm allerdings im Gegensatz zu den meisten anderen Kategorien leicht ab; es wurden nun um 24 456 oder 11,2/km bzw. 8,3 % weniger wehrpflichtige Passagiere auf

[382] Ebenda, S. 178.

dieser Strecke befördert. 193 198 Reisende (88,2/km) nahmen die erste Klasse in Anspruch, was 1,8 % aller Fahrgäste ausmachte. Daher nutzten nun 41 373 zusätzliche wohlhabende Kunden (+18,9/km) diese Linie, der Zuwachs belief sich auf 27,3 % in dieser Kategorie. Mittlerweile wurde die zweite Klasse von 1 918 183 oder 875,5/km bzw. 17,7 % aller Passagiere in Anspruch genommen – eine enorme Zunahme um 619 500 Reisende, was 282,8 neue Kunden pro km bzw. eine Steigerung um 47,7 % bedeutete. 8 748 344 Personen oder 3992,9/km bzw. 80,5 % der Passagiere konnten sich nur die dritte Klasse leisten, was einem Anstieg um 2 316 881 Menschen (1057,5/km) bzw. 3,6 % entsprach. Die durchschnittliche Länge der Reisen betrug 34,8 km, also um 6,1 km weniger als zehn Jahren zuvor, und kostete 90 Kreuzer, was einer Ausgabe von knapp 3 Kreuzern pro km entsprach (anno 1882 waren es noch 2,8 Kreuzer). Die Südbahn zählte weiterhin zu den teuersten Bahnlinien des Landes, was aber zumindest teilweise durch den hier ungewöhnlich hohen Anteil an Reisenden in der ersten Klasse, der die vorhandenen Statistiken erheblich beeinflussen musste, verursacht wurde. Außerdem wurden 5 984 788 Tonnen Fracht oder 2731,5 Tonnen pro km befördert, was einen relativ insignifikanten Anstieg um 171 795 Tonnen (78,4 Tonnen/km) bzw. 2,9 % gegenüber den Werten aus dem Jahr 1882 erkennen ließ. Die Beförderung einer Tonne wurde durchschnittlich mit 4 Gulden und 66 Kreuzern gedeckt und somit wurde pro Tonne/km ein Aufwand von 2,4 Kreuzern benötigt; nun wurden also in der ersten Kategorie 49 Kreuzer bzw. 9,5 % weniger verlangt, während sich die entsprechende Reduktion in der zweiten auf 0,2 Kreuzer bzw. 7,7 % begrenzte. Insgesamt wurden anno 1892 etwa 13 746 781 km oder eine um insgesamt 2 083 061 km längere Distanz (+17,9 %) als vorher von den eigenen Zügen auf der 2191 km langen Strecken dieser Gesellschaft zurückgelegt, was im Passagierverkehr ein Niveau von nicht weniger als 378 340 879 zurückgelegten Kilometern mit sich brachte bzw. sich noch deutlicher in der Zunahme um 56 052 388 km (+17,4 %) widerspiegelte.[383]

[383] Ebenda, S. 181.



K. K. PRIVILEGIRTE

KAISER FERDINANDS-NORDBAHN.

SERIE 0,082 — 4% — N°. 09

ANLEIHE VON 18,820.000 GULDEN ÖSTERR. WÄHRUNG IN SILBER

bestehend in:

Stück 12.233 Schuldverschreibungen zu 1000 Gulden österr. Währung Silber
Stück 26.348 Schuldverschreibungen zu 200 Gulden österr. Währung Silber
Stück 13.174 Schuldverschreibungen zu 100 Gulden österr. Währung Silber

zu 4% verzinslich und im Wege der Verlosung rückzahlbar in Gulden österr. Währung Silber binnen 43 Jahren, vom Jahre 1887 angefangen.

SCHULDVERSCHREIBUNG

lautend auf den Ueberbringer über

TAUSEND 1000 GULDEN Ö. W.

SILBER.

Die K. K. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat auf Grund der ihr vom K. k. Handels-Ministerium im Einvernehmen mit dem K. k. Finanz-Ministerium ertheilten Genehmigung vom 11. December 1886, Z. 43402 H. M. und des Beschlusses der ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre vom 20. August 1885 behufs Convertirung, beziehungsweise Einlösung der von der ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn aufgenommenen, mit jährlich Fünf vom Hundert in Silber verzinslichen Anleihen und zwar:

1. der Anleihe ddo. 1. Jänner 1871 im ursprünglichen Betrage von 21,000.000 Gulden österr. Währung Silber,
2. der Anleihe ddo. 1. Juli 1872 im ursprünglichen Betrage von 3,000.000 Gulden österr. Währung Silber,
3. der Anleihe ddo. 1. November 1872 im ursprünglichen Betrage von 14,400.000 Gulden österr. Währung Silber,

zwei Anleihen im Betrage von 24,440.000 Gulden österr. Währung Silber, beziehungsweise von 18,820.000 Gulden österr. Währung Silber aufgenommen.

Für die Anleihe im Betrage von 18,820.000 Gulden österr. Währung Silber werden von der Gesellschaft

12.233 Stück Schuldverschreibungen zu 1000 Gulden österr. Währung Silber
26.348 » » » 200 » » » »
13.174 » » » 100 » » » »

in welchen diese Schuldverschreibung inbegriffen ist, nach Mass der fortschreitenden Convertirung, rücksichtlich Einlösung ausgegeben, deren Verzinsung und Amortisirung sie unter den nachfolgenden Bestimmungen zu leisten sich verpflichtet:

1. Jede Schuldverschreibung wird mit jährlich Vier vom Hundert in österr. Währung Silber vom 1. November 1886 an bis zu dem Tage, an welchem die Rückzahlung fällig wird, in nachhinein fälligen, halbjährigen Raten verzinst.

Die Auszahlung der Zinsen erfolgt **ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug** am 1. Mai und am 1. November jedes Jahres gegen Rückstellung des entsprechenden Coupons dieser Schuldverschreibung mit zwanzig Gulden österr. Währung Silber nach Wahl des Inhabers in Wien, Berlin oder Frankfurt a. M. bei den von der Schuldnerin jeweilig bekannt zu gebenden Zahlstellen.

2. Sämmtliche Schuldverschreibungen werden vom Jahre 1887 angefangen, innerhalb 43 Jahren im vollen Nennwerthe in Gulden österr. Währung Silber zurückgezahlt.

№ 4294

R. v. WALDHEIM. WIEN.

Anleihe der Nordbahn im Wert von 1000 Gulden in Silber aus dem Jahre 1887, In: http://www.kkstb.pl/dokumenty/obligacja-kolejowa-kfnb/

Der Schwerpunkt der Kaiser-Ferdinand–Nordbahn lag zwar wieder eindeutig auf dem Lastentransport, aber auch hier war der Zustrom der Reisenden sehr beeindruckend: Anno 1892 gab es insgesamt 4 475 907 Passagiere (6339,8/km), was einem dramatischen Anstieg von 1 812 440 bzw. 2567,2 neuen Kunden pro km im Vergleich zu den Zahlen von einem Jahrzehnt davor entsprach (also fast eine Verdoppelung). 121 672 oder 2,7 % davon waren Soldaten bzw. Wehrpflichtige, was ebenfalls eine starke Zunahme um etwa 32 121 Reisende (45,5/km) bzw. 32,3 % in dieser Kategorie ergab. Nun wurden 172,3 Wehrpflichtige pro km befördert. Die Anzahl der Passagiere, die sich Abteile der ersten Klasse leisten konnten, betrug nun 53 520 (75,8/km) oder

1,3 % der Gesamtzahl, wobei 11 457 (15,4/km) bzw. 27,2 % Reisende mehr als zehn Jahren zuvor in dieser Klasse befördert wurden. 627 306 Personen (888,5/km) oder 14 % bewegten sich mit der zweiten Klasse fort - diese Ziffer übertraf die älteren Werte um 249 183 Passagiere (334,9/km) und bedeutete eine Zunahme um 65,9 % -, während die dritte Klasse von insgesamt 3 794 591 Reisenden (5374,8/km), die 84,8 % aller Passagiere darstellten, gewählt wurde. Hier war auch von einer kolossalen Zunahme (+216,3 %) zu berichten, die nicht weniger als 2 594 915 neue Kunden (3487,8/km) umfasste. In der Zwischenzeit war die vierte Klasse aufgelöst worden, deren ehemalige Nutzer wohl zumindest teilweise zum enormen Wachstum der Dritte-Klasse-Reisenden beitrugen. Im Durchschnitt legte ein Kunde allerdings nur 48,29 km, also um 12,9 km (21,3 %) weniger als früher zurück. Dafür waren pro Passagier 99 Kreuzer zu bezahlen, also etwa 2 Kreuzer pro km oder 0,4 Kreuzer/km weniger (-17 %) als vorher. Dies stand im Gegensatz zu der entsprechenden Teuerung auf der Südbahn. Die gesamte von den Passagieren zurückgelegte Distanz betrug nun 216 128 466 km oder um 52 521 166 km mehr (+32,1 %) als vorher. Die beiden obigen Entwicklungen waren vor allem dem rapiden Anstieg an Pendlern in den entlang dieser Strecke relativ vielen, rasch wachsenden Ballungsräumen zu verdanken. Die von den Zügen selbst gefahrene Distanz wurde mit 8 945 950 km gemessen. Auch hier ist das nicht unwesentliche Wachstum von 2 616 154 zusätzlichen Kilometern bzw. 41,3 % auffallend. Die gesamte Bilanz des Frachtverkehrs betrug 8 295 000 Tonnen oder 11 749,3 Tonnen/km, davon waren 3 828 384 Tonnen oder ein Anteil von 46,2 % Kohletransporte (5422,6 Tonnen/km)[384], was ebenfalls eine sehr beeindruckende Zunahme um knapp 70 % bzw. 2 482 007 Millionen Tonnen (3515,6 Tonnen/km) bedeutete; im Bereich der Kohletransporte wuchs die Gesamtsumme der beförderten Tonnen also nun um 49,6 % oder 1 269 057 Tonnen (1797,5 Tonnen/km). Pro Tonne Fracht wurden jetzt im Durchschnitt 2 Gulden und 57 Kreuzer oder 1 Gulden und 46 Kreuzer weniger (-36,1 %) als früher verlangt, während das Verhältnis pro Tonne/km nun 1,9 Kreuzern entsprach und damit ebenfalls eine verhältnismäßig starke Verminderung um 0,8 Kreuzer (-33 %) zeigte.[385]

Die genannten Verkehrskategorien sowie andere Einnahmequellen, wie die Vermietung der Lokale innerhalb der Bahnhofsbereiche für gastronomische Zwecke, brachten der Gesellschaft eine Summe von 25.540.354 Gulden netto ein, was 36.176 Gulden und 14 Kreuzer pro km darstellte.

[384] Ebenda, S. 88.
[385] Ebenda, S. 99.

Davon wurden anno 1892 163.695 Gulden und 6 Kreuzer oder relativ insignifikante 0,64 % auf Militärtransporte verbucht, was nur 220 Gulden und 2 Kreuzer je km brachte und ein Wachstum im Wert von 74.144 Gulden und 6 Kreuzern oder 45,3 % bzw. 105 Gulden und 3 Kreuzern/km gegenüber 1882 bedeutete. Über den Personenverkehr flossen 4.492.147 Gulden (6.362 Gulden und 81 Kreuzer/km) bzw. 16,5 % ein, wobei im diesen Bereich nun um 611.635 Gulden (822 Gulden und 11 Kreuzer pro km) bzw. 15,8 % mehr verdient wurde. Die Renditen für Frachttransporte beliefen sich auf eine Summe von 21.353.294 Gulden (30.245 Gulden und 46 Kreuzer/km) oder 79,2 % aller Profite, dabei mussten in diesem Bereich nun allerdings 2.128.856 Gulden (2.861 Gulden und 37 Kreuzer/km) weniger verbucht werden, was eine Reduktion von insgesamt 9,1 % darstellte. Trotz der starken Zunahme im Personen- und Güterverkehr wurde auch hier - wie bei den meisten anderen Bahngesellschaften der Monarchie - ein deutlicher Umsatzrückgang spürbar, in diesem Fall bedeutete das 4.195.809 Gulden bzw. 14,1 % weniger aus dem Titel der Gesamteinnahmen oder eine entsprechende Reduktion im Wert von 5.943 Gulden und 7 Kreuzern pro km. Die Ausgaben begrenzten sich auf 10.311.384 Gulden, so dass in dieser Kategorie ebenfalls eine wesentliche Verminderung von insgesamt 3.497.773 Gulden oder 25,3 % bzw. 4.954 Gulden und 35 Kreuzern/km erreicht wurde, was für die Gesellschaft einen Aufwand in der Höhe von 14.605 Gulden und 36 Kreuzern pro km bedeutete. Die Gewinne summierten sich auf 15.228.970 Gulden, was im Vergleich zu 1882 einer eher unwesentlichen Senkung im Wert von 698.030 Gulden (988 Gulden und 71 Kreuzer/km) bzw. um 4,4 % entsprach und nun 21.570 Gulden und 78 Kreuzer pro km betrug.[386]

Trotz ihrer Rentabilität wurden an dieses Konsortium vor allem wegen der zu ihm gehörenden, aber zeitweise umsatzarmen Mährisch- Schlesischen Bahn geringe Summen aus dem Topf der Staatsgarantien geleistet, die 1882 auf 300.000 Gulden (403 Gulden und 23 Kreuzer/km) kamen; 1883 machten die Förderungen 288.000 Gulden oder 387 Gulden und 10 Kreuzer pro km aus und ein Jahr später 334.000 Gulden bzw. 448 Gulden und 92 Kreuzer/km. 1885 allerdings, am Vorabend der schwierigen Verhandlungen über die Verlängerung der ursprünglichen Konzession, fühlte sich das Konsortium verpflichtet, die gesamte Summe der von 1836 bis 1884 erhaltenen Subventionen dem Staat zurückzuerstatten, wobei eine einmalige Rückzahlung in der Höhe von

[386] Ebenda, S. 97.

8.089.000 Gulden bzw. 10.872 Gulden und 31 Kreuzern pro km erfolgte.[387] Im Gegensatz dazu erstatteten die galizischen Konsortien fast nie die erhaltenen, rückzahlungspflichtigen staatlichen Unterstützungen zurück, weil sie angesichts der ihnen ummittelbar drohenden Verstaatlichungsmaßnahmen einfach nicht in der Lage waren, sich auf diese Weise gegen den Staat zu wehren. Das Anlagekapital bestand nun aus 78.236.812 Gulden und 5 Kreuzer oder 105.157 Gulden pro km, was den Anlegern vor allem wohl wegen seiner starken Reduzierung seit 1882 um 44.752.500 Gulden und 95 Kreuzer (60.151 Gulden und 21 Kreuzer je km) bzw. 36,4 % im Vergleich zu den vorhandenen Gewinnen nun eine sehr eindrucksvolle Verzinsung von 19,5 % garantierte. Als Fuhrpark dienten 385 Lokomotiven (0,37 Stück pro km), d.s. 63 Stück mehr als vorher (+19,6 %), 723 Personenwaggons (0,69 Stück je km), bzw. 218 Stück oder 43,2 % mehr als früher, und 12 807 Frachtwaggons oder 12,23 Stück pro km, was einer erheblichen Vermehrung um circa 20 % oder 2105 zusätzlichen Stück entsprach.[388]

Nicht nur die Nordbahn, deren Ausgaben anno 1896 nur 44,4 % der entsprechenden Einnahmen ausmachten und die 14,1 % aller im Doppelreich transportierten Frachten beförderte, sondern auch die meisten anderen böhmischen bzw. mährischen Bahnlinien mit ebenfalls sehr eindrucksvollen Betriebsergebnissen übertrafen den Durchschnitt der Monarchie, und erst recht jenen Galiziens. Die Ausgaben der durch die industriellen Gebiete Böhmens verlaufenden Buschechrader Linie stellten insgesamt nur 32 % der Einnahmen dar, im Fall der Aussig–Teplitzer Bahn (heute die Strecke Ústi nad Labem–Teplice im nördlichen Tschechien) stand das Verhältnis ebenfalls bei sehr günstigen 34,3 % und auch die Verwaltung der Böhmischen Nordbahn konnte sich über entsprechende 39,1 % freuen.[389]

[387] *Strach*, Band VII, S. 22-23.
[388] Ebenda, S. 94-95.
[389] Ebenda, S. 79.

Kapitel XIV

Der Vergleich der Rentabilität

Wie bereits erwähnt, sind in den oben zitierten Statistiken ein paar interessante Tendenzen festzustellen. Alle Bahnlinien des Donaureiches zeigten zwar anno 1892 deutlich geringere Zahlen im Vergleich zu 1882, dies betraf aber nicht nur die Gewinne und Einnahmen, sondern auch die Ausgaben. Obwohl die Anzahl der beförderten Passagiere und Gütertonnen überall, in manchen Fällen rasant, stieg, ließen sich diese grundsätzlich positiven Tendenzen langfristig nicht in bessere finanzielle Ergebnisse übersetzen. Dies bedeutet, dass die Beförderungspreise für Passagiere und Güter in den meisten Fällen ziemlich stark reduziert worden waren, was teilweise mit der herrschenden wirtschaftlichen Stagnation, die nach dem Börsenkrach von 1873 für zwanzig Jahre das ökonomische Bild der Monarchie prägte, begründet werden kann. Dafür war zum Teil die wachsende Steuerlast, die beim Finanzministerium fällig wurde (1880 betrug die Summe 9.236.000 Gulden, anno 1895 mussten aber bereits 12.499.000 Gulden abgegeben werden: in den fünfzehn dazwischen liegenden Jahren wurden den Behörden Steuern in der Höhe von 169.960.000 Gulden geleistet)[390], teilweise aber auch die sich nun sehr rasch fortsetzende Verstaatlichung der privaten Linien verantwortlich.

Unter den neuen Umständen konnte die Regierung günstigere Beförderungspreise anbieten, was für die noch in Privatbesitz verbliebenen Strecken immer stärkere Konkurrenz bedeutete und ihre finanzielle Lage damit deutlich schwerer machte als es einst während der Zeit des Vorrangs des Privatkapitals der Fall gewesen war. Die Generaldirektion der Staatsbahnen beschloss am 16. Juni 1890 eine Senkung der Bahntarife für den Passagierverkehr, beginnend mit dem Wiener Nahverkehr, in der Höhe von durchschnittlich 36 %. Ein paar Monate später wurde diese Ermäßigung wegen der Erreichung der erhofften vergrößerten Passagierzahlen in der ganzen Monarchie implementiert, wobei sich die Regierung, neben der Ausübung eines Preisdrucks auf die parallel liegenden privaten Strecken, eigentlich erhoffte, den weniger wohlhabenden Bevölkerungsschichten erstmals häufigere Bahnreisen ermöglichen zu können. Natürlich konnten

[390] Ebenda, S. 42.

die meisten privaten Betriebe ihren Kunden ein ähnliches Angebot wie diesen sog. „Kreuzer-Zonen-Tarif“ ohne akute Insolvenzgefährdung nicht machen. Dieses Schicksal betraf natürlich die schwächeren Privatkonsortien, darunter manche in Galizien, am stärksten und beschleunigte damit den Prozess ihrer Verstaatlichung. Wie jedoch die obigen Statistiken ohne jeglichen Zweifel beweisen, hatte sich die finanzielle Lage der Südbahn und der Nordbahn, also der beiden gewinnreichsten und theoretisch am besten auf einen Konkurrenzkampf mit den parallel verlaufenden staatlichen Trassen vorbereiteten Bahnstrecken des Reiches, genauso dauerhaft verschlechtert.

Bereits ein Jahr später, am 1. Juli 1891, erweiterte die Verwaltung der Staatsbahn, die offensichtlich zufrieden mit der nun rasch wachsenden Zahl der Passagiere, die sich mit der Staatsbahn bewegten, und der Erfindung dieses neuen, sehr effektiven Druckmittels auf die Privatbahnen war, die Preissenkung auf den Bereich des Güterverkehrs.[391] Der Staat musste sich wegen seiner wachsenden Rolle innerhalb dieser Branche sowie wegen seiner Bereitschaft und ökonomischen Fähigkeit, langfristig mit Betriebsdefiziten zu operieren, nicht in solchem Ausmaß wie die Privatanleger um die Gewährleistung einer nachhaltigen Rentabilität kümmern, da die Betriebsdefizite mancher Linien (darunter viele in Galizien) immer auf dem Rücken der naiven Steuerzahler abgewälzt werden konnten. Diese waren glücklich mit den scheinheiligen Rabatten auf die Tarifkosten und verstanden meist nicht einmal das grundsätzliche Prinzip, dass am Ende wahrscheinlich alle – außer den Ärmsten, die ohnehin keine nennenswerten Steuern leisten mussten – wegen der im Staatsbetrieb aus der Natur dieses Systems entstehenden, versteckten zusätzlichen Kosten für die Deckung des Geldbedarfs der ausgebauten Bürokratie sogar mehr als vorher zahlen würden müssen, und dass dies nicht nur in nominalen, von der Inflationsrate beeinflussten Werten, sondern vor allem in realen Zahlen eine Erhöhung der Kosten bedeuten würde. Die daraus resultierende, großteils künstliche Verminderung der nominalen sowie natürlich umso mehr der realen Kosten des Zugtransports ermöglichte zwar auf diese Weise trotz der Inflationsrate erstmals regelmäßige Bahnreisen für breitere Gesellschaftsschichten, für die verbliebenen privaten Investoren ergaben sich aber gleichzeitig immer knappere Gewinnspannen, was aber der Staatsregierung sehr gelegen kam, die die Investoren natürlich dazu bringen wollte, ihre Aktien möglichst rasch, günstig und ohne größere Auseinandersetzungen an die Regierung zu verkaufen.

[391] *Strach*, Band V, S. 142.

Am Ende konnten die zentralen Behörden, in diesem Fall vor allem das Handels-, das Finanz- und später auch das neu entstandene Eisenbahnministerium, wenn sich irgendwelche Investoren und ihre Gesellschaften trotz der steigenden Verluste und geringeren Leistungsgrade nicht freiwillig bereit fanden, ihre Aktien an den Staat möglichst günstig zu verkaufen, einen entsprechenden Gesetzentwurf vor den Reichsrat bringen, um die unwilligen Aktionäre mittels des Sequestrationsgesetzes zum Verkauf ihrer Aktien zu zwingen. In manchen Fällen war es zwar in wirtschaftlicher Hinsicht durchaus sinnvoll, die chronisch unprofitablen Strecken zu verstaatlichen - besonders diejenigen, die ohnehin ständig mehr Geld von der Regierung erhielten als sie selber durch ihre Kunden verdienten -, da diese Maßnahme eine unbestreitbare Entlastung des Budgets bedeutete – trotz der unter solchen Umständen häufig praktizierten Abschreibung aller alten Schulden bzw. rückzahlungspflichtigen Garantievorschüsse. Gleichzeitig soll aber betont werden, dass die forcierte Fortsetzung der Verstaatlichung der gewinnreichsten Linien wie etwa der Franz-Joseph-Bahn, der Kaiserin Elisabeth Bahn, der Süd- oder Nordbahn einfach ein klassischer Ausdruck des wachsenden „Staatssozialismusdenkens“ in der Monarchie war, wodurch die Regierung wegen ihrer zentralistischen Überlegungen möglichst viel Einfluss auf Kommerz und Handel ausüben wollte.

Die vorher nur sehr generell skizzierten Garantievorschüsse gehörten im Gegensatz zu den Zinsgarantien zur Kategorie der rückzahlungspflichtigen Summen, die dem Staat laut der vielen Konzessionsbestimmungen so bald wie möglich rückerstattet werden sollten, wobei diese Regel jedoch, wie bereits erwähnt, normalerweise nur von den gewinnreichsten Bahngesellschaften der Monarchie eingehalten wurde, also genau von denjenigen, denen am wenigsten Hilfe geleistet wurde, während die anderen diese Regelung stets ignorierten. Die Südbahn brauchte niemals finanzielle Hilfe, während die Nordbahn in der seltenen Lage war, alle Schulden gegenüber dem Staat rechtzeitig vor der Verlängerung der Konzession 1886 zurückzuzahlen. In Galizien hatte nur die sich weiterhin in einer verzweifelten Lage befindliche Lemberg–Czernowitzer Bahn einen sehr kleinen Teil ihrer enormen Schulden vor der Verstaatlichung dem Finanzministerium zurückerstattet, wobei Ende 1895 von der Gesamtsumme von 40.436.562 Gulden bzw. 152.017 Gulden und 15 Kreuzern/km der dieser Trasse geleisteten Staatsgarantievorschüsse nur 3.574.003 Gulden (13.436 Gulden und 10 Kreuzer/km) bzw. 8,8 % der Gesamtschuld zurückgezahlt wurden,

während die übrige Summe von 36.862.559 Gulden (138.581 Gulden und 5 Kreuzer/km) bzw. insgesamt 91,2 % noch unter der Rubrik der „Förderung des Staates“ stehen blieb.[392] Allen anderen Bahnkonsortien des Kronlandes wurden die Schulden entweder komplett zur Zeit ihrer Verstaatlichung erlassen bzw. gegen eine entsprechende Verminderung des Kaufpreises durch den Staat abgerechnet; manchmal erfolgte dieser Prozess auch schrittweise, wobei die Schulden gegen die Übernahme einer entsprechenden Anzahl von Aktien im gleichen Wert aufgewogen wurden, aber wegen der im Allgemeinen prekären finanziellen Lage der galizischen Gesellschaften wurde in den meisten Fällen die erste der oben aufgelisteten Optionen angewendet. So folgte zum Beispiel, dass die 17.055.425 Gulden bzw. 64.118 Gulden und 14 Kreuzer pro km, die der ständig unter Geldnot leidenden Ersten Ungarisch Galizischen Eisenbahn seitens des Staates aus den oben genannten Garantien geliehen worden waren, zur Gänze abgeschrieben wurden. Über die gleiche Vorgangsweise konnten sich u. a. die Anleger der Carl Ludwig Bahn freuen, deren Schuld insgesamt 18.115.926 Gulden bzw. 33.301 Gulden und 33 Kreuzer/km betrug, und die der Erzherzog-Albrecht-Bahn (Schulden in der Höhe von 14.686.675 Gulden oder 80.696 Gulden und 2 Kreuzern pro km).[393]

In diesem Zusammenhang lohnt es sich, noch einen anderen Vergleich zu ziehen, nämlich zwischen den Betriebsdaten der verschiedenen galizischen Bahnen und jenen der Süd- bzw. der Nordbahn über einen Zeitraum von einigen Jahren.[394] Im Jahre 1883 beförderte die Erste Ungarisch- Galizische Bahngesellschaft 877,6 Passagiere pro km, was weniger als einem Viertel des Ergebnisses der Nordbahn (3772,6/km) und der Südbahn (3597,4/km) entsprach. Zehn Jahre später sahen die Verhältnisse ähnlich aus, nun wurden auf der Lupkower Bahn 1192,2 Reisende pro km befördert, während die entsprechenden Ziffern für die Nord- und Südbahn bei 6339,8/km bzw. 4956,52/km lagen. Die Statistiken betreffend die Beförderung von Erste-Klasse-Passagieren lassen die Wirtschaftlichkeit der Lupkower Bahn vergleichsweise noch nachteiliger erscheinen, da im Jahre 1882 nur 12 % der Anzahl der Erste-Klasse-Passagiere der Südbahn pro km transportiert wurden; zehn Jahre später wurde dieser niedrige Stand mit 11 % geringfügig unterboten. Die Beförderung von wohlhabenden Kunden, die trotz ihres meist niedrigen Anteils an der Gesamtzahl

---

[392] *Strach*, Band VII, S. 24.
[393] Ebenda.
[394] Auf den folgenden Seiten sind alle Vergleiche eigene Kalkulationen und basieren auf den vorher zitierten Betriebsergebnissen der betreffenden Konsortien.

der Passagiere jeder Gesellschaft wegen der erheblich höheren Fahrpreise in der ersten Klasse (manchmal sogar 500 % des Preises der dritten Klasse) einen unübersehbar wichtigen Anteil der Renditen durch die Personenbeförderung einbrachten, galt nicht allzu überraschend als zentrales Kriterium für die allgemeine Rentabilität. Die Schienen und die dazu gehörende Infrastruktur der Lupkower Bahn wurden vergleichsweise wenig benutzt, sie mussten aber trotzdem wegen der allgemeinen Sicherheitsanforderungen in einem gewissen technischen Zustand gehalten werden, um den Schienenverkehr auf dieser Strecke überhaupt fortführen zu dürfen, was natürlich alle eventuellen Sparmaßnahmen auf einen vernünftigen Punkt begrenzen musste. Wenn es jedoch um die Beförderung von Soldaten bzw. Wehrpflichtigen ging, waren die Diskrepanzen zwischen der galizischen Trasse und jenen, die durch die zentralen Regionen der Monarchie verliefen, merkwürdigerweise viel weniger unterschiedlich (1883: 105,4/km vs. 126,6/km bzw. 134,7/km, 1893: 85,6/km vs. 172,3/km bzw. 123,54/km), was besonders hinsichtlich der anderen, oft weniger vorteilhaft wirkenden Inhalte der Bilanzen die Wichtigkeit der ständigen Militärtransporte für die Umsätze der Ersten Galizisch Ungarischen Bahn betonte. Diese einzige positive Wirkung auf die Betriebsergebnisse sämtlicher galizischer Bahnen wurde im Allgemeinen aber zumindest teilweise durch die Tatsache eingeschränkt, dass der Staat laut den entsprechenden Militärtarifen, die häufig schon in den ursprünglichen Konzessionsbestimmungen verankert waren, immer eine Ermäßigung in diesem Bereich genoss, was z. B. monarchieweit dem Kriegsministerium allein 1895 eine Nettoeinsparung in der Höhe von 1.573.123 Gulden ermöglichte.[395]

Die durch den Lupkower Tunnel beförderten Lasten stellten, als sie im Jahre 1883 gemessen wurden, nur ein Zehntel (898,8 Tonnen/km) des entsprechenden Gütertransports der Nordbahn bzw. ein Drittel der Südbahn dar. 1893 blieb dieses Verhältnis zwischen der Lupkower Bahn und der Nordbahn zwar großteils erhalten, allerdings bildeten die Resultate der Frachtbeförderung der Lupkower Bahn nun etwa 40 % des entsprechenden Niveaus der Südbahn. Noch wichtiger aber waren bei einem Vergleich der entsprechenden Gewinne die extrem unterschiedlichen Profite, die pro km der ersten Linie zwischen Ungarn und Galizien 1883 nur auf etwa 5 % der Nordbahn kamen und etwa 8 % der Summen der Südbahn erreichten. 1893 konnte hier dagegen kaum mehr von Gewinn die Rede sein, sondern es wurde ein Verlust von netto 34.677 Gulden oder 130 Gulden und 37 Kreuzern pro km erzielt. In diesem Zusammenhang soll auch

[395] *Strach*, Band VII, S. 47.

nochmals betont werden, dass weder die Süd- noch die Nordbahn regelmäßige Subventionen seitens der Regierung erhielten, während die privaten Besitzer der Lupkower Bahn dagegen ständig extrem viel davon bekamen, was ihre ohnehin niedrigen Zahlen im Vergleich mit den anderen Bahnlinien besonders enttäuschend aussehen ließ. Ein ähnliches Resultat zeigt ein Vergleich des Anlagekapitals der Linien in Relation zu ihrer tatsächlichen Gewinnsumme, also wie viel Geld die Investoren als Gewinne in Anspruch nehmen konnten im Vergleich zu jener Summe, die früher in den Bau bzw. den Betrieb einer Strecke investiert worden war. Dieses Verhältnis gilt als besonders wichtiger Indikator für die Rentabilität eines Geschäftes und wurde als ein zuverlässiges Indiz für den Leistungsgrad eines Unternehmens genannt.

Trotz der reichlichen Subventionen seitens der Wiener Regierung sowie auch von den entsprechenden galizischen Behörden in Lemberg erschien also die finanzielle Lage der Lupkower Bahn weiterhin nahezu dramatisch. 1883 wurden insgesamt 36.209.000 Gulden in den kostspieligen Bau bzw. Betrieb dieser Trasse investiert, was 136.124 Gulden und 6 Kreuzern pro km entsprach. Für 1893 fehlen die entsprechenden Angaben aufgrund der Verstaatlichung. Die sog. „Gewinne“ stellten 1883 dagegen nur 0,1 % dieser Summe dar. Das Anlagekapital der Nordbahn war viermal höher, pro km wurde hier also nur 40 % mehr Geld von den Investoren beigetragen und die Gesellschaft konnte damit ihren Aktionären nicht weniger als 12,1 % Leistungsgrad mitteilen. In der Praxis bedeutet das, dass die Aktionäre der Nordbahn im Durchschnitt 121 Mal mehr Geld in Gestalt eines Gewinns gegenüber ihren Anlagen erhielten als diejenigen, die sich finanziell am Konsortium der Lupkower Bahn beteiligten. Dazwischen liegen Welten.

Bei der Tarnów–Leluchower Bahn erschien die Lage 1883 besonders ungünstig (für 1893 waren wegen der Verstaatlichung dieser Strecke auch in diesem Fall kaum mehr Daten vorhanden): Die Zahl der Reisenden (818 pro km) stellte nur ein Viertel der Ergebnisse der Nordbahn und Südbahn von 1883 dar. Hier wurden auch deutlich weniger Wehrpflichtige befördert, da sich diese Linie nicht nahe der Festung Przemyśl bzw. Krakau befand: 37,6 pro km oder nur ein Viertel der entsprechenden Ziffern der Nordbahn und Südbahn. Die gesamte Zahl der Passagiere betrug 119 431, davon waren nur 5494 Soldaten, dies stellte circa 1 % bzw. 1,5 % des entsprechenden Standes der Südbahn dar. Die 66 633 Tonnen Fracht (456,4 Tonnen/km), die 1883 entlang des Popradtals befördert wurden, erreichten nur circa 5 % bzw. 5,5 % des Frachtniveaus der Nordbahn und circa 17 % bzw. 20 % der Südbahn; all diese niedrigen Zahlen sorgten für dementsprechend

schlechte finanzielle Ergebnisse. Mit nur 20 Gulden und 50 Kreuzern Reingewinn pro km wurde hier der schwächste Umsatz Galiziens, wenn nicht der ganzen Monarchie, erwirtschaftet, der ein Tausendstel des entsprechenden Reingewinns der Nordbahn und ein Sechshundertstel der Südbahn darstellte. Der Leistungsgrad dieser Gesellschaft war daher sehr gering und betrug nur circa 0,1 % des Anlagekapitals (auf der Nordbahn 12,1 %) von insgesamt 13.403.129 Gulden (91.802 Gulden und 25 Kreuzer je km), auch wenn die letzte Zahl selbst nur ein Zehntel der Nordbahn und circa ein Hundertstel der Südbahn darstellte.

Die Dniester Bahn-Gesellschaft beförderte 1883 insgesamt 360 333 Zivilisten, was nur circa einem Siebtel der mit der Nordbahn reisenden Passagiere entsprach. Ein Vergleich mit der Nordbahn zeigt, dass dies etwa 500 beförderten Passagieren pro km weniger entsprach. Die Summe der Frachttransporte (123 547 Tonnen oder 1103,09 Tonnen pro km) bildete trotz des günstigen Anschlusses an das größte Ölfördergebiet des Reiches nur circa ein Fünfzigstel des Standes der Nordbahn, pro Streckenkilometer kam sie dann auf ein Niveau von circa einem Achtel. Die gemessenen Einnahmen im Wert von 481.213 Gulden stellten nur etwa 1 % jener der Südbahn dar, was also pro km nur circa ein Fünftel der Höhe der Einnahmen der Südbahn ausmachte. Die Ausgaben kamen auf 351.817 Gulden oder etwa 2 % der Südbahn, was also pro km nur einem Drittel des Niveaus der Semmeringbahn entsprach. Der Reingewinn von insgesamt 129.396 Gulden (bzw. 1.155 Gulden und 32 Kreuzer je km) betrug noch weniger als 0,5 % der Südbahn, pro km lag er bei circa 7 % der finanziellen Ergebnisse der letzteren. Die erzielte Verzinsung des Anlagekapitals, welches mit 20.066 Gulden und 69 Kreuzern pro km veranschlagt wurde, stellte um 5,7 % weniger als die Hälfte des Leistungsgrads der Nordbahn dar, wobei die investierten Summen pro km nur circa 4 % des Aufwands der Südbahn erreichten. Die durchschnittlichen Fahrtkosten pro km kamen auf etwa ein Drittel der Südbahn (1,2 vs. 3 Kreuzer), was wohl die erheblich niedrigeren Lebenskosten in Galizien und die damit eng verbundenen schlechteren Umsätze widerspiegelte.

Durch die Carl-Ludwig-Bahn wurden anno 1883 je km 8.166 Gulden und 50 Kreuzer erwirtschaftet, was circa ein Drittel der Reingewinne der Nordbahn in diesem Bereich darstellte und etwa der Hälfte der Südbahn entsprach. 1893 fiel dann der Gewinn pro km auf das Niveau von 7.051 Gulden und 52 Kreuzern, zwar blieb das Verhältnis zur Nordbahn großteils erhalten, es konnten aber nun circa 70 % der entsprechenden Höhe der Südbahn erreicht werden.

Die Anzahl der Passagiere pro km betrug 1883 etwa die Hälfte der Kunden der Nordbahn und der Südbahn, 1893 veränderte sich die Relation dann zu nur einem Drittel der Nordbahn, blieb aber verhältnismäßig sehr ähnlich zur Südbahn. Dies lässt im Zusammenhang mit den viel niedrigeren Profiten vermuten, dass entweder die Fahrkarten pro km zwischen Lemberg und Krakau deutlich weniger kosteten oder die galizischen Reisenden kürzere Strecken zurücklegten; tatsächlich aber wurden die Fahrtkosten pro km zwischen Lemberg und Krakau doch viel niedriger gehalten (1,2 Kreuzer vs. 2 bzw. 3 Kreuzer für die Nordbahn bzw. die Südbahn), wohingegen die Reisenden in Galizien im Durchschnitt 133 km zurücklegten, was also dreimal so viel wie bei der Nordbahn und sogar viermal so viel wie bei der Südbahn ausmachte. Ein weiterer Grund für die viel niedrigeren Gewinne könnte vor allem auch der Umstand sein, dass auf der galizischen Hauptstrecke pro km nur ein Viertel der entsprechenden Lasten der Nordbahn befördert wurde. Im Allgemeinen stellte die Gesamtzahl der transportierten Waren also circa ein Viertel der Güter dar, die die ganze bzw. Teile der Strecke zwischen Krakau und Wien fuhren. Ein ähnliches Verhältnis war in diesem Bereich auch zur Südbahn zu erkennen, wobei sich die Erzherzog-Carl-Ludwig-Bahn aber bei der Anzahl der beförderten Tonnen pro km nicht so benachteiligt zeigte, wie sie in Wirklichkeit doch war, indem sie nämlich fast das Niveau ihrer österreichischen Schwesterbahn erreichen durfte. Dies lässt sich aber vor allem durch die Tatsache erklären, dass die galizische Hauptstrecke hauptsächlich aus einer einzigen Stammlinie bestand, die sich auf weniger als ein Viertel der gesamten Länge der Südbahn und ihrer zahlreichen Zweiglinien erstreckte. Während die Hauptlinie zwischen den Hafenanlagen in Triest und Wien extrem häufig von Güterzügen befahren wurde, waren dagegen viele ebenfalls zur Südbahngesellschaft gehörende Bergnebenstrecken in Kärnten und der Steiermark sowie Oberkrain nicht besonders mit Güterverkehr ausgelastet, was den Mittelwert dieses Unternehmens künstlich senkte.

Wie es in Galizien schon immer der Fall gewesen war, erwiesen sich die Militärtransporte vergleichsweise bedeutender als in den übrigen Kronländern des Reiches: Pro km wurden hier anno 1883 insgesamt 242,9 Mitglieder des Militär befördert, 1893 stieg diese Zahl noch höher bis auf 331,4/km, was mehr als das Doppelte der Nordbahn und knapp dreimal so viel wie auf der Südbahn darstellte. Hinsichtlich des Anlagekapitals der Gesellschaft bildete die investierte Gesamtsumme anno 1883 etwa drei Viertel der Nordbahn, pro km wirkte es sich aber wegen der längeren Strecken der letzteren ziemlich ähnlich aus. 4,6 % erzielter Leistungsgrad gegenüber dem investierten Kapital sollte bei den galizischen Verhältnissen als ein nicht gerade schlechtes Ergebnis betrachtet

werden, obwohl es doch nur einem Drittel der Nordbahn entsprach. Ein Vergleich mit der Südbahn zeigte klar, dass die galizische Hauptlinie ihren Anlegern theoretisch sogar bessere prozentuelle Renditen als die Semmeringbahn gewährleisten konnte. Zwischen Wien und Triest wurde aber wegen der enormen Baukosten in den Ostalpen von Anfang an nicht weniger als zehnmal so viel Kapital benötigt; weiters wohnten im damaligen Wien ohnehin viel mehr potenzielle, wohlhabende Investoren, die nominalen Summen der erzielten Gewinne waren auch erheblich größer, so dass am Ende sogar ein solcher Vergleich mit der Südbahn die galizische Strecke nicht in ein besonders positives Licht rückte.

Die Einnahmen der Erzherzog-Albrecht-Bahn kamen anno 1883 auf insgesamt 737.847 Gulden oder 4.054 Gulden und 10 Kreuzer pro km, was im Vergleich mit der Nordbahn einem Niveau von circa 8 % insgesamt bzw. 10 % pro km entsprach, während die Ausgaben bis zu 587.498 Gulden erreichten, was sich auf 3.228 Gulden und 1 Kreuzer je km verteilte. Diese Summen stellten circa 4 % bzw. 15 % der entsprechenden Werte der Nordbahn dar. Die entstandenen Gewinne von 150.349 Gulden oder 826 Gulden und 9 Kreuzer je km bildeten aber nur 0,6 % des Anlagekapitals von 22.828.300 Gulden (125.430 Gulden und 22 Kreuzer/km), womit nur 1 % der Profite der Nordbahn erreicht werden konnten. Die Anzahl der Passagiere umfasste nicht mehr als 196 679 beförderte Personen, pro km also 1080 Reisende, auf der Nordbahn lagen diese Ziffern allerdings viel höher, nämlich bei 2 663 467 Reisenden bzw. 3772,6 Passagieren pro km, was die Ergebnisse der ostgalizischen Bahnstrecke um 1354,2 % bzw. 349,3 % überstieg. Insgesamt wurden 115 603 Tonnen Fracht (635,2 Tonnen je km) entlang der Erzherzog-Albrecht-Bahn transportiert, im Vergleich dazu wies die Nordbahn 5 812 993 Tonnen Fracht aus, was dort 8233,7 Tonnen je km bedeutete. Prozentuell übertrafen also die Statistiken der letzteren diejenigen der ersteren um 5028,4 % bzw. 1296,5 %.

Auf der Lemberg– Czernowitz Bahn wurden im Jahre 1882 etwa 1612,7 Passagiere pro km befördert, was circa die Hälfte der entsprechenden Werte der Nordbahn und der Südbahn ausmachte; die gesamte Zahl der beförderten Passagiere kam allerdings nur auf 18 % der Nordbahn bzw. 6 % der Südbahn. Im Bereich der Frachttransporte lag die Zahl der 424 603 Gütertonnen ohnehin nur bei 8 % der äquivalenten Ergebnisse der Nordbahn. Die Einnahmen, die 2.867.423 Gulden betrugen, errangen nur 6 % des Einkommens der Südbahn und 8 % der Nordbahn. Die Ergebnisse waren zwar pro km (10.779 Gulden und 8 Kreuzer/km) erheblich weniger nachteilig,

lieferten jedoch mit nur 28 % der Umsätze der Nordbahn ohne jeglichen Zweifel einen hinreichenden Beweis für die auf dieser entlegenen Linie ständig herrschende Geldnot.

Zehn Jahre später sah die betriebliche Lage dieser Trasse noch schlechter aus, wobei nun die Zahl von 1684,5 Reisenden/km nur circa 26 % des relevanten Niveaus der Nordbahn und 31 % der Südbahn zeigte, während die Gesamtzahl der Reisenden auf 9,4 % bzw. 4,4 % ihrer entsprechenden Werte kam. Anno 1892 erreichten die Gewinne dieser nach Rumänien führenden Strecke nur 395.348 Gulden bzw. 1.486 Gulden und 27 Kreuzer pro km und errangen damit nur 9 % der nominellen Profite der Nordbahn und 2,3 % der Südbahn. Pro km wurden dabei also auch nur 9 % der entsprechenden Renditen der Südbahn verdient. Auf dieser abseits liegenden ostgalizischen Strecke wurden circa 10 % der Frachten der Nordbahn befördert, während die Gesamtzahl des reisenden Armeepersonals etwa 40 % der Statistiken der Nordbahn betrug; hier stellten die Wehrpflichtigen dagegen insgesamt 11,2 % aller Reisenden dar, was also viermal mehr als auf der Nordbahn betrug und damit wohl den einzigen wirtschaftlichen Vorteil dieses Konsortiums bildete und gleichzeitig den hohen strategischen Wert dieser sonst sehr peripheren Linie betonte. Die 23,2/km beförderten Erste-Klasse-Reisenden entsprachen nur 32 % der Zahl der Nordbahn und 24 % der Südbahn; in nominalen Ziffern zeigte sich die Lage noch erheblich düsterer, wobei die zwischen Lemberg und Czernowitz während des ganzen Jahres beförderten, 6170 Erste-Klasse-Reisenden nur 2,9 % der in derselben Klasse fahrenden Personen zwischen Wien und Triest darstellten. Mit allen obigen Asymmetrien konnten die Renditen dieser Gesellschaft trotz des eigentlich lebhaften Lebensmittelhandels mit Rumänien nicht allzu überraschend nur 8 % der Profite der Nordbahn erreichen.

Die Tatsache, dass viele galizische Bahnen aus strategischen bzw. überwiegend politischen Gründen durch sehr ländliche bzw. fast menschenleere Gebiete der Karpaten erbaut wurden, kann die nach ihrer Errichtung in diesen Regionen noch großteils fehlende industrielle Entwicklung allerdings nicht erklären, vor allem wegen der Tatsache, dass der Bau neuer Schienenwege in den meisten anderen rückständigen Regionen Europas fast immer eine erhebliche, manchmal auch sehr rasante Industrialisierung bzw. Verbesserung der Lebensverhältnisse der ländlichen Bevölkerung mit sich gebracht hatte. Die extreme Überbevölkerung der galizischen Landgebiete mochte eventuell einer der Hauptfaktoren sein, aber ein anderer, vielleicht noch wesentlicherer Aspekt war die von Anfang an misslungene Tarifstrategie der galizischen Bahngesellschaften, die in ihrer

kurzsichtigen Suche nach den ohnehin langfristig fehlenden Renditen die Beförderungspreise von z. B. Kohle erheblich übertrieben, was dem hohen Rohstoffbedarf der energieintensiven Betriebe, zu denen die meisten damaligen Fabriken zählten, deutlich widersprach. Im Gegensatz dazu boten die privaten Konsortien und später auch die Staatsbahnen, die sie ersetzt hatten, erstaunlich niedrige Tarife für die Einfuhr der billigeren Erzeugnisse der böhmischen bzw. mährischen Industrie, die das Kronland ständig überschwemmten und den Aufstieg einer heimischen Industriebasis effektiv verhinderten. Mit solch niedrigen Tarifen wurde auch die Ausfuhr der ohnehin sehr billigen galizischen Rohstoffe wie Öl und Holz erleichtert und gefördert, was aber zur Überwindung des allgemeinen industriellen Nachholbedarfs gegenüber den westlichen Provinzen des Kaiserreiches, geschweige denn des preußischen Schlesien, fast nichts beitragen konnte und stattdessen nur Galiziens Rolle als Lieferant von Rohstoffen und Nahrungsmitteln betonte. Am Ende wurde aber nicht nur die heimische Bevölkerung durch solche Tarife benachteiligt, sondern schließlich auch die galizischen Bahngesellschaften selbst, deren weiterhin fehlende Umsätze also deutlich die eigentlich nur auf schnelle Profite bzw. maximale finanzielle Ausbeutung des Landes ausgerichteten, realisierten Eisenbahninvestitionen widerspiegelten. Diese Art des Bahnbetriebs ähnelte den damaligen kolonialen Verhältnissen in Afrika oder Asien wie in kaum einer anderen Region Europas (wohl mit Ausnahme Irlands) und stellt den Grund der zumindest teilweise künstlich verursachten Verspätung der industriellen Entwicklung Galiziens in neuem Licht dar.

Kapitel XV

Die Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel

Auch bei der Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel waren deutliche Unterschiede erkennbar. Jedes Stück, das einen Teil der Fahrflotte darstellte, musste natürlich zuerst gekauft und danach möglichst intensiv benutzt werden, um der Gesellschaft dessen Kaufkosten bzw. die Kosten eventueller Reparaturen möglichst bald hereinzubringen.[396] Im Fall der Lupkower Bahn herrschte anno 1883 ein Verhältnis von einer Lokomotive pro 11 116,05 Reisenden sowie 4966,74 Passagieren pro Personenwaggon. Zehn Jahre später kam es auf 10 935,66 Passagiere pro Lokomotive und 5198,92 pro Personenwaggon, was im Fall der Lokomotiven einer Verminderung von 1,6 % und bei den Personenwaggons einem Wachstum von 4,7 % entsprach. Im Bereich des Frachtverkehrs zog 1883 jede Lokomotive im Durchschnitt 11 385,14 Tonnen, pro Lastwaggon wurden 459,78 Tonnen Fracht transportiert; 1893 waren es 11 097,31 Tonnen bzw. 450,1 Tonnen, was in diesen beiden Fällen eine leichte Verminderung um 2,5 % bzw. 2 % erkennen ließ. Deutlich ist aber in diesen Statistiken zu sehen, dass sich die auf der Lupkower Bahn herrschenden Verhältnisse während dieses Jahrzehnts kaum wesentlich veränderten.

Seitens der Nordbahn sind dagegen die folgenden Trends zur Fahrbetriebsmittelausnutzung zu beobachten: Auf jede Lokomotive kamen 1883 zwar nur 8271,64 beförderte Personen oder sogar leicht weniger als bei der Lupkower Bahn, aber jeder Personenwaggon beförderte im Durchschnitt 5274,19 Reisende. 1893 lag dieser Wert bei 11 625,73 bzw. 6190,74 Personen, d.h. es ist in diesem Bereich zu einer signifikanten Wachstumsrate von 40,6 % bzw. 17,4 % gekommen, was also den Unterschied zu den auf der Lupkower Bahn herrschenden Verhältnissen noch mehr verdeutlichte. Im Frachtverkehr kamen 1883 insgesamt 18 052,77 Tonnen auf jede Lokomotive, was in der Praxis bedeutete, dass die Lokomotiven einer viel intensiveren Nutzung auf dieser Strecke als bei der Lupkower Bahn unterlagen; jedem Lastwaggon entsprachen also nicht weniger als 543,12 Tonnen Güter, was ein weiterer Hinweis auf die höhere Rentabilität jedes einzelnen

[396] Alle folgenden Vergleiche betreffend die Fahrbetriebsmittelausnutzung der einzelnen Bahngesellschaften sind meine eigenen Kalkulationen, die auf den entsprechenden, bereits zitierten statistischen Daten dieser Betriebe basieren.

Stückes ist. 1893 stieg die Anzahl der transportierten Tonnen pro Lokomotive sogar auf 21 545,45 oder doppelt so viel wie bei der Lupkower Bahn im gleichen Zeitraum; für jeden Lastwaggon waren also nun 647,69 Tonnen bestimmt, was in diesem Bereich einer Auslastung um knapp 200 Tonnen mehr als auf der ersten transkarpatischen Bahn entsprach. Prozentuell lässt sich dabei also ein eindrucksvoller Anstieg um 19,3 % bzw. 19,2 % nennen.

Aus den oben zitierten Statistiken folgt, dass, während sich die die Effizienz des Passagierverkehrs betreffenden Proportionen im Intervall der zehn vergangenen Jahre nur unwesentlich geändert hatten, sich die Lage der Lupkower Bahn 1893 im Bereich der Frachttransporte gegenüber der Nordbahn verhältnismäßig sogar noch weniger positiv entwickelt hatte. Bei der Südbahn sahen die Ziffern 1883 wie folgt aus: Es gab 13 731,62 Reisende pro Lokomotive oder über 2000 mehr als auf der Lupkower Bahn, 6503,26 Kunden mehr entfielen auf einen Personenwaggon oder über 1000 mehr als damals in einem durchschnittlichen Waggon zwischen Przemyśl und Humenne (Homonna) reisen durften. 1893 standen diese Statistiken bei 17 265,06 bzw. 7818,4 Passagieren, d.h. der Abstand hatte sich inzwischen auf circa 7000 bzw. knapp 3000 Passagiere vergrößert. Die vormals schon beträchtliche Kluft in der Fahrbetriebsmittelausnutzung zwischen der Südbahn und der Lupkower Linie war damit deutlich breiter geworden. Weiters muss in diesem Kontext auch unbedingt berücksichtigt werden, dass die Züge, die entlang der Südbahn fuhren, normalerweise aus mehr Waggons bestanden als diejenigen, die entlang des Laborec- und des Osława Tals verliefen. Südlich von Wien waren sowieso immer mehr Erste- und Zweite-Klasse-Waggons unterwegs, die die Anzahl der Reisenden pro Lokomotive bzw. pro Personenwaggon zu Gunsten des Fahrkomforts verminderten und damit aber gleichzeitig die Statistiken künstlich in Richtung der niedrigen Werte der Lupkower Bahn schoben. Auf der Osławatalbahn waren dagegen fast kaum Passagiere vorhanden, die in den höheren zwei Klassen reisten, was sich hier in einem entsprechenden Vergleich der Anzahl der Erste-Klasse-Passagiere pro km der beiden Linien sehr deutlich illustrieren lässt. Während auf der Ersten Galizisch-Ungarischen Linie anno 1883 nur 8,45 Erste-Klasse-Passagiere pro km befördert wurden, stand die entsprechende Zahl der Südbahn dagegen bei 69,3/km, d.h. es wurden circa achtmal so viele Reisende zwischen Wien und Triest pro durchschnittlichem Streckenkilometer auf diese Weise transportiert. Zehn Jahre später blieb dieses sehr asymmetrische Verhältnis mit 10,8/km bzw. 88,2/km großteils erhalten. Die fast komplette Abwesenheit von Fahrgästen in dieser Kategorie auf der Lupkower Bahn musste sich natürlich in den Renditen widerspiegeln. Den Güterverkehr

betreffend wurden entlang der Südbahn anno 1883 insgesamt 9258,38 Tonnen pro Lokomotive verfrachtet, zehn Jahre später kam es zu 9514,77 Tonnen in dieser Kategorie, was einem Niveau von 559,1 bzw. 515,75 Tonnen pro Lastwaggon entsprach. Während sich die Auslastungsstatistiken pro Lokomotive offenbar zu Gunsten der Lupkower Bahn wandten, übertraf die durchschnittliche Auslastung der auf der Südbahn verkehrenden Lastwaggons doch sehr erheblich die entsprechenden Werte der karpatischen Magistrale.

Im Fall der Tarnów–Leluchower Bahn war das Verhältnis zwischen den Fahrbetriebsmitteln und deren betrieblichen Umsetzung anno 1883 (1893 sind wegen ihrer vollen Integration in das staatliche Netz kaum mehr eigene Daten vorhanden) ebenfalls sehr ungünstig. 9952,58 Passagiere pro Lokomotive bzw. 3981,03 Reisende pro Personenwaggon (oder nur 50 % des entsprechenden Niveaus der Südbahn) deuten auf eine sehr geringe Ausnutzung der Fahrflotte hin - eine Tendenz, die ebenfalls im Bereich der Gütertransporte zu sehen war: Hier sank die Anzahl der beförderten Tonnen pro Lokomotive (5552,75 Tonnen) sogar auf weniger als ein Drittel der entsprechenden Werte der Nordbahn und die Summe der beförderten Tonnen pro Lastwaggon kam auf nur etwa 50 % der Angaben der Nordbahn. Daher waren nicht nur die Waggons selbst deutlich weniger ausgelastet, sondern auch die Güter- bzw. Personenzüge auf dieser Linie waren aus weniger Waggons zusammengesetzt und verkehrten relativ selten auf der Strecke.

Auf der Carl-Ludwig-Bahn kam es anno 1882 zu 5448,81 Reisenden pro Lokomotive (circa ein Drittel des entsprechenden Stands der Südbahn) sowie 3113,60 Menschen je Personenwaggon, womit circa halb so viele Sitzplätze wie bei der Südbahn belegt waren. In diesem Jahr wurden 6872,33 Tonnen an Gütern pro Lokomotive und 312,13 Tonnen je Frachtwaggon befördert. Zehn Jahre später stieg die Zahl der Reisenden pro Lokomotive auf 7040,31; pro Personenwaggon gab es nun 4023,04 Passagiere, was aber die schlechten Verhältnisse gegenüber der Süd- und Nordbahn nur unwesentlich verändern konnte. 1893 wurden durchschnittlich 7106,35 Tonnen von jeder Lokomotive oder 322,76 Tonnen pro Lastwaggon befördert. Sogar bei dieser Linie ist damit ein deutlicher Nachteil gegenüber den Werten der Nord- und Südbahn spürbar, der sich außer bei der relativ ungünstigen Belegung der Passagierplätze besonders stark im Bereich des Frachtverkehrs gegenüber der Nordbahn manifestierte (z. B. fielen dort anno 1893 insgesamt 647,69 Tonnen pro Lastwaggon an bzw. circa 200 % der Werte der Strecke Krakau–Lemberg). Es muss allerdings in diesem Zusammenhang bemerkt werden, dass die meisten Güter, die entlang der galizischen

Hauptstrecke befördert wurden, im klaren Gegensatz zum Passagierverkehr nicht innerhalb der Grenzen des Kronlandes blieben. Dies betraf vor allem die Rohöl- sowie Weizen- und Viehtransporte von Russland und Rumänien, die weiter nach Böhmen bzw. Österreich auf die Nordbahn geleitet wurden, was im Endeffekt bedeutete, dass die Nordbahn einen erheblichen Teil ihrer Einkünfte nur dank der engen Zusammenarbeit mit der Carl-Ludwig-Bahn verdienen konnte.

Da die Erste Ungarisch- Galizische Gesellschaft bzw. die Tarnów–Leluchower Bahn zwei der gewinnärmsten der ganzen Monarchie darstellten, sollten die in diesen Fällen vorhandenen, extremen Differenzen also nicht überraschen. Die Erzherzog-Carl-Ludwig-Bahn gehörte dagegen trotz ihres unbestreitbaren Status als Galiziens profitabelstes Transportunternehmen nur zum allgemeinen Durchschnitt des Reiches.

Mit der Dniester Bahn fuhren anno 1883 (die entsprechenden Daten für 1893 sind wegen der Verstaatlichung nicht mehr vorhanden) insgesamt 18 016,7 Passagiere pro Personenwaggon sowie 32 757,5 Reisende pro Lokomotive, was zwar auf ein verhältnismäßig hohes Niveau der Ausnutzung hinweist, aber durch die hier ohnehin nur sehr geringen Fahrbetriebsmittel relativiert wird. Es entfielen viermal so viele Kunden auf jede Lokomotive und über dreimal so viele Passagiere auf jeden Personenwaggon als z. B. bei der Nordbahn im gleichen Jahr. In den Statistiken werden für die Frachttransporte Werte von 11 231,5 beförderten Tonnen pro Lokomotive und 643,5 Tonnen je Lastwaggon aufgeführt; die letzte Zahl übertraf zwar auch leicht die Ergebnisse der Nord- und Südbahn, allerdings wurden auf der Nordbahn gleichzeitig knapp doppelt so viele Tonnen mit einer durchschnittlichen Lokomotive gezogen, was eine bessere Relation der Rohstoffausnutzung bedeutete.

Laut der Statistiken der Erzherzog-Albrecht-Bahn (für 1893 waren wegen ihrer Angliederung an das Staatsnetz keine Statistiken mehr vorhanden) wurden im Jahre 1883 12 292 Passagiere von einer durchschnittlichen Lokomotive und 4370,6 Personen mit einem Personenwaggon befördert. Gleichzeitig entfielen aber auf der Südbahn etwa 1000 Passagiere mehr auf eine Lokomotive und 2000 Personen mehr auf einen dort fahrenden Personenwaggon. Im Bereich der Frachttransporte waren zwischen Lemberg und Stanisławów (Stanislau) im Durchschnitt 7225,2 Tonnen pro Lokomotive in den Statistiken verzeichnet, was einen Wert von 228,5 Tonnen je Lastwagen bedeutete. Mittlerweile wurden auf der Nordbahn zweieinhalb Mal so viele Güter pro Lokomotive sowie circa doppelt so viele pro Lastwaggon transportiert.

Die Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel der Lemberg–Czernowitzer Bahn lässt sich in den folgenden Statistiken mit der Nord- bzw. Südbahn vergleichen: Anno 1882 entfielen dort 4 563,7 Passagiere auf jeden Personenwaggon und 6919,1 auf jede Lokomotive, was in der ersten Kategorie insgesamt 710,5 Menschen (13,5 %) bzw. in der zweiten Kategorie 1352 oder 16,4 % weniger als bei der Nordbahn darstellte. Die Beförderung von Frachten addierte sich auf eine Summe von 6848,4 Tonnen pro Lokomotive bzw. 246,9 Tonnen pro Lastwaggon, wobei die erste Zahl nur circa einem Drittel der auf der Nordbahn geltenden Werte entsprach, die zweite aber eine enorme Kluft zwischen den beiden Gesellschaften illustrierte: Die Verwaltung dieser nach Rumänien führenden Bahn hatte das künftige Ausmaß des Frachtverkehrs viel zu optimistisch gesehen und eine enorme Anzahl an Lastwaggons gekauft, die allerdings später relativ wenig benutzt wurden und daher der Gesellschaft eher eine Belastung als einen erhofften Vorteil einbrachten. In Zahlen stellt sich die gewaltige Asymmetrie so dar: 246,9 Tonnen pro Lastwaggon auf dieser Strecke standen den 543 Tonnen, die die Frachtwaggons der Nordbahn transportierten, gegenüber, wobei eine knappe Verdoppelung zu Gunsten der Nordbahn deutlich erkennbar war.

Sechs Jahre später zeigte die Lage einen ebenfalls außergewöhnlichen Unterschied, wobei aber in diesem Fall ein direkter Vergleich nicht mehr möglich war, da die letzten unabhängigen Betriebsergebnisse der Lemberg–Czernowitzer Bahn aus dem Jahre 1888 stammen, während die letzten Daten der Nord- bzw. der Südbahn im Jahr 1892 aufgezeichnet wurden, was allerdings wegen des anhaltenden Mangels einer vorteilhaften Entwicklung sämtlicher galizischer Bahnen keine wesentlichen Unterschiede bzw. nennenswerten Abweichungen von der Norm vermuten ließ. Anno 1888 wurden auf dieser entlegenen Strecke 4110,7 Passagiere mit einem durchschnittlichen Personenwaggon und 6788,9 pro Lokomotive befördert, wobei auf die Südbahn circa dreimal so viele Reisende pro Lokomotive und doppelt so viele pro Personenwaggon entfielen. Die Lastenbeförderung illustrierte ebenfalls deutlich die periphere Lage dieser zwischen Galizien und der Bukowina verlaufenden Bahn, da dort nur 293,1 Tonnen Frachten pro Frachtwaggon transportiert wurden, pro Lokomotive kam es im Durchschnitt zu 7695,2 beförderten Tonnen. Im ersten Fall waren also die Unterschiede noch größer geworden, wobei die Zahl der beförderten Lasten pro Frachtwaggon nun nur noch circa 40 % des Wertes der Nordbahn ausmachte, während das Verhältnis zwischen der jeweiligen Auslastung der Lokomotiven mit 1:3 erhalten blieb.

Kapitel XVI

Die Rentabilitätskluft bleibt – Die Zeit der Staatsbahnen

Als Folge der durch das Sequestrationsgesetz 1877 auf den Weg gebrachten, neuen Welle der Verstaatlichungen entstand in Cisleithanien bald danach ein substanzielles Staatsbahnnetz, was zwar den Vergleich zwischen den Betriebsergebnissen der einst unabhängigen, aber jetzt mit dem gesamtstaatlichen Netz verschmolzenen Linien immer schwieriger bzw. nach 1900 nahezu unmöglich machte, jedoch die Möglichkeit eines generellen Vergleiches zwischen den verschiedenen Regionen der Monarchie nicht nur nicht ausschloss, sondern in gewisser Weise sogar erleichterte, da die Strecken der Staatsbahn, die durch die verschiedenen Provinzen bzw. Kronländer des Reiches verliefen, zumindest am Anfang dieses Zeitintervalls am häufigsten nach solchen geographischen Kriterien gegliedert waren. Erst um 1888, also elf Jahre nach der Billigung des allerwichtigsten Sequestrationsgesetzes, wurde das staatliche Schienennetz der westlichen Reichshälfte umfassend genug, um solche regionalen Vergleiche zu ermöglichen.

Anteil der Kronländer am Eisenbahnnetz (1912)

	Bahnlänge (in km)	Anteil am Gesamtnetz (in %)	auf 1 km² entfallen	auf 100000 Ew. entfallen
			(in m)	(in km)
Österreich u. d. Enns	2477	10,8	125	70,1
Österreich o. d. Enns	1085	4,8	91	127,3
Salzburg	418	1,8	58	194,7
Steiermark	1478	6,5	66	102,3
Kärnten	625	2,8	61	157,9
Krain	508	2,2	51	96,5
Küstenland	586	2,6	73	65,5
Tirol u. Vorarlberg	1183	5,2	40	108,3
Böhmen	6769	29,6	130	100,0
Mähren	2119	9,3	95	80,8
Schlesien	668	2,9	130	88,2
Galizien	4131	18,1	53	51,5
Bukowina	602	2,6	58	75,2
Dalmatien	230	1,0	18	35,7

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1912 (Wien 1913), S. 7.

In diesem Jahr stellten schon 1329 km bzw. circa die Hälfte der damals bestehenden galizischen Bahnen Staatsbesitz dar bzw. waren an private Gesellschaften für den Betrieb auf eigene Rechnung verpachtet worden. Auf diesen Strecken fuhren die Züge insgesamt 4 205 025 km, während von den Passagieren eine Distanz von 74 794 299 km zurückgelegt wurde. Im Durchschnitt legte ein Reisender also 39,4 km zurück, was ihn 63 Kreuzer kostete. Die damaligen durchschnittlichen Preise der galizischen Bahnpersonenbeförderung lagen somit auf einem Niveau von 1,6 Kreuzern/km. Mittlerweile sah die Lage der westlichen Staatsbahnen oder derjenigen, die durch das heutige Österreich und Tschechien verliefen, wie folgt aus: Die dortigen Strecken bestanden aus insgesamt 3998,9 km, 21 396 131 km wurden von den Zügen zurückgelegt, die Passagiere reisten 559 736 997 km, was im Durchschnitt eine 34,3 km lange Reise bedeutete, deren Kosten auf 69 Kreuzer oder circa 2 Kreuzer pro km kamen.[397] Die Länge des staatlichen Netzes in den westlichen Provinzen betrug circa das Dreifache Galiziens, auch wenn es nur noch circa ein Drittel aller dortigen Linien repräsentierte, während die entsprechende Ziffer für die zurückgelegten Kilometer durch die Züge bzw. für die Streckenlänge, welche die Kunden fuhren, circa 500 % bzw. 700 % der galizischen Werte darstellte. Zu den wenigen Vorteilen Galiziens in den oben genannten Kategorien zählten zweifellos die leicht billigeren Preise für die Fahrscheine, wenn pro km gemessen, was aber in Anbetracht der dortigen, grundsätzlich niedrigeren Löhne (siehe unten) vor allem als eine unvermeidbare Notwendigkeit erscheinen musste.

[397] *Konta*, 1893 Jahrbuch, S. 405.

: Volkseinkommen in Cisleithanien 1911/13

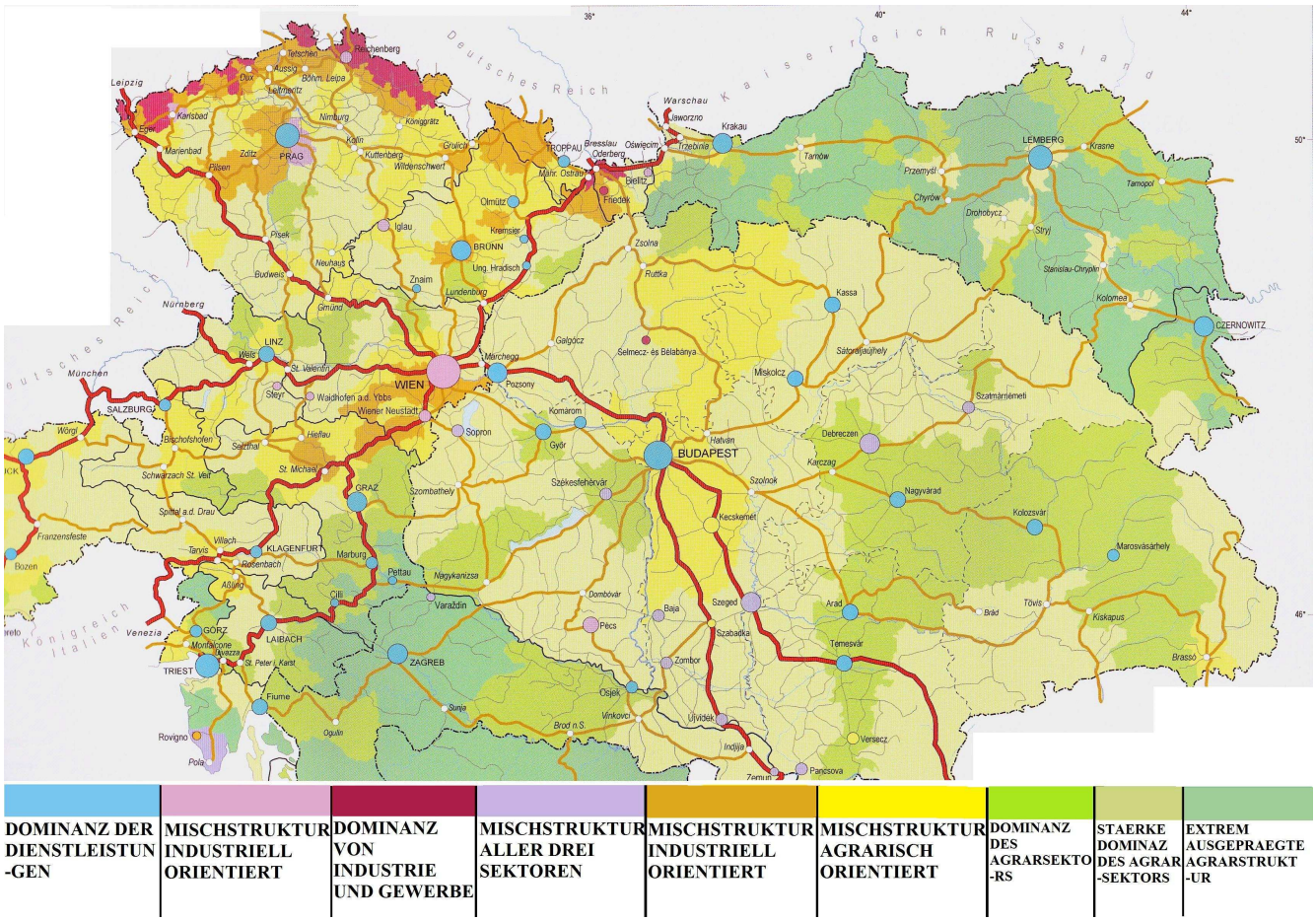
	Anteil (in %)	pro Kopf (in K)
Alpenländer	33,8	790
Böhmen, Mähren und Schlesien	42,8	630
Galizien	13,7	250
Südtirol, Triest u. Istrien	4,8	450
Slowenien, Dalmatien	3,3	300
Bukowina	1,6	300
	100,00	520

Anton *Kausel*, **Österreichs Volkseinkommen 1913 bis 1963**, In: Monatsberichte des österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, Sonderheft 14 (Wien 1965), S. 31.

Auf den galizischen Staatsbahnen nahmen insgesamt 13 677 Reisende (10,3/km) oder 0,7 % die erste Klasse, 196 841 oder 148,1/km bzw. 10,4 % bewegten sich mittels der zweiten Klasse fort, während sich in der dritten Klasse 1 689 743 Menschen (1271,4/km) oder 88,9 % der Gesamtzahl befanden.[398] Es gab also insgesamt 1 900 261 Reisende (1429,8/km), davon stellten nicht weniger als 78 886 Soldaten bzw. andere Wehrpflichtige (59,4/km) dar, was zu einem verhältnismäßig sehr hohen Anteil von 4,2 % aller Passagiere führte. Auf den westlichen Staatsbahnen zeigten die Statistiken dagegen insgesamt 16 339 492 Reisende (4085,9/km), wobei 233 933 Kunden (58,5/km) bzw. 1,4 % die erste Klasse genossen, 2 139 038 oder 534,9 pro km bzw. 13,2 % sich mit der zweiten Klasse fortbewegten, 13 687 043 oder 3422,7/km bzw. 83,8 % fuhren mit der dritten Klasse und ein insignifikanter Anteil von 1,6 % bzw. 259 478 Reisenden (64,9/km) mussten sich auf die vierte Klasse beschränken. Seitens des Militärverkehrs wurde über den Transport von 217 306 Soldaten (54,3/km) berichtet, was aber nur 1,3 % der Summe aller Passagiere auf diesen Strecken darstellte. Die Gesamtzahl der Passagiere, die durch die westlichen Provinzen reisten, wurde daher im Vergleich zu Galizien um nicht weniger als 800 % überschritten,

[398] Ebenda, S. 406

obwohl die Bevölkerungszahl dieser Gebiete jene der von Lemberg verwalteten Gebiete um nur 190 % übertraf. Daraus folgt also, dass ein durchschnittlicher Bewohner von z. B. Böhmen viermal häufiger als sein galizisches Gegenstück mit der Bahn reiste, was pro Streckenkilometer einem Verhältnis von knapp 3:1 entspricht. Sogar die Zahl des beförderten Armeepersonals war um etwa 300 % höher als in Galizien, was allerdings wegen der strategischen Wichtigkeit Galiziens und ihres relativ begrenzten Schienennetzes bei weniger als einem Drittel des entsprechenden Anteils des Bahnverkehrs dieses Kronlandes lag und daher auch nicht dessen Werte pro Streckenkilometer erreichen konnte. Der Anteil der mehr zahlenden Erste-Klasse-Passagiere an der Gesamtzahl aller Reisenden in Galizien lag bei etwa der Hälfte von jenem Böhmens, in absoluten Zahlen überschritten allerdings die westlichen Werte die von Galizien etwa fünfzehn Mal. Pro km gehörten also knapp 600 % mehr Fahrgäste zur ersten Kategorie. Die Anzahl der Passagiere, die in Galizien mit der zweiten Klasse reisten, lag ebenfalls erheblich niedriger; die Zahlen betrugen nicht einmal 10 % der westlichen Statistiken, während pro Streckenkilometer kaum ein Drittel erreicht wurde. Obwohl die dritte Klasse in Galizien anteilsweise von viel mehr Menschen benutzt wurde, blieb die Diskrepanz in absoluten Zahlen bzw. pro Kilometer wegen der im Allgemeinen sehr ungleichen Summen der beförderten Passagiere aber ebenfalls sehr deutlich zu Gunsten der westlichen Bahnen erhalten, die eine höhere Rate von knapp +800 % bzw. +300 % der galizischen Daten zeigten.



Eisenbahnen und regionale Erwerbsstrukturen Österreich- Ungarns 1910, eigene Bearbeitung von *Rumpler, Seger*, S. 253. Die überwiegende Dominanz der Agrarsektors in Galizien lasst sich hier feststellen.

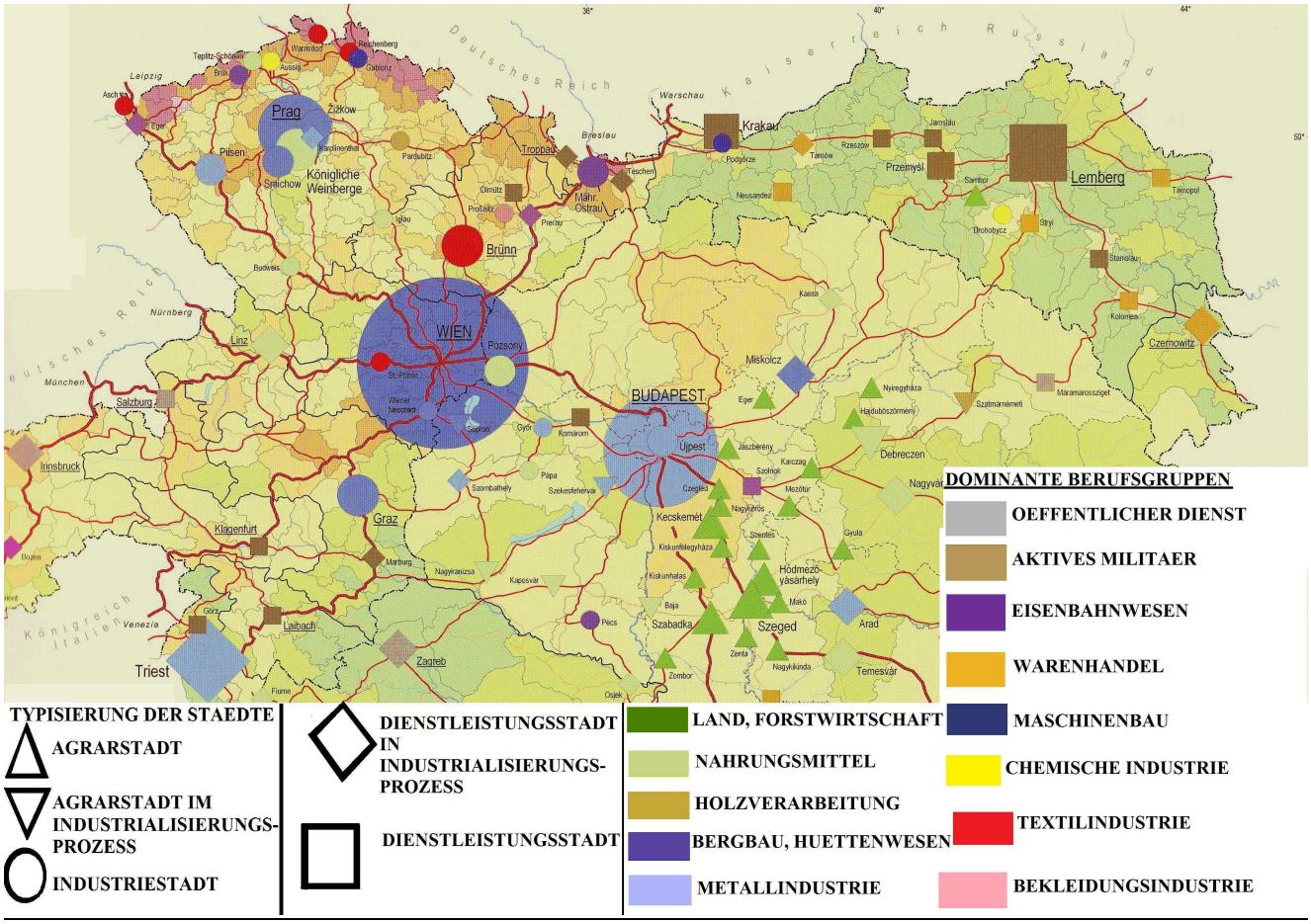
Die Verhältnisse im Güterverkehr verdeutlichen auch großteils die unbestreitbaren Nachteile Galiziens und seiner Staatsbahnen. Dort wurden nur 1 519 900 Tonnen Fracht (1143,6 Tonnen/km) befördert, während sich im gleichen Jahr die westlichen Staatsbahnen über ein Ergebnis von insgesamt 11 520 981 beförderten Tonnen (2881,04 Tonnen/km) freuen konnten, was etwa +1000 % des nominalen Volumens Galiziens entsprach. Zusätzlich soll betont werden, dass in einem normalen Jahr etwa ein Drittel der innerhalb Galiziens beförderten Güter aus Russland bzw. Rumänien eingeführte Rohstoffe bildeten, während der Anteil der Importe an der gesamten Summe der im Westen beförderten Frachten, die wegen des rasch wachsenden Handels mit Deutschland auch erheblich waren, niemals solch hohe Werte wie in Galizien erreichte. In Mähren oder Böhmen

wurde die Beförderung einer Tonne mit einem finanziellen Aufwand in der durchschnittlichen Höhe von 2 Gulden und 70 Kreuzern kalkuliert, auf eine Tonne/km entfielen daher 2,2 Kreuzer; in Galizien dagegen waren die Kosten pro Tonne aber erheblich höher: Dort wurden 3 Gulden und 4 Kreuzer bezahlt, pro Tonne/km mit 2,19 Kreuzern glich die Lage aber fast genau jener der Westlinien.

Wenn alle obigen Statistiken und die darin zu erkennenden, enormen Diskrepanzen unter die Lupe genommen werden, erwartet man auch bei den entsprechenden Einnahmen, Ausgaben und Gewinnen ähnliche Verhältnisse, was sich tatsächlich mehr oder weniger feststellen lässt. In den von Lemberg verwalteten Gebieten wurden anno 1888 im Bereich des Passagierverkehrs insgesamt 1.189.941 Gulden (895 Gulden und 37 Kreuzer/km) als Einnahmen verbucht, was 21,5 % der Gesamtsumme der verdienten Umsätze entsprach. Beim Militärtransport bzw. sonstigen Aspekten des Militärverkehrs konnten insgesamt 87.468 Gulden (65 Gulden und 81 Kreuzer/km) bzw. 1,6 % erwirtschaftet werden, bei den Frachttransporten dagegen betrugen die Einnahmen 4.592.450 Gulden (3.455 Gulden und 57 Kreuzer/km) bzw. 83,2 %.[399] Die von den westlichen Staatsbahnen gesammelten Daten zeigen folgende Lage: Dort brachte die Passagierbeförderung 11.284.088 Gulden (2.821 Gulden und 80 Kreuzer/km) oder 25,3 % der Gesamtsumme ein, durch Militäraufträge verdiente der Staat insgesamt 217.306 Gulden (54 Gulden und 34 Kreuzer/km) bzw. 0,6 %, während der Frachttransport eine Summe von 31.020.397 Gulden (7.757 Gulden und 23 Kreuzer/km) bzw. einen 69,4 %-hohen Anteil beisteuerte. Wie erwartet, lagen die galizischen Umsätze, abgesehen von zwei Aspekten, in jeder Kategorie niedriger als in den westlichen Kronländern; Ausnahmen bildeten der wesentlich höhere Anteil des Frachtverkehrs, der die wichtige Rolle Galiziens als „landwirtschaftliche Kolonie“ des Reiches bzw. als Transportkorridor nach Russland betonte, sowie der höhere Anteil der seitens des Militärs beigetragenen Umsätze, was wieder sehr klar auf die enorme geopolitische Bedeutung dieses Kronlandes hinweist. Der nicht unbedeutende Anzahl der Soldaten die in Garnisonsstädten wie Przemyśl (9.744), Lemberg (10.317), Krakau (9.368), Jarosław (Jaroslau- 4.874), Rzeszów (2.947), Ivano- Frankivs’k (Stanisławów, Stanislau- 3.203), Stryj (1.225), Ternopil’ (Tarnopol- 1.526), Tarnów (1.792) und

[399] Ebenda, S. 408.

schließlich Zloćiv (Złoczów- 1.751)[400] dienten machte die größeren Militärumsätze selbstverständlich. Insgesamt wurden 63.249 Mitglieder des aktives Militärs in Galizien im Jahre 1910 zu finden.[401]



Städtetypen Österreich- Ungarns nach der Erwerbsstruktur 1910, eigene Bearbeitung von *Rumpler*, *Seger*, S. 211. Die galizische Städte wurden von Militär und Warenhandel, allerdings nicht von Industrie geprägt.

Die gesamten Einnahmen der westlichen Staatsbahnen erreichten eine Summe von 44.657.530 Gulden bzw. 11.167 Gulden und 45 Kreuzern pro km - auf jeden Kilometer entfielen

[400] K.k. Statistische Zentralkommission (Hrsg.), Die summarischen Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910 (Wien 1912)
[401] Ebenda.

also 2 Gulden und 9 Kreuzer -, während in Galizien nur 5.519.419 Gulden oder 4.153 Gulden und 6 Kreuzer je km bzw. 1 Gulden und 31 Kreuzer/km die entsprechende Zahl darstellen. In nominalen Werten lagen daher die Einnahmen der westlichen Staatsbahnen um circa 900 % höher, während sie pro Streckenkilometer die in Galizien verbuchten Profite um etwa 250 % überstiegen. Von dieser Summe flossen in Galizien insgesamt 1.515.080 Gulden (1.140 Gulden und 2 Kreuzer/km) oder 34,8 % aller verdienten Gelder in die wichtige Bahnerhaltung bzw. in nötige Verbesserungsmaßnahmen, davon wurden 59.098 Gulden und 83 Kreuzer bzw. 44 Gulden und 47 Kreuzer pro km für den sog. Unterbau (die Erdbodenbefestigung der Gleise) und 397.760 Gulden und 3 Kreuzer oder 299 Gulden und 29 Kreuzer pro km für den Oberbau (Schienen, Brücken, Gleisanlagen) ausgegeben. Die entsprechenden Ziffern kamen im Westen auf 5.949.291 Gulden oder 1.487 Gulden und 73 Kreuzer pro km bzw. 28 % aller Renditen, davon wurden 621.037 Gulden und 63 Kreuzer bzw. 155 Gulden und 30 Kreuzer pro km in die Erhaltung des Unterbaus und 1.941.689 und 43 Kreuzer (485 Gulden und 56 Kreuzer/km) in den Oberbau investiert.[402]

Das Bild, das diese Statistiken zeichnen, ist insofern sehr bemerkenswert, als es die relative Unterfinanzierung der technischen Aspekte der galizischen Strecken erkennen lässt; so folgt, dass z. B. nicht nur die gesamten Ausgaben pro Streckenkilometer im Westen mit dem Zweck der technischen Bahnerhaltung erheblich höher (+29,8 %) lagen, sondern ihre Subkategorien noch deutlicher die entsprechenden galizischen Werte überschritten: im Fall des Unterbaus um sogar circa 300 %, im Bereich des Oberbaus um etwa 70 %. In diesem Zusammenhang sollte aber zusätzlich erwähnt werden, dass die galizischen Staatsbahnen wegen ihrer ursprünglichen sparsamen Errichtung (der Fall der noch nicht eröffneten Transversalbahn im Sommer 1884 ist wohl eine *causa celebra* dieses Aspekts) und wegen jahrzehntelanger mangelhafter, allein auf Einsparungen ausgerichteter Politik dagegen in Wirklichkeit wesentlich höhere Ausgaben benötigt hätten als diejenigen, die in Böhmen oder Mähren von Anfang an in einem außerordentlich guten Zustand gehalten wurden, was laut den obigen Daten aber offensichtlich nicht der Fall war. Insgesamt wurden 21.226.309 Gulden bzw. 5.308 Gulden und 4 Kreuzer/km oder 99 Kreuzer/km als Ausgaben aller Art bei den westlichen Staatsbahnen verrechnet, in Galizien dagegen beliefen sich die Ausgaben auf 4.352.526 Gulden bzw. 3.275 Gulden und 65 Kreuzer/km oder 1 Gulden und 4 Kreuzer/km. Der Reinertrag bzw. der Gewinn in Galizien überschritt daher die Nettosumme von

[402] Ebenda, S. 403.

1.166.893 Gulden bzw. 878 Gulden und 23 Kreuzern pro km nicht, während man sich beim westlichen Staatsbahnnetz über einen großzügigen Überschuss bzw. Gewinn im Wert von 23.431.221 Gulden oder 5.859 Gulden und 42 Kreuzern je km freuen konnte.[403]

1910 wuchsen die Umsätzen der nun großteils verstaatlichten österreichischen Bahnen (die ungarische Reichshälfte ist hier wegen des Dualismus nicht inkludiert) erheblich über das Niveau von 1889 hinaus, wobei hier nun die Gesamtdaten der Linien, die durch die „im Reichsrat vertretenen Länder und Königreiche" verliefen, präsentiert werden. Diese Methode der Darstellung der statistischen Angaben ist teilweise auf die verstärkten Zentralisierungstendenzen der Politik der Staatsbahndirektion zurückzuführen, die nun zunehmend auf getrennte Aufzeichnungen von sich nur auf einige Kronländer beziehenden Statistiken großteils verzichtete, wird aber auch teilweise wegen meiner Absicht gewählt, diese Gesamtdaten der Geschichte der unter der Doppelmonarchie bestehenden Eisenbahnen für einen Vergleich mit Deutschland, Russland bzw. mit den eigenen Angaben aus früheren Kapiteln zu nutzen.

Es lohnt sich auch, einen letzten Blick auf die einzige noch in privaten Händen verbliebene wichtige Strecke der Monarchie zu werfen, nämlich auf die Südbahn, die nach weiteren Netzerweiterungen bzw. der Einverleibung der benachbarten Strecken am Beginn des zweiten Jahrzehnts des zwanzigsten Jahrhunderts insgesamt 2616 km maß. Um die folgenden Ergebnisse der Südbahn in einen komparativen Kontext stellen zu können, werden hier zwei wichtige Gesamtstatistiken der Nordbahn kurz vor ihrer Verstaatlichung anno 1905 zitiert: Damals wurden 17 033 171 Tonnen Fracht und 13 822 065 Passagiere auf dieser Trasse befördert, was pro km 24 126,3 Tonnen bzw. 19 577,9 Reisende ergab.[404] Auf der Linie Wien–Triest samt all ihren Nebenstrecken wurden dagegen im Jahre 1910 insgesamt 146.270.000 Kronen bzw. 55.913 Kronen und 61 Heller pro km als Bruttoeinnahmen verbucht, wobei von dieser Summe 47.961.000 Kronen bzw. 18.333 Kronen und 72 Heller/km oder 32,8 % im Passagiertransport verdient wurden, während die Frachtbeförderung eine Summe von 98.309.000 Kronen bzw. 37.579 Kronen und 89 Hellern/km oder 67,2 % des Gesamtumsatzes beitrug. Die entsprechenden Ausgaben kamen auf 104.528.000 Kronen bzw. 39.957 Kronen und 19 Heller/km; damit blieb dem Konsortium ein Überschuss bzw. ein Reinertrag im Wert von 41.743.000 Kronen oder 15.956 Kronen und 80

[403] Ebenda, S. 405.
[404] *Baumgartner*, S. 103, allerdings sind die Angaben pro km alle eigene Berechnungen.

Hellern/km.[405] Pro Kilometer mussten die Fahrgäste 3,59 Heller ausgeben, pro Tonne dagegen lag der Wert bei 4,63 Hellern pro km. Beide Preise blieben also weiterhin weit über dem Landesdurchschnitt.[406] Der Fuhrpark bestand aus 967 Lokomotiven oder 0,37 Stück/km, 2159 Personenwaggons oder 0,82 Stück/km und 16 207 Lastwaggons oder 6,2 Stück/km. Es wurden insgesamt 33 237 019 Reisende oder 12 705,3/km sowie 11 288 171 Tonnen Fracht bzw. 4315,05 Tonnen/km befördert.[407]

Auch wenn entsprechende statistische Angaben für die Südbahn erst für 1910, also fünf Jahre später, vorliegen, ist diese Zeitspanne nicht zu groß, um einen vernünftigen Vergleich zwischen Nord- und Südbahn zu machen, besonders unter dem Blickwinkel, dass dies die langfristigen Tendenzen und Besonderheiten beider Gesellschaften wieder in all ihrer Deutlichkeit hervorhebt. Nach wie vor offenbaren also die Ergebnisse der Nordbahn ihren auf dem Frachtverkehr liegenden Schwerpunkt, wobei die entsprechenden Werte der Südbahn nur 66,3 % des Niveaus der Nordbahn erreichen konnten und pro km nur 17,9 % derselben glichen. Die Südbahn kompensierte diese Nachteile allerdings mit einem erheblichen Vorsprung im Bereich der Personenbeförderung: Insgesamt fuhren um 240,5 % mehr Fahrgäste lieber in die südliche als in die nördliche Richtung; allerdings fallen die Angaben der Nordbahn pro km trotzdem erheblich vorteilhafter aus, da die Daten der Südbahn nur 64,9 % ihres Hauptkonkurrenten ausgleichen konnten. Dafür waren vor allem das erheblich längere Schienennetz der Südbahn und eine größere Anzahl von Transitstrecken zwischen der Residenzstadt und der Adria verantwortlich, während die Nordbahn im Grunde aus einer einzigen Stammstrecke bestand. Trotz dieses Nachteils ist der langfristige kommerzielle Erfolg der Route Wien–Triest keineswegs anzuzweifeln. Um die enorme Wichtigkeit dieser Strecke noch besser illustrieren zu können, sollte hier erwähnt werden, dass allein auf der Südbahn, deren Netz circa 11 % der gesamten cisleithanischen Schienenwege darstellte, nicht weniger als 13,1 % aller österreichischen Passagiere und 8,2 % der Frachten befördert wurden, womit sich der deutlich auf der Personenbeförderung liegende Schwerpunkt dieser Linie auch in diesen Ziffern erkennen lässt. Der Fuhrpark machte ebenfalls einen sehr erheblichen Anteil der Fahrbetriebsmittel der westlichen Reichshälfte aus, wobei nicht weniger als 12,9 % aller cisleithanischen Lokomotiven, 10,9 % der Güterwaggons und 14,6 % der Personen-

[405] Rudolf *Hanel* (Hrsg.) Eisenbahn Verkehr Jahrbuch 1910, (Wien 1910), S. 1275.
[406] Ebenda, S. 1276.
[407] Ebenda, S. 1278.

waggons auf zu dieser Gesellschaft gehörenden Strecken in Betrieb standen. Der Bruttogewinn der Südbahn betrug insgesamt 14,9 % der gesamten Bahnrenditen des österreichischen Reichsteils oder circa 3,9 % mehr als ihr entsprechender Anteil am Schienennetz. Die diese Strecke betreffenden Ausgaben stellten allerdings auch 18,1 % der entsprechenden Werte der direkt von Wien regierten Gebiete dar. Schließlich machten auch deswegen die Nettoeinnahmen circa 10,3 % der allgemeinen Nettorenditen aus. Um diese Zusammensetzung mit einem möglichst umfassenden komparativen Bild zu beenden, sollen nun die entsprechenden Vergleiche pro km dargestellt werden, wo die Bruttorenditen der Südbahn etwa 135,4 % der durchschnittlichen cisleithanischen Werte bildeten, die Ausgaben auf 154,2 % der letzteren kamen und sich die Nettogewinne bei 107,9 % stabilisierten.

Im Rahmen des zeitmäßigen inländischen Vergleichs sollte an diese Zahlen gedacht werden: Im Jahre 1890 waren insgesamt 15 273 km der Gleise (6660 km bzw. 43,6 % davon gehörten damals dem Staat) durch das hier in Betracht stehende cisleithanische Gebiet verlaufen, was also 1910 ein Wachstum im Wert von 55,6 % bedeutete bzw. zeigt, dass inzwischen 8497 km neue Linien gelegt worden waren. Da im Jahre 1890 69 450 000 Reisende bzw. 4547,2/km 1890 befördert worden waren, war eine dramatische Zunahme in der Höhe von 185 170 000 zusätzlichen Kunden bzw. ein Anstieg um 266,6 % oder von 7796,6 zusätzlichen Passagieren/km in diesem auf nur zwanzig Jahre begrenzten Zeitintervall erkennbar. Im Jahre 1910 genossen insgesamt 254 620 000 Menschen eine Zugreise innerhalb der von Kaiser Franz Joseph regierten cisleithanischen Gebiete. Die gleiche Tendenz wird in der anno 1890 beförderten Fracht von 79 960 000 Tonnen bzw. 5235,4 Tonnen/km ersichtlich, die nur 58,1 % der entsprechenden Werte des Jahres 1910 (insgesamt 137 600 000 Tonnen) ausgemacht hatten, wobei sich auch in diesem Bereich eine beeindruckende Zunahme im Ausmaß von 57 640 000 transportierten Tonnen (2426,9 Tonnen/km) entwickelt hatte.[408]

Für einen internationalen Vergleich ist im Jahre 1910 von insgesamt 23 750 km der Gleisstrecken (19 120 km bzw. 80,5 % davon unter staatlicher Aufsicht) in Österreich bzw. in der westlichen Reichshälfte zu berichten, auf welchen 254 620 000 Passagiere oder etwa das Zehnfache der Einwohnerzahl der „im Reichsrat vertretenen Länder und Königreiche“ befördert

[408] *Hanel*, S. 192. Alle in diesem Kapitel vorhandenen zahlenmäßigen Vergleiche bzw. Prozentangaben stammen aus meinen eigenen Kalkulationen.

wurden, was 109 % der entsprechenden russischen bzw. 17,5 % der deutschen Statistiken entsprach[409]; im Verhältnis zwischen der Einwohnerzahl des Landes und der Summe aller dort reisenden Passagiere stand allerdings Deutschland erheblich höher (2100 %), während Russland dagegen mit 140 % weit zurück blieb. Die durch die Donaumonarchie reisenden Passagiere legten insgesamt 7 521 900 000 km zurück, in Deutschland aber erreichte die entsprechende Distanz etwa 35 419 000 000 km bzw. +471,3 % der cisleithanischen Werte. Pro Streckenkilometer wurden in Österreich 10 720,8 Reisende befördert, in Russland dagegen nur 3618 Passagiere oder 33,8 % der Zahl von Österreich, während in Deutschland nicht weniger als 24 284,9 beförderte Kunden (226,5 % des entsprechenden Wertes der Donaumonarchie) auf jeden km der gelegten Schienen entfielen. Im Bereich der Frachttransporte wurden in den von Wien regierten Gebieten 137 600 000 Tonnen bzw. 5793,7 Tonnen/km transportiert, was 15 122 900 000 Tonnenkm bedeutete, in Russland dagegen beschränkte sich die Güterbeförderung auf 264 010 468 Tonnen bzw. 4060 Tonnen pro km; diese Ziffern bildeten 192 % bzw. 70,1 % der cisleithanischen Angaben. Wegen seiner geografischen Lage in der Mitte des Kontinents sowie seiner hoch entwickelten Industrie, die am Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts in ihrem Umfang nur von den Vereinigten Staaten überholt wurde, zeigte Deutschland nicht allzu überraschend erstaunlich hohe Zahlen bei den Lastentransporten (519 156 000 Tonnen bzw. 8652,6 Tonnen/km), die insgesamt 56 276 000 000 Tonnenkm zurücklegten. Diese Angaben betragen 377,3 % bzw. 149,3 % bzw. 372,1 % der österreichischen Vergleichswerte.

Die Betriebsflotte der westlichen Reichshälfte bestand aus 7494 Lokomotiven (0,32 Stück/km), 14 761 Personenwaggons (0,62 Stück/km) und 148 564 Güterwaggons bzw. 6,26 Stück pro km; innerhalb des Berliner Reiches waren 26 612 Lokomotiven bzw. 0,44 Stück/km, 55 923 Personenwaggons bzw. 0,93 Stück/km und 557 965 Lastwaggons bzw. 9,29 Stück/km vorhanden; in Russland waren die Betriebsmittel auf 7048 Lokomotiven bzw. 0,11 Stück/km, 22 935 Personenwaggons bzw. 0,35 Stück/km und 403 624 Frachtwaggons bzw. 6,21 Stück/km begrenzt. Eine statistische Analyse der obigen Daten muss deshalb zu den folgenden Konklusionen führen: Vor allem wegen der höheren und über die Landesteile ausgeglicheneren Industrialisierung entsprach das deutsche Niveau der Betriebsmittel 355,1 % bzw. 378,9 % bzw. 375,6 % des österreichischen Niveaus, während die Angaben pro km mit 137,5 % bzw. 150 % bzw. 148,4 % die

[409] Ebenda, für die Russland betreffenden Daten siehe S. 197, für Angaben über Deutschland siehe S. 192.

allgemeinen Unterschiede noch besser verdeutlichen. In Bezug auf Russland ergeben sich folgende Vergleichswerte: Russland verfügte über 94 % bzw. 155,4 % bzw. 271,7 % der gesamten Betriebsmittel der westlichen Reichshälfte und pro km waren diese 33 % bzw. 56,5 % bzw. 99,2 %, wobei in Russland der Schwerpunkt eher bei den Lastentransporten lag.

Die Unterschiede zwischen den jeweiligen Betriebsergebnissen der nationalen Bahnsysteme bilden für das Profil der vorliegenden Arbeit wohl den wichtigsten Teil dieses Kapitels, wobei sie sich aber für Vergleichszwecke als nicht allzu bedeutend erweisen könnten, wenn sie nur in den jeweiligen nationalen Währungen ohne entsprechende Berücksichtigung der monetären Werte der Nachbarstaaten abgedruckt würden. Darum wird hier ein Vergleich auf der Grundlage der damaligen Wechselkurse mit Hilfe einer dritten Währung, in dem Fall des amerikanischen Dollars durchgeführt.[410] Nur auf solche Weise ist die Rentabilität der nationalen Bahnen (hiermit sind alle Bahnlinien gemeint, egal ob sie verstaatlicht wurden oder nicht) zu erkennen, wobei aber sogar diese Methode niemals ein vollständiges Bild erzeugen kann, weil z. B. in manchen Kronländern des Donaureiches, wie etwa in Galizien, die Kosten deutlich unter jenen in anderen Teilen der Monarchie, u. a. im Bereich der benötigten Ausgaben für Gleiserhaltung und Entlohnung der Arbeiter, lagen; im gleichen Sinn würde sich bei einem internationalen Vergleich auch die finanzielle Lage der russischen Bahnen nachteiliger auswirken, als es in Wirklichkeit der Fall war.

Der damalige Dollarkurs für russische Rubel, für die deutsche Reichsmark und für die österreichisch-ungarische Krone, der als Grundlage für die folgenden Kalkulationen dient, ist im Appendix am Ende dieses Werkes zu finden. Die damaligen Wechselkurse, die in allen zivilisierten Ländern der Welt damals dauerhaft im Goldstandard verankert waren, erlebten kaum nennenswerte Schwankungen der heutigen Art, daher konnte auch der hier zitierte Kurs für mehrere Jahrzehnte bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges benutzt werden. Die Umsätze aller Bahnen werden erst in ihren nationalen Währungen dargestellt, danach folgt die Umrechnung in die entsprechenden Dollarwerte, die die zwischen den drei Schienennetzen bestehenden Unterschiede verdeutlichen sollen.

In Cisleithanien konnte eine Bruttogewinn von 981.900.000 Kronen bzw. $ 216.018.000 erwirtschaftet werden, die entsprechenden Ausgaben lagen bei insgesamt 578.500.000 Kronen bzw.

---

[410] Robin Leonard *Bidwell*, Currency Conversion Tables: A Hundred Years of Change, (London 1970) S. 22-24.

$ 127.270.000, was einen Überschuss von 403.400.000 Kronen bzw. $ 88.748.000 erreichen ließ. Diese Summe der Renditen errang einen 4,84 %-hohen Anteil des gesamten Anlagekapitals von 8.271.000.000 Kronen bzw. $ 1.819.620.000. Wenn diese Werte auf km aufgeteilt werden, entsteht ein noch deutlicheres Bild der Rentabilität. Das Bruttoeinkommen von 41.343 Kronen und 16 Hellern/km entsprach dem damaligen Dollarwert von 9.095/km, die Ausgaben schienen mit einem Wert von 24.357 Kronen und 89 Hellern/km bzw. $ 5.359/km auf, schließlich stellten die Nettogewinne 16.985 Kronen und 26 Heller/km bzw. $ 3.737/km dar, d. s. etwa 4,84 % des investierten Anlagekapitals von 348.252 Kronen und 63 Hellern/km bzw. $ 76.615 pro km.[411]

Deutschlands Bruttogewinne bildeten eine Summe von 2.843.000.000 Reichsmark (RM) bzw. $ 682.320.000, seine Ausgaben betrugen 2.007.000.000 RM bzw. $ 481.680.000, was den Regierungen der Mitgliedsstaaten und den wenigen noch verbliebenen privaten Konsortien einen Reingewinn in der Höhe von 836.000.000 RM bzw. $ 200.640.000 einbrachte, wobei diese letzte Angabe 4,9 % des Anlagekapitals im Wert von 16.870.000.000 RM bzw. $ 4.048.800.000 waren. Eine Gegenüberstellung dieser Datenreihe mit der Gesamtlänge des deutschen Netzes offenbart einen Bruttogewinn von 47.383 RM und 33 Pfennigen/km bzw. $ 11.372/km, eine Ausgabe im Wert von 33.450 RM pro km bzw. $ 8.028/km und ein daraus entstehendes Nettoeinkommen von 13.933 RM und 33 Pfennigen/km bzw. $ 3.344. Aus dem Topf des Anlagekapitals entfielen insgesamt 281.166 RM und 67 Pfennige auf jeden km, was in der amerikanischen Währung $ 67.480/km entsprach.[412]

Das Bruttoeinkommen der russischen Bahnen erreichte einen Wert von 965.000.000 Rubel bzw. $ 492.150.000, während die Ausgaben anno 1910 565.000.000 Rubel bzw. $ 288.150.000 betrugen. Daraus können Nettoprofite von insgesamt 400.000.000 Rubel bzw. $ 204.000.000 errechnet werden, was 6,1 % des investierten Anlagekapitals von 6.534.000.000 Rubel bzw. $ 3.332.340.000 ausmachte. Pro Kilometer ergab sich ein Bruttogewinn von 14.846 Rubel und 15 Kopeken bzw. $ 7.572. Die Ausgaben lagen bei 8.692 Rubel und 31 Kopeken/km bzw. $ 4.433/km, während sich die Nettogewinne mit der Summe von 6.153 Rubel und 85 Kopeken pro km bzw. $ 3.138/km oder 6,1 % der bei 100.523 Rubel und 8 Kopeken/km bzw. $ 51.267/km liegenden Anlagekapitaldeckung beziffern ließen.[413]

---

[411] *Hanel*, S. 192.
[412] Ebenda.
[413] *Hanel*, S. 197.

TRANSPORTKOSTEN DER ÖSTERREICHISCHEN UND AUSLÄNDISCHEN BAHNEN (1913)

	Durchschn. Einnahmen in Hellern pro	
	Person u. km	Gütertonne u. km
Österr. Gesamtnetz	3,31	5,10
a) Hauptbahnen	3,29	4,95
b) Lokalbahnen	3,44	11,32
Ungarische Staatsbahnen	3,41	4,60
Deutsches Gesamtnetz	2,80	4,22
Französische Bahnen (1911)	3,34	3,99
Schweizer Bahnen	3,92	8,89
Vereinigte Staaten	5,97	2,33

Friedrich *Hertz,* Die Produktionsgrundlagen der österreichischen Industrie vor und nach dem Kriege (Berlin-Wien 1917), S. 63.

Eine Reihe interessanter, teilweise aber auch überraschender Konklusionen kann aus der obigen Vorstellung der Betriebsergebnisse gezogen werden. Die in Dollar ausgedrückten Bruttoeinkommen Österreichs machten 31,7 % des deutschen bzw. 43,9 % des russischen Niveaus aus und stellten 26,4 % bzw. 44,2 % sämtlicher Ausgaben dar. Das Nettoeinkommen Cisleithaniens betrug 44,2 % bzw. 43,5 % des Nettoeinkommens der von Berlin bzw. Sankt Petersburg regierten Regionen. Die Werte pro km offenbaren ein ebenfalls zu erwartendes Bild, wobei die österreichischen Angaben 120,1 % des Zarenreichs und 80 % der von den Hohenzollern beherrschten Gebiete im Bereich der Bruttoeinnahmen entsprachen. In der Kategorie der Ausgaben pro km ließen sich aus der Wiener Perspektive 66,8 % der entsprechenden deutschen und 120,9 % der russischen Ziffern erreichen, während bei den Nettogewinnen pro km eine Differenz von 111,8 % bzw. 119,1 % herauskam, was also besonders im Verhältnis zu Deutschland zweifellos als große Überraschung betrachtet werden kann. Schließlich sollen auch die entsprechenden Anlagekapitalwerte betrachtet werden, wobei diejenigen von Russland bzw. des Zweiten Deutschen Reiches 183,1 % bzw. 222,5 % der Werte der westlichen Habsburgerländer erreichten. Deren Daten pro km kamen allerdings nur auf 66,9 % bzw. 88,1 % der österreichischen Werte. Dies bestätigt zwar nur auf dem ersten Blick einen völlig unerwarteten Überfluss an Kapital im Verhältnis zu den tatsächlichen finanziellen Verhältnissen der cisleithanischen Eisenbahnen, jedoch

erscheint dieses unbestreitbare Faktum nach etwas längerer Betrachtung vor allem deswegen logisch und glaubwürdig, da z. B. die früher im Rahmen dieses Werkes zitierten Beispiele der galizischen Eisenbahnen, die gerade seit Betriebsbeginn wegen ihren relativ hohen Baukosten und des großteils fehlenden Einkommens ständig ein tiefes Defizit erlebten und als Folge in der Regel ihren Anlegern niemals ein erfreuliches Leistungsgradniveau bieten konnten, doch *sui generis* kapitalintensive Unternehmen waren. Das Terrain durch das von Bergen und Hochland geprägte Habsburgerreich erwies sich auch als viel schwieriger als jenes in Deutschland und besonders in Russland, und die im Zarenreich zusätzlich sehr häufige Praxis der Vermeidung teurer Überbrückungen und des Viaduktbaus sowie der Errichtung der nur aus strategischer bzw. aus ökonomischer Perspektive am dringlichsten benötigten Linien brachte den russischen Anlegern bzw. dem Staatsbudget zusätzliche Ersparnisse. Die Tatsache, dass es schließlich auch Russland war, das offensichtlich seinen Anlegern den besten Leistungsgrad an investiertem Kapital, nämlich 6,1 % im Vergleich zu Deutschland mit 4,9 % oder Österreich mit 4,84 % bieten konnte, ist also in dieser Hinsicht nicht allzu überraschend.

Das Ende der Geschichte der galizischen Eisenbahnen kann genau in die Zeit einige Monate nach dem Sturz der Monarchie und dem Zusammenbruch des gemeinsamen Reiches datiert werden. In der Praxis wurde die Verwaltung des Schienennetzes bereits Ende Oktober 1918 von den Polen ohne besondere Schwierigkeiten oder Ausschreitungen übernommen. Die langfristige Präsenz von Mitgliedern dieser ethnischen Gruppe auf allen Betriebsebenen der galizischen Bahnen ermöglichte dem wiedererstandenen Staat eine fachliche Vertretung, welche, so muss hier betont werden, nur die verhältnismäßig großzügige galizische Autonomie überhaupt erlaubt hatte. Dieser überaus gut vorbereitete und dazu auch große Kader der polnischen Eisenbahner existierte außerhalb Galiziens nicht, deswegen musste er auch beim Aufbau der polnischen Eisenbahnverwaltungsstruktur in den ehemaligen russischen und preußischen Sektoren des Landes extensiv genutzt werden. Das polnische Übergangsorgan, die sog. „Rada Likwidacyjna," das schon ab dem 28. Oktober 1918 die oberste Gewalt in Krakau und seinem Umland ausübte, und die am 11. November 1918 in Warschau neu entstandene Zentralregierung betrachteten die strategische Kontrolle über das Schienennetz als sehr wesentlich in Hinblick auf das dauerhafte Chaos nach der Auflösung der deutschen und österreichischen Verwaltung und auf die wütenden Konflikte mit Deutschland, der Ukraine, Litauen, der Tschechoslowakei und schließlich auch mit der Sowjetunion. Bevor diese außenpolitischen Konflikte in ihrem vollen Ausmaß ausbrachen, wurden

die galizischen Schienenwege in den ersten Wochen nach dem Waffenstillstand zum letzten Mal von der rasch verschwindenden, multiethnischen Menge der ehemaligen kaiserlichen Truppen benutzt, die nun desorganisiert in ihre neu entstandenen Heimatländer zurückkehrten. Von da an wurde diese bunte Masse von Völkern, deren relativ friedliches Zusammenleben wohl das beste Erbe des verschwundenen Reiches darstellte, niemals wieder auf den für ihre Benutzung vorgesehenen Eisenwegen gesehen.

Im Pariser Vorort Saint- Germain wurde am 10. September 1919 der Vertrag der Alliierten mit Vertretern der Republik Deutschösterreich nach langen und auch meist sehr angespannten Verhandlungen unterzeichnet. Die neu entstandenen Staaten Mitteleuropas betonten dabei ihren rechtlichen Anspruch auf die ehemals kaiserlichen Eisenbahnen der österreichischen Reichshälfte und schlossen die Verteilung des entsprechenden Eigentums ab. Laut Artikel 89 des oben erwähnten Vertrags verzichtete die Wiener Regierung als rechtlicher Nachfolger des Habsburgerreiches offiziell auf alle Rechte der Oberhoheit über Galizien und erkannte es damit unwiderruflich als Teil der unabhängigen Republik Polen an. Die Artikel 318, 319 und 320 erklären weiters, dass die neu gegründete Republik Österreich auf alle ihre eventuellen Rechte auf die Bahnstrecken, die sich nun auf polnischem Staatsgebiet befanden (insgesamt 4258 km an Schienen oder 17,9 % der ehemaligen cisleithanischen Gesamtsumme), und auch auf die dazu gehörenden Fahrbetriebsmittel wie Lokomotiven (1474 Stück bzw. 20,5 % der Gesamtsumme), Personenwaggons (4378 davon bzw. 31,1 % der Gesamtsumme) und Frachtwaggons aller Art (insgesamt 23 781 Stück oder 16,5 % des Standes der westlichen Reichshälfte) offiziell verzichtete – als Basis für die Umsetzung der Eigentumsvereinbarung galten die rechtlichen Besitzverhältnisse für jedes Stück am Stichtag des 3. Novembers 1918.[414] Damit fielen 0,35 Lokomotiven bzw. 1,03 Personenwaggons bzw. 5,59 Lastwaggons pro Streckenkilometer des ehemals galizischen Schienennetzes an Polen. Interessanterweise wurden dabei laut Artikel 318 dieses Vertrags auch alle während des Krieges auf Initiative der österreichischen Militärverwaltung innerhalb des ehemaligen Kongresspolen (dort gehörten vor allem die Regionen um Kielce und Lublin zu der von Österreich verwalteten Besatzungszone bzw. der westliche Teil von Volhynien, das sog. Gubernia Wołyńska) errichteten Feld- bzw. Militärbahnen sowie auch die nun großteils umgespurten russischen Bahnen samt ihrem normalspurigen, ursprünglich aus den Gebieten der Mittelmächte

[414] *Bissaga*, S. 90-92.

stammenden Fuhrpark von Österreich offiziell an Polen abgegeben. Dies stellte besonders vom völkerrechtlichen Standpunkt einen ganz neuen, eher unlogischen Präzedenzfall dar. Sowohl Österreich als auch Deutschland (das laut Artikel 371 des Vertrags von Versailles betreffend ihre eigene Besatzungszone, die aus den zentralen und nördlichen Gebieten Kongresspolens mit der Ausnahme des Suwałki Kreises und östlicher Teile des Siedlcer Kreises bestand, zum Gleichen verpflichtet wurde[415]) mussten eigentlich nun formell über die Kontrolle der Eisenbahnen auf dem weder von Berlin noch Wien niemals, nicht einmal unilateral, annektierten Territorium verzichten.

[415] Andreas *Knipping*, Eisenbahn im Krieg, (München 2005), S. 87.

Kapitel XVII

Russische Eisenbahnen in Kongresspolen – Eine Studie der strategischen Unsicherheit und des ökonomischen Erfolgs

Keine Studie über die strategische Bedeutung der galizischen Bahnen sollte ohne einen entsprechenden Blick über die Grenzen nach Russland und Preußen abschließen, da besonders die galizischen Bahnen nicht in einem geopolitischen Vakuum entstanden sind, und sich ein entsprechender Vergleich mit den anderen Sektoren des geteilten Polen immer lohnt – im Kontext dieser Arbeit vor allem um festzustellen, ob die in Galizien herrschende allgemeine Rückständigkeit und die daraus resultierende Unrentabilität der meisten dortigen Bahnlinien allein durch dessen periphere Stellung innerhalb des Habsburgerreiches verursacht wurde oder ob die ökonomische Unterentwicklung auf andere, nicht ausschließlich geographische Umstände zurückzuführen ist.

Die Eisenbahnentwicklung in Kongresspolen bzw. in den westlichen Regionen Russlands ging bereits von Anfang an ihren eigenen Weg, der die anderen Prioritäten der zaristischen Behörden eindeutig reflektierte. Auch hier spielten wahrscheinlich vor allem die auf Grund der allgemeinen ökonomischen Unterentwicklung des Landes großteils fehlenden finanziellen Mittel (z. B. gab es 1830 in ganz Russland erst vier Aktiengesellschaften, in Österreich dagegen schon neun, in Preußen lag die damalige Zahl bei 31 und in Großbritannien waren nicht weniger als 250 vorhanden)[416] und militärische Überlegungen, wohl noch mehr als in Preußen und Österreich, eine sehr wichtige Rolle im Prozess der Errichtung neuer Linien und besonders bei deren Trassierung.

Trotz der Tatsache, dass die westlichen Gubernien und besonders Kongresspolen selbst, von der unmittelbaren Umgebung Moskaus bzw. Sankt Petersburgs abgesehen, immerhin zu den am besten entwickelten Regionen Russlands zählten, wurden hier im Verhältnis zu den tatsächlichen Bedürfnissen der regionalen Wirtschaft bzw. zur vorhandenen, bei den russischen Verhältnissen sehr hohen Bevölkerungsdichte viel zu wenige Linien errichtet. Kongresspolen

[416] *Matthesius*, S. 13.

bedeckte zwar nur 120 320 Werst² [417] bzw. 128 500 km², d.h. circa 1 % des Gesamtterritoriums des Riesenreiches bzw. 2,6 % der Fläche dessen europäischer Landstriche[418], stellte allerdings mit insgesamt 12 776 100 Einwohnern im Jahre 1912 oder 106,1 Einw./Werst² bzw. 99,4/km² insgesamt nicht weniger als etwa 8,4 % der Untertanen des Zaren.[419] Trotz dieser Werte stellten die Eisenbahnen der dem sog. „General Gouvernement Warschau" untergeordneten neun Regionen nur 7,2 % der gesamten Schienenlänge des europäischen Russland bzw. 6,8 % des ganzen Imperiums dar. Auf 100 000 Einwohner des polnischen Königreiches entfielen daher nur 25,9 Werst (27,5 km) an Eisenbahnstrecken, dagegen betrug die Zahl in den übrigen Gebieten westlich des Urals 37,2 Werst (39,6 km) oder 44 % mehr.[420] Ein weiterer Vergleich offenbart die Tatsache, dass die in Kongresspolen vorhandene Netzdichte jener des industriell viel weniger entwickelten Rumänien ähnelte. Im ganzen übrigen Europa besaßen nur folgende Staaten eine geringere Dichte an Schienenwegen: Griechenland (2,5 km/100 km²), Bulgarien (2 km/100 km²), Serbien (1,4 km/100 km²), die Türkei (1,1 km/100 km²) und schließlich Norwegen (0,9 km/100 km²).[421] Alle diese Länder waren allerdings entweder weniger industrialisiert und/oder ihre Bevölkerungsdichte war erheblich geringer als jene in den Gebieten entlang des mittleren Laufs der Weichsel. Als ob diese Zahlen nicht schon sehr deutlich die durch die russische Verteidigungspolitik verursachten Nachteile beim Transportnetz illustrierten, soll überdies erwähnt werden, dass, wenn die in jedem Land vorhandene Schienenlänge pro 10 000 Einwohner verglichen wird, nur die Ergebnisse Serbiens schlechter ausfielen als jene Kongresspolens.[422]

[417] Eigene Berechnung, die auf dem entsprechenden km-Werst Verhältnis basiert
[418] Władysław *Grabski*, Rocznik Statystyczny Królestwa Polskiego za rok 1914, (Warszawa 1915), S. 1.
[419] Ebenda, S. 2.
[420] Ebenda, S. 223.
[421] Ebenda, S. 224.
[422] Ebenda, S. 227.

Typische Architektur der russischen Bahnhöfe, viele Stationsgebäude wurden aus Holz erbaut, wie hier in Kleszczele, Ostpolen, In: http://de.wikipedia.org/wiki/Kleszczele

In diesem Sinn konnte die im Prywislanskij Kraj (der seit 1874 öffentlich verwendete Name Kongresspolens) vorhandene Netzdichte von 2,84 Werst/100 Werst² (2,7 km/100 km²) trotz ihrer offensichtlichen Überlegenheit gegenüber jener des europäischen Russland (1,3 Werst/Werst² bzw. 1,2 km/100 km²) nicht wirklich den demografischen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Region entsprechen, wobei die folgenden russischen Regionen 1914 im Verhältnis zu ihrer Fläche, Bevölkerung und zur dort tatsächlich vorhandenen Industrie besser mit einem Schienennetz ausgestattet waren: das direkt an Kongresspolen angrenzende Hrodna (Grodno)-Gebiet, die Vitebsk (Witebsk)-Region im heutigen nördlichen Weißrussland, die Provinz Tula südlich von Moskau, die Moskauer Gubernia selbst, Charkiv (Charków) in der Ostukraine und sogar die Region Jekatarynoslav im zentralen Ural.[423] Interessanterweise genoss aber das unmittelbare Umland Sankt Petersburgs in diesem Vergleich kaum nennenswerte Vorteile gegenüber dem Prywislanskij Kraj,

[423] Ebenda, S. 223.

was wohl an seiner von riesigen Waldgebieten geprägten Landschaft samt der daraus resultierenden niedrigen Siedlungsdichte lag.

Kongresspolen und seine Eisenbahnen um 1900, Samuel *Orgelbrand*, Encyklopedia (Warszawa 1902), S. 298.

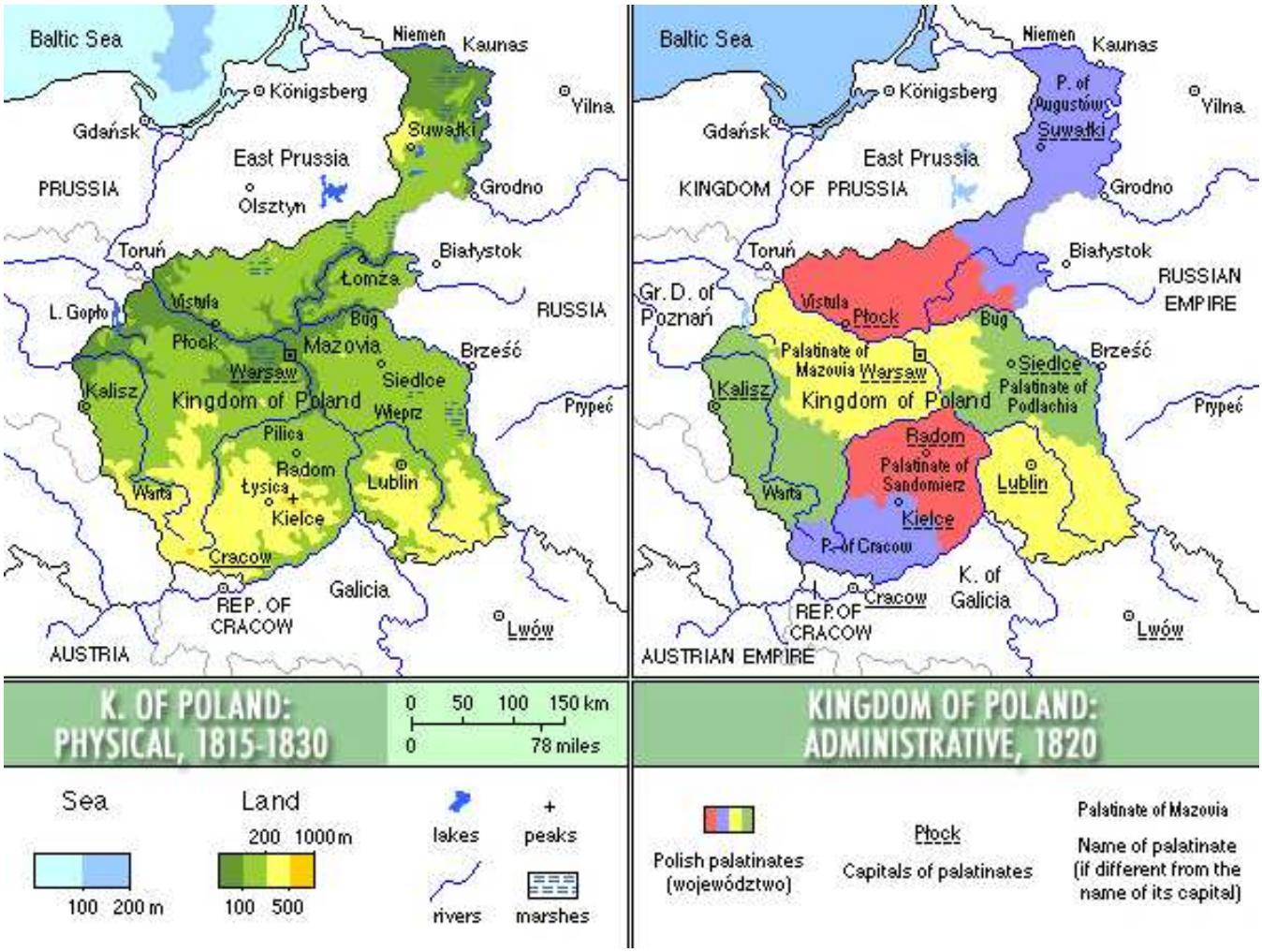
Die fehlenden Bautätigkeiten waren besonders in der unmittelbaren Nähe der Grenze kein Zufall, sondern folgten direkt aus den strategischen Taktiken des zaristischen Generalstabs. Laut der langfristigen russischen Strategie, bei der im Fall des Krieges eine Allianz zwischen Wien und

Berlin als selbstverständlich betrachtet wurde, wurde angenommen, dass die beiden westlichen Mächte, die zusammen hinsichtlich Ausrüstung und Mobilität klar überlegen waren, besonders wegen des wesentlich schnelleren Tempos bei einer eventuellen Mobilisierung in der Lage waren, ihre Truppen viel rascher an der russischen Grenze zusammenzuziehen und diese zu überschreiten, so dass Sankt Petersburg dann sehr bald nach Ausbruch des Konflikts mit möglichen tiefen Eingriffen in das russische Polen rechnen musste. Laut dem Autor dieser Strategie, dem Chef des russischen Generalstabs General Nikolai Nikolaiević Obrućev, genossen die westlichen Nachbarländer des Zarenreiches diesen Vorteil nur anfänglich und konnten im Laufe der ersten Monate auf russischer Seite etappenweise wegen ihrer langsamen Mobilisierung der gewaltigen Massen von Reservisten bzw. dank der erwarteten Hilfe von Frankreich effektiv neutralisiert werden.[424] Mit ihrem riesigen Territorium erschien es den zaristischen Behörden aber ohnehin eher unwichtig, dass sie am Anfang der Kriegshandlungen mit einem Verlust von substanziellen Territorien rechnen mussten, im schlimmsten Fall könnten sie sich natürlich für mehrere hundert Kilometer ostwärts zurückziehen ohne bedeutende Bedrohung ihrer Wirtschaft, was zum Beispiel nie eine realistische Option für kleinere Länder wie Frankreich oder sogar Deutschland war.

Im Zusammenhang mit einer solchen grundsätzlich auf Defensive basierenden Strategie hatte es daher für die zentralen russischen Behörden keinen Sinn, Bahnlinien bzw. sogar befestigte Landstraßen in den unmittelbar an Deutschland oder an das Habsburgerreich angrenzenden Gebieten zu bauen, sondern diese eher auf ein Minimum zu begrenzen, auch wenn die Schienenwege in der russischen Spurbreite gelegt wurden – an der Kapazität der westlichen Nachbarn, solche Linien relativ schnell auf die europäische Spurbreite umzubauen, wurde niemals ernsthaft gezweifelt. Tatsächlich geschah dies auch von 1915 bis 1918 in den von den Deutschen bzw. Österreichern besetzten Gebieten Kongresspolens bzw. der westlichen Gubernien ohne besondere Hindernisse bzw. Zeitverzögerung. Im Fall einer Offensive in das feindliche Territorium wollten die Russen aber lieber ihre eigenen, breitspurigen Gleise neben die normalspurigen legen. Deswegen konnten nicht nur russische Züge einen einfachen Zugang zu den eroberten Gebieten bekommen, sondern man erhielt hiermit auch die Möglichkeit, erbeutete feindliche Fahrbetriebsmittel bzw. die eigenen mit der mitteleuropäischen Spurbreite ausgestatteten Waggons der russischen Warschauer– Wiener bzw. Warschauer- Bromberger Bahn auszunutzen, was zu

[424] *Otte*, S. 49.

einer erheblichen Vergrößerung der Transportkapazität führen musste, wie gerade die Ereignisse in Ostgalizien von 1914 bis 1915 deutlich bewiesen: Hier errichtete also die russische Militärverwaltung Lembergs innerhalb weniger Wochen nach der vollständigen Eroberung Ostgaliziens zwei breitspurige Gleise von Podvoloćysk (Podwołoczyska) nach Lemberg, die parallel zu den alten, allerdings vorübergehend nicht abgetragenen normalspurigen Gleisen verliefen.[425]



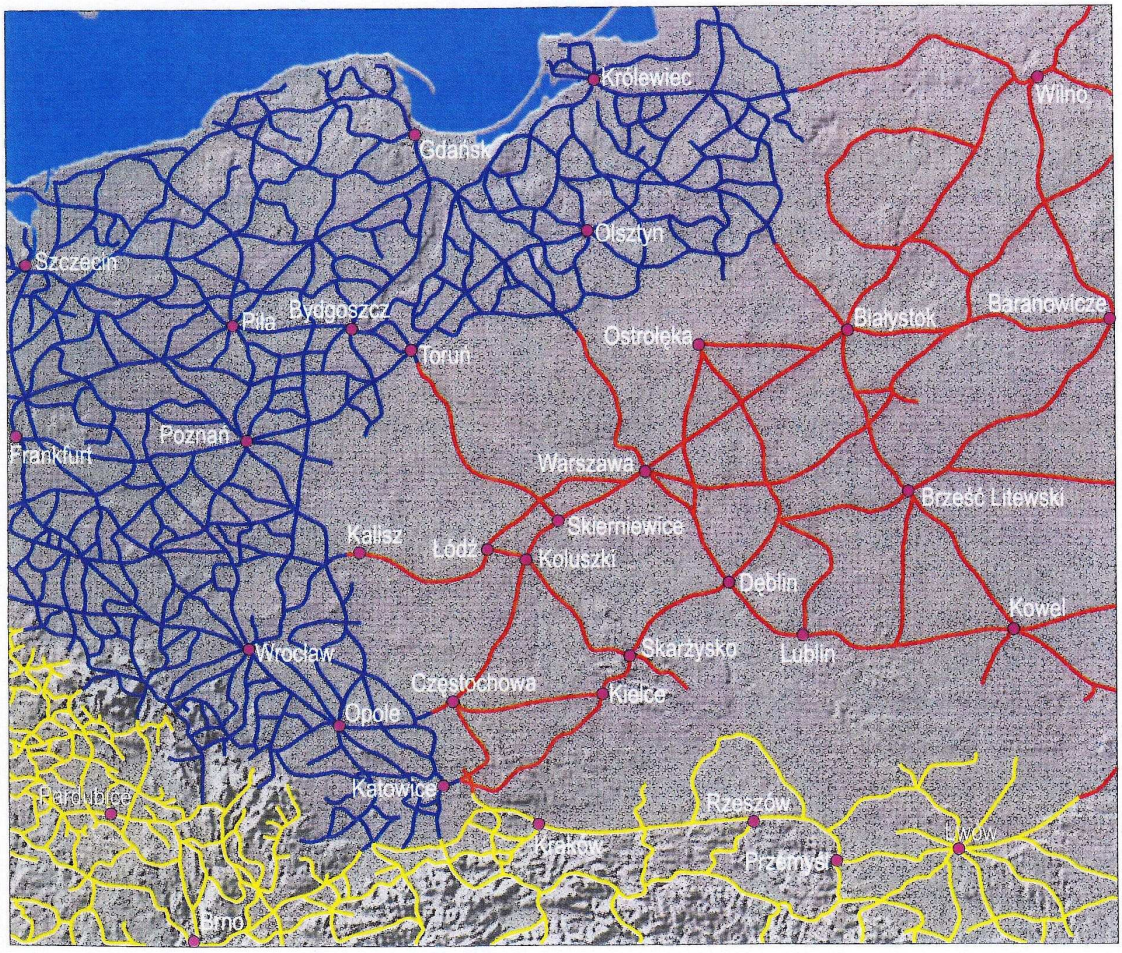
Topografisch- und Verwaltungskarte Kongresspolens im Jahre 1820, In: http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Plik:KingdomofPoland1815.jpg&filetimestamp=20100525173650

[425] Helmut *Griebl*, Österreichs Staatsbahnen – Ein Blick zurück, (Freiburg 1995), S. 49.

Um die Möglichkeit der Nutzung der russischen Eisenbahnlinien durch angreifende Feinde am effektivsten zu verhindern, wurde bereits Mitte des neunzehnten Jahrhunderts, also sehr bald nach der Errichtung der ersten Trassen Kongresspolens, entschieden, durch die westlich der Weichsel gelegenen Landstriche möglichst wenig Strecken zu bauen.[426] Im Fall einer feindlichen Invasion konnten sich die Armeen des Zaren hinter der natürlichen Barriere der Weichsel bzw. der Narew mit dessen Nebenfluss Biebrza, der für ein riesiges Sumpfgebiet noch heute bekannt ist, mit einem großen Ausmaß an strategischer Sicherheit verstecken und die Frontlinie langfristig entlang diesen Wasserwegen halten, während die imperiale Mobilisierung langsam die enormen Mengen der für eine eventuelle Offensive benötigten Soldaten aus dem weitläufigen Hinterland des Reiches zur Front transportierte. Aufgrund dieser Taktik, die alle Gebiete westlich der Weichsel während der ersten Wochen des Konflikts als verloren betrachtete, wurden hier auch genau deswegen kaum wichtige Festungen errichtet. Diese befanden sich erst entlang der oben erwähnten Wasserwege und noch weiter östlich davon. Ein Blick auf die politische Karte Mitteleuropas vor 1914 macht es deutlich, dass Kongresspolen sich zu tief in die umliegenden deutschen und österreichischen Territorien aufweitete, um es effektiv verteidigen zu können. Sogar ohne das schnellere Tempos der Mobilisierung der westlichen Nachbarn stellte dies einen strategischen Alptraum dar. Am mittleren Lauf der Weichsel wurde Warschau selbst etappenweise ab 1832 zu einer riesigen Festung ausgebaut. Der Durchmesser der Fortlinie maß etwa 20 km. Die nur etwa dreißig km weiter nordöstlich gelegenen Stadt Modlin (Nowogeorgijevsk) spielte eine noch wichtigere Rolle, da sie direkt neben dem Zusammenfluss der Narew mit der Weichsel lag und daher die beiden Wasserläufe der riesigen Festung (für die Besatzung von bis zu 20 000 Soldaten geeignet) einen nicht unwesentlichen, natürlichen Schutz boten. Die beiden oben genannten Festungen waren natürlich vor allem gegen mögliche deutsche Vorstöße ausgerichtet, da die Wahrscheinlichkeit ihrer Nutzung gegen Ambitionen Wiens aufgrund ihrer Entfernung von der österreichischen Grenze fast bei Null lag. Circa 100 km flussaufwärts von Warschau wurden die nacheinander liegenden Städte Dęblin (Ivanogorod, wo sich zwei strategische Bahnlinien samt einer sehr wichtigen Weichselbrücke trafen) und Puławy (Nova Aleksandrija) stark befestigt, wobei aber hier etwa auf der Hälfte der Strecke entlang des großen Flusses zwischen Warschau und der bei Zawichost

[426] Jack *Snyder*, Ideology on the Offensive – Military Decision Making and the Disasters of 1914, (Ithaca 1984), S. 160-164.

gelegenen österreichischen Grenze die potenzielle Bedrohung seitens der Donaumonarchie eigentlich als ebenso wichtig hoch wie diejenige von Deutschland wahrgenommen wurde. Mitten im riesigen Sumpfgebiet der Biebrza (sie bedeckt noch heute insgesamt circa 600 km,² ist 50 km lang und durchschnittlich zwischen 10 und 15 km breit), in einem für den Marsch der Infanterie oder die Vorhut der Kavallerie komplett ungeeigneten Gebiet, das sich circa 150 km nordöstlich von Warschau erstreckt, wurde auf einem trockenen Fleck die Festung Osowiec erbaut. Ihr Standort war kein Zufall, da direkt daneben bereits seit 1873 eine der nur drei Eisenbahnlinien verlief, die das Zarenreich mit Ostpreußen verbanden.[427]



Bahnnetz Polens 1914:- deutsche Linien sind blau, russische sind rot und österreichische sind auf gelb markiert, *Buszko*, S. 34.

[427] *Wipszycka*, S. 73.

Insgesamt gab es vor Beginn des ersten Weltkrieges nur sieben Linien, die von Russland direkt nach Deutschland führten, nach Galizien gab es nur drei, während die Bukowina mit einem einzigen Anschluss ausgestattet war.[428] Im Gegensatz dazu existierten auf der preußischen Seite des Kordons nicht weniger als 18 Linien, die entweder direkt entlang der Grenze gelegt waren oder dort in einer *cul de sac* endeten. Galizien besaß auch eine gewisse Anzahl davon, hier sind insgesamt zehn Strecken als solche zu betrachten. Wenn man also die allgemeinen Überlegungen zusammenfasst, die hinter der russischen Transportpolitik standen, fällt sofort auf, dass sich Sankt Petersburg nur ein absolutes Minimum an grenzüberschreitenden Linien wünschte und errichten ließ, nämlich nur diejenigen, die für die Zwecke des internationalen Handels unvermeidlich erschienen, was teilweise aus wegen der oben erwähnten strategischen Bedenken geschah, teilweise aber auch wegen der immer vorhandenen, unterschiedlich stark auftretenden Selbstisolierungstendenzen dieser Großmacht, die ihre Untertanen vor den liberalisierenden Einflüssen des Westens schützen wollte. Solche Absichten blieben dagegen den weniger autoritären Berliner und Wiener Regierungen zumindest wegen ihrer zentralen geopolitischen Lage innerhalb Europas, aber auch aufgrund ihrer ganz anderen Geschichte und den daraus resultierenden politischen Prinzipien großteils fremd; deswegen führte eine vergleichsweise viel größere Anzahl von Linien in die Nachbarländer.

1897 besaß die Doppelmonarchie insgesamt 46 grenzüberschreitende Anschlüsse, aber nur vier davon stellten trotz ihrer langen Grenze zu Russland (circa 800 km) eine Verbindung zu diesem Land her (damit existierte im Durchschnitt nur alle 200 km eine grenzüberschreitende Strecke), 33 Linien dagegen führten nach Deutschland (die gemeinsame Grenze maß circa 1.500 km, d.h. im Durchschnitt eine grenzüberschreitende Strecke alle 50 km), zwei verliefen in die Schweiz (die dortige Grenzlänge entlang des oberen Rheins kam auf 50 km, damit rechnet man mit einem Eisenbahngrenzübergang alle 25 km), drei Linien gingen nach Italien (die Grenze war ein circa 400 km langer, sehr gebirgiger und kurvenreicher Abschnitt, damit war nur circa alle 130 km eine grenzüberschreitende Bahnstrecke angelegt worden), die gleiche Zahl führte nach Rumänien (circa 800 km lange Grenze entlang des Hauptkamms der Südkarpaten oder ein

[428] Walter *Leisering*, Putzger Historischer Weltatlas, (Wiesbaden 2004), S. 96.

grenzüberschreitender Bahnübergang alle 265 km) und nur ein einziger nach Serbien bei einer circa 500 km langen Grenze.[429]

Im Fall Deutschlands waren nicht weniger als 72 solcher Anschlüsse an die Nachbarländer vorhanden, wobei anno 1897 neben den bereits erwähnten 33, die in die Gebiete Österreichs führten, nur fünf nach Russland verliefen (die Grenzlinie maß circa 1.000 km bzw. es existierte ein grenzüberschreitender Bahnübergang alle 200 km), während das kleine Belgien dagegen mit sechs verschiedenen Linien erreichbar war (circa 60 km langer Kordon, damit eine grenzüberschreitende Bahnstrecke alle 10 km !); Deutschland und Dänemark verbanden zwei Bahnstrecken (60 km Grenze, also eine grenzüberschreitende Linie alle 30 km), sogar der Erzfeind Frankreich besaß neun Bahnverbindungen zu Deutschland (circa 200 km Grenze bzw. ein grenzüberschreitender Bahnübergang alle 22 km), aus den Niederlanden führten 12 Linien nach Deutschland (bei 250 km Grenze also eine alle 21 km) und schließlich gab es zur Schweiz fünf Verbindungen (bei einer sich etwa 150 km ziehender Grenze, teilweise durch den Bodensee eingeschränkt, somit einer alle 30 km).[430]

In Russland verliefen als Folge solcher strategischer Kalkulationen deutlich mehr Bahnlinien durch die meist ländlich geprägten, östlich der Weichsel gelegenen Gebiete Kongresspolens (hier konnte nur Białystok bzw. Belostok mit seinen circa 100 Textilfabriken wirklich als industrielles Zentrum mit seinen circa 100 Textilfabriken betrachtet werden) als durch die relativ stark industrialisierten und deswegen auch sehr dicht besiedelten Ballungsgebiete wie etwa Łòdż (Lodsch; circa 700 .000 Einwohner), Warschau (circa 1. 000. 000 Einwohner) bzw. Zagłębie Dąbrowskie (russischer Teil Oberschlesiens, auch als „Dobrowaer Kohlebecken“ genannt; circa 300. 000 Einwohner). Die größte Dichte des Bahnnetzes war logischerweise auf dem Gebiet des zentral gelegenen bzw. relativ dicht besiedelten Warschau Gubernien zu finden (5,1 Werst/100 Werst² bzw. 4,8 km/100 km²), was den allgemeinen Durchschnitt Kongresspolens (2,84 Werst/100 Werst² bzw. 2,7 km/100 km²) um knapp +200 % überschritt bzw. sich sogar den galizischen Verhältnissen annäherte, wobei das Warschauer Gubernium seinen Vorrang (781 Werst oder 833,3 km bzw. 24,6 % aller Schienen der Prywislanskij Kraj) nur den am rechten Ufer der Weichsel gelegenen Kreisen wie Otwock, Mińsk Mazowiecki und Wyszków verdankte. Weiter östlich

[429] *Strach*, Band VII, S. 105.
[430] Ebenda.

folgten sofort die relativ dünn besiedelten und fast industriefreien Gegenden um Siedlce und Łomża (Lomzha) mit 4,6 Werst/100 Werst² bzw. 4,4 Werst/100 Werst², die trotz solcher Umstände laut der metrischen Maßstäbe Dichtewerte von 4,3 km/100 km² bzw. 4,1 km/100 km² genossen. Im Vergleich dazu wurde innerhalb der unmittelbar an Ostpreußen angrenzenden Płock (Plotzk) Gubernia wegen der Verlegung von nur 45 Werst (48 km) an Gleisen nur eine Dichte von 0,5 Werst/100 Werst² bzw. 0,47 km/100 km² erlangt, was nicht mehr als 1,4 % der Bahnen Kongresspolens ausmachte. Hier zog sich bis 1914 nur eine einzige Linie, die Warschau mit Ostpreußen in der Nähe von Mława (Mlielau) verband. Die westlichste aller russischen Gubernien, das Gebiet rund um Kalisz, deren westlicher Nachbar die preußische Provinz Posen war, wurde mit nur 76 Werst (81,1 km) an Eisenbahnlinien bzw. 0,7 Werst/100 Werst² bzw. 0,66 km/100 km² ausgestattet, die nur 2,4 % aller Schienen des polnischen Königreiches umfassten, was eine extreme Kluft zu den unmittelbar auf der anderen Seite des Kordons herrschenden Verhältnissen (11 km/100 km²) offenbarte. Durch die am rechten Ufer der Weichsel liegende und von Norden direkt an Galizien stoßende Region Lublin verliefen auch nur 132 Werst (140,8 km) der Gleise, was eine sehr niedrige Netzdichte von 0,7 Werst/100 Werst² bzw. 0,66 km/100 km² bedeutete, wobei diese drei oben erwähnten Distrikte die allerniedrigsten Werte der Eisenbahnerschließung des ganzen europäischen Zarenreiches besaßen – außer den sich nördlich von der Linie Sankt Petersburg–Vologda erstreckenden, fast menschenleeren Gebieten![431]

[431] *Grabski*, S. 223-225, wobei aber alle im metrischen Maßsystem ausgedrückten Zahlen in diesem Kapitel ausnahmslos meine eigenen Berechnungen sind und ausschließlich auf der Konvertierung der Werst-Angaben in Kilometer bzw. km² oder der Puden in Tonnen basieren; die diesem Zweck dienenden Umrechnungen sind im Appendix zu finden.

Lublin Hauptbahnhof zeigt der typische russische Architektur der großstädtischen Bahnhofe, In: http://de.wikipedia.org/wiki/Lublin

Eine ähnliche Tendenz wurde bei der Errichtung der Landstraßen deutlich spürbar, wobei die am rechten Ufer der Weichsel liegenden und relativ dünn besiedelten Landstriche mit unverhältnismäßig vielen Routen ausgestattet wurden, während eine derartige Infrastruktur in Gebieten, die Verkehrswege für eine bessere ökonomische Entwicklung bzw. aufgrund einer größeren Bevölkerungsdichte wirklich gebraucht hätten, allzu oft entweder komplett bzw. großteils fehlte. So besaß z. B. die großteils von riesigen Sümpfen geprägte Region Łomża (Lomzha) ein Netz von 17 .282,3 Werst (18. 440,2 km) an Landstraßen (dies stellte 25,2 % der Gesamtsumme Kongresspolens dar), die der russischen Infanterie einen einfachen Zugang zu zum Trio der wichtigen Festungen Ostrołęka (Ostrolenka), Łomża (Lomzha) und Osowiec ermöglichen sollten. Die ebenfalls eher dünn besiedelten Gebiete um Płock (Plotzk) erhielten insgesamt 13 .008 Werst (13. 879,5 km oder 18,9 % aller Straßen des Prywislanskij Kraj); hier halfen also die relativ gut ausgebauten Straßen, den sonst akuten Mangel an Eisenbahnstrecken etwas zu vermindern. Schlechter erwischte es das dicht besiedelte und teilweise auch mit Eisenhütten industrialisierte Kielce Gubernium, das sich wohl wegen ihrer benachbarten Lage zum deutschen Oberschlesien

und westlichen Galizien auf 1.507,8 Werst (1.608,8 km) Gesamtlänge an Landstraßen (2,3 % der kongresspolnischen Gesamtsumme) beschränken musste.[432]

Insgesamt besaß Kongresspolen unmittelbar vor Beginn des Ersten Weltkrieges 68 .698,1 Werst (73. 300,9 km) bzw. 53,7 Werst/100 Werst² (50,5 km/100 km²) an Chausseen, was theoretisch knapp 15 % aller so klassifizierten Routen dieser Art (468 .856,6 Werst bzw. 500 .269,9 km) des übrigen europäischen Teils des Imperiums bildete, dessen Fläche aus 5. 260. 989,2 Werst² bzw. 5. 596 .797 km² bestand[433]. Die entsprechenden Netzdichten des Prywislanskij Kraj bzw. aller anderen europäischen Regionen des Zarenreiches betrugen 57,2 Werst/100 Werst² (53,8 km/100 km²) bzw. 8,9 Werst/100 Werst² (8,4 km/100 km²)[434]. Bei genauerer Betrachtung der Infrastruktur wird jedoch sofort klar, dass, ebenso so wie in Galizien, nur ein Bruchteil dieser sonst eindrucksvollen Länge wirklich zu jeder Jahreszeit problemlos befahrbare Straßen darstellten. Die mit dem besten Belag ausgestatteten Chausseen (am häufigsten mit Pflastersteinen) machten im Jahre 1914 nur 7.821,3 Werst (8.345,3 km) bzw. 11,4 % aller Trassen aus, sie verliefen vor allem in den Ballungsräumen der Großstädte Warschau und Łódż und innerhalb des Dombrowa Beckens oder verbanden diese Agglomerationen miteinander. Eine besondere Kategorie stellten die sog. „staatlichen Landstraßen“ dar, die theoretisch als Äquivalente der österreichischen bzw. deutschen Reichsstraßen dienen sollten, in der Praxis jedoch nur als Aufmarschstraßen für den Fall eines Krieges konzipiert waren. Da die meisten dieser Straßen – genauso wie die Eisenbahnen – in den relativ dünn besiedelten und nicht industrialisierten, aber wegen der unmittelbaren Nachbarschaft zu Ostpreußen als strategisch sehr wichtig betrachteten Gebieten, wie etwa den Regionen Łomża (Lomzha- 46,8 Werst/100 Werst² oder 44 km/100 km²) bzw. Suwałki (47 Werst/100 Werst² oder 44,2 km/100 km²) errichtet wurden und außerdem allzu oft gerade genau entlang der bestehenden Eisenbahnlinien als mögliche Ergänzung im Fall einer Sabotage verliefen, lag ihr ökonomischer Wert logischerweise nahezu bei Null.

Eine nennenswerte Ausnahme stellte die durch die ländlichen Kreise Ostkongresspolens verlaufende und bereits zwischen 1820 und 1830 auf Initiative der damals noch großteils

---

[432] Ebenda.
[433] Eigene Kalkulation der Fläche des europäischen Russland ohne Kongresspolen, die auf der Basis von *F. A. Brockhaus* (Hrsg.), Der Brockhaus (Leipzig 2006), S. 253, sowie auch *Wipszycka*, S. 76 erfolgte.
[434] Eigene Kalkulation, die aus dem Vergleich der Fläche des europäischen Russland mit der Länge der dortigen Chausseen entstand.

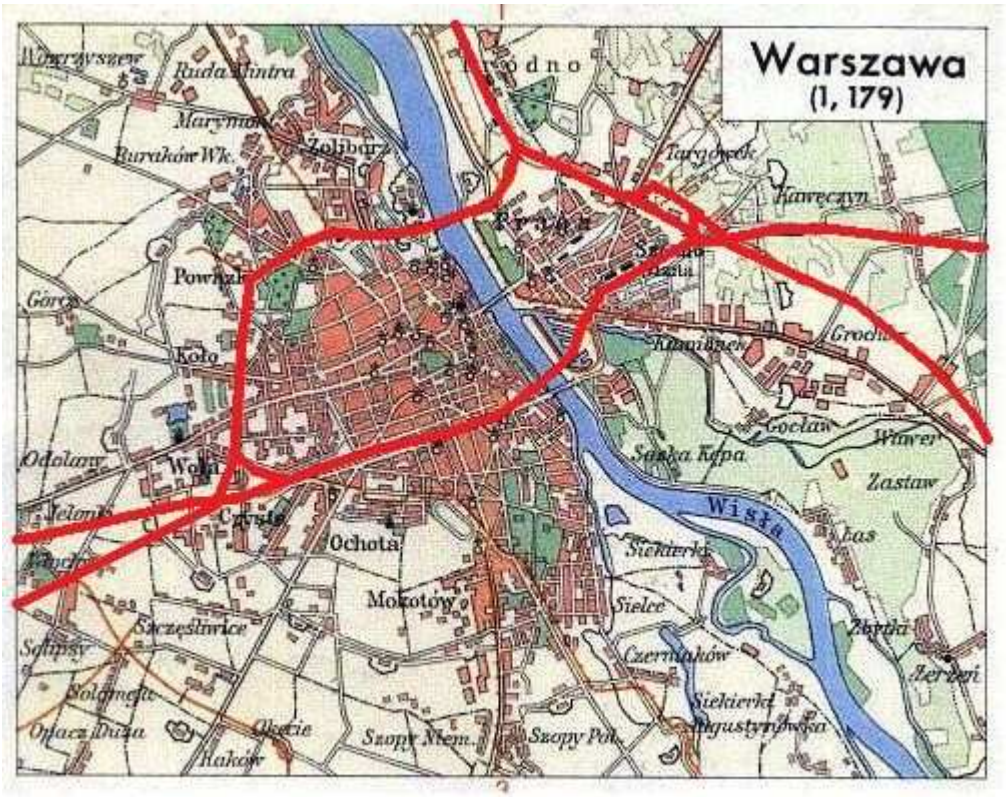
autonomen Warschauer Regierung vollendete, circa 180 km lange, mit Kopfsteinen befestigte Route zwischen Warschau und Brest (Brest-Litovsk, Brześć nad Bugiem, Brześć Litewski) dar, die als Trakt Brzeski auch heute noch in der polnischen Fachliteratur ihrer verdienterweise Berühmtheit als „erste moderne polnische Chaussee“ genießt. Die Gesamtlänge der staatlichen Chausseen maß aber ohnehin nur 3.018 Werst bzw. 3.220 km oder 4,4 % der Gesamtsumme aller Routen Kongresspolens, in manchen Kreisen wie z. B. Płock (Plotzk) fehlten sie sogar komplett.[435] Die mit Kopfsteinen gepflasterten Trassen führten häufig über kleinere Orte, wobei aber nur 365,8 Werst (390,3 km) bzw. 0,5 % der polnischen Gesamtstrecken auf solche Weise gebaut wurden. Die gewaltige Mehrheit aller Landstraßen bestand dagegen aus den sog. „befestigten Feldwegen“, wobei deren „Befestigung“ eigentlich hauptsächlich durch den Druck der auf ihnen fahrenden Kutschen entstand. Diese Kategorie umfasste insgesamt 60. 511 Werst (64. 569,2 km) bzw. 88,1 % der Gesamtsumme und verlor ihren Transportwert ohnehin aller Wahrscheinlichkeit nach bei ungünstiger Witterung.[436] Um dieses Netz in einem möglichst günstigen Zustand zu erhalten, wurde eine Straßenerhaltungssteuer verhängt, die der Regierung allein im Jahre 1912 1.762.089 Rubel bzw. $ 898.665 brachte.[437] Einem durchschnittlichen Kilometer war dabei eine Ausgabe von 24 Rubel und 4 Kopeken bzw. $ 12,26 zuzuschreiben, was offensichtlich noch eine viel zu niedrige Summe war, um das Straßennetz, außer den ohne der wenigen zitierten Ausnahmen, in einem in jeder Jahreszeit zuverlässigen Zustand erhalten zu können.

Alle Eisenbahnstrecken östlich von der Weichsel und des Narew wurden ausnahmslos in der russischen Spurbreite erbaut. Viel deutlicher als in Galizien brachte dieses ohnehin eher spärlich verbreitete und meist eingleisige Bahnnetz der Regierung auch erhebliche finanzielle Gewinne, was unter normalen Umständen als ein klares Indiz für die Notwendigkeit des Baus weiterer Linien dienen sollte. Allerdings wurde auch hier viel Geld gespart, um den Bau von strategisch zweifellos nötigten, doch zumindest am Anfang ihrer Existenz aus ökonomischer Sicht komplett sinnlosen Abschnitten in fast menschenleeren Provinzen Sibiriens oder Kasachstans möglichst rasch fortsetzen zu können. Um die Kosten des Eisenbahnbaus im Königsreich Polen und in den westlichen Gubernien noch mehr reduzieren zu können, wurden hier manche Strecken genau entlang der Wasserscheiden gelegt, um die Zahl teuerer Überbrückungen großer Flüsse zu

---

[435] *Grabski*, S. 225.
[436] Ebenda.
[437] Ebenda, S. 229.

verringern. Das führte aber auch zu kuriosen Situationen, in denen manche Bahnhöfe ziemlich weit entfernt von den Stadtzentren blieben, wie etwa in Białystok (Bielostok; 5 km), Ostroh (Ostróg; 14 km), Ołyka (12 km) oder Krynki (25 km!). Infolgedessen verloren die älteren Siedlungen oft an Wichtigkeit zu Gunsten der neu gegründeten Orte, die sich direkt an den neuen Bahnlinien befanden.[438]



Stanislaw Korbel, Atlas Geograficzny, Katowice 1938

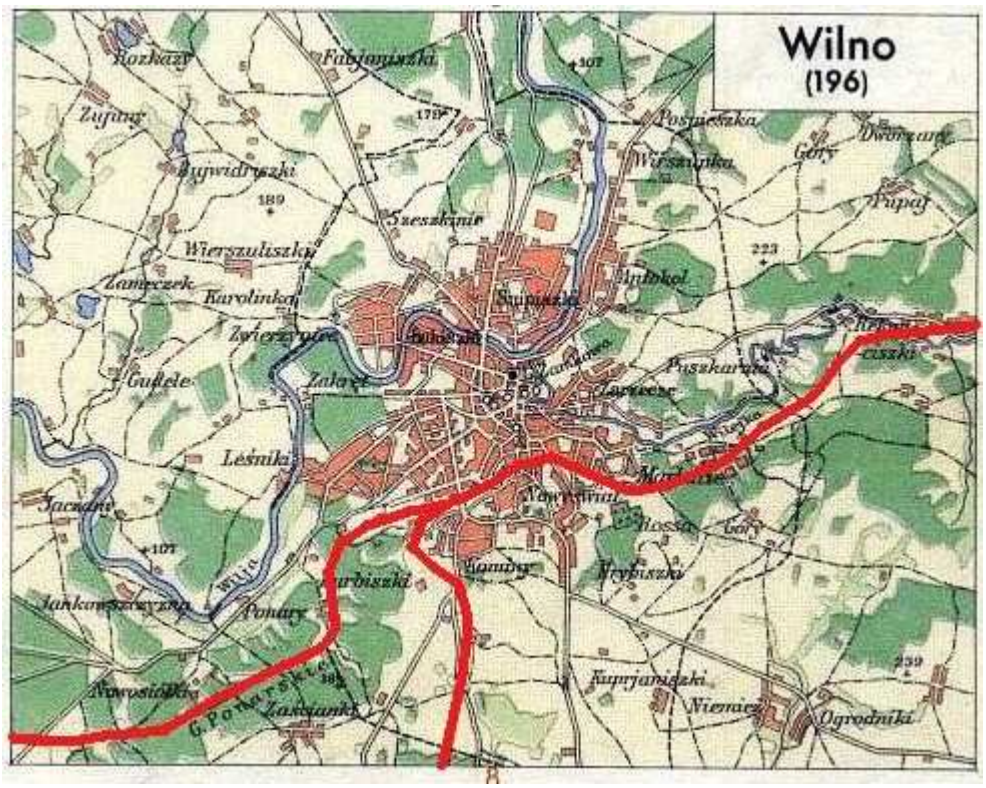
Warschau als Eisenbahnknotenpunkt 1938, eigene Bearbeitung von *Korbel*, S. 29. Die Karte zeigt der 1903 errichtete Kalisz Bahn in Richtung von Łódź (obere Linie links). Diese Strecke fehlt merkwürdig in der Karte Warschaus aus dem Jahre 1888 auf Seite 282.

[438] Adam *Dylewski*, Śladami kultur pogranicza (Bielsko-Biała 2004), S. 179.

Von Warschau, das wegen seiner stark ausgebauten Befestigungen als erster strategisch „sicherer Zipfel“ Russlands im Westen galt, führten vier Linien in östliche bzw. nördliche Richtung, nach dem Süden und Westen dagegen fast während fast der ganzen Zeit der Existenz Kongresspolens (bis 1903) nur eine einzige. 1877 wurde die Strecke nach Ostpreußen in Betrieb genommen, sie verlief über Modlin (Nowogeorgijevsk) bis Mława (Mlielau), wo sich die Grenze etwa 120 km nordöstlich der Hauptstadt Kongresspolens befand. Zwischen Warschau und Modlin (30 km) war diese Linie bereits bei der Betriebsaufnahme mit zwei Gleisen ausgestattet worden, die Gleisverdopplung bis zum Kordon erfolgte allerdings nicht erst 1904 bzw. erst als es wegen des rasch zunehmenden Verkehrs unvermeidlich erschien. Die sprengbare Narew- Brücke bei Modlin (Nowogeorgijevsk) wurde neben der dortigen Festung als Sicherheitsgarant der Linie und als „Glacis“ des nordwestlichen Zugangs zu Warschau betrachtet. Eine andere, aus strategischer Perspektive wohl die wesentlichste Linie, verlief seit 1862 über Białystok (Bielostok), Hrodna (Grodno) und Vilnius (Wilno, Vilna) in Richtung Sankt Petersburg und trug den entsprechenden Namen Kolej Warszawsko– Petersburska bzw. Warschau- Petersburger Bahn (Петербурго-Варшавская железная дорога) und wurde 1895 verstaatlicht; die gesamte Trasse verfügte bereits ab 1880 über ein Gleis in jede Richtung.[439] Eine andere Strecke, die sich unter dem Namen Kolej Warszawsko- Terespolska (Warschau– Terespoler Bahn bzw. Варшавско- Тереспольская железная дорога) direkt bis nach Moskau erstreckte, verlief über Siedlce, Łuków, Brest (Brest-Litovsk, Brześć Litewski, Brześć nad Bugiem), Minsk, Orša und Smolensk. Der sich noch innerhalb Kongresspolens befindliche, insgesamt 214 km langer Abschnitt zwischen Warschau und Terespol dieser insgesamt circa 1.200 km langen Trasse stand ab 1867 in Betrieb, aber erst ab 1871 war eine direkte Reise von den Ufern der Weichsel bis zum Kreml möglich, 1886 wurde der Linie ein zweiter Gleisstrang hinzugefügt, und 1891 folgte dann die Verstaatlichung der gesamten Strecke.[440]

---

[439] *Wipszycka*, S. 73.
[440] Franciszek *Filipek*, Kolej Warszawsko-Terespolska (Warszawa 1972), S. 12- 25.



Stadt Vilnius (Vilna, Wilno) als Eisenbahnknotenpunkt 1938, eigene Bearbeitung von *Korbel*, S. 29.

In südöstlicher Richtung verlief die Fortsetzung der von Ostpreußen kommenden Linie nach Kyiv (Kijów, Kiew) zuerst parallel zur Weichsel, daher trug sie die öffentliche Bezeichnung Droga Żelazna Nadwiślańska (Привислинские железные дороги) bzw. „Weichselbahn“ zusammen mit dem Abschnitt zwischen Warschau und Mława (Mlielau). Ab dem befestigten Puławy (Nowoaleksandrovsk) verließ sie jedoch schließlich das Weichseltal und richtete sich stärker nach Osten, um über Lublin, Kovel (Kowel; eine bedeutende Festung, die als Schutz Volhyniens (Wołyń) gegen Österreich gedacht war), Lutsk (Łuck), Dubno und Rivne (Równe) die drei anderen wichtigen russischen Festungen und Garnisonsstädte zu passieren, die an der nordöstlichen Grenze Galiziens eigentlich für den gleichen Zweck gruppiert waren[441], um schließlich die ebenfalls gut befestigte Hauptstadt der Ukraine am Ufer des Dnepr zu erreichen und dabei einen zuverlässigen Anschluss an das Netz der südrussischen Linien Richtung Odessa bzw. den des

[441] *Wipszycka*, S. 93.

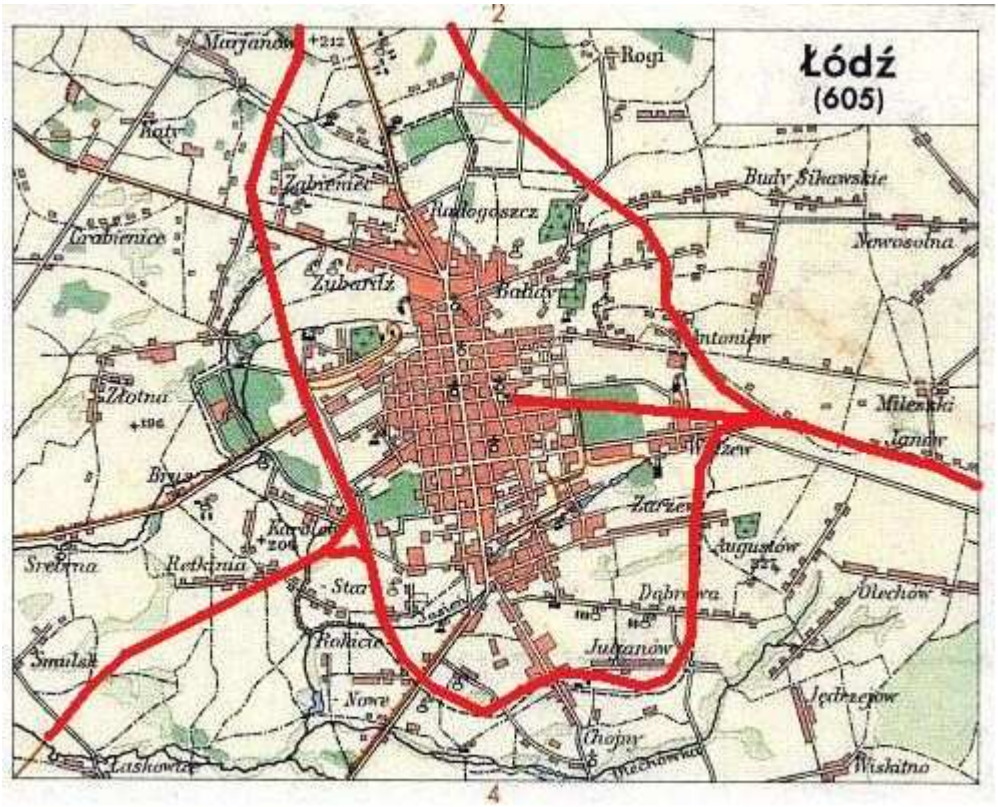
Kaukasus zu gewährleisten. Von Kowel nach Kyiv (Kijów, Kiew) existierten die Gleise bereits ab 1873, der westlichste Abschnitt nach Warschau wurde aber erst 1877 in Betrieb genommen. Die ganze Trasse wurde schließlich 1898 oder drei Jahre nach der Verdoppelung der Gleise verstaatlicht.

Alle diese Bahnlinien sollten laut Planung nicht nur die Großstädte in einer möglichst geraden Linie verbinden, sondern vor allem die verschiedenen Festungen enger miteinander sowie mit den bedrohten Grenzgebieten verknüpfen. Ein klassisches Beispiel solcher strategischer Überlegungen, die den zaristischen Strategen eigentlich immer am Herz lagen, war die fast schnurgerade Linie von Kovel (Kowel) bis zur preußischen Grenze nahe Ełk (Lyck), von der wegen der sumpfigen, meist sehr dünn besiedelten Gebiete zwischen Kowel und Brest (Brest-Litovsk, Brześć nad Bugiem, Brześć Litewski) sowie zwischen Brest und Białystok (Belostok) eigentlich kaum nennenswerte wirtschaftliche Vorteile zu erwarten waren, die aber die kürzeste Verbindung der Festungen Kovel (Kowel), Lutsk (Łuck), Dubno, Rivne (Równo) und Brest (Brest-Litovsk, Brześć nad Bugiem) mit der in der Nähe zur ostpreußischen Grenze liegenden Festung Osowiec darstellte, was ohne jeglichen Zweifel der Hauptgrund für die Entstehung und auch die spätere Verdoppelung der Gleise auf dieser ganzen Strecke war.

Ein weiteres Beispiel für solche Überlegungen stellte der circa 120 km nordöstlich von Warschau liegende Ort Ostrołęka (Ostrolenka) dar. An sich war diese Stadt niemals bedeutend gewesen, sie wurde aber zu einer mittelgroßen Festung ausgebaut, die sehr günstig am mittleren Lauf des Flusses Narew lag. Um den Schutz dieses wilden, großteils komplett unregulierten Flusses für die Sammlung der großen Anzahl von Soldaten, die dann während einer Offensive nur etwa 50 km bis zum ostpreußischen Kordon durchqueren mussten, im Falle eines Krieges effektiv nutzen zu können, wurde diese verhältnismäßig kleine Stadt (damals circa 20. 000 Einwohner)[442] mit nicht weniger als drei eingleisigen Bahnlinien ausgestattet, die alle nach Osten führten, um den Anschluss zur Warschau– Sankt Petersburger Linie zu verstärken. Ostrołęka (Ostrolenka) selbst brauchte nur eine Linie, und es gab viele größere Städte in Kongresspolen, die entweder keine einzige Verbindung erhielten, (wie z. B. Zamość, das ebenso eine bedeutende Festung war, aber eigentlich allzu nah der galizischen Grenze lag,) oder Lódż (Lodsch), das 1909 mit 393 .526

[442] *Grabski,* S. 54.

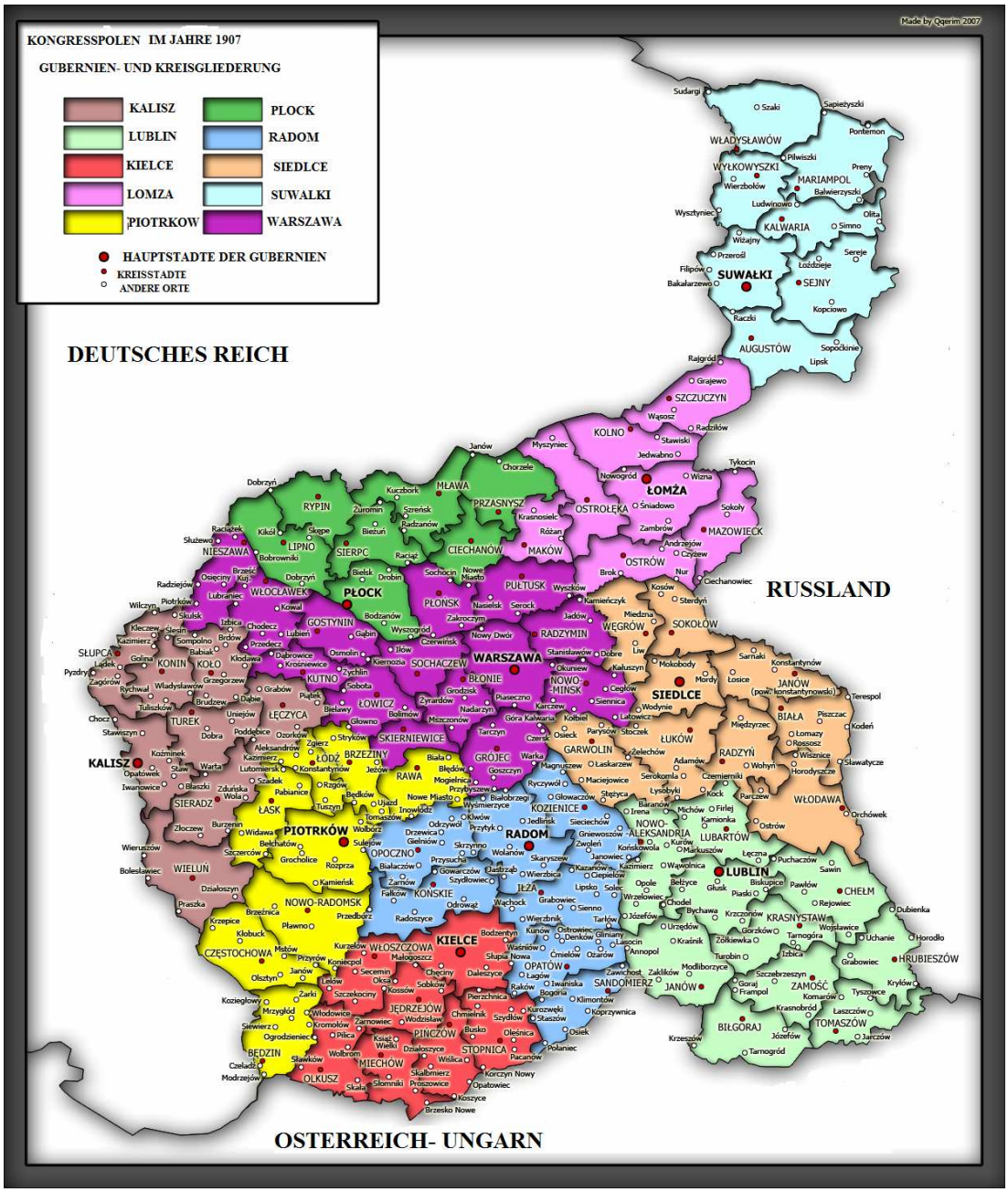
Einwohnern[443] zwar die zweitgrößte Stadt Kongresspolens (und die sechstgrößte des ganzen Imperiums) bildete, für der aber bis 1903 eine einzige Linie in Gestalt einer 20 km langen Sackgassenstrecke von Koluszki nach Łódź Fabryczna genügen musste![444]



Stanislaw Korbel, Atlas Geograficzny, Katowice 1938

Eisenbahnkarte von Łódż 1938 samt dessen unmittelbarer Umgebung, eigene Bearbeitung von *Korbel*, S. 29.

[443] Ebenda, S. 3.
[444] Kazimierz *Bajer*, Przemysł włókienniczy na ziemiach polskich od początku XIX wieku do 1939 (Łódż 1939), S. 92.



Eigene Bearbeitung der Verwaltungskarte Kongresspolens im Jahre 1907, In: http://pl.wikipedia.org/wiki/Królestwo_Kongresowe

Ein kurzer Blick auf die Karte Kongresspolens genügt, um die russische Verteidigungs- bzw. Offensivstrategie sehr klar erkennen zu können; in diesem Fall war sie wegen des Mangels an einem dichten Schienennetz viel deutlicher zu erahnen, als bei den westlichen Nachbarn des Zarenreiches, die jeweils über mehrere Bahnanschlüsse an ihre Grenzgebiete verfügten. Die in der

russischen Grenzzone fast komplett fehlenden Eisenbahnlinien machten eine effektive Verteidigung der westlich von der Weichsel gelegenen Gebiete fast unmöglich, sollten aber gleichzeitig das Tempo des erwarteten feindlichen Eindringens verringern; im Vergleich dazu waren die östlich der Weichsel liegenden Regionen Kongresspolens relativ gut miteinander verbunden, was die Möglichkeit einer langfristigen und erfolgreichen Defensive an der Weichsel- und Narew- Linie nicht allzu problematisch erscheinen ließ. Im direkten Zusammenhang mit den vier schon bereits erwähnten Linien, die von Warschau ausgingen, wurden hier ein paar zusätzliche, ergänzende Nebenlinien angebaut. Einem solchen Zweck diente die erst 1897 erbaute Strecke von Tłuszcz nach Piława über Mińsk Mazowiecki[445], die etwa 40 km östlich von Warschau verlief und dann weiter nördlich in Richtung Ostrołęka (Ostrolenka) führte; dabei wurden alle drei von Warschau nach Osten führenden Strecken an einem günstigen Punkt, wo sie sich noch nicht weit von einander entfernt hatten, wieder vereinigt, und zwar unweit vom allerwichtigsten Knotenpunkt Warschau, der ihren westlichen Zusammenschluss markierte.

Ein zweiter „äußerer Ring“ Warschaus verband Ostrołęka mit Małkinia, Siedlce, Łuków und Dęblin (Iwanogrod); auch hier näherten sich die drei vorher skizzierten Hauptstrecken auf gut durchgedachte Art und Weise einander an. Diese gesamte Strecke wurde erst 1893 vollendet. Abschnitte davon waren allerdings schon viel früher konzipiert und erbaut worden, so war z. B. der Abschnitt zwischen Łuków und Dęblin (Iwanogrod) schon 1876 entstanden.[446] Eine zusätzliche Linie von Łuków nach Lublin über Parczew und Lubartów, die dem Zweck einer besseren Verteidigung der nördlichen Kreise des Lubliner Guberniums gewidmet war, ergänzte das allgemeine Netz erst 1893.

Die dritte und wohl letzte östliche Bahnumleitung der Weichselmetropole, nämlich die circa 110 km messende Strecke zwischen Czeremcha und Włodawa, verlief 200-250 km östlich der Stadt und befindet sich daher heute teilweise sogar auf weißrussischem Staatsgebiet. Von Ostrołęka (Ostrolenka) im Norden über Łapy, Białystok (Belostok), Brest (Brest-Litovsk, Brześć nad Bugiem, Brześć Litewski), Włodawa bis zu nach Chełm (Kholm) bot dieser Abschnitt dem russischen Generalstab wohl die letzte Möglichkeit, die Frontlinie so zu stabilisieren, dass eine relativ einfache Offensive mit dem Ziel der Rückeroberung Warschaus noch denkbar war. Die

---

[445] *Wipszycka*, S. 73
[446] Ebenda.

ganze Strecke wurde 1893 fertig gestellt, wobei auch sie – wie üblich auf den anderen langen russischen Strecken – etappenweise, und zwar in langen Zeitabständen, konstruiert worden war. Während die Eröffnung der 140 km langen Linie Białystok (Belostok)– Brest (Brest-Litovsk, Brześć nad Bugiem) bereits 1873 erfolgte, kam die Zeit der Betriebsaufnahme für den 110 km langen Abschnitt von Brest Litovsk nach Chełm (Kholm) über Włodawa entlang des Bugtals erst 1887. Allerhöchste Priorität galt aber für den Bau der 110 km langen Strecke zwischen Ostrołęka (Ostrolenka) und Łapy (1893).[447] Wie fast alle russischen Nebenlinien besaßen auch diese drei östlich von Warschau gelegenen Linien nur ein Gleis, was aber wegen des im Allgemeinen großteils fehlenden Güter- und Passagiertransports, der in der Zeit des Krieges ohnehin komplett ausfallen würde, sowie wegen der Errichtung einer großen Anzahl von „Überholungs-Stationen", wo zwei Züge aneinander vorbeifahren konnten, keinen besonderen strategischen Nachteil im konventionellen Sinn darstellte.

In den nördlichsten Gebieten Kongresspolens wurde 1899 eine im Kreis kreisförmige Linie von Hrodna (Grodno) nach Olita am Fluss Niemen (Memel) gebaut, in der Nähe des Ortes Suwałki kam sie den östlichsten Kreisen Preußens (nur 30 km Distanz) am nächsten. Da aber in dieser Gegend keine direkte Verbindung mit der nachbarlichen ostpreußischen Ełk (Lyck)– Gołdap (Goldap)- Linie vorgesehen war, war diese teilweise zweigleisig erbaute Strecke offensichtlich nur als Transportmittel für Russlands potenziellen Vorstoß gegen Ostpreußen geeignet, was den Russen tatsächlich, zumindest am Anfang des Krieges im August 1914, ein von den Deutschen völlig unerwartetes Eindringen tief in diese Provinz ermöglichte. Dem gleichen Zweck diente eine andere Linie von Kaunas (Kowno) nach Kaliningrad (Königsberg, Krolewiec), deren eventuelle strategischen Gründe allerdings wegen ihrer Überquerung der Grenze bei Nesterow (damals Eydtkuhnen, wo auch der Spurwechsel stattfand) auch klar den Zwecken des Handels untergeordnet waren.

[447] Ebenda.

Moderne Umspurungstechnik zwischen der 1435 mm und der 1524 Spurbreite in Brest- Litovsk, In: http://de.wikipedia.org/wiki/Spurweite_(Eisenbahn)

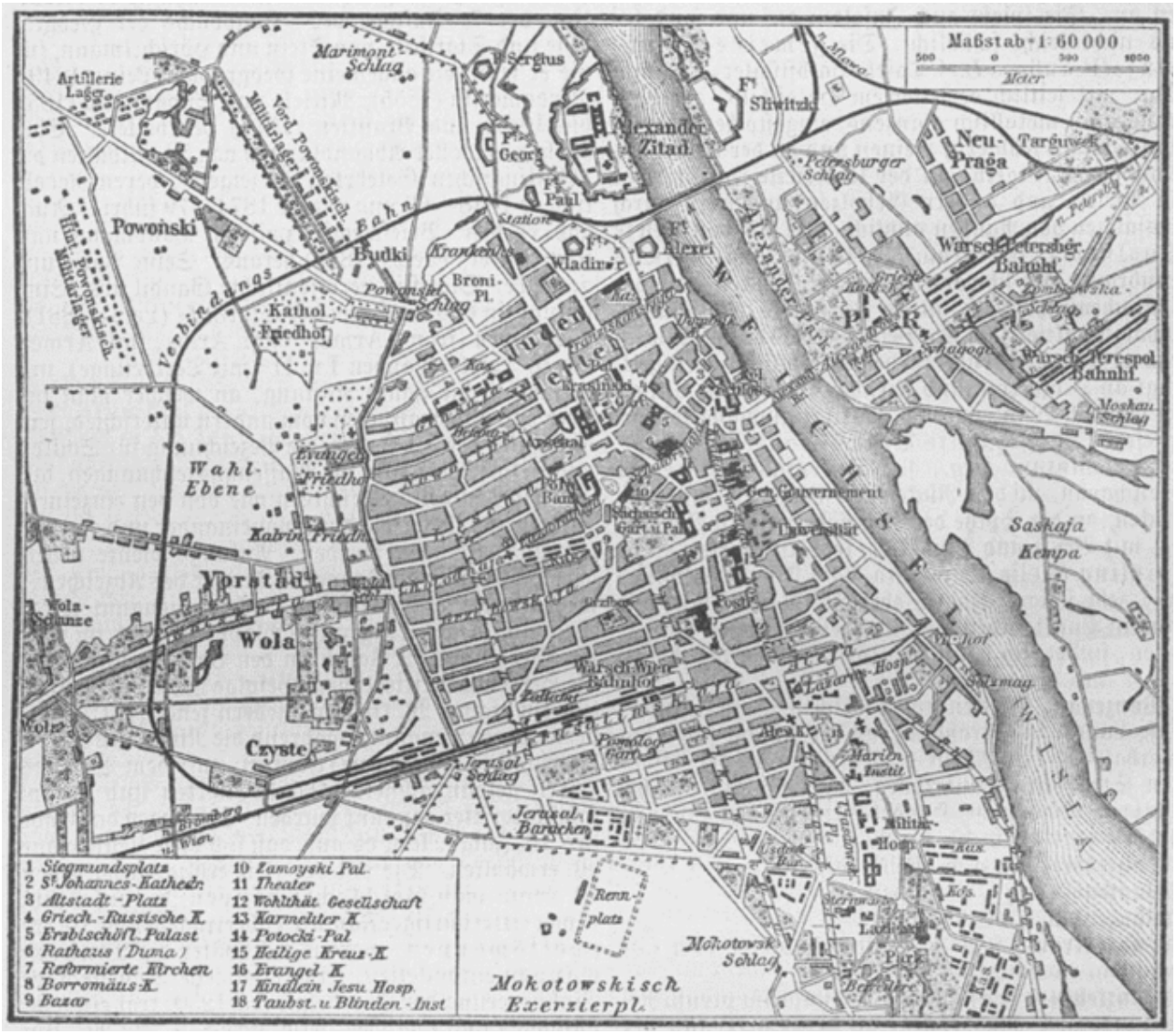
Um diese mehr oder weniger direkt ins Herz des Imperiums verlaufenden Strecken noch besser vor möglichen deutschen bzw. österreichischen Angriffen zu schützen, war innerhalb der Stadt Warschau bis 1876 keine direkte Bahnverbindung zwischen den breitspurigen Bahnen östlich der Weichsel, die jeweils an den heutigen Stationen Warszawa Wileńska (damals Vokzal Petersburski) bzw. Warszawa Wschodnia (Ostbahnhof, der dann den Namen Vokzal Brzeski trug) endeten, und dem ein paar Kilometer weiter westlich, am linken Ufer der Weichsel im Stadtzentrum gelegenen Hauptbahnhof Warszawa Wiedeńska (Vokzal Wiedeński oder der nach Wien benannten Warschauer Westbahnhof, der sich bis zur dessen Abtragung 1932 etwa 500 Meter östlich des heutigen Zentralbahnhofs befand und den Anfang der normalspurigen Trasse nach Wien

markierte) vorhanden.[448] Die Güter bzw. die Passagiere mussten daher alle mit der Pferdestraßenbahn oder mit Fuhrwerken eine gewisse Distanz (circa 4 km) durch das Stadtzentrum und über die Weichsel überwinden, was allerdings wegen des besonders raschen Wachstums Warschaus (1827 noch nur 131 .484 Einwohner, 1893 aber bereits 501. 021 Einwohner, 1909 schließlich 764. 000 Bewohner bzw. die drittgrößte Stadt Russlands[449]) mit den passenden Jahren immer weniger praktikabel wurde. Warschau erhielt zwar 1864 seine erste permanente Brücke über die Weichsel (Most Kierbedzia, nach dem berühmten Ingenieur benannt, der sie entworfen hatte), die sich aber trotz ihrer Breite (17 Meter- dabei waren zwei Fahrbahnen für Kutschen und Fußgänger inklusiv Platz für zwei Gleise der schon 1866 gelegten Pferdestraßenbahn)[450] sehr bald als ungenügend für den rasch wachsenden Stadt- und Transitverkehr erwies. Nun beschloss das Kriegsministerium, eine neue Brücke zu bauen, die zumindest am Anfang ausschließlich dem Eisenbahnverkehr gewidmet war. Diese wurde 1876 im nördlichen Bezirk Żolibórz errichtet, nicht unwesentlich in unmittelbarer Nähe der sog. „Cytadela Aleksandryjska“ (Zitadelle), die mit ihren starken Befestigungsanlagen und Hunderten schweren Geschützen den Kern der Warschauer Festung und den Sitz ihres Kommandeurs darstellte. Als Folge dieser neuen Überbrückung fiel der Transport durch das bereits damals oft durch Staus lahm gelegte Zentrum Warschaus nun endlich völlig weg, auch wenn die mühsame Aufgabe der Umladung der Passagiere und Güter von einer zur anderen Spurbreite weiter auf der Tagesordnung stand. Die dafür vorgesehene, ein riesiges Gelände umfassende Umladestation war strategisch am Ort des heutigen Bahnhofs Warszawa Gdańska (Danziger Bahnhof, damals „Vokzal Kowelski“ genannt) unter den Flintenläufen der nachbarlichen Zitadelle platziert. Die in diesem Zusammenhang neu entstandene doppelgleisige Strecke, die den Stadtbezirk Wola von Westen umkreiste, wurde auf einem ungewöhnlich hohen Erddamm gelegt und stellte damit auf eine kühne Weise nicht nur eine neue und dabei auch höchst notwendige Transportverbindung, sondern gleichzeitig auch eine zusätzliche, innere Verteidigungslinie für die Warschauer Festung dar, die der belagerten Garnison im Fall der

---

[448] Jan *Śniechowski,* Zarys Rozwoju Kolejnictwa Polskiego w Zaborze Rosyjskim. In: Inżynier Kolejowy Nr. 8/9, (Warszawa 1926), S. 66.
[449] *Grabski*, S. 3.
[450] Tadeusz *Markiewicz*, Warszawa Nieodbudowana, (Warszawa 1998), S. 34.

Eroberung des äußeren Rings des Forts, dessen Durchmesser im Durchschnitt 20 km betrug, als letzte Hoffnung dienen sollte.[451]



Karte von Warschau Anno 1888, mit der angezeigten Verbindungsbahn zwischen der normalspurigen Bahnen auf dem linkem Weichselufer und der breitspurigen in dem Vorort Praga, ohne der erst 1903 erbauten Kalisz Bahn- vgl. mit der Karte auf S. 272. In: http://de.wikipedia.org/wiki/Warschau

[451] Ebenda, S. 67.

Gesprengter Warschauer Eisenbahnbrücke bei der Zitadelle 1915, In: www.greatwardifferent.com.

Außerhalb Warschaus wurde nur eine weitere Bahnbrücke über die Weichsel innerhalb des sog. „Prywislanskij Kraj“ (wie Kongresspolen seit 1874 nach voller Aberkennung der bisherigen Autonomie nun offiziell hieß) errichtet, was hinsichtlich der an den beiden Ufern der Weichsel vorhandenen Transportbedürfnisse bereits zur Zeit der Jahrhundertwende zu enormen Transportschwierigkeiten führte und später den raschen Bau vieler Transitlinien in der Zwischenkriegszeit nötig machte. Die 1885 entstandene Weichselbrücke in Dęblin (Ivanogrod) stellte den wesentlichen Teil der breitspurigen Linie von Dąbrowa Górnicza (Hauptstadt des russischen Teils Oberschlesiens und Ort der im Jahre 1838 errichteten, größten russischen Stahlhütte: Huta Bankowa, die weltweit zu den bedeutendsten Betrieben dieser Art zählte) über Kielce, Skarżysko-Kamienna (Bzin) und Radom dar. Dieser unter dem Namen „Droga Żelazna Iwanogrodzko- Dąbrowska“ (Ивангородо- Домбровская железная дорога) operierende, doppelgleisige Abschnitt, der wegen ihrer Nähe zu den beiden potenziell feindlichen Grenzen und der dementsprechenden Instruktion des Kriegsministeriums trotz des eher weniger anspruchsvollen

Terrains seltsamerweise mit zwei Tunnels ausgestattet wurde (einer bei der Station Uniejów Rędziny und der andere bei dem sehr treffend genannten Ort Tunel), die im Falle eines Konflikts sofort gesprengt werden konnten, ermöglichte eine raschere Ausfuhr der schlesischen Kohle nach Osten. Nun mussten nicht mehr alle diese Transporte direkt über Warschau samt der dort wegen des problematischen Spurbreitenwechsels stattfindenden Umladungen befördert werden.[452] Da sich der russische Generalstab endgültig gegen den weiteren Bau der normalspurigen Gleise innerhalb Kongresspolen entschloss[453], wurden auch alle weiteren Linien auf dem linken Ufer der Weichsel genau auf solcher Art und Weise gebaut. Dies betraf vor allem die Nebenlinien von Skarżysko-Kamienna (Bzin) nach Koluszki und in östlicher Richtung nach Ostrowiec Świętokrzyski sowie auch die 1911 vollendete Linie von Kielce über Częstochowa (Tschenstochau) nach Herby Stare (preußische Grenze), wo schließlich 1913 mit der „Kolej Herbsko– Kielecka" eine direkte Linie zwischen den südlichen Kreisen Kongresspolens und dem Oppelner Land ohne Querung des oberschlesischen Kohlereviers entstand.

1903 bekam Łódż (Lodsch) die seit langem dringend benötigte zweite Bahnlinie, die zur sog. „Kolej Kaliska" (Kalisz- Bahn bzw. Варшавско- Калишска железная дорога) gehörte und deren breitspurigen Gleise vom Warszawa Kaliska (Kalisz Bahnhof bzw. Vokzal Kaliski), der sich in Warschau an der Stelle des nun völlig abgerissenen, ehemaligen Hauptbahnhofs oder Warszawa Główna befand, über Sochaczew, Łowicz, Łódż Kaliska und Kalisz bis zur preußischen Grenze in der Nähe von Nowe Skalmierzyce verliefen, wo im Zusammenhang mit dem Spurwechsel und den damit verbundenen Umladungen ein riesiger Rangierbahnhof errichtet wurde. Diese ungewöhnlich monumentalen Gebäude und die Gleisanlagen markieren noch heute die meisten alten Grenzübergänge Russlands. In Aleksandrowo (Aleksandrów Kujawski) nahe Toruń (Thorn) ist ein besonders eindrucksvolles Beispiel dieser Art vorhanden, das speziell erbaut wurde, um eine prachtvolle Kulisse für das Zusammentreffen des deutschen und russischen Kaisers 1878 bieten zu können. Mit der Errichtung der Kalisz Bahn wurde endlich eine wesentlich schnellere und wegen der Bedürfnisse des Handels längst überfällige direkte Verbindung Breslaus mit Łódż und

[452] Mieczysław *Pisarski*, Koleje Polskie 1842-1972, (Warszawa 1974), S. 89.
[453] *Matthesius*, S. 67.

Warschau endlich geschaffen. Diese von der Zeit ihrer Errichtung an durchwegs mit zwei Gleisen versorgte Strecke wurde als eine der letzten privaten russischen Linien erst 1912 verstaatlicht.[454]

Alle diese Nebenlinien nahmen der privaten Kolej Warszawsko– Wiedeńska (der Warschauer– Wiener Bahn bzw. Варшавско- Венская железная дорога) zwar einen wesentlichen Teil des Verkehrs ab, was sich allerdings kaum in der langfristig sehr guten finanziellen Lage von Russlands gewinnsreichster Linie widerspiegelte. Bereits 1848, also im ersten vollen Jahr des unbeschränkten Betriebs auf der insgesamt 307,9 Werst (327,6 km) langen Stammlinie von Warschau nach Granica (heute die Station Sosnowiec Maczki), waren hier 35 Lokomotiven bzw. 0,10 Stück/Werst (0,11 Stück/km)[455], 87 Personenwaggons bzw. 0,28 Stück/Werst (0,27 Stück pro km) und 312 Lastwaggons bzw. 1,01 Stück/Werst (0,95 Stück/km) unterwegs; mittels eines solchen Fuhrparks wurden 365 .000 Passagiere oder 1.185,4 pro Werst bzw. 1.114,2/km transportiert.[456] Im Jahre 1881 erfolgte dann die Herstellung des nun dringend benötigten zweiten Gleises und 1890 dienten nicht weniger als 287 Lokomotiven oder 0,93 Stück pro Werst bzw. 0,88 Stück/km, 432 Personenwaggons oder 1,40 Stück pro Werst (1,32 Stück/km) und 8.718 Frachtwaggons oder 28,31 Stück pro Werst (26,7 Stück/km) den zahlreichen Kunden der „Wiedeńka“, wie sie von den Bewohnern Kongresspolens liebevoll genannt wurde. Anno 1890 wurden etwa 2 .500. 000 Passagiere bzw. 81 .119,5 Reisende pro Werst (76. 452,6 pro km) und 168 .750. 000 Puden (2 .700. 000 Tonnen) oder 548 .067,6 Puden pro Werst (82 .568,8 Tonnen/km) an Fracht befördert.[457]

Die ständigen Profite dieser privaten Gesellschaft, die trotz des Baus anderer grenzüberschreitender Bahnanschlüsse weiterhin als ökonomische Hauptverbindung Russlands mit dem Westen diente (zwischen 1842 und 1857 eine Staatsbahn, aber danach wieder an das Konsortium der prominenten Warschauer Banken unter der Leitung von Hermann Epstein und Leopold Kronenberg verkauft), sowie ihre unbestreitbare strategische Bedeutung machten die zaristischen Behörden besonders entschlossen, die ganze Strecke samt deren ihren ebenfalls sehr profitablen Zweiglinien von Skierniewice nach Toruń (Thorn) über Kutno und Włocławek

[454] Ebenda, S. 111.
[455] Alle Werte pro km sowie ein erheblicher Teil der Angaben pro Werst stammen aus meinen eigenen Berechnungen, wobei als Ausgangspunkte die entsprechenden Grunddaten der jeweils zitierten Werke dienten.
[456] Bronisław *Chlebowski*, Słownik geograficzny Królestwa Polskiego, (Warszawa 1902), S. 23.
[457] Ebenda, S. 79.

(Wlozlawek) sowie nach Lódż Fabryczna (einer kurzen Sackgasse ab Koluszki) möglichst bald zu verstaatlichen. Bereits 1848, als die Linie noch dem Staat gehörte, kletterten die Einnahmen auf eine Summe von 340.519 Rubel oder 1.039 Rubel und 76 Kopeken pro Werst (1.041 Rubel und 34 Kopeken/km), die Ausgaben kamen dagegen auf 306.000 Rubel bzw. 996 Rubel und 74 Kopeken pro Werst (935 Rubel und 78 Kopeken/km), was der Regierung einen Nettogewinn im Wert von 34.519 Rubel bzw. 112 Rubel und 44 Kopeken pro Werst (105 Rubel und 56 Kopeken/km) einbrachte.[458] Laut der Konzessionsbestimmungen aus dem Jahre 1857 konnte sich das Konsortium über eine Zinsgarantie von 4,5 % freuen, während die jährlichen Steuern, die an die Regierung zu bezahlen waren, die Summe von 250.000 Rubel bzw. 814 Rubel und 33 Kopeken pro Werst (764 Rubel und 53 Kopeken/km) nicht übersteigen durften[459], was zu Beginn eine relativ hohe Zahlung darstellte, danach aber wegen der ständigen Inflation stetig an Substanz verlor, was die Behörden immer mehr in Richtung Verstaatlichung tendieren ließ.

Bereits 1888 kündigte die imperiale Regierung das monarchieweite Programm der Verstaatlichung aller wichtigen Eisenbahnlinien an. 1908 befanden sich insgesamt 41 .234,3 Werst (44. 338 km) bzw. 68,2 % aller russischen Strecken (60 .459,3 Werst oder 65 .010 km inklusive Sibirien) unter der Verwaltung des Staates, den privaten Interessen blieben deswegen nur noch 19 .224,9 Werst (20 .672 km) bzw. 31,8 % der Trassen unterstellt. Nach heftigem Widerstand der Aktionäre, die aus ökonomischen Gründen protestierten, und trotz der vielen Proteste, die aus allen Schichten der polnischen Gesellschaft vor allem wegen der unübersichtlichen politischen Bedeutung dieser Prozedur geäußert laut wurden, erlag diesem Schicksal 1912 auch die Warschauer– Wiener Bahn, wobei für den Zwangskauf dieses sehr profitablen Betriebes insgesamt 32.203.169 Rubel (104.896 Rubel und 32 Kopeken pro Werst bzw. 98.480 Rubel und 64 Kopeken/km)[460] seitens des Finanzministeriums ausgegeben werden mussten.

Zur Zeit ihrer Verstaatlichung maß das Netz der „Wiedeńka“ insgesamt 716 Werst (764 km), dem Konsortium gehörten 398 Lokomotiven bzw. 0,56 Stück pro Werst (0,52 Stück/km), 824 Personenwaggons bzw. 1,15 Stück pro Werst (1,08 Stück/km) und 14 .718 Lastwaggons bzw. 20,56 Stück pro Werst (19,26 Stück/km). Die Anzahl der Kunden betrug 10 .735 .962 Passagiere

---

458 Ebenda, S. 24.
459 *Pisarski*, S. 27.
460 Henryk *Hilchen*, Historia Drogi Warszawsko- Wiedeńskiej, (Warszawa 1912), S. 156.

oder 14 .994,4 pro Werst (14 .052,3/km), dazu wurden noch etwa 597 .021. 353 Puden (9 .552. 341,7 Tonnen) bzw. 833 .828,7 Puden pro Werst (12 .503,1 Tonnen/km) befördert,[461] womit das Konsortium 35.007.510 Rubel bzw. 48.893 Rubel und 17 Kopeken pro Werst (45.821 Rubel und 35 Kopeken/km) als Einnahmen verbuchen konnte, während sich die Ausgaben sich auf die eine Summe von 23.104.467 Rubel bzw. 32.268 Rubel und 81 Kopeken pro Werst (30.241 Rubel und 45 Kopeken/km) beliefen. Die Profite lassen sich daher mit der eindrucksvollen Ziffer von 11.903.043 Rubel bzw. 16.624 Rubel und 36 Kopeken pro Werst (15.579 Rubel und 90 Kopeken/km) nennen.[462] 1914 blieb also in ganz Kongresspolen nur noch die eher kurze (74 Werst bzw. 79 km), aber eben extrem profitable Strecke zwischen Łódż Fabryczna und Koluszki samt ihrer zahlreichen Verzweigungen, die sich rund um das rasch wachsende (1827 nur 2.837 Einwohner, 1893 aber schon 149 .889 Einwohner und 1909 nicht weniger als 393 .526 Bewohner zählende[463]) „polnische Manchester“ oder eines der größten Zentren der Textilindustrie weltweit (anno 1900 standen dort circa 1.000 Fabriken dieser Branche in Betrieb)[464] schlangen, in Privatbesitz (Kolej Łódzko- Fabryczna bzw. Лодзинская Фабричная железная дорога). Deren eindrucksvolle Betriebsergebnisse aus dem Jahre 1912 sahen wie folgt aus: Es wurden insgesamt 1 .810. 173 Kunden bzw. 24 .461,8 pro Werst (22 .913,6 /km) und 138 .814 .668 Puden (2. 221 .034,7 Tonnen) bzw. 1 .875. 873,9 Puden pro Werst (28 .114,4 Tonnen/km) an Lasten mittels eines Fuhrparks von 38 Lokomotiven bzw. 0,51 Stück pro Werst (0,48 Stück/km), 93 Personenwaggons bzw. 1,26 Stück pro Werst (1,18 Stück /km) und 1.070 Frachtwaggons bzw. 14,46 Stück pro Werst (13,54 Stück/km) befördert.[465] Das daraus stammende Einkommen erreichte einen Wert von 2.726.886 Rubel bzw. 36.849 Rubel und 81 Kopeken/Werst (34.517 Rubel und 54 Kopeken/km). Die Ausgaben betrugen dagegen 1.704.678 Rubel bzw. 23.036 Rubel und 19 Kopeken/Werst (21.578 Rubel und 20 Kopeken/km), wobei der Gesellschaft 1.022.208 Rubel bzw. 13.813 Rubel und 62 Kopeken/Werst (12.939 Rubel und 34 Kopeken /km) als Gewinn übrig blieben.[466]

---

[461] *Grabski*, S. 223-225.
[462] Ebenda, S. 227.
[463] Ebenda, S. 3.
[464] *Zamoyski*, S. 310.
[465] Ebenda, S. 223.
[466] Ebenda, S. 227.

Der Bahnhof Warszawa Wiedeńska markierte, wie ihre Name hindeutete das Beginn der Eisenbahnlinie nach Wien, er musste 1932 dem neuen Hauptbahnhof der Platz weichen, In: http://www.warszawa1939.pl/zdjecia/jerozolimskie/old/jerozolimskie_wiedenski.jpg

Wie es seitens der polnischen Öffentlichkeit erwartet wurde, hatte die Politik der neuen Verwaltung der Warschau– Wiener Bahn die Flammen des ethnischen Konfliktes wieder entzündet, weil sofort nach deren Verstaatlichung die meisten polnischen katholischen Angestellten durch aus der Sicht der Behörden „mehr treuwürdige orthodoxe Russen" ersetzt wurden. Dabei wurde hier erstmals offiziell russisch als Umgangssprache zwischen den Beamten eingeführt. 1913 wurde entschieden, die ganze Stammstrecke inklusive der als „Kolej Warszawsko– Bydgoska" (Варшавско- Бромбергская железная дорога) bzw. als „Warschau– Bromberger Bahn" bezeichneten, circa 220 km langen Linie von Skierniewice nach Toruń (Thorn) über Kutno und Włocławek (Wlozlawek) etappenweise auf die russische Spurbreite umzubauen.[467] Diese Entscheidung war zwar eine sehr logische gewesen und kam extrem verspätet, weil die strategische Bedeutung dieser Linie und die *Raison d'Etat* diese Umspurung schon lange verlangt hatten, aber sie wurde wegen des gleichzeitig ausgebrochenen Streits über die Zugehörigkeit des Kreises Chełm

[467] *Drexler*, S. 22.

(Kholm) zur Verwaltungsstruktur Kongresspolens (1913 wurde in Sankt Petersburg trotz der klaren Wünsche der Mehrheit der dort ansässigen Bevölkerung über dessen eventuelle Angliederung an die Gubernia Wołyńska oder Wolhynien entschieden) von der breiten polnischen Öffentlichkeit nicht allzu überraschend als sehr symbolisch angesehen.[468] Trotz einer gewissen Lockerung der Russifizierungsmaßnahmen (zweisprachige Geschäftsschilder bzw. Straßennamenstafeln wurden nun nach etwa 40 Jahren in Kongresspolen erlaubt), die die Revolution von 1905 ermöglichte hatte, folgte die zaristische Innenpolitik während der letzten Jahre vor dem Krieg weiterhin dem selbstbewussten Weg der Gleichschaltung des ganzen multi-ethnischen Imperiums.

Andere Bahnlinien Kongresspolens erwirtschafteten auch relativ hohe Renditen, zuerst für die privaten Anleger und nach der Verstaatlichung für die staatlichen Behörden. Die samt ihrer zahlreichen Zweigstrecken mit der Länge von 2.286 Werst (2.439,2 km) gemessene Stammstrecke der Kolej Nadwiślańska von Mława (Mlielau; Grenze Ostpreußens) nach Kiev (Kijów, Kiew) über Warschau, Lublin, Kovel (Kowel) und Lutsk (Łuck) brachte anno 1911 Bruttoeinnahmen im Wert von 42.411.339 Rubel bzw. 18.552 Rubel und 64 Kopeken pro Werst (17.387 Rubel und 40 Kopeken/km), die Ausgaben lagen dagegen bei der Summe von 26.255.045 Rubel bzw. 11.485 Rubel und 15 Kopeken pro Werst (10.763 Rubel und 79 Kopeken/km), dabei ließen sich Gewinne von insgesamt 16.156.294 Rubel bzw. 7.067 Rubel und 50 Kopeken pro Werst (6.623 Rubel und 60 Kopeken/km) verbuchen.[469] Die Anzahl der Passagiere stieg während des folgenden Jahres (1912) bis auf 10 .912. 493 oder 4.473,6 pro Werst bzw. 4.473,8/km, im Bereich der Frachttransporte wurden 702 .180. 303 Puden (11. 325. 488,8 Tonnen) bzw. 307 .165,5 Puden pro Werst (4.643,5 Tonnen/km) befördert. Zum Fuhrpark dieses Betriebs zählten u. a. 824 Lokomotiven bzw. 0,36 Stück pro Werst (0,34 Stück/km), 1.004 Personenwaggons bzw. 0,44 Stück pro Werst (0,41 Stück/km) sowie 17 .193 Frachtwaggons bzw. 7,5 Stück pro Werst (7,05 Stück/km).[470]

---

[468] Roman *Dmowski*, Polityka polska i odbudowa Państwa (Warszawa 1925), S. 82.
[469] *Grabski*, S. 227.
[470] Ebenda, S. 224.

Wirtschaftskarte Polens 1914 mit der Baudaten der wichtigsten Bahnlinien, eigene Bearbeitung von *Wipszycka*, S. 73.

Die für 130 Werst (138,7 km) die südlichen Kreise Kongresspolens durchschneidende Kolej Herbsko– Kielecka verfügte für die Fahrt zwischen Kielce und der preußischen Grenze bei Herby Stare über Częstochowa (Tschenstochau) über 21 Lokomotiven bzw. 0,16 Stück pro Werst (0,15 Stück/km), 31 Personenwaggons oder 0,24 Stück pro Werst bzw. 0,22 Stück/km und 605 Lastwaggons bzw. 4,65 Stück pro Werst (4,36 Stück/km). Mittels diesem Fuhrpark wurden 1912 oder im ersten vollen Jahr nach der Betriebsaufnahme entlang dieser ganzen, ab 1903 etappenweise errichteten Strecke 408 .249 Passagiere bzw. 3.140,4 pro Werst (2.943,4/km) befördert sowie 42. 976. 094 Puden (693 .162,8 Tonnen) Güter, die sich statistisch gesehen auf 330 .585,3 Puden pro Werst bzw. 4.997,6 Tonnen/km aufteilen lassen.[471] Schon 1913 verfügte dieser ganze Abschnitt durchgehend über zwei Gleise. Dieser Verkehr brachte insgesamt 1.017.107 Rubel bzw. 7.823 Rubel und 92 Kopeken pro Werst (7.333 Rubel und 14 Kopeken/km) ein, die Ausgaben betrugen 724.674 Rubel bzw. 5.574 Rubel und 42 Kopeken pro Werst (5.224 Rubel und 76 Kopeken/km), was bedeutete, dass 292.433 Rubel bzw. 2.249 Rubel und 48 Kopeken pro Werst (2.108 Rubel und 39 Kopeken/km) als Nettoeinkommen verrechnet wurden.[472]

Da Kongresspolen trotz des rasanten Wachstums der Anzahl der Stadtbewohner (allein zwischen 1893 und 1909 verdoppelte sich die Stadtbevölkerung) ähnlich wie Galizien weiterhin einen im Allgemeinen nicht urbanisierten Landstrich darstellte (1914 lebten hier noch etwa 76,7 % der Menschen auf dem Land, in Galizien war also dieser Wert mit 78 % nur unbedeutend höher gelegen[473]), dessen Bevölkerungsdichte (99,4/km²) erheblich unter deren jener von Galizien lag (115,4/km²)[474], wäre es scheinbar nur logisch gewesen, dass hier ein gleicher Mangel an Renditen wie in der nördlichsten Provinz der Donaumonarchie zu finden gewesen wäre, was allerdings nicht der Fall war, wie die oben vorgestellten Statistiken deutlich beweisen. Es gab ein paar wichtige Gründe für diese wohl überraschende Entwicklung. Erstens wurde das „Prywislanskij Kraj“ im klaren Gegensatz zu Galizien nicht als ökonomisches Randgebiet bzw. als Kolonie des Zarenreiches betrachtet, sondern war gleich wie Sankt Petersburg samt seiner unmittelbaren Umgebung als „Fenster zum Westen“ positioniert und bildete dazu auch eine relativ sinnvolle und kompakte territoriale Einheit. Der relative Mangel an Eisenbahnlinien, an denen sich die ohnehin

[471] Ebenda, S. 225.
[472] Ebenda, S. 227.
[473] Ebenda, S. 3.
[474] Österreichisches Statistisches Handbuch, S. 187.

viel besser als in den von Lemberg verwalteten Gebieten entwickelten Industrie konzentrierte, musste damit auch logischerweise ihre allgemeine Rentabilität steigern. In Warschau befand sich seit 1852 die größte russische Lokomotiv- und Waggonfabrik (Lilipop & Co.) sowie auch eine Konzentration metallurgischer Betriebe, die aus dem massiven Ausbau des zaristischen Schienennetzes große Einkünfte erzielen konnten. Wegen dieses enormen Bedarfs sowie der langzeitig fehlenden Wettbewerbsfähigkeit seitens der in den inneren Regionen des Reiches gelegenen Eisenindustriebetriebe wuchs die Produktion der polnischen Hütten allein im letzten Viertel des neunzehnten Jahrhunderts circa um das Dreißigfache.[475] Ab 1851, als die politisch motivierte Zollbarriere (im Wesentlichen eine ökonomische Bestrafungsmaßnahme, die seit der Niederschlagung des Novemberaufstandes 1831 in Kraft war) zwischen Kongresspolen und dem übrigen Russland endgültig abgeschafft wurde[476], konnte die fortgeschrittenere polnische Industrie das großteils noch nicht industrialisierte Zarenreich mit den Produkten ihrer Fabriken überschwemmen, was effektiv bedeutete, dass, während das „Prywislanskij Kraj“ zweifellos eine Kolonie Russlands in rein politischem Sinne bildete, die gemeinsame Beziehung in ökonomischen Verhältnissen aber bis zum Ende des neunzehnten Jahrhunderts genau umgekehrt aussah.[477]

1871 umfasste der Gesamtwert der industriellen Produktion 67.000.000 Rubel, bei 1900 wuchs dieser Summe auf 500.000.000 Rubel und im Jahre 1913 machte er nicht weniger als 1.400.000.000 Rubel aus.[478] Aufgrund des fast unersättlichen russischen Absatzmarktes war es also keine Überraschung, dass 1900 nicht weniger als 90 % der gesamten Handelsbilanz Kongresspolens mit den übrigen Teilen des Imperiums erwirtschaftet wurden.[479] In Galizien, wo zweimal so viele Schienen pro km² erbaut worden waren, folgte dagegen der Bau der industriellen Anlagen nicht immer direkt entlang der Eisenbahnstrecken, und wäre die Hälfte der dortigen Linien überhaupt niemals errichtet worden, hätten die Renditen der anderen mit aller Wahrscheinlichkeit auch viel höher liegen müssen.

In engem Zusammenhang mit den oben skizzierten Tendenzen konnten die meisten Eisenbahnen Kongresspolens sehr positive Betriebsergebnisse und ein dementsprechend hohes

---

[475] *Zamoyski*, S. 312.
[476] Ebenda, S. 313.
[477] Ebenda.
[478] *Buszko*, Wielka Historia…, S. 60
[479] Ebenda, S. 314.

Niveau der Rentabilität erreichen. Die allgemeinen Umsatzstatistiken aller im Prywislanskij Kraj in Betrieb stehenden Linien (insgesamt 4.426,4 Werst bzw. 4.723 km) lassen im Jahre 1911 auf einen Nettogewinn von 29.373.978 Rubel oder 6.636 Rubel und 9 Kopeken pro Werst (6.219 Rubel und 35 Kopeken/km) schließen;, dabei betrugen die Bruttoeinnahmen 81.162.842 Rubel bzw. 18.336 Rubel und 8 Kopeken pro Werst (17.184 Rubel und 59 Kopeken/km), während die Ausgaben auf insgesamt 51.788.864 Rubel bzw. 11.699 Rubel und 99 Kopeken pro Werst (12.120 Rubel und 2 Kopeken/km) kamen.[480] Im übrigen europäischen Russland, dessen Netz im gleichen Jahr 48 .771 Werst bzw. 52. 038,7 km umfasste, waren die Nettoprofite bei 371.106.212 Rubel bzw. circa 1.300 % der polnischen Zahl, wobei hier das Nettoeinkommen mit 7.609 Rubel und 16 Kopeken pro Werst bzw. 7.131 Rubel und 45 Kopeken pro km die entsprechenden Daten der westlichsten Provinz des Reiches um 14,7 % leicht überschritt.[481] Die Bahnbetriebsrenditen des ganzen Reiches außer Sibirien lagen daher bei 400.480.190 Rubel, was circa 6,1 % der Summe des damaligen Anlagekapitals von insgesamt 6.534.000.000 Rubel ausmachte.[482] Die dortigen Bruttogewinne, die bei 885.658.122 Rubel bzw. 18.159 Rubel und 52 Kopeken pro Werst (17.019 Rubel und 45 Kopeken/km) lagen, überstiegen zwar diejenigen jene von Kongresspolen um 1.091 % im absoluten Gesamtwert, stellten jedoch gemessen an einem nominalen Werst bzw. Kilometer 99 % des polnischen Niveaus dar. Im Bereich der Betriebskosten, deren Gesamtzahl in Russland aus 514.672.810 Rubel bestand, war jährlich ein Werst der außerhalb der Warschauer Verwaltungszone gelegenen russischen Schienen im Durchschnitt mit einem Aufwand von 10.552 Rubel und 85 Kopeken bzw. 9.890 Rubel und 33 Kopeken/km gedeckt, was bedeutete, dass diese Kosten um etwa 9,9 % unter den Statistiken der an der Weichsel liegenden Gebiete blieben, was vor allem durch die dort vorhandenen stärkeren Auslastung der Strecken und den häufigeren Verkehr verursacht wurde.

In ganz Kongresspolen standen 1912 etwa 1.281 Lokomotiven (0,29 Stück pro Werst bzw. 0,27 Stück/km) in Betrieb, es gab 1.952 Personenwaggons (0,44 Stück pro Werst bzw. 0,41 Stück/km) sowie insgesamt 33 .586 Lastwaggons (8,04 Stück pro Werst bzw. 7,53 Stück/km). Im unten aufgelisteten Vergleich zum Rest des europäischen Zarenreiches erschienen also obige Ziffern trotz der vorher illustrierten, verhältnismäßig eher geringen territorialen Ausdehnung

---

480 *Grabski,* S. 227.
481 Ebenda.
482 Rudolf *Hanel* (Hrsg.) Eisenbahn Verkehr Jahrbuch 1912, (Wien 1912), S. 197.

Kongresspolens bzw. trotz seines relativ niedrigen Anteils an der Gesamtbevölkerung des Imperiums sehr bedeutend.[483] In den anderen europäischen Gebieten des Reiches lagen die Werte bei 5.709 Lokomotiven bzw. 0,12 Stück pro Werst (0,11 Stück/km), 21 .246 Personenwaggons bzw. 0,44 Stück pro Werst (0,41 Stück/km) sowie 373 .843 Lastwaggons oder 7,67 Stück pro Werst bzw. 7,18 Stück/km. Ein entsprechender Vergleich lässt daher feststellen, dass die Werte pro km im Prywislanskij Kraj in diesen Kategorien 242 % bzw. gleich 100 % bzw. 105 % der Statistiken der übrigen westlich des Urals gelegenen Provinzen entsprachen, wobei aber in den nominalen Zahlen 22,4 % bzw. 9,2 % bzw. 9 % erreicht wurden.[484] Bei der Anzahl der beförderten Passagiere innerhalb des beschönigend genannten sog. „Królestwo Polskie“ (Polnisches Königreich) wurde die Summe von 23 .866. 877 Reisenden oder 5.391,9 pro Werst bzw. 5.053,3/km oder knapp das Doppelte dessen Einwohnerzahl erreicht. Gleichzeitig wurden auch 1 .480. 992. 418 Puden Fracht transportiert, was sich auf 334 .581,7 Puden pro Werst bzw. 313 .570,3 Puden/km aufteilte. Da jede Pude circa 16 Kilogramm entsprach[485], sah diese Statistik für den Zweck des Vergleichs mit Galizien wie folgt aus: von insgesamt 23. 695. 878,7 beförderten Tonnen entfielen innerhalb Kongresspolens 5017,1 Tonnen auf einen durchschnittlichen Kilometer Schienenweg. In allen anderen Gebieten Russlands, die als Teile Europas galten, wurden im gleichen Jahr 179 .005 .383 Passagiere bzw. 3.670,3 Reisende pro Werst (3.439,9/km) befördert, was die dort vorhandene Bevölkerung (circa 140 .000. 000) nur unbedeutend überschritt. Im Bereich der Güterbeförderung wurden dort 14 .899. 504. 571 Puden bzw. 305. 499,3 Puden pro Werst an Lasten verfrachtet, diese Zahl entsprach insgesamt 240. 314 .589,9 Tonnen bzw. 4.618,06 Tonnen/km. Die absoluten Werte im Prywislanskij Kraj erreichten deshalb 13,3 % ihrer russischen Äquivalente im Bereich des Personenverkehrs bzw. 9,9 % des Güterverkehrs, in nominalen Statistiken pro Kilometer bildeten sie jedoch nicht weniger als 146,9 % bzw. 108,6 %.[486]

Ab 1912 lässt sich eine ganz neue Tendenz im russischen strategischen Denken bemerken: Vor allem wegen des Drucks des alliierten Frankreichs, das der zaristischen Regierung neue Anleihen in der Höhe von 4 Milliarden Franken bzw. 400-500 Millionen Franken jährlich[487] für den Ausbau des russischen Militärs nur unter der Bedingung einer schnelleren russischen Mobilisierung

---

[483] Ebenda, S. 224.
[484] Ebenda, S. 225.
[485] Siehe Erklärungen im Appendix.
[486] *Grabski*, S. 223.
[487] *Zgórniak*, S. 305.

im Fall eines Ausbruchs des Krieges erteilen wollte, musste nun der imperiale Generalstab sehr rasch neue strategische Plänen entwickeln, die nicht mehr so defensiv wie vorher orientiert waren, sondern jetzt eine aktive Invasion Deutschlands und Galiziens vorsahen, um die französischen Verbündeten schon in den ersten Wochen des Konflikts effektiv entlasten zu können.[488] Um die für die offensiven Operationen benötigten Soldaten möglichst rasch an die Positionen direkt an der Grenze des Gegners bringen zu können, wurde den Verantwortlichen plötzlich offensichtlich, dass die existierenden Linien westlich der Weichsel völlig ungeeignet für solche ehrgeizigen Zwecke waren. Die Regierung musste daher schnell neue Ausbaupläne vorbereiten, die zwischen 1913 und 1917 fast eine Verdoppelung des gesamten in der Nähe der preußischen sowie teilweise auch der österreichischen Grenze liegenden Schienennetzes vorsahen. Manche Historiker glauben zwar, dass diese von Deutschland bzw. auch Österreich völlig unerwarteten, sehr ehrgeizigen Bahnverlängerungspläne Russlands den Ausbruch des Weltkrieges nicht nur nicht verhindert, sondern auch tatsächlich rascher gebracht hatten, weil sich die Berliner Regierung vor 1912 wegen des Mangels an russischen Linien entlang deren Ostgrenze von Sankt Petersburg nicht besonders bedroht gefühlt hatte. Nun aber mit allen vorliegenden, und dazu auch höchstwahrscheinlich erfüllbaren Plänen für einen raschen Ausbau des Schienennetzes sah man in Berlin bereits 1917 die meisten strategischen Vorteile Deutschlands gegenüber Russland verloren gehen. Das langsamere russische Tempo der Mobilisierung sowie der erschwerte Zugang zu den preußischen Grenz-gebieten würden damit aus der preußischen Perspektive bis 1917 als so gut wie komplett verloren gelten; damit wäre die eventuelle Verwirklichung des Schlieffen- Plans gegen Frankreich in Frage gestellt.[489] Solche Überlegungen, besonders wenn sie auch zusammen mit Russlands enormem industriellen Wachstum des letzten Jahrzehnts vor dem Krieg sowie auch dessen künftigen ökonomischen Potenzial (um 1940 schien den meisten westlichen Spezialisten das Zarenreich die größte Volkswirtschaft der Welt zu sein) betrachtet werden, hätten die bereits hohen internationalen Spannungen zwischen Paris, Berlin, Wien und Sankt Petersburg außer Kontrolle geraten lassen. Als der Krieg schließlich im August 1914 ausbrach, war aber noch keine der neu geplanten russischen Linien westlich der Weichsel erbaut worden, was wohl die russische Strategie in Richtung eines begrenzten Eingriffs gegen Ostpreußen und nicht nur entlang der ganzen deutschen bzw. österreichischen Grenze entlang lenkte, wobei die Briest (Brest-Litovsk, Brześć nad Bugiem,

---

[488] *Snyder*, S. 160-172.
[489] Alan John Percival *Taylor*, War by Timetable – How the First World War began, (London 1969), S. 89

Brześć Litewski)- Ełk (Lyck) Linie sowie das gut ausgebaute Netz rund um Ostrołęka (Ostrolenka) und Suwałki ihren enormen strategischen Wert bewiesen.

Die ehemals russischen Eisenbahnen, die durch Kongresspolen und durch die westlichen Gubernien verliefen, die im Vertrag von Riga am 18. März 1921 seitens der Sowjetunion offiziell als Teile Polens im Vertrag von Riga am 18. März 1921 anerkannt wurden, hatten eine Länge von insgesamt 6.899,7 Werst (7.362 km) bzw. 11,3 % der ehemaligen russischen Gesamtsumme, wobei 4.426,4 Werst (4.723 km) bzw. 7,3 % davon auf das ehemalige Kongresspolen (dazu auch 123,7 Werst bzw. 131,9 km der Schmalspurstrecken) und 2.473,3 Werst (2.639 km) bzw. 4 % auf die Gebiete der westlichen Gubernien entfielen.[490] Das insgesamt 128 .000 km² große Kongresspolen wies damit eine Bahnnetzdichte von 2,7 km/100 km² auf, die 134 .000 km² große Fläche der ehemaligen westlichen Provinzen besaß dagegen eine für europäische Verhältnisse sehr geringe Schienennetzdichte von 1,9 km/100 km².[491] Dem zweiten Artikel dieses Vertrags zufolge bestätigte die Moskauer Regierung in ihrer Eigenschaft als Nachfolgeregime des Zarenreiches unwiderruflich die endgültige Übergabe aller dieser Linien. Die Streckenlänge wurde damit fast doppelt so lang wie jene Galiziens, allerdings sollte es in diesem Zusammenhang nicht vergessen werden, dass innerhalb der Grenzen der Republik Polen vor 1939 die von Russland wiedergewonnenen Gebiete eine verhältnismäßig riesige Fläche ausmachten, in die ganz Galizien knapp viermal hineinpasste. Laut Artikel 14 verzichtete die Sowjetunion weiters auf 300 normalspurige Lokomotiven, 260 normalspurige Personenwaggons sowie insgesamt 8.100 normalspurige Güterwaggons (die meisten davon gehörten eigentlich einst zum Fuhrpark der normalspurigen Warschau– Wiener bzw. Warschau– Bromberger Bahn). Außerdem durfte die Republik Polen auch alle auf ihrem Territorium verbliebenen breitspurigen Fahrbetriebsmittel behalten, die aus insgesamt 255 Lokomotiven, 435 Personenwaggons und 8.859 Frachtwaggons bestanden.[492] Insgesamt stellten die an Polen abgegebenen Kategorien der Fahrbetriebsmittel (555 Lokomotiven, 695 Personenwaggons und 16.959 Lastwaggons) etwa 7,9 % bzw. 3 % bzw. 4,2 % des russischen Vorkriegsniveaus dar. Pro Streckenkilometer der russischen Bahnen lassen sich diese Zahlen in 0,08 Lokomotiven, 0,09 Personenwaggons und 2,30 Frachtwaggons umrechnen.

---

[490] *Bissaga*, S. 34.

[491] Eigene Kalkulation, die auf den Daten von Bissaga basiert.
[492] Jan *Ginsbert*, Koleje Żelazne Rzeczypospolitej, (Warszawa 1938), S. 91.

Kapitel XVIII

Das preußische Polen und sein Schienennetz – der Gegensatz Galiziens?

In Preußen verliefen der Bahnbau und die damit eng verbundene Industrialisierung am schnellsten; hier wurde die allererste Bahnlinie auf dem Gebiet des heutigen Polens 1842 zwischen Wrocław (Breslau) und Oława (Ohlau) erbaut, also nur vier Jahre nach der ersten Strecke, die je in diesem Königsreich erbaut worden war, nämlich der kurzen Linie zwischen Berlin und Potsdam anno 1838. Um die enorme territoriale Ausdehnung der heute als Polen geltenden Gebiete im Vergleich zu den übrigen Teilen Preußens anno 1850 zu verdeutlichen, soll hier bemerkt werden, dass diese Regionen samt der jetzt zu Russland gehörenden Enklave Kaliningrad nicht weniger als circa 60 % des gesamten damaligen Hohenzollernstaates oder etwa 160 .000 km² umfassten[493], was circa dem Doppelten der Gesamtfläche des heutigen österreichischen Staatsgebietes entspricht. An eine Tatsache sollte im Zusammenhang mit allen komparativen Studien immer erinnert werden, nämlich dass weder Galizien mit seiner circa 78 .000 km² großen Gesamtfläche (davon gehören 32 .000 km² zum heutigen Polen) noch die von Russland verwalteten Teile des heutigen Polens (circa 100 .000 km²)[494] einen vergleichsweise so wesentlichen Teil der Staatsgebiete dieser anderen Reiche ausmachten, auch wenn die östliche Hälfte Preußens, ebenfalls wie Galizien, immer als eine verhältnismäßig rückständige Region betrachtet wurde und auch trotz der Tatsache, dass das Territorium Kongresspolens (128. 000 km²) dagegen wohl den am besten entwickelten Teil des russischen Imperiums darstellte. Durch die Verdeutlichung dieser Fakten wird gezeigt, dass – im klaren Gegensatz zu Österreich und Russland, die ihren Großmachtstatus ohnehin ohne die Annektierung der polnischen Gebiete erringen konnten – , der Aufstieg Preußens in die Reihe der führenden Weltmächte ohne den Besitz dieser östlich der Lausitzer Neiße (Nysa Łużycka) und der Oder (Odra) liegenden Gebiete einfach nicht möglich gewesen wäre, da das sandige Gebiet rund um Berlin, das auch als Brandenburg bezeichnet wird, allein nicht groß bzw. wohlhabend genug war, um eine ausreichende politische bzw. ökonomische Ausgangsbasis für die Gründung des Reiches durch die Hohenzollern zu liefern.

---

[493] *Leisering,* S. 94.

[494] Eigene Kalkulationen, die auf der Mapa Administracyjna Polski (der Verwaltungskarte Polens), (Warszawa 2005), basieren.

Dass sich die Eisenbahn östlich der Oder und der Lausitzer Neiße sich zuerst im – zumindest verhältnismäßig im Vergleich zu den anderen Ostprovinzen – ökonomisch gut entwickelten Schlesien ausbreitete, sollte allerdings nicht allzu überraschend sein, da Schlesien damals nicht nur die reichste, sondern auch die am dichtesten bevölkerte und urbanisierte Region der östlichen Provinzen Preußens war. Bereits 1849 wohnten 27,8 % aller Schlesier in Städten, während der Durchschnitt ganz Preußens (inklusive des stark urbanisierten Rheinlands) anno 1849 circa 28 % betrug. Im Vergleich dazu wohnten in Ostpreußen damals nur 19,3 % der Bewohner in Städten, in Westpreußen (Pomerellen) lag der entsprechende Wert bei 23,4 %. Die Bevölkerungszahl aus dem Jahre 1900 zeigte ein ähnliches Verhältnis zwischen diesen Provinzen: Nun wohnten 27,9 % der Einwohner Ostpreußens, 30,9 % jener Westpreußens und 33,4 % der Schlesier in urbanen Zentren, wobei aber in diesem Fall Schlesien selbst aufgrund des explosiven Bevölkerungswachstums bzw. der schnelleren Urbanisierung Westdeutschlands nun deutlich unter dem Durchschnitt des Landes lag (43,1 %).[495]

Im Jahre 1843, also erst ein Jahr später als die Linie Breslau- Oława (Ohlau) in Betrieb ging, kam die Eisenbahnverbindung nach Szczecin (Stettin), das dank seiner günstigen Lage an der Mündung der Oder in das Zalew Szczeciński (Oderhaff) und seiner relativ großen Nähe zu Berlin (130 km) schnell zum Haupthafen Berlins aufstieg. Östlich der Oder wollte die Berliner Regierung hauptsächlich aus strategischen Gründen bereits 1846 mit dem Bau der langen und zumindest am Anfang von potenziellen Anlegern als gänzlich unprofitabel[496] betrachteten Ostbahn in Richtung Kaliningrad (Königsberg) anfangen. Es wurden in diesem Fall zuerst drei Trassenvarianten in Angriff genommen: Der erste Entwurf vom November 1844 postulierte einen Streckenverlauf östlich von Szczecin (Stettin), mehr oder weniger parallel zur Ostseeküste, über Koszalin (Köslin), Słupsk (Stolp), Gdańsk (Danzig) mit der Überquerung der Wisła (Weichsel) bei Tczew (Dirschau). Ein anderes Projekt sah die Trasse von Berlin über Frankfurt an der Oder und Poznań (Posen) und weiter über Gniezno (Gnesen) mit der entsprechenden Weichselüberbrückung zwischen Podgórze und Toruń (Thorn) und weiter über Jabłonowo Pomorskie (Großershausen) in Richtung Königsberg vor. Diese Verbindung wurde aber wegen der Nähe der projektierten Weichselüberbrückung zur russischen Grenze (nur circa 10 km flussaufwärts) samt allen daraus

[495] Preußische Statistik, (Berlin 1901), H. 77, Teil I, S. 2
[496] Karl *Born*, Die Entwicklung der königlich preußischen Ostbahn, (Berlin 1911), S. 23.

resultierenden strategischen Nachteilen aus den weiteren Planungen wieder ausgeschlossen und erst später in Kontext einer anderen Strecke verwirklicht. Schließlich entschied sich die Regierung, eine dritte Variante als Basis für den künftigen Bau zu wählen, laut welcher die Linie über Kostrzyn (Küstrin), das dank seiner günstigen Lage direkt an der Mündung der Warthe (Warta) in die Oder eine der wichtigsten Festungen des Königreiches darstellte, über Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe), Krzyż (Kreuz), Piła (Schneidemühl), Nakło nad Notecią (Nakel an der Netze), Bydgoszcz (Bromberg) und weiter nördlich entlang des linken Ufers der Weichsel über Peplin (Pelplin) bis Tczew (Dirschau) verlaufen sollte.[497]

Als allerdings die finanzielle Finanzkrise in ihrem vollen Ausmaß 1846 ausbrach, wollte die Regierung wegen des Mangels an seriösen Investoren, die der Idee der Bahnerschließung der weiten, meist ländlich geprägten und dementsprechend auch relativ dünn besiedelten Teile Pommerns und Ostpreußens im Allgemeinen von Anfang eher skeptisch gegenüber standen, den Bau mittels einer geplanten Staatsanleihe im Wert von zwei Millionen Talern finanzieren. Diese Maßnahme wurde aber in dem speziell für diesen Zweck einberufenen Landtag sehr heftig bekämpft, da die großteils aus dem Rheinland stammende finanzielle Elite des Königreiches keine Geduld für das voraussichtlich langfristig Defizit einbringende Projekt im weiten Osten des Landes aufbringen wollte, das die allgemeine Verschuldung des Staates in neue Höhen zu treiben drohte. Außerdem wollten sie sich lieber mit dem Ausbau des Netzes und der schnelleren Industrialisierung ihrer eigenen Gegend, d.h. vor allem des Ruhrgebiets, beschäftigen.[498] Der Streit um die Finanzierung der Ostbahn verwandelte sich schließlich in eine für die Berliner Regierung sehr unangenehme, allgemeine Verfassungsfrage, in der die Prinzipien des Absolutismus und des willkürlichen Regierungsstils von den Abgeordneten vehement abgelehnt wurden. Der Ministerrat konnte sein Ziel trotz aller politischen Druckmittel nicht durchsetzen. Der ganze Bauauftrag samt den geplanten Staatsanleihen wurde lebhaft abgelehnt und als Folge mussten alle Bauarbeiten sofort eingestellt werden. Noch wichtiger als die Frage der Finanzierung der neuen Bahnlinien selbst gab diese Kontroverse einen wichtigen Impuls für die politischen Ereignisse des folgenden Frühlings.

---

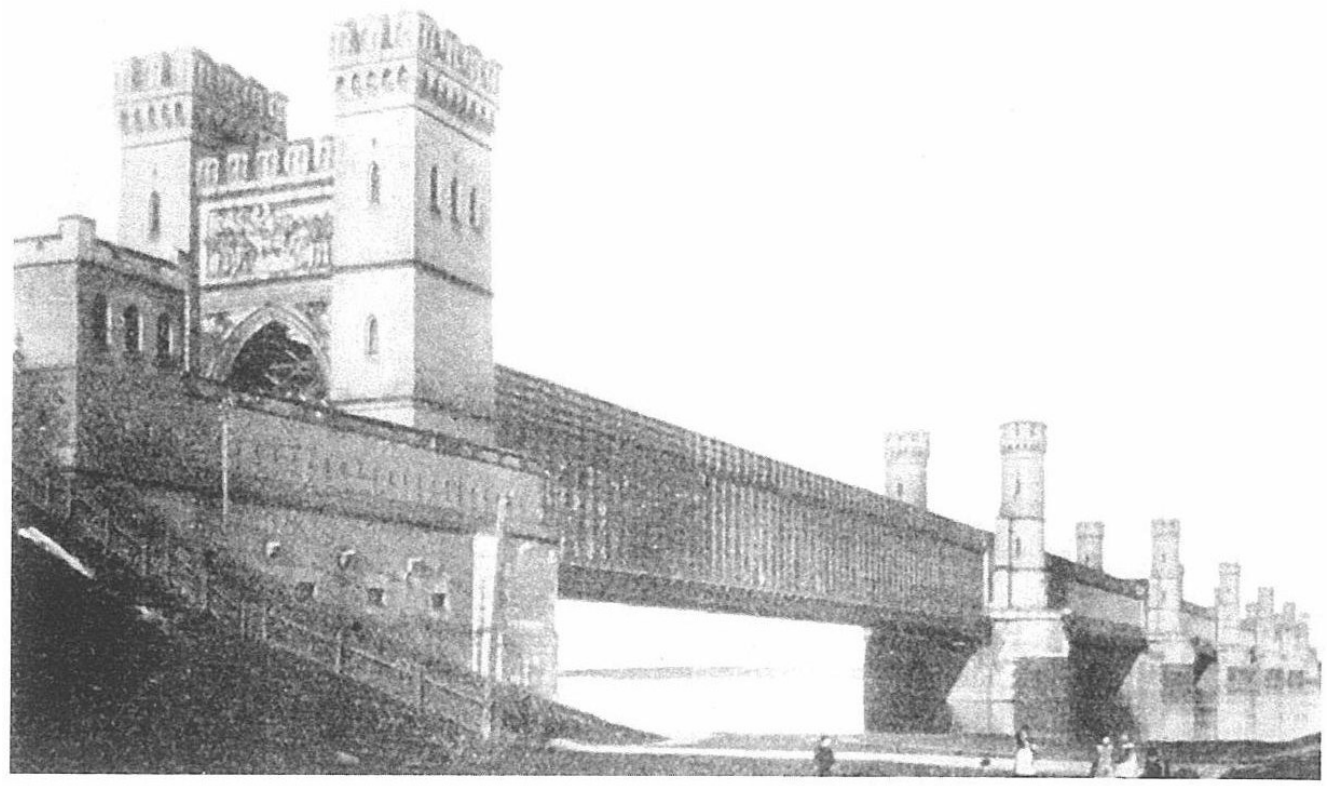
[497] Ebenda, S. 24.
[498] Ebenda, S. 24.

Aus: Hundert Jahre…, S. 69.

Die Linie der Ostbahn wurde schließlich nach den Wirren der Revolutionsjahre 1848-1849 von Stettin über Stargard, Krzyż (Kreuz) und Piła (Schneidemühl; dieser Abschnitt wurde bereits 1847 fertig gestellt) und weiter östlich entlang der Noteć Fluss (Netze) nach Bydgoszcz (Bromberg; 1851) ausgeführt. Ein anderer Zweig erreichte 1850 Posen von Krzyż (Kreuz) über Wronki (Wronke) und Szamotuły (Samter). Ab 1852 erhielt Bromberg entlang des linken Ufers der Weichsel eine direkte Verbindung mit Gdańsk (Danzig; im Jahre 1840 lebten dort 64.225 Einwohner, 1910 dagegen zählte die Stadt an der Weichselmündung schon 159.685 Einwohner)[499]. Die Dirschauer Brücke, im damals beliebten neogotischen Stil erbaut, galt damals als die längste Brücke Europas (1.200 Meter) und überspannte den breiten Weichselstrom nach siebenjähriger

[499] Horst *Matzerath*, Urbanisierung in Preußen 1815-1914, (Stuttgart 1985), S. 392.

Bauzeit endlich im Jahre 1857.[500] Diese prachtvolle Konstruktion ermöglichte eine direkte Zugreise von Berlin in die Hauptstadt Ostpreußens, da die entsprechenden Strecken östlich der Weichsel von Malbork (Marienburg) über Elbląg (Elbing) nach Königsberg bereits seit 1852 bzw. 1853 in Betrieb standen.



Weichselbrücke Dirschau mit sechs je 131 m weit gestützten Gitterträgern, erbaut von 1850 bis 1857

Eisenbahnbrücke über der Weichsel in Dirschau (Tczew), ehemaliges Westpreußen, circa 1860

Artur *Fürst*, Die Welt auf Schienen (Augsburg 2003), S. 191.

[500] *Fletscher, Taylor*, S. 62.

Dirschauer Weichselbrücke im Jahre 2005, In:
http://de.wikipedia.org/wiki/Weichselbr%C3%BCcke_Dirschau

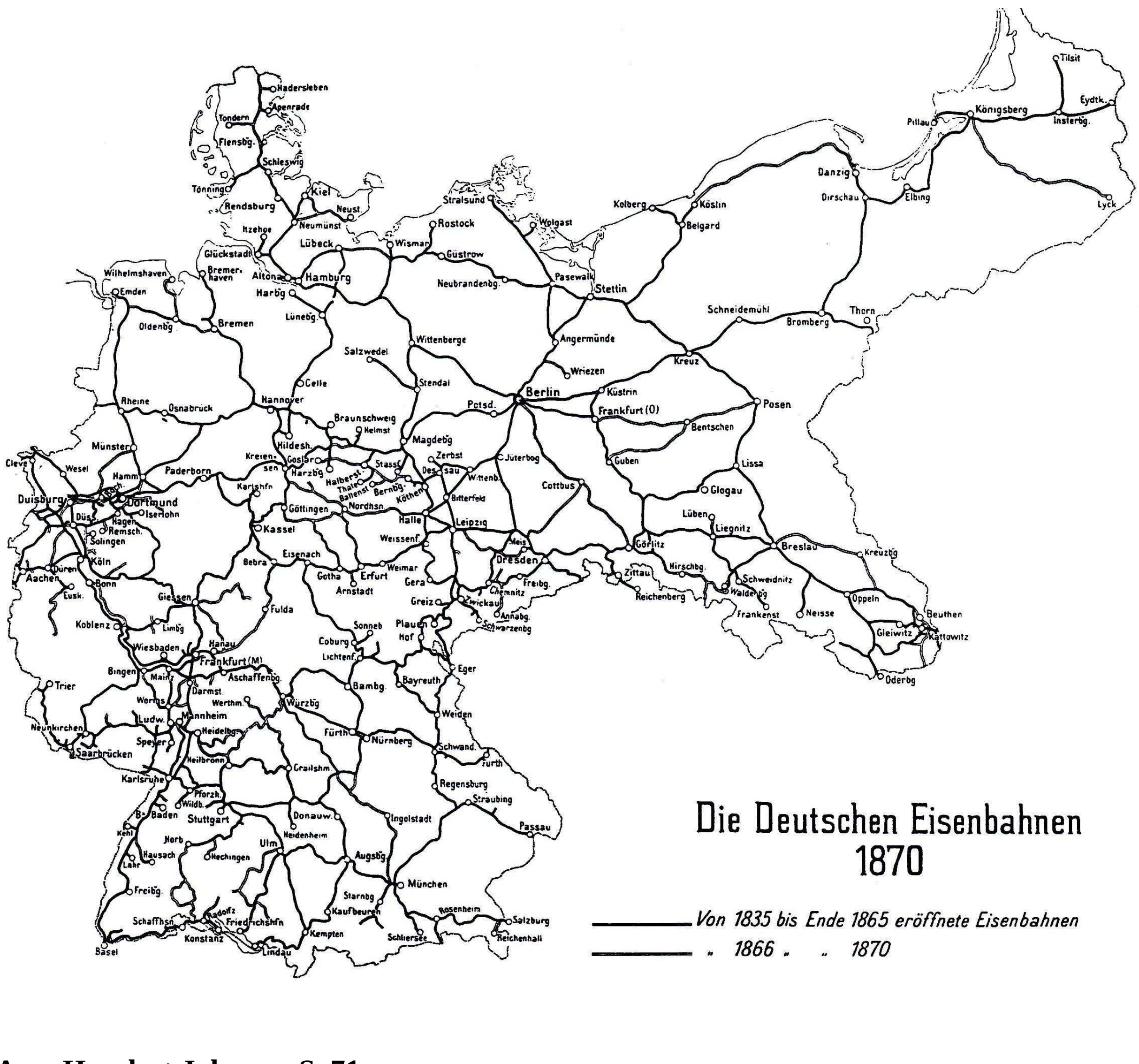
Ab 1865 verfügte die ganze Strecke zwischen der tatsächlichen und der nominellen Hauptstadt Preußens durchgehend über zwei Gleisstränge.[501] 1860 war die 142 km lange Strecke von Königsberg über Cernjahovsk (Wystruć, Insterburg) bis zur russischen Grenze in der Nähe des heutigen Nesterow (Eydtkuhnen) fertiggestellt worden, was den zweiten Bahnanschluss Preußens an das Zarenreich ermöglichte. Der Spurwechsel fand hier genau am Grenzbahnhof statt. Insgesamt maß die Stammlinie der Ostbahn zwischen Berlin und Nesterow (Eydtkuhnen) 740 km, da aber manche Nebenlinien auch von dieser Gesellschaft übernommen wurden, wuchs das ganze Netz 1880 auf 2.210 km und, 1895 erreichte es 4.833 km, die von der Zentralstelle in Bydgoszcz (Bromberg) bis 1895 administriert wurden. Wegen der Verstaatlichung befanden sich diese Linien schließlich ab 1888 in staatlichem Betrieb unter der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung (KPEV), sieben Jahre später wurde die gemeinsame Bahnverwaltung formell offiziell aufgelöst und auf die in Bydgoszcz (Bromberg), Danzig und Königsberg residierenden Direktionen verteilt.[502]

Ab 1861 wurde Bydgoszcz (Bromberg) mit dem 50 km weiter östlich gelegenen Toruń (Thorn) über Solec Kujawski (Schulitz) verbunden.[503] Der Geburtsort Kopernikus' war mittlerweile zu einer direkt an der russischen Grenze liegenden, wichtigen Festung ausgebaut worden. Ein Jahr später wurde der lang erwartete dritte Anschluss an das russische Bahnnetz nahe Otłoczyn (Otlotschin), etwa 12 km südwestlich von Thorn nahe Aleksandrów Kujawski (Aleksandrowo)

---

[501] *Born*, S. 111.
[502] Ebenda, S. 321.
[503] *Leisering*, S. 96.

verwirklicht, wobei in diesem Fall bis zum Warschauer Westbahnhof kaum Spurwechsel und die damit verbundenen Umladungen auf dieser Strecke stattfinden mussten.[504] Um die Linie nach Königsberg möglichst gerade zu führen, wurde 1873 der Abschnitt Piła (Schneidemühl)– Złotów (Flatow)– Chojnice (Konitz)– Tczew (Dirschau) 1873 quer durch das sehr dünn besiedelte und mit über 1.000 km² Wald bedeckte Gebiet der Bory Tucholskie (Tucheler Heide) konstruiert. Die vorher erwähnte, ursprünglich geplante Strecke von Stettin nach Danzig, die parallel zur Ostsee über Koszalin (Köslin) und Słupsk (Stolp) verlief, wurde allerdings nicht vor 1870 durchgehend befahrbar.



Aus: Hundert Jahre…, S. 71.

504 Ebenda, S. 228.

Deutsches Eisenbahnnetz 1886, Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen…, S. 84.

Der Bau des Hauptnetzes der ostpreußischen Bahnstrecken wurde Mitte der siebziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts komplett abgeschlossen, während sich dieser Prozess in Kongresspolen oder Galizien gerade in seiner mittleren Etappe befand. Damit wurde schon damals eine solche Schienennetzdichte erreicht, die jene Galiziens leicht und jene Kongresspolens im Jahr 1914 erheblich überstieg. Trotzdem wurde auf die Errichtung weiterer, ergänzender Linien nicht verzichtet. Tatsächlich wurde bis 1914 eine so große Menge davon erbaut, die das allgemeine Verkehrsnetz auf eine so effektive Weise verdichtete, dass kaum eine Siedlung mit über 2.000 Einwohnern, die die Stadtrechte besaß, von diesem Schienennetz ausgeschlossen blieb, was wohl den wesentlichsten Unterschied zu Galizien und Kongresspolen darstellte. Allein in Ostpreußen mit seiner 36. 993 km² Fläche und 2 .025. 741 Einwohnern im Jahre 1905, das als Folge eine für das

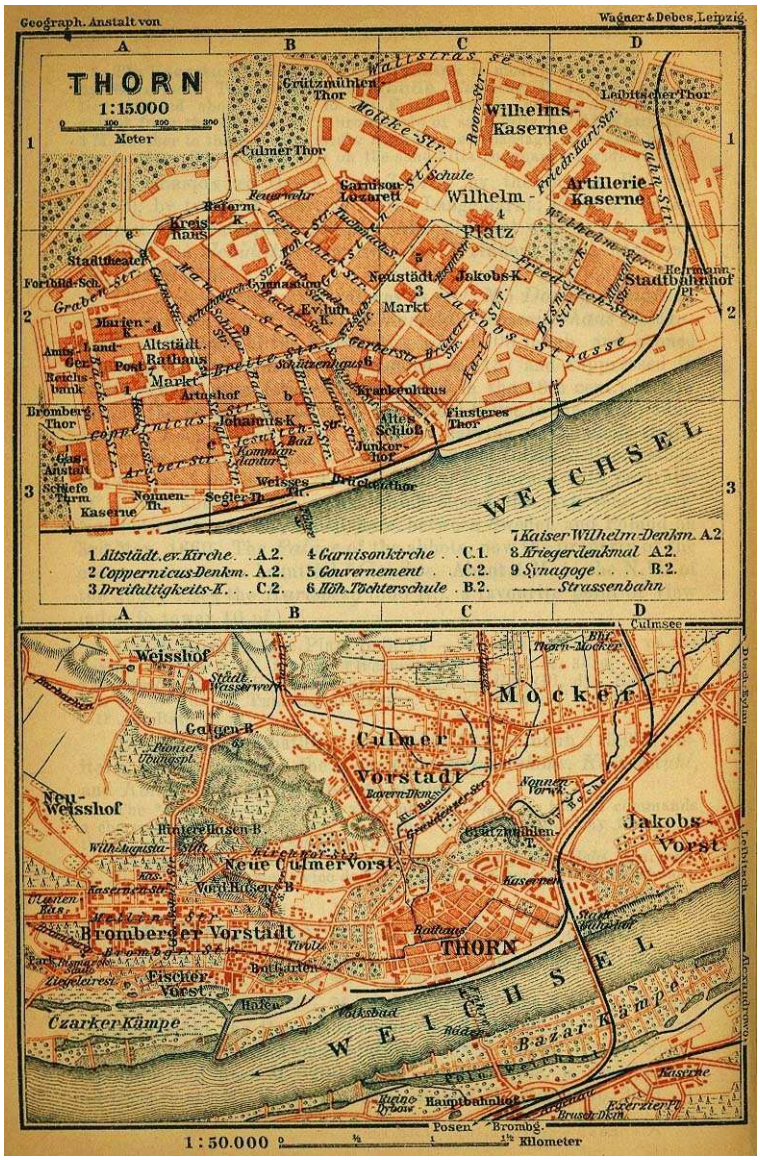
Wilhelminisches Reich sehr niedrige Bevölkerungsdichte von 54,8 Einwohnern/100 km² aufzeigte[505] und dazu auch wohl die rückständigste und am dünnsten besiedelte Provinz ganz Deutschlands war, wurden alle folgende Linien in den achtziger und neunziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts erbaut. Von Olsztyn (Allenstein; 1910 nur 35. 000 Einwohner), das als Knotenpunkt des südlichen Ermlands fungierte, gingen nicht weniger als sechs Strecken aus- außer der bereits erwähnten Hauptlinien nach Kłajpeda (Memel) bzw. Toruń (Thorn) verliefen andere Strecken nach Szczytno (Ortelsburg), nach Olsztynek (Hohenstein), nach Braniewo (Braunsberg) über Orneta (Wormditt) sowie nach Malbork (Marienburg) über Morąg (Mohrungen). Dem nur 30 km in weiter westlich gelegenen Ostróda (Osterode), das 1910 nur knapp 15 .000 Einwohner zählte, standen nicht weniger als vier verschiedene Trassen zur Verfügung. Außer der bereits erwähnten ostpreußischen Hauptstrecke gab es hier zusätzlich eine Nebenlinie nach Olsztynek (Hohenstein) sowie nach Elbląg (Elbing.) In Elbing avancierte das Schichau Werk zu einem der landesweit größten Hersteller von Lokomotiven.

[505] Robert *Traba*, Kraina Tysiąca Granic, (Olsztyn 2003), S. 136.

Karte Ostpreußens aus dem Jahre 1910, In: http://de.wikipedia.org/wiki/Ostpreußen

Von Königsberg (1840 vor der Eisenbahnerschließung 70 .839 Einwohner, 1910 aber bereits 245 .994 Einw.[506]) gab es eine circa 50 km lange Nebenlinie in Richtung Baltijsk (Piława, Pillau), um diesen normalerweise auch im Winter eisfreien Vorhafen Königsbergs besser mit der Hauptstadt und ihrem Hinterland zu verknüpfen. Auf der ganzen südlichen bzw. östlichen Flanke der Provinz, direkt entlang der russischen Grenze (von manchen Orten weniger als 20 km entfernt), verlief eine höchst strategische Linie von insgesamt circa 300 km Länge von Kowalewo Pomorskie (Schönsee) im Südwesten bis nach Gusev (Gumbinnen) im Nordosten über Golub (Gollub), Brodnica (Strasburg), Działdowo (Soldau), Nidzica (Neidenburg), Szczytno (Ortelsburg), Ruciane-Nida (Niedersee-Nieden), Ełk (Lyck), Olecko (Oletzko, nach 1920 als Treuburg umbenant) und Gołdap (Goldap). Während des Ersten Weltkrieges erhielt diese Strecke mittels Militäreisenbahnen zwei weitere Anschlüsse an das Schienennetz Kongresspolens. Eine führte von Wielbark (Willenberg) gleich südlich von Szczytno (Ortelsburg) nach Ostrołęka (Ostrolenka), wobei aber diese Verbindung aber längst abgetragen wurde, und eine andere Strecke ging von Olecko (Treuburg) nach Suwałki und wird noch heute gelegentlich benutzt.

[506] Dietrich *Lange,* Geographisches Ortsregister Ostpreußens, (Königslutter 2005), S. 34.



Stadtkarte von Toruń (Thorn) aus dem Jahre 1910 zeigt dieser wichtigen Bahnknoten samt der östlichsten Weichselübergang Deutschlands, In:

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Thorn_1910_Stadtplan_Baedeker.jpg

Station Torun Mokre (bis 1920 Thorn Mocker) zeigt die neogotische Merkmale eines typischen Stationsgebäudes der preußischen Ostbahn, eigene Aufnahme

Gleich nördlich von Toruń (Thorn; 1840: 10 .658 Einwohner, anno 1910 nach dem Ausbau der Festungsanlagen aber bereits 46 .227 Einwohner[507]) wurde selbst das ländlich geprägte Ziemia Chełmińska (Kulmerland) mit nicht weniger als vier Strecken erschlossen, von denen die Hauptstrecke rechts vom Weichselufer von Thorn nach Malbork (Marienburg) über Grudziądz (Graudenz; 1910: 35 .995 Einwohner) und Kwidzyń (Marienwerder) verlief. In der Nähe von Kwidzyń existierte zwischen 1909 und 1927 bei Grabówko bzw. Klein Grabau eine nun heute völlig vergessene Weichselbrücke, die von Polen als Teil der sog. strategischen Absicherung des Korridors 1920 erst geschlossen und sieben Jahre später trotz der heftigen Proteste der deutschen Presse abgetragen wurde. Diese Trasse schloss sich bei Smętowo Graniczne (Schmentau) der Bromberger– Danziger Magistrale an. Die anderen drei trennten sich von der Hauptstrecke in Chełmża (Kulmsee), wobei eine Sackgassenlinie bis nach Chełmno (Kulm) reichte, eine über Unisław und Fordon (Weichselbrücke) nach Bydgoszcz (Bromberg; 1910: 54 .229 Einwohner) zielte und eine in östlicher Richtung nach Kowalewo Pomorskie (Schönsee) verlief. Etwas weiter

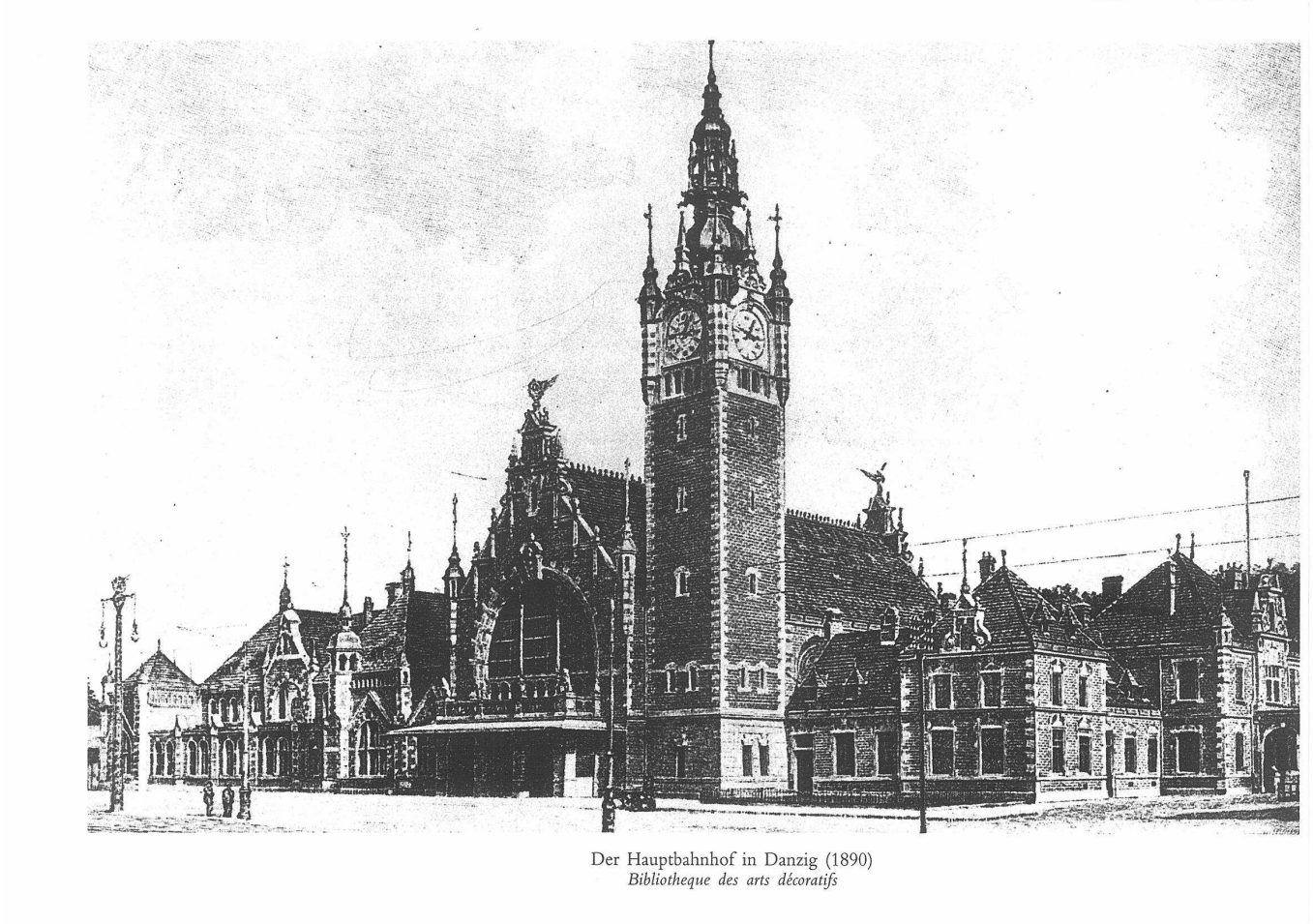
[507] *Matzerath*, S. 394.

nördlich wurde 1879 eine Linie zwischen Brodnica (Strasburg) und Laskowice Pomorskie (Laskowitz) über Jabłonowo Pomorskie (Gosslershausen) und Grudziądz (Graudenz; dort eine Weichselbrücke) erbaut. Von Marienburg über Prabuty (Riesenburg) und Iława (Deutsch Eylau) nach Działdowo (Soldau) führte ab 1877 eine die Grenze nach Russland überschreitende Linie, die sich über Mława (Mlielau) und Ciechanów Warschau von Norden nähert. Der ostpreußische Abschnitt wurde 1902 als die letzte Hauptstrecke Deutschlands verstaatlicht.[508]

Die zentralen Kreise Masurens wurden von den folgenden Strecken versorgt: von Ruciane-Nida (Niedersee-Nieden) über Mrągowo (Sensburg), Lidzbark Warmiński (Heilsberg) und weiter in Richtung Königsberg; von Ełk (Lyck) über Mikołajki (Nikolaiken) nach Sensburg; ebenfalls in westlicher Richtung von Lyck über Giżycko (Lötzen), Kętrzyn (Rastenburg) und Bartoszyce (Bartenstein) nach Königsberg. Diese als „Ostpreußische Südbahn“ bezeichnete Strecke wurde bereits 1868 aus strategischen Gründen gelegt, da sie die Hauptstadt Ostpreußens mit der in Giżycko (Lötzen) auf einer Landesenge zwischen zwei riesigen masurischen Seen auf Initiative des damaligen preußischen Kriegsministers errichteten und nach ihm benannten Festung Boyen, also dem ostpreußischen Äquivalent des galizischen Przemyśl, verband.[509] Ełk (Lyck), das 1860 noch nur circa 1.500 Einwohner zählte, wurde damit plötzlich der bedeutendste Eisenbahnknotenpunkt der östlichsten Kreise Ostpreußens, besonders vor allem da diese Linie nur fünf Jahre später nach Russland erweitert wurde. An den Grenzbahnhöfen Grajewo/Prostki (Prostken) wurden die Umladungen zwischen den breitspurigen und normalspurigen Bahnen durchgeführt. Zwischen Elbląg (Elbing; 1840: 18. 797 Einwohner, 1910: wuchs es auf 58. 636 Einwohner[510]) und Braniewo (Braunsberg) über Frombork (Frauenburg) und damit entlang der Küste der Zalew Wiślany (Frischen Haff) wurde 1899 eine Linie errichtet, dazu verlief seit 1906 eine kurze Sackgassenstrecke im Tiefland der Żuławy Wiślane (Weichsel-Werder) zwischen Malbork (Marienburg) und Nowy Dwór Gdański (Tiegenhof). Der nur circa insgesamt 200 km messende, zu Preußen gehörende Abschnitt der unteren Weichsel wurde damit mit nicht weniger als fünf Eisenbahnbrücken überwunden, die den hier sehr breiten Strom (bis zu 1 km) in Toruń (Thorn), Fordon bei Bydgoszcz (Bromberg), Grudziądz (Graudenz), Kwidzyń (Marienwerder) und Tczew (Dirschau) mit ihren sehr eindrucksvollen Eisenbögen überquerten, was im Durchschnitt einer

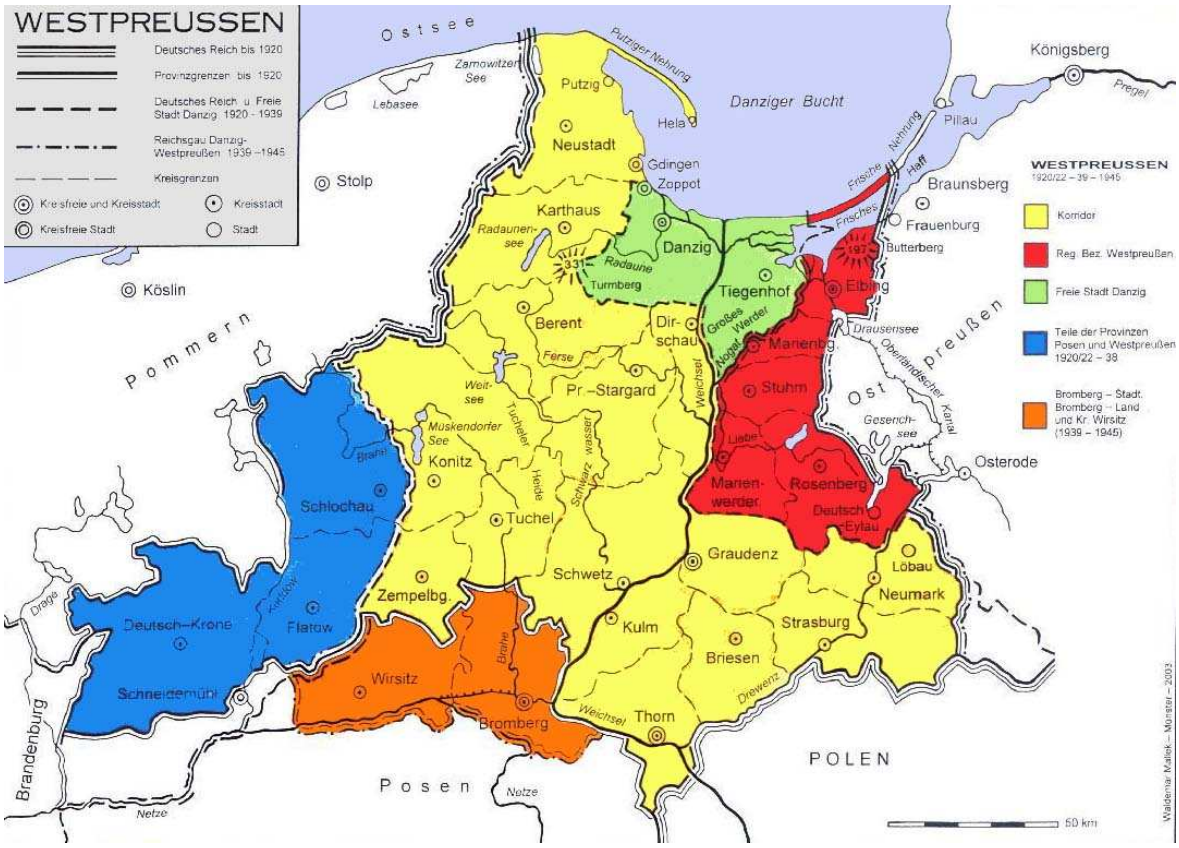
[508] *Wipszycka*, S. 73.
[509] *Born*, S. 176.
[510] *Matzerath*, S. 394.

Eisenbahnbrücke alle 50 km entsprach. Im Vergleich dazu wurde die wesentlich schmalere Weichsel in Russland auf ihrem circa 500 km langen Lauf durch Kongresspolen mit nur zwei Eisenbahnlinien überquert (Warschau und Dęblin), wodurch die dortigen durchschnittlichen Abstände zwischen Schienenbrücken fünfmal größer waren.



Der Hauptbahnhof in Danzig (1890)
Bibliotheque des arts décoratifs

Danziger Hauptbahnhof, bis heute im ursprünglichen Gestalt erhaltene Gebäude ist ein gutes Beispiel der preußischen Stationsarchitektur in Großstädte, vgl. dazu die Beispiele der russischen und österreichischen Bahnhöfe, In:
stratosphere.Halfmoon.Jp/exttphoto2Poland4.html

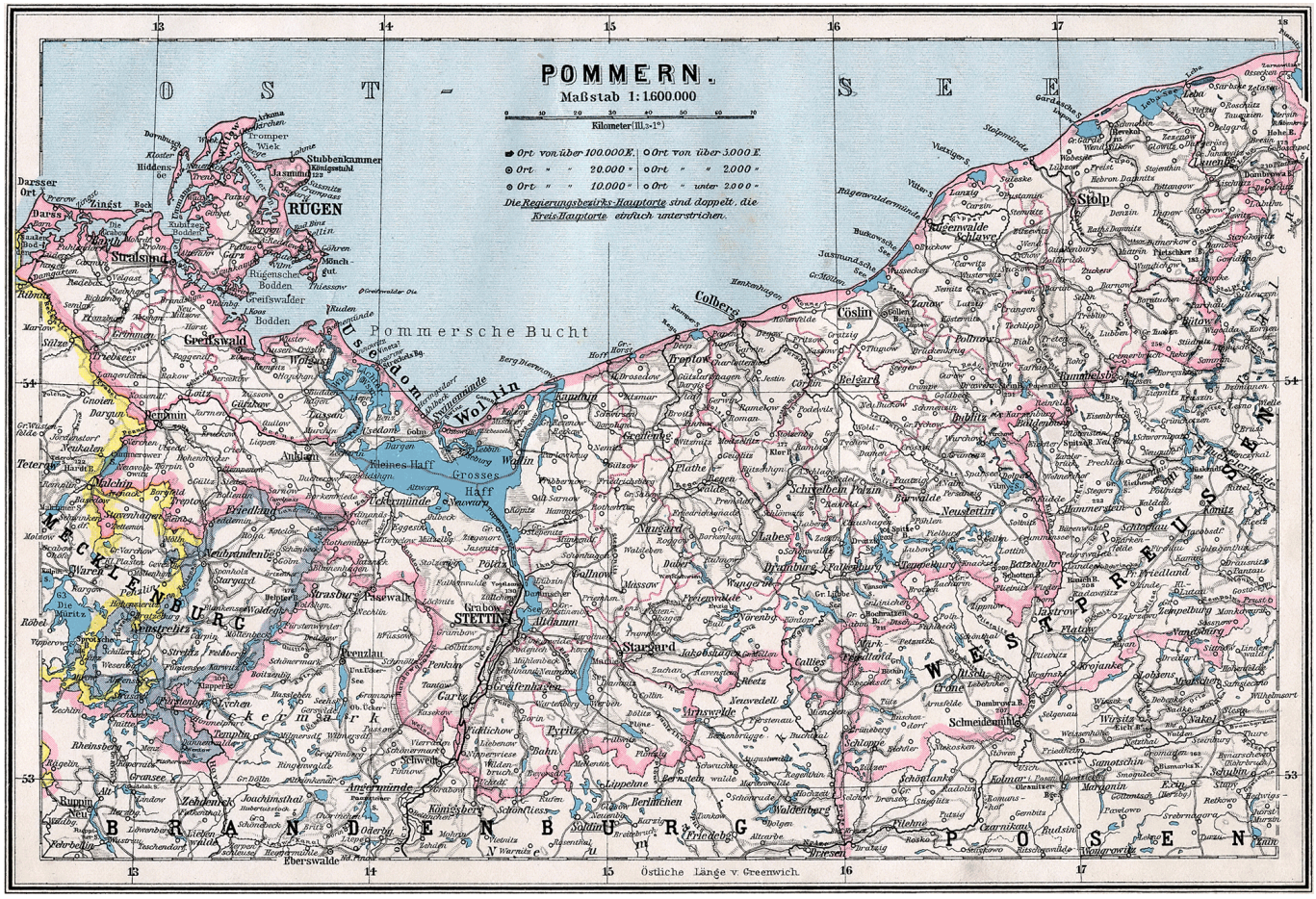


Provinz Westpreußen vor 1918 mit Markierung der späteren Grenzänderungen, In: http://de.wikipedia.org/wiki/Westpreußen

In Westpreußen, einem Gebiet, das damals auch als „Pommerellen“ genannt wurde, eine Bevölkerung von 1 .641. 936 Einwohnern (laut der Volkszählung 1910) hatte und sich über insgesamt 25. 534 km² erstreckte[511], wurden auch wegen der leicht höheren Bevölkerungsdichte (64,3 Einwohner/100 km²) als in Ostpreußen sowie wegen der weniger peripheren Lage innerhalb des Reiches zwischen 1870 und 1890 zahlreiche Linien erbaut, die die 1852 entstandene Hauptstrecke Bydgoszcz (Bromberg)– Danzig (auch als Untere Weichselteilmagistrale bezeichnet) ergänzten. Danzig galt seit langem als die größte Stadt dieser Provinz, nicht zuletzt wegen seiner Funktion als Hafen an der Weichselmündung. Eine kurze Nebenlinie in Danzig verband das Stadtzentrum mit den Hafenanlagen im Vorort Neufahrwasser (Nowy Port). Etwa 100 km südlich von Danzig reichte eine andere kurze Zweiglinie von circa sieben Kilometer Länge ostwärts bis zum direkt an der Weichsel liegenden Städtchen Świecie (Schwetz), sonst aber bogen alle anderen

[511] Margaret *Macmillan*, Paris 1919 – Six Months that changed the World, (New York 2003), S. 216.

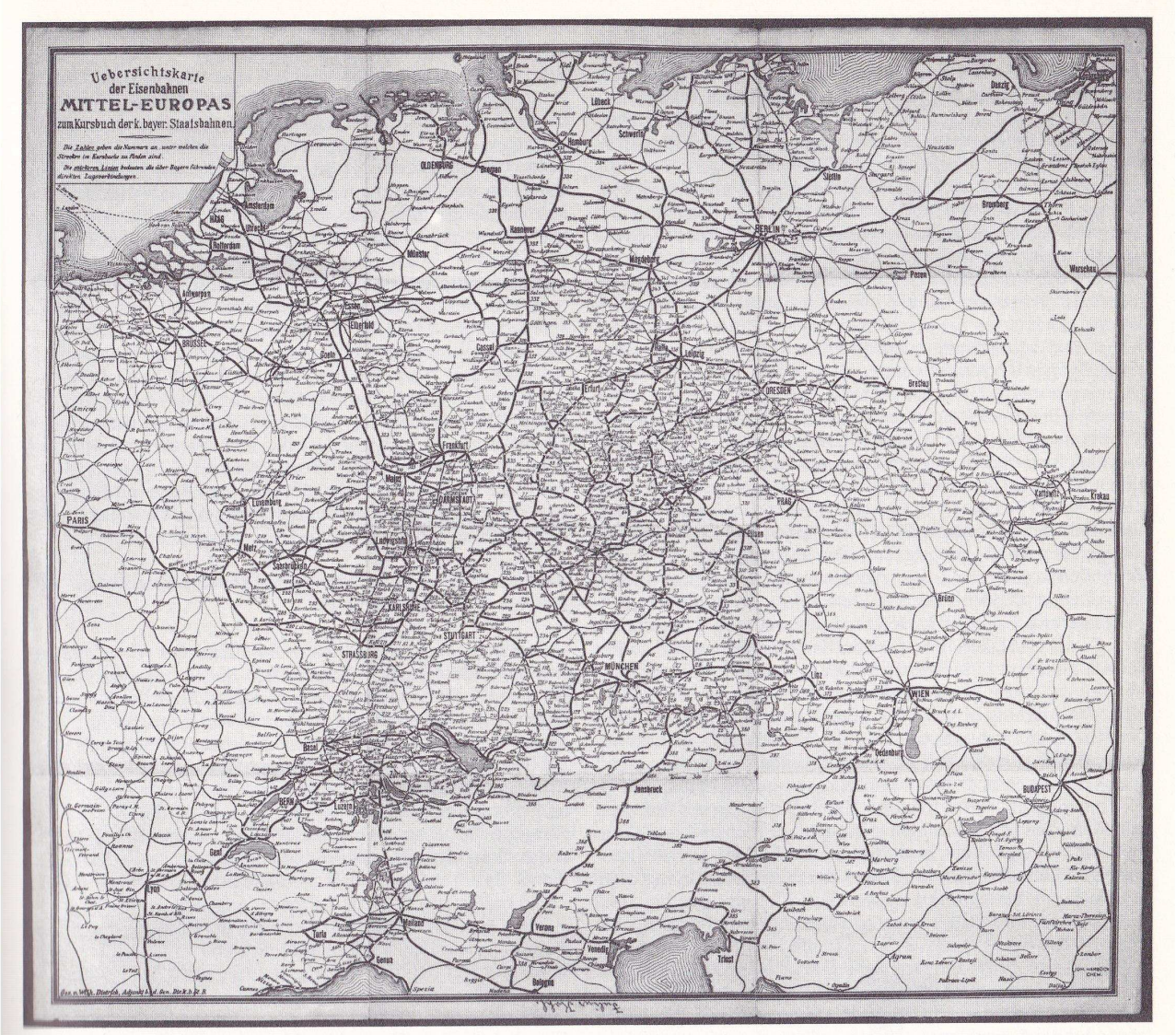
Strecken nach Westen ab. 1883 nahm die Strecke von Laskowice Pomorskie (Laskowitz) nach Chojnice (Konitz) über Tuchola (Tuchel) den Betrieb auf, von Pruszcz Gdański (Praust) zweigten zwei Linien ab; eine führte nach Kościerzyna (Berent) und eine nach Kartuzy (Karthaus), sie wurden 1885 bzw. 1886 erbaut. Von Reda (Rheda) wurde 1898 eine Abzweigung nach Puck (Putzig) erbaut. Etwas weiter nach Westen und in das Gebiet Pommerns reichte ab 1890 eine kurze Linie von Lębork (Lauenburg) nach Łeba (Leba). Durch die ländlich geprägte Region Krajna (Krain) wurde 1894 eine knapp 70 km lange Strecke von Chojnice (Konitz) nach Nakło nad Notecią (Nakel an der Netze) über Sępólno Krajeńskie (Zampelburg) und Więcbork (Vansburg) errichtet.



Karte der Provinz Pommern im Jahre 1906, In:
http://de.wikipedia.org/wiki/Provinz_Pommern

Pommern, dessen Fläche insgesamt 30 .120 km² umfasste und das laut der Volkszählung 1905 insgesamt 1 .684. 125 Bewohner[512] zählte, wies trotz der verhältnismäßig geringen Bevölkerungsdichte (55,9 Einwohner/100 km²) ebenfalls eine sehr beeindruckende Anzahl an Nebenlinien auf, die in alle Richtungen von der bereits erwähnten Hauptstrecke von Stettin nach Piła (Schneidemühl) sowie auch von der 1857 vollendeten Hauptlinie zwischen Kostrzyń (Küstrin) und Krzyż (Kreuz) über Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe) abzweigten. Zuerst werden aber hier jene Linien vorgestellt, die im äußersten Westen des heutigen Polens, also südlich von Stettin, wo bereits 1850 eine bedeutende Lokomotivenfabrik mit dem Namen „Vulkan“ als einer der ersten solchen derartigen Betriebe Deutschlands gegründet wurde[513], und daher teilweise nicht mehr innerhalb Pommerns sondern in der damaligen Provinz Brandenburg gelegt wurden. Die geographische Lage entspricht dabei eher dem heutigen polnischen Begriff „Pomorze Zachodnie“ (genau übersetzt Westpommern), d. h. eigentlich allen nördlich der Flüsse Warta (Warthe) und Noteć (Netze) liegenden Landstrichen und nicht den territoriellen Realitäten vor 1939.

[512] Jerzy *Unger*, Województwo Zachodniopomorskie, (Szczecin 2001), S. 8.
[513] Ebenda, S. 12.



Eisenbahnkarte Mitteleuropas 1901, Anhang zu dem Kursbuch der Königlichen Bayerischen Bahn (München 1901)

Entlang des rechten Ufers der Oder verlief ab 1877 die Strecke von Stettin nach Kostrzyn (Küstrin) über Gryfino (Greifenhagen), die ab 1899 in Chojna (Königsberg in der Neumark) mit einer ergänzenden Linie von Stargard nach Wriezen über Pyrzyce (Pyritz) kreuzte.[514] Die Schienen wurden 1898 von Gryfino (Greifenhagen) nach Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe) über Pyrzyce (Pyritz) und Myślibórz (Soldin) 1898 gelegt. Weiter südlich wurde 1898 eine

[514] Hans Wolfgang *Scharf*, Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel, (Freiburg im Breisgau 1981), S. 95.

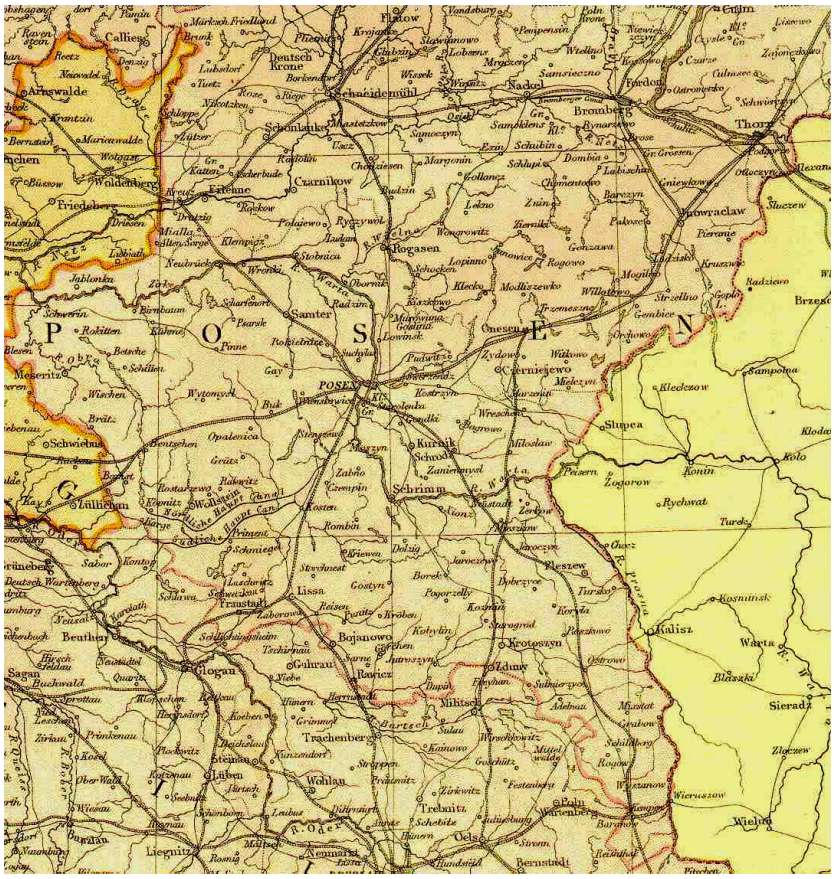
Nebenlinie von Choszczno (Arnswalde) nach Küstrin über Soldin erbaut. Nördlich bzw. östlich von Stettin verfügte Świnoujście (Swinemünde) ab 1899 über eine direkte Verbindung zu Stettin über Wolin (Wollin) und Goleniów (Gollnow). In dieser Gegend war 1892 außerdem eine kurze Bahnsackgasse nach Kamień Pomorski (Cammin) 1892 erbaut worden. Von Gollnow nach Kołobrzeg (Kolberg) war die Durchfahrt über Gryfice (Greifenberg) und Trzebiatów (Treptow) erst ab 1882 möglich gewesen, 1899 setzte sich dann der Bau weiter parallel zur Ostseeküste bis nach Koszalin (Köslin) fort.[515] Köslin verfügte aber bereits seit 1859 über eine Verbindung mit Stettin, die über Stargard und Białogard (Belgard) etwas weiter entfernt vom Küstengebiet verlief und seit 1869 einen Anschluss nach Słupsk (Stolp) über Sianów (Zanow) besaß. In dem auf diesem Abschnitt liegenden Städtchen Sławno (Schlawe) zweigte seit 1878 eine kurze Linie zum direkt an der Küste liegenden Kurort Darłowo (Rügenwalde) ab. Stargard markierte selbst den Anfang zwei anderer Strecken in östlicher Richtung; eine verlief ab 1895 durch Kalisz Pomorski (Kallies) und Wałcz (Deutsche Kröne) nach Piła (Schneidemühl), die andere reichte ab 1877 nach Chojnice (Konitz) über Drawsko (Dramburg) und Szczecinek (Neustettin). Eine kurze Linie zweigte seit 1897 von der Strecke Stargard– Białogard (Belgard) in Richtung des berühmten pommerschen Kurorts Połczyn-Zdrój (Bad Polzin) seit 1897 ab.

In den östlichen Kreisen Pommerns, die direkt an Westpreußen grenzten, wurden die folgenden Linien erbaut: von dem an der Mündung des Flusses Drawa (Drau) in die Noteć (Netze) liegenden Krzyż (Kreuz) entstanden 1899 zwei Nebenlinien, eine nach Człopa (Schloppe), weiters von Piła (Schneidemühl) nach Kołobrzeg (Kolberg) über Szczecinek (Neustettin) und Białogard (Belgard) bzw. nach Ustka (Stolpmünde) über Miastko (Rummelsburg) und Słupsk (Stolp); diese beiden wurden 1879 vollendet.[516]

Südlich der Netze bzw. des Bromberger Kanals gehörten die Kreise großteils der Posener Provinz an. In der polnischen Historiografie wird dieser Region zwar oft einfach als „Großpolen“ bezeichnet; seit der Restrukturierung der polnischen Verwaltungsgliederung 1999 entspricht dieses Gebiet daher logischerweise fast ausnahmslos der neu entstandenen Wojewȯdztwo Wielkopolskie bzw. der „Großpolnischen Provinz“, außer dem Gebiet im äußersten Westen, das an die Oder grenzte und seit dem dreizehnten Jahrhundert einen Teil Brandenburgs darstellte und als

[515] Ebenda, S. 201.
[516] Ebenda, S. 234.

„Neumark“ bezeichnet wurde. Eine direkte Verbindung Posens mit Berlin entstand interessanterweise erst 1870 und überquerte die Oder bei Frankfurt, um die Hauptstadt Großpolens über Rzepin (Reppen) und Zbąszyn (Bentschen) zu erreichen. In diesen westlichen Gebieten, die damals als die östlichsten Kreise Brandenburgs galten und heute „Ziemia Lubuska“ heißen (Lebuser Land; wobei aber die Kleinstadt Lebus selbst am linken Ufer der Oder liegt und damit auch nach 1945 in bei Deutschland bleiben konnte), wurden trotz der verhältnismäßig niedrigen Bevölkerungsdichte noch ein paar ergänzende Nebenlinien erbaut: 1890 von Rzepin (Reppen) nach Międzyrzecz (Meseritz), drei Jahre zuvor von Meseritz weiter nach Szamotuły (Samter) über Pniewy (Pinne). Zwischen Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe) und Zbąszyn (Bentschen) über Międzyrzecz (Meseritz) wurde 1896 eine Linie gelegt, während die Fortsetzung der Stettin– Breslauer Strecke entlang des Odertals, die in dieser Region zwischen Kostrzyn (Küstrin) und Zielona Góróra (Grünberg) verläuft, endlich 1875 abgeschlossen wurde. 1870 existierte außerdem bereits der direkte Anschluss von Grünberg nach Zbąszyn (Bentschen).



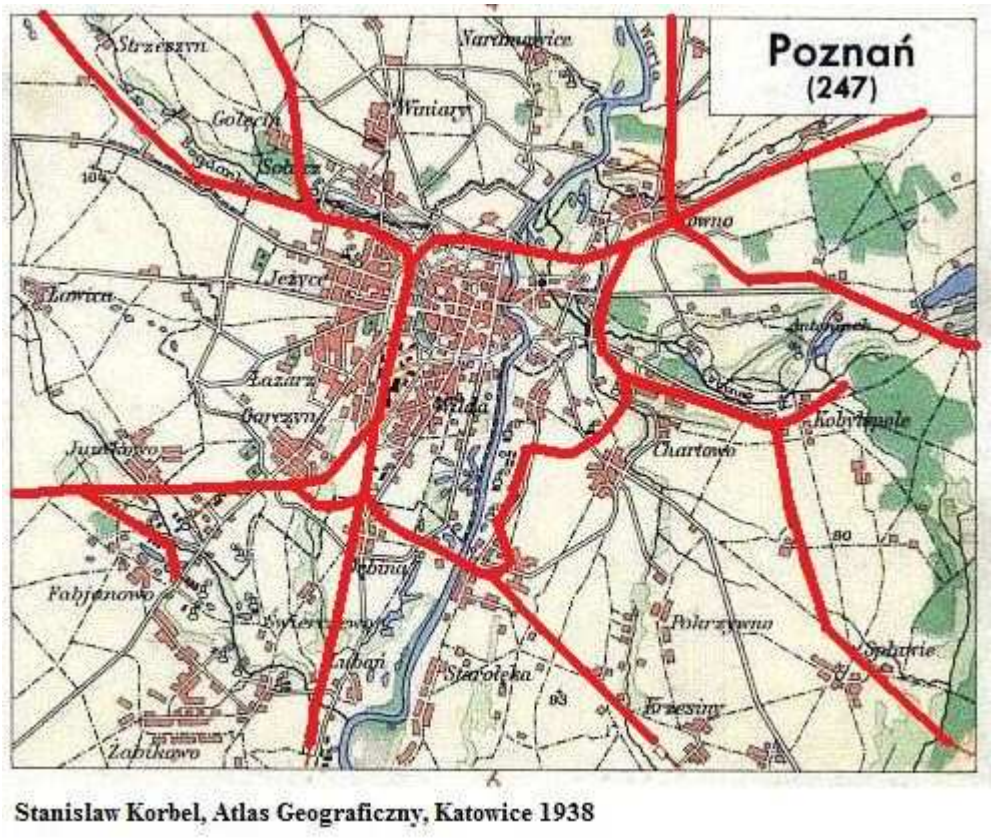
Karte der Provinz Posen, In: http://de.wikipedia.org/wiki/Provinz_Posen

Östlich von Zbąszyn (Bentschen), also in der Posener Provinz selbst (28 .951 km² mit und 2 .099. 831 Einwohnern laut der Volkszählung 1910)[517], war das Bahnnetz noch umfassender, da hier die Bevölkerungsdichte (72,5 Einwohner/100 km²) immer höher war als in der Neumark bzw. in den unmittelbar an die Ostsee grenzenden Provinzen, und außerdem fehlten hier wegen der guten Qualität des Bodens die das Lebuser Land prägenden großen Waldgebiete fast komplett. Alle diese Umstände sorgten für ein dementsprechend gut ausgebautes Schienennetz. Im nördlichen Teil der Provinz, der in der polnischen Landeskunde als „Kujawy" bezeichnet wird, wurden die folgenden Strecken gelegt: 1896 zwischen Krzyż (Kreuz) und Rogożno (Rogasen), wo die Linie sich mit der 1879 erbauten Strecke Posen– Piła (Schneidemühl) kreuzte; östlich von Rogasen wurde 1889 die circa 80 km lange Linie nach Inowrocław (Hohensalza) über Wągrowiec (Wongrowitz), Żnin (Znin), Barcin (Bartschin) und Pakość (Pakosch) errichtet. 1887 wurde der circa 80 km lange Abschnitt zwischen Nakło nad Notecią (Nakel an der Netze) und Gniezno (Gnesen) über Kcynia (Exin) und Domasławek (Damaslaw) dem Schienennetz hinzugefügt. Die eingleisige Verbindung von Bydgoszcz (Bromberg) nach Żnin (Znin) über Szubin (Schubin) wurde 1894 hergestellt. Vierzehn Jahre später erfolgte dann der Bau der Strecke von Szubin nach Posen über Kcynia (Exin), Gołańcz (Gollantsch) und Wągrowiec (Wongrowitz). Im gleichen Jahr (1908) wurde die Trasse von Gołańcz (Gollantsch) nach Chodzież (Kolmar) über Szamocin (Samotschin) beendet.

1887 wurde der Betrieb auf der damals als eher unwichtiger betrachteten, circa 60 km langen Sackgassenbahn vom schnell wachsenden Posen (1850: 40. 000 Einwohner, 1910 bereits 156 .067 Einwohner)[518] nach Strzałkowo (Stralkowo; russische Grenze) über Września (Wreschen) aufgenommen, die nach ihrer Verlängerung 1922 in Richtung Kutno[519] die erste direkte Verbindung Posens mit Warschau ermöglichte und damit plötzlich zu einer der am häufigsten befahrenen Linien Polens avancierte. Andere nennenswerte Strecken südlich von Posen sind vor allem die 1900 erbaute Linie von Kościan (Kosten) nach Gostyń (Gostyn), die 1895 vollendete Strecke von Zbąszyn (Bentschen) nach Leszno (Lissa) über Wolsztyn (Wollstein) sowie ihre 1888 in Betrieb genommene östliche Fortsetzung nach Ostrów Wielkopolski (Ostrow) über Krotoszyn (Krotoschin). Von Lissa nach Jarocin (Jarotschin) über Gostyn war eine Zugfahrt erst ab 1888

[517] Preußische Statistik, K.49, Teil II, (Berlin 1911), S. 9.
[518] W. *Jakóbczyk* (Hrsg.), Dzieje Wielkopolski, Band II (1793-1918), (Poznań 1973), S. 112.
[519] *Ginsbert*, S. 67.

möglich.[520] In dieser Zeit wurde der Öffentlichkeit auch die Linie von Leszno (Lissa) bis zum schlesischen Głogów (Glogau) über Wschowa (Frauenstadt) übergeben.



Stanislaw Korbel, Atlas Geograficzny, Katowice 1938

Eisenbanknoten Posen, eigene Bearbeitung von *Korbel*, S. 29.

Die rasante Erschließung der östlichen Gebiete, die nur kurz vorher im Vergleich zu den übrigen deutschen Provinzen mit einem verhältnismäßig schlechten Transportnetz ausgestattet waren (1850 stellten beispielsweise Ostpreußen und Westpreußen zusammen zwar knapp ein Fünftel der Staatsfläche Preußens und ein Sechstel seiner Bevölkerung, besaßen aber nur noch 10 % des gesamten preußischen Bahnnetzes[521]), verursachte einer seitens der Behörden völlig unerwartete, sehr hohe Welle der Mobilität und Migration innerhalb dieser Provinzen sowie auch vor allem in den Westen Deutschlands und in die USA (zwischen 1830 und 1910 wanderten schätzungsweise circa 4,5 Millionen Menschen aus den Ostprovinzen aus[522]), was den Ostprovinzen

[520] *Wipszycka,* S. 73.
[521] Wilhelm *Feydt,* Der Einfluss der Ostpreußischen Eisenbahnen auf die städtischen und einige andere Siedlungen, (Königsberg 1904), S. 52.
[522] *Matzerath*, S. 176.

trotz der großteils unveränderten Verhältnisse in der allgemeinen Dichte des Schienennetzes, bei dem weiterhin Westdeutschland favorisiert war, doch einen erheblichen ökonomischen Aufschwung ermöglichte. Neben strategischen Kalkulationen hoffte die Regierung natürlich von Anfang an, diese entlegenen ländlichen Regionen durch die Schaffung neuer Absatzmärkte für deren Lebensmittelprodukte wirtschaftlich beleben zu können. Dieses Ziel wurde mittels der 1875 auf Initiative Bismarcks eingeführten Vorzugstarife für den Nahrungsmitteltransport von Ostpreußen und Pommern nach Berlin überraschenderweise sehr schnell erreicht, so dass relativ bald nach ihrer Entstehung schon fast alle Linien substanzielle Profite aufweisen konnten, was aber dennoch die allgemeine ökonomische Rückständigkeit der Ostgebiete, z. B. gegenüber dem Rheinland, nicht verschwinden ließ. Jeder Vergleich mit Galizien, das ebenfalls an der Peripherie eines Reiches lag, fällt aber trotzdem eindeutig zu Gunsten Preußens aus, da in Galizien manche Linien sogar anno 1914 kaum bzw. sehr wenig des erhofften wirtschaftlichen Aufschwungs mitgebracht hatten und damit immer noch tief im Defizit waren.

Die stark wachsende Mobilität der ostpreußischen Bevölkerung lässt sich mit den folgenden Angaben illustrieren: auf der alten Poststrecke zwischen Berlin und Toruń (Thorn), die über Posen, Inowrocław (Hohensalza) und Bydgoszcz (Bromberg) verlief, waren beispielsweise 1843 nur 43 .000 Personen unterwegs gewesen, 1851 reisten aber mittels der neuen Ostbahn bereits 200 .000 Passagiere und , nur 14 Jahre später stieg die Ziffer erstmals auf über eine Million.[523] Die radikale Verbesserung des Transportnetzes trug auch viel zur Gründung der ersten industriellen Betriebe bzw. auch zu deren weiterer Entwicklung in allen östlichen Provinzen bei, auch wenn die Zahl und Kapazität der Fabriken dennoch weit hinter den entsprechenden Statistiken für Westdeutschland lagen und die ständige Auswanderung der Bevölkerung in die rasant wachsenden industriellen Zentren des Westens, vor allem nach Nordrhein- Westfalen, alle östlichen Provinzen mit Ausnahme Schlesiens in solchem Ausmaß entvölkerten, dass sie nun unter die durchschnittlichen Besiedlungswerte Deutschlands fielen: 1900 nahm Ostpreußen zwar 10,6 % der Fläche des Landes ein, zählte aber nur noch 5,8 % dessen Einwohner, Westpreußen stellte 7,3 % des gesamten Gebiets dar, dort residierten aber nur 4,5 % der Staatsbewohner; nur Schlesien mit einem 11,6 %- Anteil am gesamten Staatsgebiet Preußens (40 .319 km²) und 13,6 % an der Bewohnerzahl konnte diese negative Tendenz brechen, auch wenn hier trotz der beträchtlichen Bevölkerungszunahme (anno

[523] *Feydt,* S. 145.

1816: 1 .942. 063 Einwohner bzw. 48,2 Einwohner/100 km², während es 1900 nicht weniger als 4. 668. 857 Einwohner bzw. 115,8 Einwohner/100 km² gab) eine wachsende Kluft zu dem nun sehr dicht besiedelten Rheinland und den industriellen Gebieten des heutigen Nordrhein- Westfalens zu spüren war. 1816 wohnten 10 .349 .031 Menschen in Preußen, das damals 278 .042 km² bedeckte[524], wobei dessen durchschnittliche Bevölkerungsdichte von mit 37,2 Einwohnern/100 km² noch deutlich unter den damaligen Werten Schlesiens lag, aber schon diejenigen der anderen Ostprovinzen überstieg. 1866, nach der Angliederung neuer Gebiete wie Hannover, Teile Hessens bzw. Elsass-Lothringens 1871 als Folge des Krieges mit Frankreich sowie wegen des allgemeinen Bevölkerungswachstums, zählte der preußische Staat nun 24. 691 .000 Einwohner[525] bzw. 70,8 Einwohner/100 km² oder circa 60 % der Bewohner Deutschlands. Sie waren allerdings über die Fläche Preußens (ab 1871 etwa 348 .658 km², was circa 64 % der Gesamtfläche des Deutschen Reiches von insgesamt 540. 858 km² ausmachte; sehr ungleich verstreut.[526] Die Bevölkerung bzw. Bevölkerungsdichte des Deutschen Reiches hatte im Jahr der Reichsgründung 41 .580 .000 Einwohner bzw. 76,9 Einwohner/100 km² betragen, 1900 wohnten jedoch allein in Preußen 34 .472. 509 Personen bzw. 98,9 Menschen/100 km² oder circa zwei Drittel der Bevölkerung des Gesamtreiches. Von den östlichen Regionen des Landes zeigte also nur noch Schlesien eine überdurchschnittliche Bevölkerungsdichte, während alle anderen Provinzen des Ostens nun deutlicher als je zuvor unter die Mittelwerte fielen.

Da Schlesien aber ohnehin immer zu den reichsten Provinzen Preußens gehört hatte, erfolgte hier logischerweise die Eisenbahnerschließung am schnellsten. Im klaren Gegensatz zu allen anderen östlichen Gebieten erlebte diese Region bereits im achtzehnten Jahrhundert die Anfänge der Industrialisierung; die ersten Kohlegruben und Hütten wurden rund um Kattowitz bereits um 1800 errichtet. Dazu besaßen damals viele niederschlesische Städte bereits über ein Jahrhundert früher eine gut ausgebaute Textilindustrie. Der Mangel an heimischem Kapital und Investoren war hier niemals so akut wie etwa weiter nördlich gewesen, auch wenn es entlang des oberen bzw. mittleren Laufs der Oder weiterhin deutlich weniger Geldgeber und Bankkonsortien gab als z. B. in Hessen oder im Rheinland. Bald nach der Eröffnung der oben erwähnten ersten Strecke von Breslau nach Oława (Ohlau) war es bereits 1846 mittels der Kolej Dolnośląsko–

---

[524] Stanisław *Salmonowicz*, Prusy- Dzieje Państwa i Społeczeństwa, Warszawa 2004), S. 255.
[525] Ebenda, S. 344.
[526] *Matzerath*, S. 392-398.

Marchijska (Niederschlesisch–Märkischen Eisenbahn) möglich, mit einem Zug von Berlin über Dresden, Zgorzelec (Görlitz; 1840: 14 .610 Einwohner, 1910 dagegen schon 85 .806 Einw.[527]) und Legnica (Liegnitz; 1840: 12 .922 Einwohner, 1910 gab es 66 .620 Einwohner) ohne Umsteigen auf einer von Pferden gezogenen Kutsche bis zur Hauptstadt Niederschlesiens (die im Jahre 1840 etwa 97 .664 Einwohner zählte und deren Einwohnerzahl 1910 bis auf 512. 105 anwuchs) zu reisen. In Richtung Osten war bereits ab 1845 die ganze Strecke von Breslau bis Katowice (Kattowitz) über Opole[528] (Oppeln; 1840: 7.100 Einwohner, anno 1910: 43 .173 Einw.) fertig gelegt; diese wurde bis zur Verstaatlichung im Jahre 1883 als Kolej Górnośląska (Oberschlesische Eisenbahn) bezeichnet. Zwei Jahre später erfolgten die ersten Eisenbahnverbindungen mit dem Habsburgerreich über Kędzierzyn-Koźle (Cosel) und Bohumin (Oderberg; dieser Abschnitt trug die Bezeichnung „Wilhelmsbahn“) sowie in der Nähe von Mysłowice (Myslowitz). Ein paar Kilometer weiter nördlich wurde 1859 die Strecke Kattowitz- Schoppinitz (Katowice Szopienice) nach Ząbkowice Śląskie über Sosnowiec hergestellt, womit Preußen seine erste Anknüpfung an das russische Netz erhielt.[529]

Bis 1880 wurden die meisten Kohlebahnlinien innerhalb des rasch wachsenden Kattowitzer Kreises erbaut. Die Städte des oberschlesischen Kohlereviers erlebten wie jene im Ruhrgebiet in der Regel extreme Wachstumsraten, wie z. B. Kattowitz, das 1840 mit knapp 1000 Einwohnern noch einem Dorf entsprach, 1910 aber bereits 43 .173 Einwohner zählte oder Zabrze (Hindenburg), das 1829 noch eine Siedlung mit 2.049 Menschen war, 1910 dagegen eine Stadt mit 63 .373 Einwohnern bildete; auch Chorzów (Königshütte) wuchs im gleichen Zeitraum von 3.400 Einwohner auf 72. 641 Einwohner; für Bytom (Beuthen) betrugen die Ziffern 4.261 bzw. 67. 718 Einwohner in der entsprechenden Zeitspanne, während für Gliwice (Gleiwitz) die Werte bei 7.046 bzw. 66. 981 Einwohnern lagen. Und so wurde nur in der unmittelbaren Gegend Düsseldorfs und Dortmunds im ganzen wilhelminischen Reich die gewaltige Dichte an Schienen, die hier zu finden war, noch überschritten.

In Allgemeinen kann betont werden, dass die schlesischen Strecken im klaren Gegensatz zu der Geschichte der Anfängen der Ostbahn in den vierziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts,

---

[527] Für Wachstumsraten der Bevölkerung in den schlesischen Städten siehe *Matzerath*, S. 241-244.
[528] Siegfried *Bufe*, Eisenbahnen in Schlesien, (Düsseldorf 1971), S. 24.
[529] N. *Fischer*, Wirtschaftliche Kultur der Gegenwart, in: F. *Kampers* (Hrsg.) Schlesische Landeskunde, (Breslau 1913), S. 181-183.

die unter dem mangelhaften Interesse der potenziellen Anlieger gelitten hatten, solchen Problemen größtenteils entkommen konnten. Die von Anfang an hohe Zahl der Passagiere und des Güterverkehrs machte die Errichtung eines zweiten Gleisstranges auf der Strecke Berlin– Dresden– Görlitz– Legnica (Liegnitz)– Breslau– Opole (Oppeln)– Kattowitz etappenweise schon ab 1847 erforderlich.[530] 1848 verfügte Schlesien bereits über 600 km an Schienensträngen, was einem Viertel des gesamten Standes des damaligen Hohenzollernstaates entsprach. 1913 besaß Schlesien 2.848 km der Eisenbahnen (exklusive der zahlreichen Schmalspurbahnen und Montanbahnen), was damals 12 km/100 km² darstellte und damit mehr als das Doppelte der Dichte Galiziens von 5,2 km/100 km² betrug und die Dichte Kongresspolens von 2,7 km/100 km² knapp fünfmal überschritt. Innerhalb des Deutschen Reiches hatte nur das flächenmäßig viel größere Königreich Bayern mehr Kilometer an Eisenwegen zur Verfügung. Oberschlesien allein, dessen Anteil am gesamten Staatsgebiet Preußens zwar nur 4 % ausmachte, verfügte über circa 12 % dessen Bahnnetzes, was bedeutete, dass der Kattowitzer Kreis dreimal den schon eindrucksvollen preußischen Durchschnitt überstieg. Hier wurden 1913 nicht weniger als 25 % der Gesamtkohlebeförderung des Berliner Reiches getätigt, die anderen 75% kamen entweder aus dem Ruhrbecken bzw. wurden durch Einfuhr von England gedeckt.[531]

Ganz Schlesien erhielt ein sehr umfangreiches Bahnnetz, sogar die bergigen Gebiete der Sudeten, die seit jeher eine beträchtliche topografische Barriere zum böhmischen und mährischen Raum bildeten, wurden bereits sehr früh und dazu auch sehr effektiv mit vielen Eisenbahnstrecken überwunden. Im Vergleich zu den noch weitgehend unerschlossenen Karpaten wurde die erste Trans-Sudeten–Linie bereits 1848 vom preußischen Zgorzelec (Görlitz) in das österreichische Liberec (Reichenberg) erbaut. Sie verlief über Zittau (Żytawa) entlang des Oberlaufs der Nysa Łużycka (Lausitzer Neiße), deren westliches Ufer heute die südwestlichste Ausdehnung des polnischen Staatsgebiets markiert. 1880, als erst zwei Linien den 600 km langen Bogen der Karpaten zwischen Galizien und Ungarn überquerten, wurde dagegen der circa 250 km lange Sudetenkamm zwischen Schlesien und Böhmen bzw. Mähren bereits mit nicht weniger als sieben Linien bezwungen. Tatsächlich war das Schienennetz schon damals so gut entwickelt, dass später keine zusätzlichen Linien mehr errichtet werden mussten. Außer der bereits erwähnten Strecke

[530] *Bufe*, S. 32.
[531] *Fischer*, S. 194-196.

zwischen Görlitz und Liberec (Reichenberg) wurden die folgenden Trans-Sudeten Linien erbaut (hier von Westen nach Osten aufgelistet): Görlitz– Frydlant (Friedland), von Szklarska Poręba (Schreiberhau) nach Tanvald (Tannenwald), von Bolków (Bolkenhain) über Kamienna Góra (Landeshut) und Lubawka (Liebau) nach Hradec Králové (Königgrätz), von Wałbrzych (Waldenburg) über Mieroszów (Friedland) nach Svitavy (Zwittau). Von Kłodzko (Glatz) zog sich durch das Ziemia Kłodzka (Glatzer Becken) eine Linie, die schließlich Böhmen bei Międzylesie (Mittenwalde) erreichte und weiter in Richtung Ceská Trebova (Böhmisch Trübau) über Nachod führte. Von Kamieniec Ząbkowicki (Kamenz) war eine direkte Verbindung mit Olomutz (Olmütz, Omłuniec) auch bereits vor 1880 vorhanden gewesen.[532] Eine weitere Linie überwand die Ostsudeten, die hier allerdings völlig auf böhmischem Gebiet liegen und den Namen „Jeseniky" bzw. „Altvatergebirge" tragen, zwischen Krnov (Jägerndorf) und Olmütz über Bruntal (Freudenthal) ab 1872.[533]

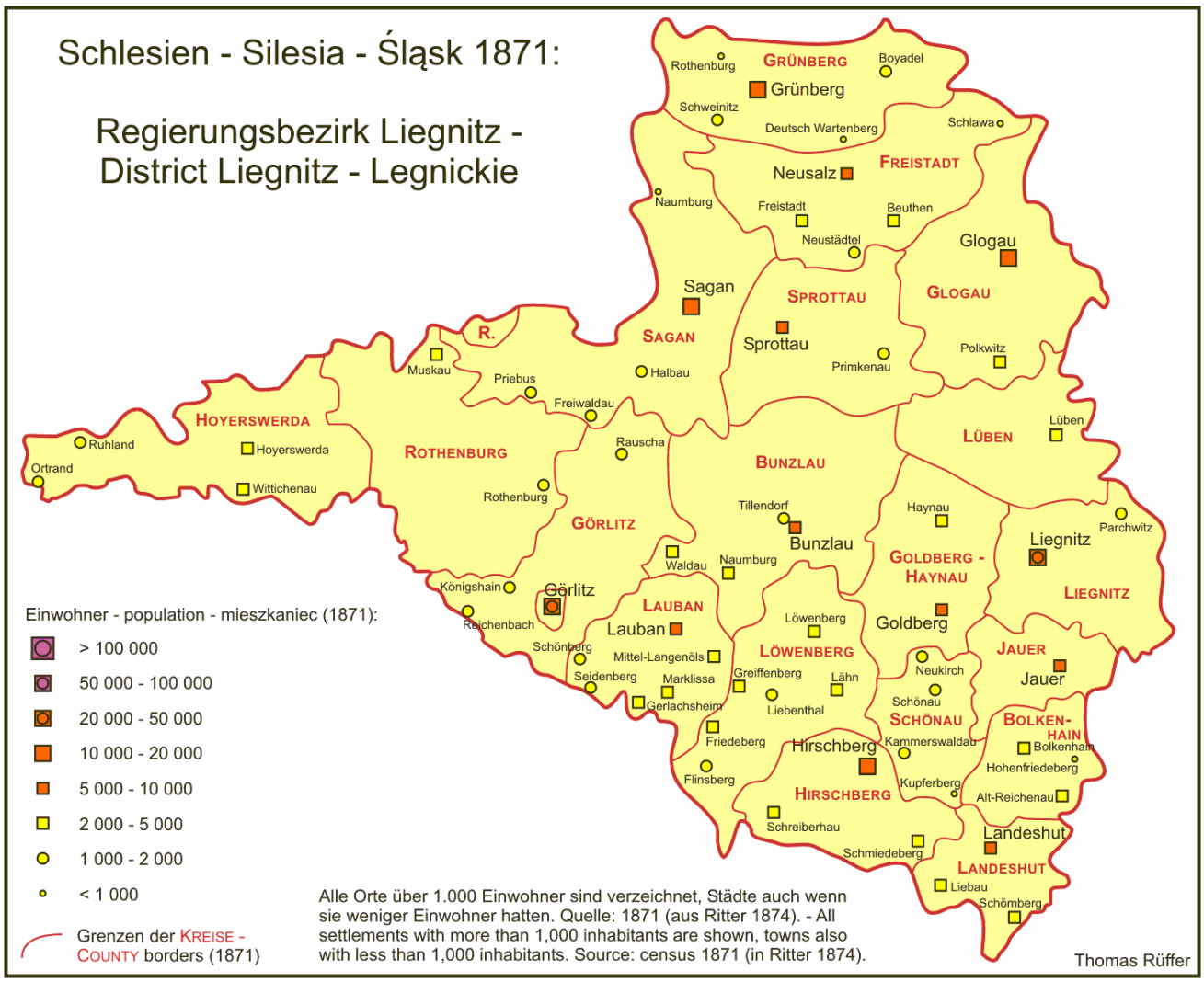
Weiters verliefen noch manche andere Linien, die nicht direkt nach Böhmen führten, in und aus fast allen Tälern und Becken der Sudeten. Hier wurde im Gegensatz zu Galizien beim Bau nicht gespart, was die Errichtung zahlreicher Tunnels bzw. eindrucksvoller Viadukte entlang des sehr gut ausgebauten Netzes der sog. „Śląska Kolej Górska" (Schlesischen Gebirgsbahn) erklärt, wo die Gegend immer relativ zerklüftet war. Als Folge ist die 1880 erbaute „ transversale" Strecke von Wałbrzych (Waldenburg) nach Kłodzko (Glatz) sowie die 1867 errichtete Strecke von Zgorzelec (Görlitz) nach Waldenburg über Lubań (Lauban) und Jelenia Góra (Hirschberg) mit ihren zahlreichen, doch zumeist kurzen Sackgassenstrecken, die seit 1867 tief in die Täler des Karkonosze (Riesengebirges) bzw. des Góry Izerskie (Isergebirges) eindrangen[534], wie z. B. einer von Jelenia Góra (Hirschberg) nach Szklarska Poręba (Schreiberhau), eine andere von dort nach Karpacz (Krummbühel) sowie einer von Gryfów Śląski (Greiffenberg) nach Świeradów Zdrój (Bad Flinsberg) von vielen, am meisten aber eher kurzen Tunneln (unter 500 m) geprägt.

Ziemia Kłodzka (das Glatzer Land), das ein großes, von allen Seiten durch Mittelgebirge umschlossenes Becken darstellt, wurde neben der Hauptlinie von Breslau nach Böhmen über Kłodzko (Glatz) und Międzylesie (Mittenwalde) mit zwei Nebenlinien ausgestattet, von denen eine

---

[532] *Bufe*, S. 67.
[533] Ebenda, S. 34.
[534] Ebenda, S. 56.

von Glatz in östlicher Richtung nach Stronie Śląskie (Seitenberg bei Glatz) fuhr, und die andere dagegen einen westlichen Kurs nach Kudowa Zdrój (Bad Kudow) nahm, die beiden von Anfang ausschließlich als Sackgassen für den regionalen Kurort- Verkehr konzipiert waren. Glatz, die wichtigste preußische Festung der Sudeten und einen strategischen Antwort auf das unweit entfernte, auf der anderen Seite des Adlergebirges (Orlické hory**,** Góry Orlickie) gelegene österreichische Königgrätz, fungierte hier als Drehscheibe des für den Bahnverkehr.



Karte des Regierungsbezirks Liegnitz, In :

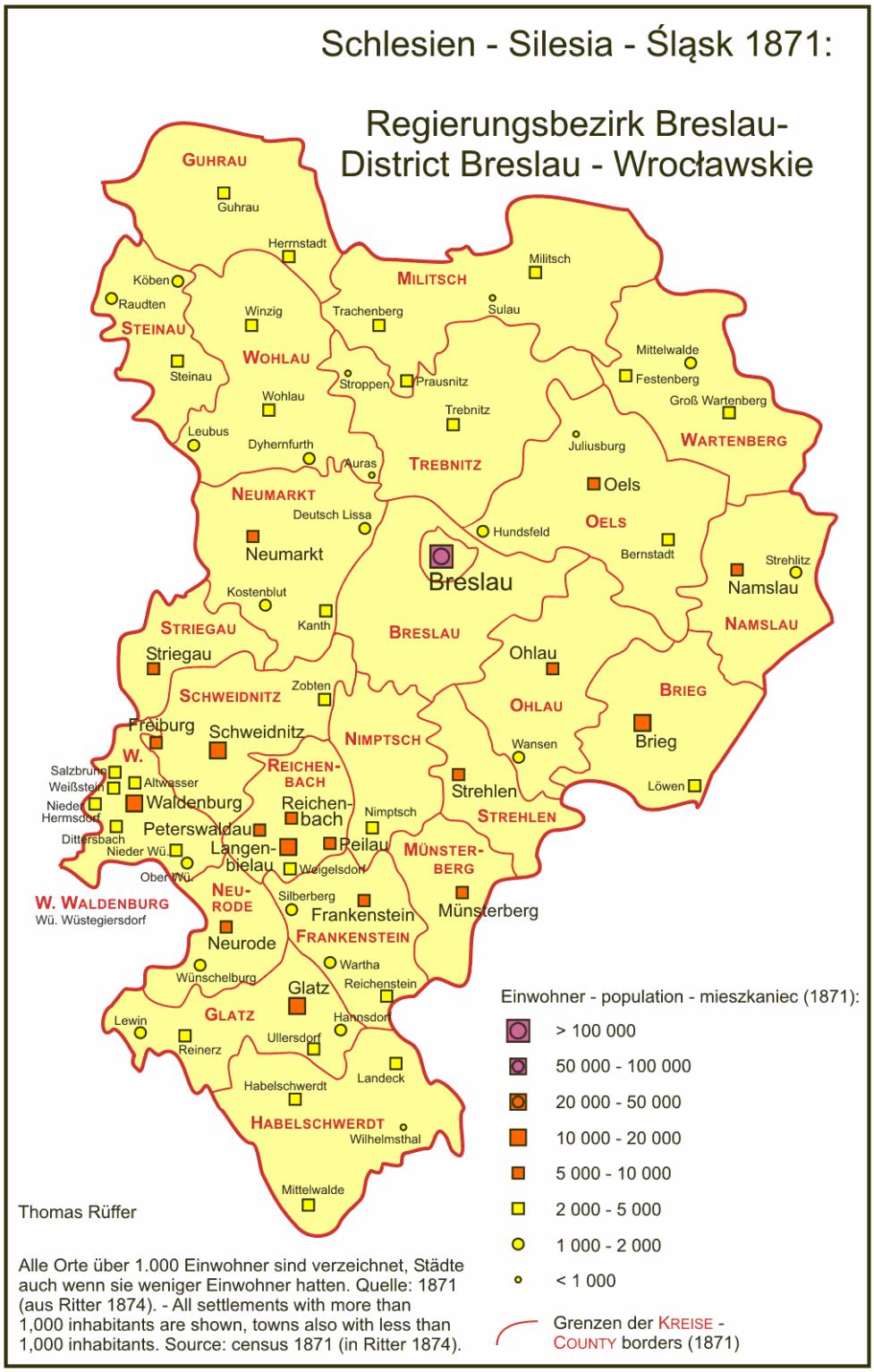
http://de.wikipedia.org/wiki/Regierungsbezirk_Liegnitz

Auf dem dicht besiedelten, von vielen Kleinstädten befleckten schlesischen Flachland war das Netz nicht allzu überraschend noch umfangreicher, wie die eindrucksvolle Zahl der auf den

nächsten Paar Seiten aufgelisteten Linien beweist. Außer den vorher erwähnten früheren Hauptstrecken wurden hier zwischen 1870 und 1900 die folgenden Nebenstrecken errichtet (von Westen nach Osten, beginnend mit dem Liegnitzer Regierungsbezirk): 1846 von Węgliniec (Kohlfurt) nach Żary (Sorau), deren südliche Fortsetzung etwas später (1867) von Kohlfurt nach Lubań Śląski (Lauban) entlang des Flusses Kwisa (Queistal) verlief. Von Sorau aus wurde dann noch im gleichen Jahr (1846) weiter nach Gubin (Güben) an der Lausitzer Neiße gebaut. In dieser Gegend wurde im Jahre 1846 auch die Strecke zwischen Sorau und Żagań (Sagan) und Głogów (Glogau) mit einem weiteren Anschluss an Leszno (Lissa) errichtet, 1890 folgte dann der Abschnitt von Zary (Sorau) nach Zielona Góra (Grünberg). 1884 erfolgte der Bau der Linie von Legnica (Liegnitz) nach Wałbrzych (Waldenburg) über Złotoryja (Goldberg), 1896 wurde dieser Strecke zusätzlich eine Abzweigung nach Jelenia Góra (Hirschberg) über Lwówek Śląski (Löwenberg) hinzugefügt. 1875 wurde die Stecke von Żagań (Sagan) nach Liegnitz vollendet. Weiter nördlich kam es 1870 zur Errichtung der Linie Gubin (Güben)– Zielona Góra (Grünberg), die ab 1874 einen Anschluss an die wichtige Strecke Grünberg– Breslau über Głogów (Glogau) bekam.[535]

Im westlichen Niederschlesien diente der Regierungssitz Liegnitz wegen seiner günstigen Lage am Rand des sudetischen Vorlandes als der wichtigste Knotenpunkt. Die alte Strecke Dresden– Breslau wurde 1871 durch einer Linie in Richtung Głogów (Glogau) ergänzt, 1856 wurde die Verbindung mit Jawor (Jauer) und weiter südöstlich nach Świdnica (Schwednitz) gelegt, die später (1898) über Dzierżoniów (Reichenbach) nach Kamieniec Ząbkowicki (Kamenz) in den Osten erweitert wurde. Von dieser Linie zweigte erst 1895 eine Strecke von Strzegom (Striegau) nach Sroda Śląska (Neumarkt) ab. 1898 wurde die Nebenlinie von Legnica (Liegnitz) nach Rawicz (Rawitsch) über Ścinawa (Steinau an der Oder) errichtet.[536]

[535] Ebenda, S. 45.
[536] Ebenda, S. 54.



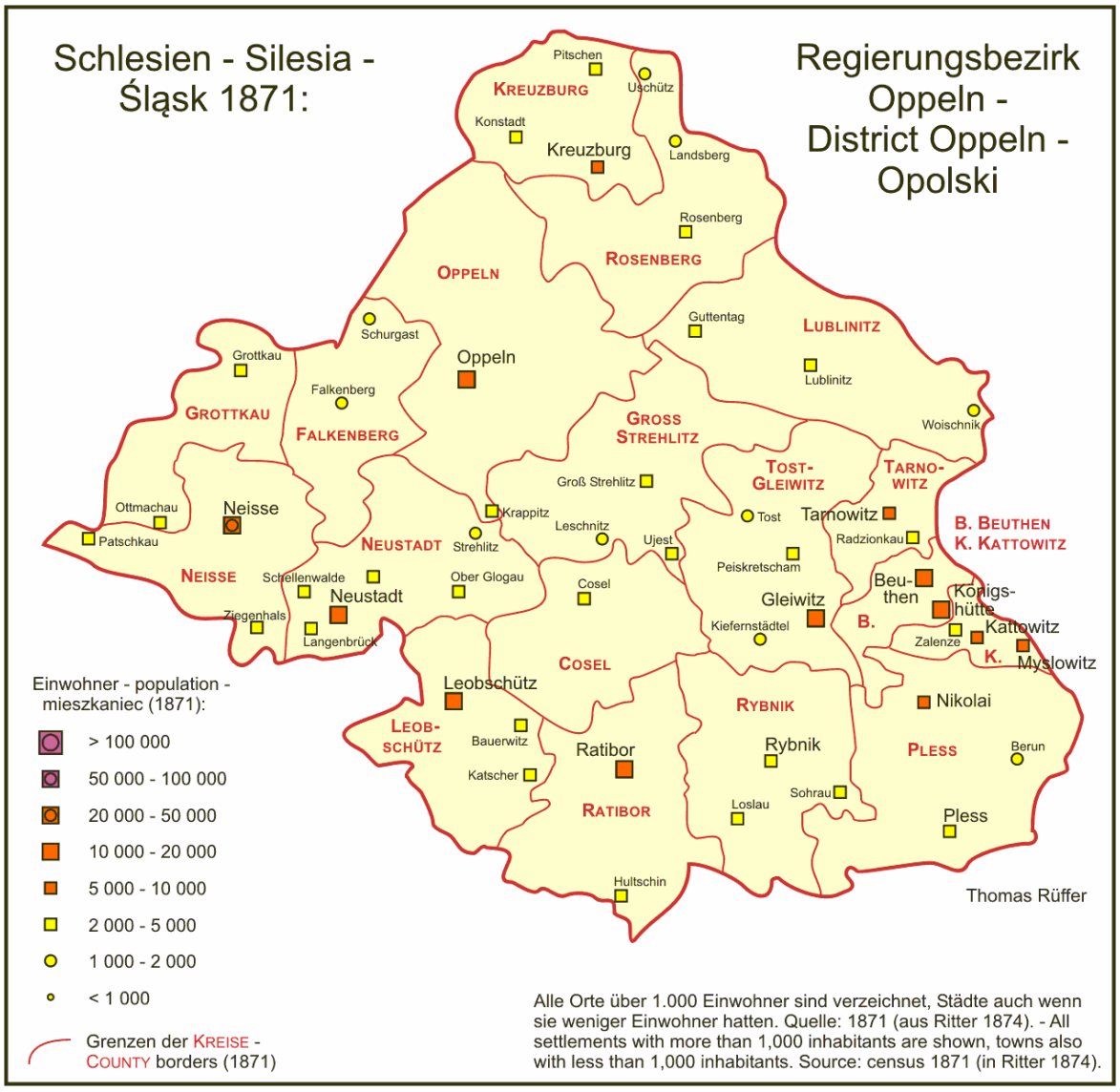
Karte des Regierungsbezirks Breslau, In:

http://de.wikipedia.org/wiki/Regierungsbezirk_Breslau

Im zentralen Niederschlesien diente natürlich die Provinz- und Regierungsbezirkshauptstadt Breslau als Knotenpunkt für das Eisenbahnnetz. 1912 lag die Stadt mit ihren 512. 000 Einwohnern auf dem siebten Platz der deutschen Großstädte und war damit der einzige deutsche Ort mit über 500. 000 Einwohnern östlich der Oder und der Lausitzer Neiße.[537] 1853 wurde die Linie von Breslau nach Wałbrzych (Waldenburg) über Jaworzyna Śląska (Königzelt) erbaut, drei Jahre später wurde die Strecke nach Leszno (Lissa) über Rawicz (Rawitsch) eröffnet, 1884 wurde die Trasse von Breslau nach Świdnica (Schwednitz) in Betrieb genommen, 1875 folgte die Betriebsaufnahme auf der Strecke nach Kamieniec Ząbkowicki (Kamenz) und Kłodzko (Glatz) und weiter südlich über Bystrzyca Kłodzka (Habelschwert) und Międzylesie (Mittenwalde) nach Böhmen.[538] Vom auf dieser Linie liegenden Strzelin (Strehlin) bog ab 1889 ein Abschnitt in Richtung Dzierżoniów (Reichenbach) ab. 1900 verband eine aus technischer Perspektive schwierige Linie Reichenbach und Nowa Ruda (Neurode) durch das Góry Sowie (Eulengebirge; die einzige schlesische Route, die wegen sehr steiler Steigungen teilweise als Zahnradbahn gebaut werden musste). 1868 wurde die Strecke nach Oleśnica (Oels) erbaut, ihre nördliche Fortsetzung nach Krotoszyn (Krotoschin) kam erst sieben Jahre später, während die östliche nach Wieruszów (russische Grenze) über Kępno (Kempen) schon 1872 vollendet wurde. Auf dem rechten Oderufer erfolgte im gleichen Jahr der Bau des Abschnitts von Breslau nach Opole (Oppeln) über Jelcz Laskowice (Jeltsch Laskowitz), 1870 wurde die Linie von Oleśnica (Oels) nach Kluczbork (Kreuzburg) über Namysłów (Namslau) gelegt, während dem Netz 1880 eine Abzweigung vom Breslauer Vorort Psie Pole (Hundsfeld) nach Trzebnica (Trebnitz) hinzugefügt wurde.

[537] *Grabski*, Statistisches Anhangblatt.
[538] *Wipszycka*, S. 73.

Eisenbahnknoten Breslau im Jahre 1910 zeigt der typisch für schlesischen Verhältnissen sehr gut ausgebauten Netz, In: http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/baedeker_n_germany_1910/breslau_i_1910.jpg&imgrefurl=http://www.raether-buch.de/History_Maps.htm&usg=__kQHuPU6ojmXYWw6UCIrzJm2_2NQ=&h=1194&w=1624&sz=580&hl=de



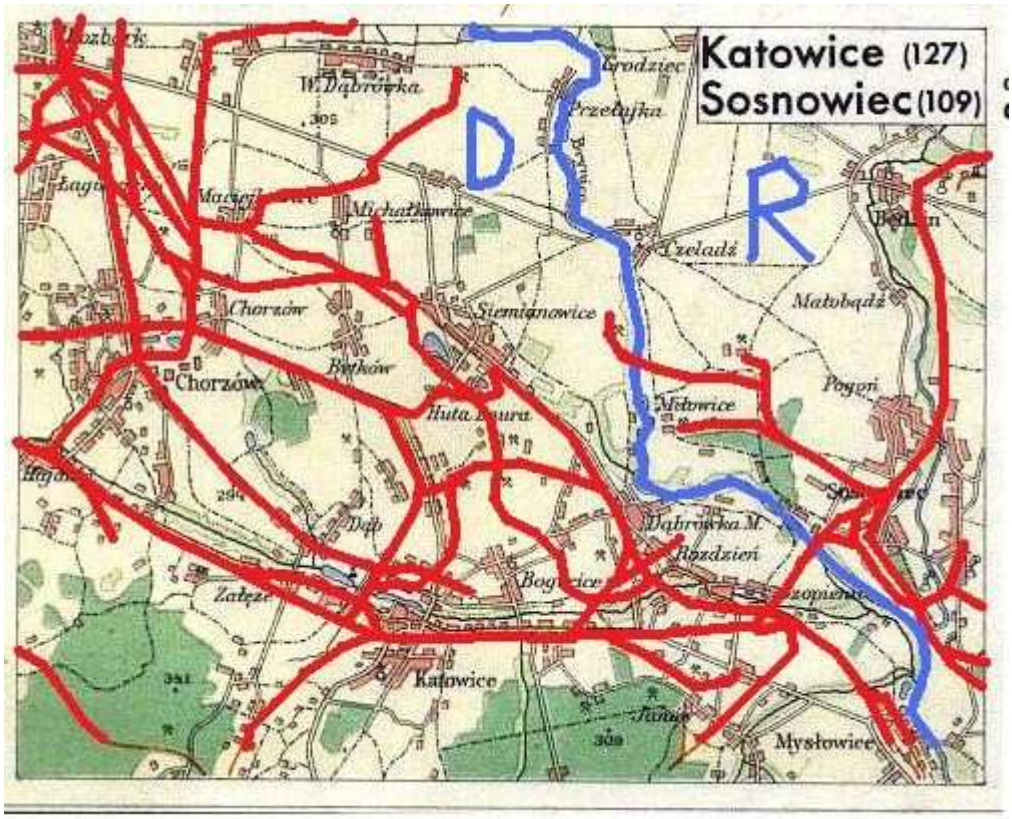
Regierungsbezirk Oppeln im Jahre 1871, In:
http://de.wikipedia.org/wiki/Regierungsbezirk_Oppeln

Südlich der Oder folgte 1893 die Linie von Brzeg (Brieg) nach Strzelin (Strehlin), wobei Strehlin seit 1891 über einer Verbindung mit Niemodlin (Falkenberg) via Grodków Śląski (Grottkau) verfügte.[539] Am östlichsten Rand des Breslauer Regierungsbezirks verlief zusätzlich eine bereits sehr früh (1847) errichtete Linie von Brieg nach Nysa (Neisse), die weiter in das damalige österreichische Schlesien über Opawa (Troppau) nach Bohumin (Oderberg) reichte.

[539] *Bufe*, S. 45.

Außer im östlichsten Kattowitzer Kreis, wo es sich wegen des sehr dichten Eisenbahnnetzes nicht lohnt, dutzende, meist unter 20 km lange Kohlebeförderungsstrecken bzw. Ballungsraumverbindungen aufzulisten, wurden im Oppelner Regierungsbezirk neben der ersten Verbindungslinie mit Breslau und Mähren die folgenden nennenswerten Strecken errichtet: 1879 wurde die Linie von Oppeln nach Bytom (Beuthen) über Strzelce Opolskie (Gross-Strelitz) errichtet, etwas weiter nördlich wurde 1857 der Abschnitt von Oppeln nach Tarnowskie Góry (Tarnowitz) über Kolonowskie (Kolonnowska) gelegt, während seit 1855 auch eine Linie von Nędza (Buchenau) nach Mikołów (Nikolai) über Rybnik in das Kohlerevier verlief; von Rybnik war es ab 1886 möglich, nach Chałupki (Annaberg) zu fahren, eine ergänzende Linie führte auch von Pszczyna (Pleiss) über Żory (Sohrau), das seit 1884 mit Gliwice (Gleiwitz) verbunden war, und ein im gleichen Jahr gelegter Zweig erstreckte sich in Richtung der österreichischen Grenze bei Chybie, wo der fünfte und letzte preußische Anschluss an die parallel zur Grenze verlaufende Kaiser –Ferdinands- Nordbahn geknüpft werden konnte. Frühere Grenzübergänge, außer den bereits in diesem Werk erwähnten ersten zwei in Bohumin (Oderberg) und Mysłowice (Myslowitz), befanden sich ebenfalls, wie jene bei Chybie, gleich südlich des Kohlenreviers. Im Jahre 1868 wurde die Strecke von Czechowice-Dziedzice (Dziedzitz) nach Kattowitz über Pszczyna (Pleiss) errichtet, wobei wie bei Chybie der Grenzübergang an der hier noch unbedeutenden Weichsel lag; eine Weichselbrücke markierte ebenfalls den Kordon auf dem bereits 1859 errichteten Abschnitt von Oświęcim (Auschwitz) nach Kattowitz über Nowy Bieruń (Neuberun) und Mysłowice (Myslowitz).[540]

[540] Ebenda, S. 72.



Eisenbahnkarte des oberschlesischen Kohlreviers, mit der vor 1914 bestehenden deutsch-russischen Grenze markiert in blau, eigene Bearbeitung von *Korbel*, S. 29.

Die oben skizzierten Bahnverbindungen wurden im Staatsvertrag zwischen der Habsburgermonarchie und Preußen vom 23. Februar 1861 vereinbart[541], auch wenn vor allem die von Auschwitz ausgehende Linie seitens der österreichischen Befestigungskommission und des Armeeoberkommandos seit 1856 besonders heftig bekämpft worden war.[542] Die Kommission wollte hier keinen solchen Bahnanschluss erlauben, da durch den Bau einer permanenten Brücke über diesen als strategisch wichtig bezeichneten Weichselabschnitt angeblich die Sicherheit nicht nur der Nordbahn sondern auch des ganzen Umkreises der Festung Krakau hätte gefährdet sein können. Laut des damaligen Verteidigungskonzepts umfasste also die Interessensphäre des Militärs

[541] *Strach*, Band III, S. 32.

[542] Die preußische Oberschlesische Bahngesellschaft bemühte sich bereits am 24. Januar 1856 um die Genehmigung dieser circa 20 km langen Linie, allerdings wurde dies für drei Jahre seitens des österreichischen Außenministeriums verweigert; erst ab 1859 wegen des Krieges in Italien musste Wien den Weg des Ausgleiches mit Berlin antreten, siehe dazu ÖSTA AVA VA HM Zl. 457 ex 1856 bzw. ÖSTA AVA VA HM Zl. 1.142 ex 1859, ÖSTA AVA VA HM Zl. 2.235 ex 1859 sowie ÖSTA AVA VA HM Zl 2.565 ex 1859.

nicht nur die ohnehin eher ausgedehnten (auf der Ost-West-Achse bis zu 20 km breiten) Krakauer Festungsanlagen, die großteils der heutigen Ausdehnung des bebauten Stadtgebiets entsprechen, sondern erstreckte sich bis zu zwölf deutsche Meilen (circa 90 km) weit über die Stadt hinaus, was also nach Westen auch das ebenfalls als eine subsidiäre Festung geplante Auschwitz einschloss, das allerdings später wegen Geldmangels nie befestigt wurde. Nach Osten erstreckte sich dieser Interessensphäre fast bis zur Tarnower Zitadelle. Die Tatsache, dass die junge Weichsel hier gerade einmal 20 Meter breit war, also sogar die durchschnittliche Breite des Wiener Donaukanals nicht erreichte, und daher im Kriegsfall auch sehr schnell ohne besondere technische Voraussetzungen seitens von der preußischen Armee überbrückt werden konnte, wie es auch 1866 passierte, scheint aber den k.u.k. Strategen irgendwie entgangen zu sein.

Nördlich des Kohlebeckens wurde die der russischen Grenze ziemlich nahe gelegene parallele Linie von Bytom (Beuthen) nach Kluczbork (Kreuzburg) über Lubliniec (Lublinitz) 1884 vollendet, Lublinitz selbst stand aber schon ab 1858 in direkter Verbindung mit Opole (Oppeln) über Kolonowskie (Kolonnowska). In dieser Gegend ist außerdem über eine im Jahre 1899 gelegte Strecke von Oppeln nach Namysłów (Namslau) mit einer Abzweigung nach Kluczbork (Kreuzburg) zu berichten.[543]

Westlich bzw. südlich der Oder im Oppelner Land gab es allerdings kaum Großstädte und damit auch nur wenige Fabriken. Diese Region wurde deshalb trotz ihres sehr fruchtbaren Bodens und der damit verbundenen sehr hohen Landbevölkerungsdichte vergleichsweise sparsam mit Eisenbahnen erschlossen, was aber wohl auch mit der Nähe zur österreichischen Grenze begründet werden kann. Vom an der Oder gelegenen Racibórz (Ratibor) zweigten zwei Linien in südlicher bzw. westlicher Richtung ab: eine nach Opava (Troppau, Opawa; 1898), die andere nach Głubczyce (Leobschütz; 1900). Von Leobschütz zog sich ab 1899 eine Linie bis Kędzierzyn-Koźle (Cosel) sowie unmittelbar entlang der mährischen Grenze nach Prudnik (Neustadt) und Głuchołazy (Ziegenhals), dem seit 1876 bzw. 1896 auch Verbindungen mit den an der Oder liegenden Orten Kędzierzyn-Koźle (Cosel) bzw. Gogolin zur Verfügung standen. Das circa 30 km weiter nach Westen gelegene Nysa (Neisse) verknüpfte ab 1887 eine Strecke mit Opole (Oppeln) über Niemodlin (Falkenberg).

---

[543] *Wipszycka*, S. 73.

Von Anfang an brachten fast alle schlesischen Bahnen ihren Anlegern erhebliche Gewinne; allein im Jahre 1859 belief sich die Summe der Profite nur einer der vielen Linien, die nun durch Niederschlesien liefen, nämlich der Niederschlesisch–Märkischen Bahn, die Breslau mit Berlin verband, auf 19.080.085 Taler, was also die staatlichen Zinsgarantien von 3,5 % in den Schatten stellte. [544] Mit solch guten Umsätzen konnten nicht allzu überraschend noch mehr Kapital liefernde Investoren angelockt werden, was bedeutete, dass das Anlagekapital der preußischen Bahnen von circa 33,8 Millionen Talern anno 1844 auf 279,7 Millionen im Jahr 1858 wuchs; im gleichen Zeitraum stieg auch die Personenbeförderung von 3,9 Millionen auf 19,1 Millionen Fahrgäste.[545]

Die für die Verteidigung der östlichen Gebiete Preußens wohl wesentlichste Linie stellte zweifellos die Strecke Breslau– Leszno (Lissa)– Posen– Toruń (Thorn)– Iława (Deutsch Eylau)– Olsztyn (Allenstein)– Cernjahovsk (Wystruć, Insterburg)– Sovetsk (Tylżyca, Tilsit)– Klaipeda (Kłajpeda, Memel) dar. Von dieser Hauptlinie, die sich zumeist etwa 30-80 km entfernt von und parallel zur russischen Grenze zog, zweigten zwar zahlreiche, oft aber eher kurze Linien in Richtung derselben ab, um diese wegen der herrschenden politischen Verhältnissen sehr benachteiligte Randregion besser wirtschaftlich erschließen zu können, sowie auch um die unmittelbar an der Grenze liegenden wichtigen Garnisonsstädte besser an die allgemeine Verkehrsinfrastruktur des Reiches anzubinden. Wahrscheinlich nur deswegen erhielten solche sonst unbedeutenden Städte (hier von Süden nach Norden entlang der Grenze aufgelistet) wie Lubliniec (Lublinitz), Kluczbork (Kreuzburg), Kępno (Kempen), Ostrów Wielkopolski (Ostrow), Pleszew (Pleschen), Strzałkowo (Stralkowo), Strzelno (Strelno), Kruszwica (Kruschwitz), Golub (Gollub), Brodnica (Strasburg), Działdowo (Soldau), Nidzica (Neidenburg), Ełk (Lyck) und Gołdap (Goldap) die entsprechenden Bahnverbindungen. Von Breslau nach Posen über Leszno (Lissa) wurden die Schienen bereits 1856 gelegt, 1872 wurde weiter nordöstlich von Posen nach Inowrocław (Hohensalza) über Gniezno (Gnesen) gebaut, von Hohensalza nach Olsztyn (Allenstein) über Toruń (Thorn) erfolgte dies im Jahre 1873, wobei dieser Verbindung nun völlig durchgehend wurde, da die verbliebene Strecke nördlich von Allenstein schon ein paar Jahre früher in Betrieb genommen worden war. Die strategische Bedeutung dieser Linie lässt sich nicht übersehen; große

[544] Karl Friedrich Wilhelm *Dieterici*, Handbuch der Statistik des Preußischen Staates, (Berlin 1861), S. 625.
[545] Ebenda, S. 619.

Teile davon wurden deswegen im klaren Gegensatz zu den meisten anderen Bahnen Ostdeutschlands von Anfang an mit zwei Gleisen ausgestattet.

Im Vergleich zu den meisten Bahnen Galiziens wiesen die meisten Linien im preußischen Polen überraschenderweise bald erhebliche Gewinne auf. Bereits 1859 transportierte die Ostbahn nur innerhalb der Provinz Ostpreußen über eine Million Fahrgäste und mehr als sechs Millionen Tonnen Waren, was zu beeindruckenden finanziellen Überschüssen führte. Die Verzinsung der Anleihen lag in diesem erfreulichen Zusammenhang auf dem Niveau von etwa 4 %, was also die seitens der Regierung während der Konzessionierung gebotene Zinsgarantie von 3,5 % stark überstieg und diese damit fast von Anfang an als überflüssig erscheinen ließ.[546] Bereits 1880 verdienten alle Bahnlinien des nun vereinigten Deutschen Reiches insgesamt 871.000.000 Reichsmark (RM) bzw. 25.899 RM/km als Bruttoeinnahmen, als Ausgaben wurden 470.300.000 RM bzw. RM/km verrechnet, was einen Überschuss im Wert von 401.700.000 RM bzw. 11.930 RM/km bedeutete. [547]

Entwicklung des Güterverkehrs auf den preußischen Bahnen

Jahr	Betriebslänge km	Zahl der Güterwagen	Davon gedeckte Wagen	Davon offene Wagen	Güterverkehr Mio t	Durchschnittl. Beförderungsweg je t km	Bemerkungen
1844	861	1 351	–	–	0,392	50,0	
1845	958	1 512	–	–	0,474	47,6	
1850	2 846	6 825	–	–	2,256	84,1	
1855	3 787	15 941	7 066*)	10 465	9,461	69,3	*) einschl.
1860	5 578	24 479	11 004*)	15 629	14,789	62,6	Pack-
1865	6 646	40 872	11 804	26 029	30,600	71,5	wagen
1870	11 040	76 824	22 429	48 838	52,190	77,5	
1875	15 894	139 542	39 853	89 818	82,208	83,4	

Aus: Hundert Jahre…, S. 72.

[546] Ebenda, S. 627-628.
[547] Georg von *Schanz*, Julius *Wolf* (Hrsg.) Konjunktur und Eisenbahnen, (Stuttgart 1914), S. 12.

Vor den Wirren des Ersten Weltkrieges, im Jahre 1909, besaß Deutschland ein imposantes Netz von 60 .089 km an Schienen, 58 .297,5 km oder 97 % davon waren nun staatlicher Besitz, wobei fast alle Strecken dem Staat bzw. den wenigen verbliebenen privaten Anlegern substanzielle Profite gewährleisteten konnten. In Preußen selbst stellten damals 38 .790,4 km bzw. 95,5 % des Gesamtnetzes von 40 .631 km das direktes Eigentum des Staates dar.[548] Der Fuhrpark des Hohenzollernreiches bestand aus insgesamt 26. 612 Lokomotiven (0,44/km), 55. 923 Personenwaggons (0,93/km) sowie 557. 965 Lastwaggons bzw. 9,29 Stück/km. Insgesamt nutzten 1 .457. 097. 000 Passagiere das Angebot der Reichsbahn und 519. 156. 000 Tonnen Fracht wurden transportiert, was sich auf 33 .549. 000.000 Personenkm bzw. 52 .730. 000 .000 Tonnenkm verteilte.[549] Die Bruttoeinnahmen aller deutschen Linien summierten sich anno 1909 auf 2.843.000.000 Mark bzw. 47.313 Mark und 15 Pfennige/km, die Ausgaben kamen dagegen auf 2.007.000.000 Mark bzw. 33.400 Mark und 46 Pfennige/km, was einen Überschuss von insgesamt 836.000.000 Mark bzw. 13.912 Mark und 70 Pfennige/km als Nettogewinne verbuchen ließ. Diese Profite entsprachen etwa 5,09 % des investierten Anlagekapitals im Gesamtwert von 16.870.000.000 Mark (280.000 Mark und 75 Pfennige/km).[550] Nur zwei Jahre später im Jahre 1911 wurden in Deutschland 3.270.700.000 RM bzw. 51.519 RM pro km oder insgesamt 8,2 % des damals 40.000.000.000 RM hohen deutschen Bruttoinlandsprodukts aus dem Titel der Bruttoeinnahmen verbucht, was wohl als das beste Kennzeichen für das enormen industriellen Wachstums der letzten Periode der Gründerzeit dienen ist.[551] Die entsprechenden Ausgaben lagen bei 2.063.000.000 RM bzw. 32.495 RM/km, was einen Gewinn von 972.600.000 RM bzw. 16.506 RM/km bedeutete.[552]

Die Hauptursache für das verhältnismäßig hohen Rentabilitätsniveau der Eisenbahnen des östlichen Deutschlands war die entsprechend große Anzahl der Fabriken und das hohe Volumens der industriellen Produktion; beide Werte übertrafen diejenigen von Kongresspolen sehr deutlich und jene von Galizien umso mehr. In der Posener Provinz allein standen im Jahre 1910 insgesamt

---

[548] *Hanel,* S. 191.
[549] Ebenda.
[550] Ebenda, S. 195.
[551] *Schanz,* S. 12.
[552] Ebenda, S. 13.

49 .764 Fabriken, die 175 .051 Arbeiter beschäftigten[553], was sich statistisch gesehen in 42,2 Einwohner/ Industriewerk bzw. 8,3 % aller dortigen Einwohner, die in der Industrie tätig waren, übertragen lässt. In Westpreußen waren damals 40 .501 Fabriken in Betrieb, in denen 159. 208 Menschen arbeiteten, was 40,5 Einwohner/ Fabrik bzw. einen 9,7 %- hohen Anteil von industriellen Arbeitern an der Gesamtbevölkerung bedeutete. Sogar in der rückständigsten Provinz des ganzes Reiches, nämlich Ostpreußen, ist von 34 .902 solchen Unternehmern und 141 .489 Mitgliedern des Proletariats oder 58.04 Einw./Betrieb bzw. 7 % aller Einwohner zu berichten. Alle obigen Angaben ergeben zusammen die Gesamtzahl aller Industriewerke, die damals über die östlich der Oder und Lausitzer Neiße liegende Gebieten verstreut waren (und zwar ohne dem am besten in diesem Bereich entwickelten Schlesien sowie Westpommern), nämlich mit 124 .167 Betrieben und 475 .748 dort Beschäftigte. In diesem Querschnitt des ostdeutschen Wirtschaftspanoramas entfielen also 45,6 Einwohner auf jede Fabrik und die Arbeiterklasse kam auf 11,9 % der Bevölkerung.[554] Im Vergleich dazu gab es nur 3.259 Fabriken mit 302 .875 Arbeitern in ganz Kongresspolen, was dort nicht weniger als 3.682 Einwohner/Fabrik oder nur einen 2,4 %- hohen Anteil der industriellen Arbeiter an der Gesamtbevölkerung erkennen ließ. In Galizien dagegen existierten angeblich 159 .710 Fabriken, die insgesamt 335. 913 Menschen ihren Lebensunterhalt verdienen ließen, was eine Höhe von 56,4 Einwohner/Fabrik erreichte, womit theoretisch 3,7 % der Bewohner Galiziens zu den Mitgliedern des Proletariats zählten. Alle diese Statistiken lassen jedoch wegen der enormen vorhandenen Diskrepanzen in den Angaben der Arbeiter pro industrielle Anlage vermuten, dass die benutzten Vergleichskriterien weit von Einheitlichkeit entfernt waren. In Galizien wurden also laut der obigen Statistik nur circa zwei (!) Menschen in einem durchschnittlichen Werk beschäftigt, in Preußen dagegen vier, während in Kongresspolen circa 100 arbeiteten. Dies bedeutet, vor allem im Fall von Galizien aber auch zumindest teilweise von Preußen, dass wahrscheinlich nicht nur die tatsächlichen wirklichen industriellen Betriebe gezählt worden waren, sondern auch diejenigen, die in Wirklichkeit nur kleine Gewerbestätten waren, wie etwa z. B. Schuhmacher oder Gastgewerbe, wo häufig nur ein oder zwei Angestellte üblich waren und die ohnehin keineswegs ernsthaft als Teil der modernen industriellen Betriebe betrachtet werden durften, was diesen Angaben sehr stark verzerren musste.

---

[553] *Grabski*, S. 3. wobei alle Vergleiche zwischen den drei Ländern, Prozentanteile und die Zahl der Fabriken pro Einwohner meine eigenen Kalkulationen sind.

[554] Eigene Berechnungen, die auf der Basis der entsprechenden, vorher in diesem Text zitierten Angaben entstanden.

Im Fall Kongresspolens, wo der Durchschnitt bei circa 100 Beschäftigten pro Werk lag, reflektieren die vorhandenen Daten vermutlich viel genauer die damalige Lage des Landes, wobei sich die wirtschaftliche Überlegenheit Preußens und die Rückständigkeit Galiziens aber trotz der nicht zuverlässigen preußischen Angaben und vor allem jener von Galizien, die sich eigentlich als komplett nutzlos erweisen, ohne jeglichen Zweifel eindeutig etablieren lässt. Z. B. entfielen von den im Jahre 1913 insgesamt auf dem Gebiet des heutigen Polens tätigen 210 .000 Bergarbeitern 74 % bzw. 155 .400 auf Preußen, 16 % bzw. 33 .600 auf Russland und nur 10 % bzw. 21 .000 auf Galizien (die meisten davon wohnten ohnehin im Herzogtum Teschen (Cieszyn), das nicht zu Galizien gehörte).[555]

Laut Artikeln 27 und 87 des Vertrags von Versailles vom 28. Juni 1919 musste Deutschland insgesamt 4.228 km bzw. 7 % seiner Eisenbahnen an Polen abgeben[556], was in der Tat um etwa 150 km weniger als die gesamte Länge der galizischen Strecken war. Allerdings stellten die von Deutschland abgetrennten Gebiete Großpolens und Pommerns sowie die östlichen Landstriche Oberschlesiens zusammen nur etwa ein Drittel der Fläche des größten ehemaligen österreichischen Kronlandes dar. Die oberschlesischen Bahnen wurden der Warschauer Regierung entsprechend des Artikels 88 des obigen Vertrags zugesprochen, als Ergänzung des Friedensvertrags im Bereich Oberschlesien galt aber auch die polnisch-deutsche Übereinkunft, besonders die Artikeln 396 bis 500 über den Status des Schienennetzes und dessen Benutzung innerhalb des Kohlereviers. Dieses Abkommen wurde erst am 15. Mai 1922 in Genf unterzeichnet und trat bereits am folgenden Tag in Kraft.[557] Innerhalb der Grenzen der sonst souveränen Freistadt Danzig übernahmen die polnischen Bahnbehörden laut der Artikeln 21, 22 und 25 der in Paris am 9. November 1920 verabschiedeten Konvention die Kontrolle über alle Hauptstrecken von überregionaler Bedeutung, mit Ausnahme der lokalen Eisenbahnen, die den Danziger Werft- und Hafenanlagen dienten (nämlich die sechs km lange Strecke zwischen den Stadtbezirken Wrzeszcz (Langfuhr) und Nowy Port (Neufahrwasser) sowie der kommunalen Straßenbahnen der Stadt Danzig.[558] Insgesamt wurden von Deutschland 3.012 Lokomotiven (also circa zweimal so viel wie von der Wiener Regierung verlangt – (1.474 Stück) bzw. dies waren 11,3 % der Gesamtsumme des Bestandes der Reichsbahn

[555] *Buszko,* Wielka Historia…, S. 61.
[556] *Bissaga*, S. 90-92.
[557] Ebenda.
[558] Ebenda.

gewesen), 5.301 Personenwaggons bzw. 9,5 % des deutschen Gesamtbesitzes (in Galizien dagegen wurden 4.378 übergeben) sowie 72. 483 Frachtwaggons oder 13 % des Inventars der Weimarer Republik auf den neuen polnischen Staat übertragen. In ehemaligen Galizien wurden dagegen 23. 781 Lastwaggons übernommen.[559] Auf jeden Streckenkilometer der ehemals deutschen Strecken entfielen deswegen daher 0,71 Lokomotiven, 1,25 Passagierwaggons und 17,14 Lastwaggons, was den von Österreich einverleibten rollenden Fuhrpark erheblich und jenen Russlands noch mehr übertraf.

Schlussbemerkungen

Aus den oben vorgestellten Skizzen der Lage der russischen bzw. preußischen Bahnen und deren langfristigen Auswirkung auf die ökonomische Lage der anderen Sektoren des geteilten Polen kann eindeutig die Konklusion gezogen werden, dass sie im Vergleich zu Galizien zu einer viel größeren Belebung der regionalen Wirtschaft geführt hatten. Die wirtschaftliche Ausgangslage dieser Regionen war zur Zeit der polnischen Teilungen (wohl mit Ausnahme des sog. „Königlichen Preußens", nach 1772 „Westpreußen") kaum besser als in jenen Gebieten, die im gleichen Jahr in „Galizien" umbenannt wurden. Gleich wie Galizien stellten auch sie im engsten geografischen Sinn Randprovinzen der entsprechenden Reiche dar. Im Fall Russlands verdankte Kongresspolen die außergewöhnlich gute Lage seiner Bahnen einfach der Tatsache, dass es als die westlichste Provinz des Imperiums naturgemäß eine gewisse Brücke zu Westeuropa bilden musste. Im Fall Preußens stellten die östlichen Gebiete trotz ihrer (besonders nach der Vereinigung Deutschlands) deutlich peripheren Stellung einen doch sehr wesentlichen Bestandteil dieses neues Kaiserreichs dar, vor allem weil ihre allgemeine Wichtigkeit und ihr Anteil am gesamten Territorium des Landes weit über den entsprechenden Werten Galiziens gegenüber der Donaumonarchie lagen. Alle diese Faktoren verursachten die immer größer werdende Kluft im Lebensstandard zwischen den drei Teilen des geteilten Polen, wobei das Einkommen eines durchschnittlichen Einwohners 1914 im östlichen Preußen bei nicht weniger als $ 113 pro Jahr lag, in Kongresspolen $ 63 glich, in Galizien

[559] *Ginsbert*, S. 90.

allerdings die Summe von $ 38 noch nicht übersteigen konnte.[560] Wie die untere Tabelle beweist, spiegelte sich dieses Verhältnis auch sehr deutlich in der Beschäftigungsstruktur der Bevölkerung wider. Die Bewohner Galiziens verdienten ihren Lebensunterhalt vor allem mit primitiver, ineffizienter Landwirtschaft – sie hatten nicht viele Möglichkeiten, um Arbeit in der Industrie zu finden. Die niedrigen Löhne der wenigen Industriearbeiter zusammen mit der begrenzten Anzahl von am Konsum von Industrie- und Importgütern teilnehmenden Bauern konnten dem wachsenden Bahnnetz Galiziens keine guten Renditen gewährleisten, weil sich der Großteil der Bevölkerung weder regelmäßige Zugreisen noch den Kauf von den mit den Zügen beförderten Produkten leisten konnte.

BESCHAEFTIGUNGSSTRUKTUR DER BEVOELKERUNG IN JAHREN 1897-1907

GEBIET	PRO 1000 EINWOEHNER		
	LANDWIRTSCHAFT	INDUSTRIE, BERGBAU	HANDEL
GALIZIEN	768	90	78
KONGRESSPOLEN	566	260	84
POSEN PROVINZ	540	234	87
WESTPREUSSEN	499	241	92
FRST. TESCHEN, TROPPAU	350	460	76
PREUSSICHE OBERSCHLESIEN	310	424	102

Eigene Bearbeitung von S. 28 - Andrzej *Jezierski*, Cecylia *Leszczyńska*, Historia Gospodarcza Polski (Warszawa 2003)

Einen weiteren Grund für die schwache wirtschaftliche Lage Galiziens im Allgemeinen und für die Unprofitabilität der galizischen Bahnstrecken im Besonderen stellte die relative Fläche der anderen Teile Polens sowie das Ausmaß deren wirtschaftlicher Integration in ihren jeweiligen

[560] *Grabski,* S. 86-87.

Imperien dar. In diesem Sinne muss bemerkt werden, dass die von Deutschland bzw. Russland verwalteten polnischen Gebiete territorial nicht nur erheblich ausgedehnter als die Fläche Galiziens im engsten Sinn des Wortes waren, sondern sie waren auch viel besser in das ökonomische Leben ihrer imperialen Länder integriert. Während sich Galizien von Westen nach Osten auf etwa 600 km erstreckte und seine entsprechende Nord-Süd-Ausdehnung nicht allzu groß war (bis zu 250 km), kam hier zusätzlich die die Handelsbeziehungen störende Barriere der Karpaten hinzu – eine natürliche, physio-geografische Grenze der Absatzmärkte, die sogar die Errichtung zahlreicher Bahnlinien niemals völlig aufheben konnte. Auch heute noch, in einer Zeit mit scheinbar unbegrenzten Transportmöglichkeiten und Freiem Handel, der den alten Kontinent dank der EU-Erweiterung von einstigen Zollbarrieren befreite, bewegen sich Menschen und Güter am häufigsten durch Tiefländer und Ebenen und bevorzugen auch die am nächsten gelegenen Küsten, während die Bergketten immer eine gewisse, vielleicht auch eine schwer abschätzbare „mentale“ Barriere darstellen.

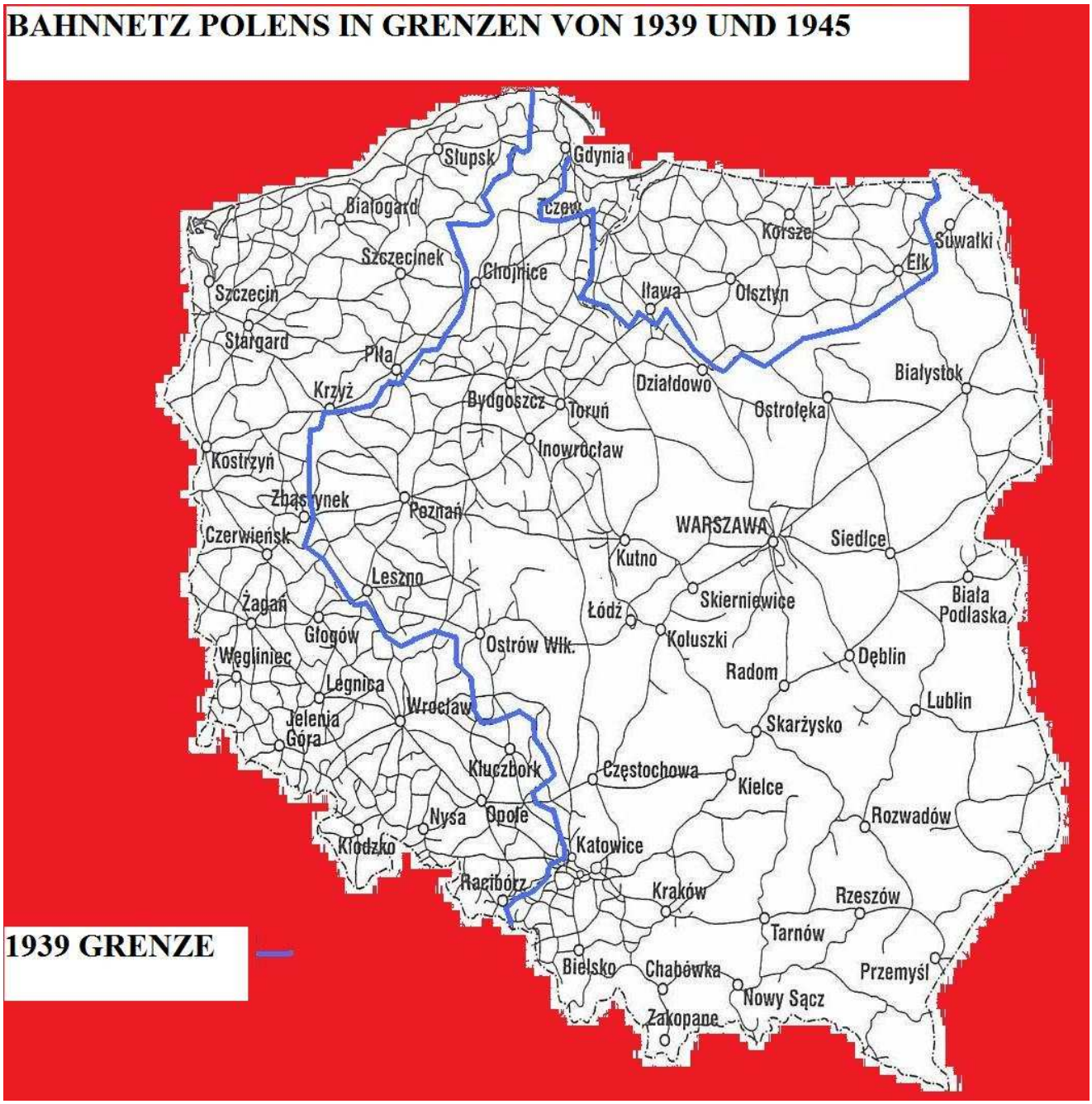
Im klaren Gegensatz zu dieser geopolitischen Realität gab es dagegen kaum wirkliche natürliche Hindernisse, die z. B. Kongresspolen vom Rest Russlands bzw. die östlichen Provinzen Preußens von den übrigen Landstrichen Deutschlands trennten. Vom Verlauf der menschlichen Gesichte ist es offensichtlich, dass sogar sehr breite Flüsse den Kontakt der benachbarten Regionen nicht stören können, im Gegenteil, sie erleichtern ihn dank des dadurch normalerweise vorhandenen Schiffbinnenverkehrs sogar. Dieses Prinzip kann natürlich für die Bergregionen nicht gelten; in Wirklichkeit waren manchmal sogar relativ niedrig gelegene Gebiete an einer Wasserscheide bis zur Zeit der Verkehrserschließung durch Eisenbahnen und moderne Straßen benachteiligt, was den Verlauf der Handelswege betraf, wie z. B. das Leithagebirge an der Grenze zwischen Niederösterreich und dem Burgenland, die Bucklige Welt südlich von Wiener Neustadt und am offensichtlichen der direkt am Tor Wiens gelegene Wienerwald. Bis zum Anfang der Ära des Bahnbaus konzentrierte sich der menschliche Verkehr, der nicht nur Güter sondern auch neue Ideen mitbrachte, entlang des Flusskorridors der Donau; die hügelige Landschaft des Weinviertels gewährleistete dem Wiener Raum auch eine gute Verbindung mit Mähren. Auf der anderen Seite blieb die Kommunikation mit den südwestlich der Reichsresidenzstadt gelegenen Regionen erheblich erschwert, erst der Bau der West- und Südbahn konnte diese Regionen besser zugänglich machen.

Wie die obigen Beispiele zeigen, vom geografischen Blickwinkel gesehen, waren diese territorial erheblich stärker integrierten Einheiten viel sinnvoller als das ansonsten isolierte Galizien. Galiziens Handelswege tendierten wie in allen nördlich der Karpaten und Sudeten gelegenen Regionen immer in Richtung der Ostsee bzw. nach Osten oder Westen des großen Tieflandes, das sich vom oberen Rhein bis zum Uralgebirge erstreckt. Aufgrund dieser Tatsache allein erscheint der für Galizien verhältnismäßig große ökonomische Erfolg des sog. „preußischen bzw. russischen Polen" vor allem als Faktor der Geografie – eine Leistung, die nicht durch den stereotypischen „preußischen Fleiß" bzw. die „despotische russische Ordnung" gegenüber der angeblich seit dem Oktober-Patent in Galizien herrschenden „polnischen Wirtschaft" erzwungen war. Die durch die Entwicklung der Eisenbahnen geleisteten Beiträge zur ökonomischen Entwicklung der verschiedenen Teile Polens konnten daher von Anfang an nur von einer relativen Relevanz sein. Trotzdem waren die Eisenbahnen auch in der Donaumonarchie aus dem gesamten Finanzblickfinanziell gesehen ein solch profitables Unternehmen, dass es sich der Staat immerhin leisten konnte, den die wenigen, am Rand des Landes liegenden Linien stets mit Geldern des staatlichen Eisenbahnsektors zu subventionieren. In der Zeit des beispiellosen industriellen Aufschwungs, den Europa in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts erlebte, rentierten sich die Eisenbahnen mit jährlich vielen Millionen Reingewinn so dermaßen, dass Verluste auf einzelnen Strecken leicht zu verkraften waren. Man konnte es sich daher leisten, solche mehr oder weniger rein strategischen Strecken zu errichten, von denen in vorhersehbarer Zeit keine Gewinne zu erwarten waren, solange die allgemeinen Interessen des Staates und der Bevölkerung damit unterstützt wurden.[561] Dies sei der Kern das Kernargument der vorliegenden Arbeit.

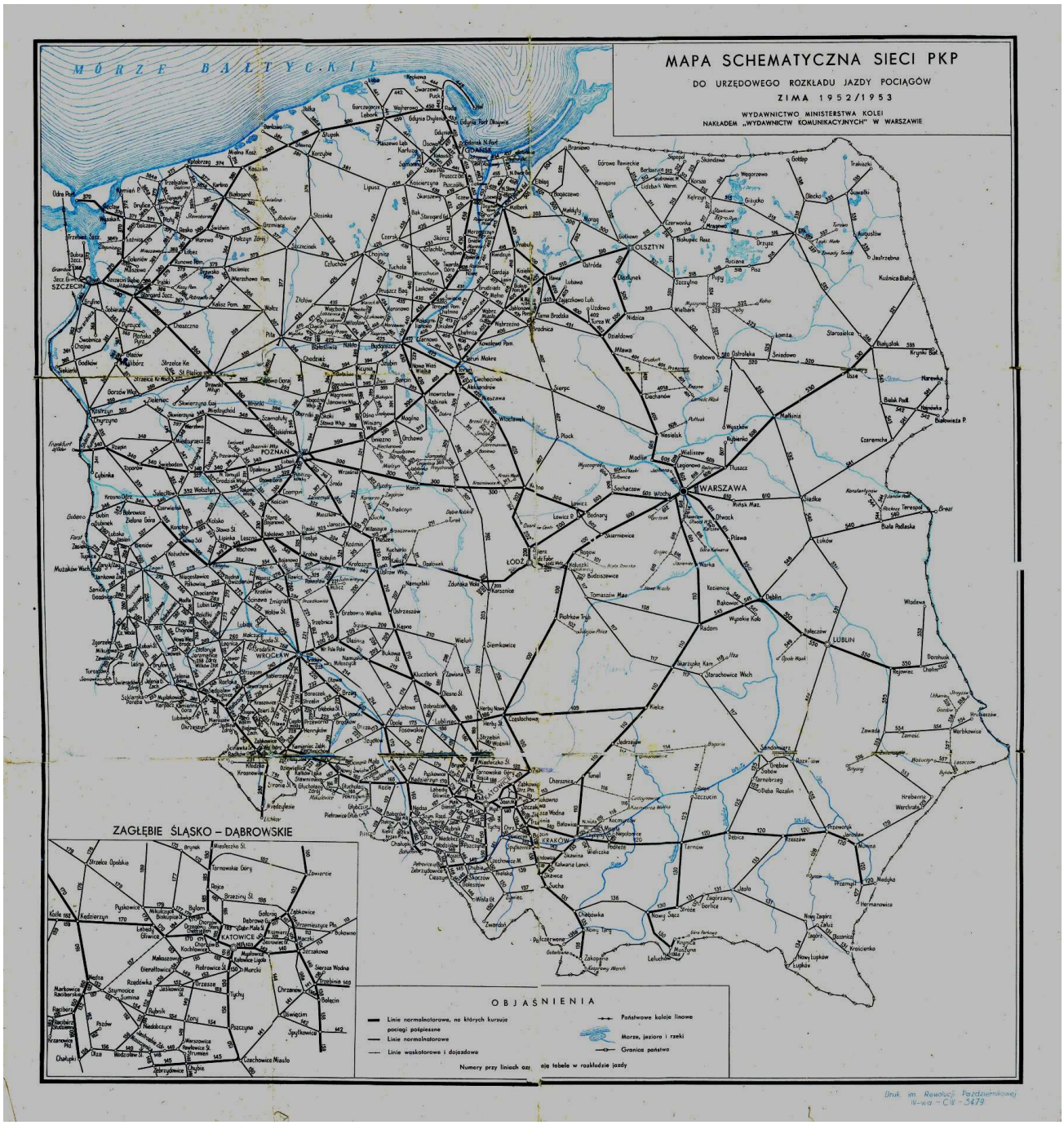
Schließlich, wie es vorher mehrmals erwähnt wurde, dienten die Eisenbahnnetze der Teilungsmächte ihren eigenen strategischen und ökonomischen Zwecken. Nach 1918 stellte das nicht gut integrierte Netz eines der wichtigsten existenziellen Transportprobleme des neuen polnischen Staates dar. Für eine sehr lange Zeit, in gewisser Weise sogar bis zur Gegenwart, konnte man den Verlauf der alten Grenzen vom Situierungsmuster der Eisenbahnlinien ableiten. Die folgenden Karten zeigten diese Lage sehr deutlich. Erst im Laufe der Zeit wurden innerhalb der Grenzen des heutigen Polen allmählich genügend Verbindungsstrecken erbaut, um die vorhandenen Transportbedürfnissen des Staates völlig erfüllen zu können.

---

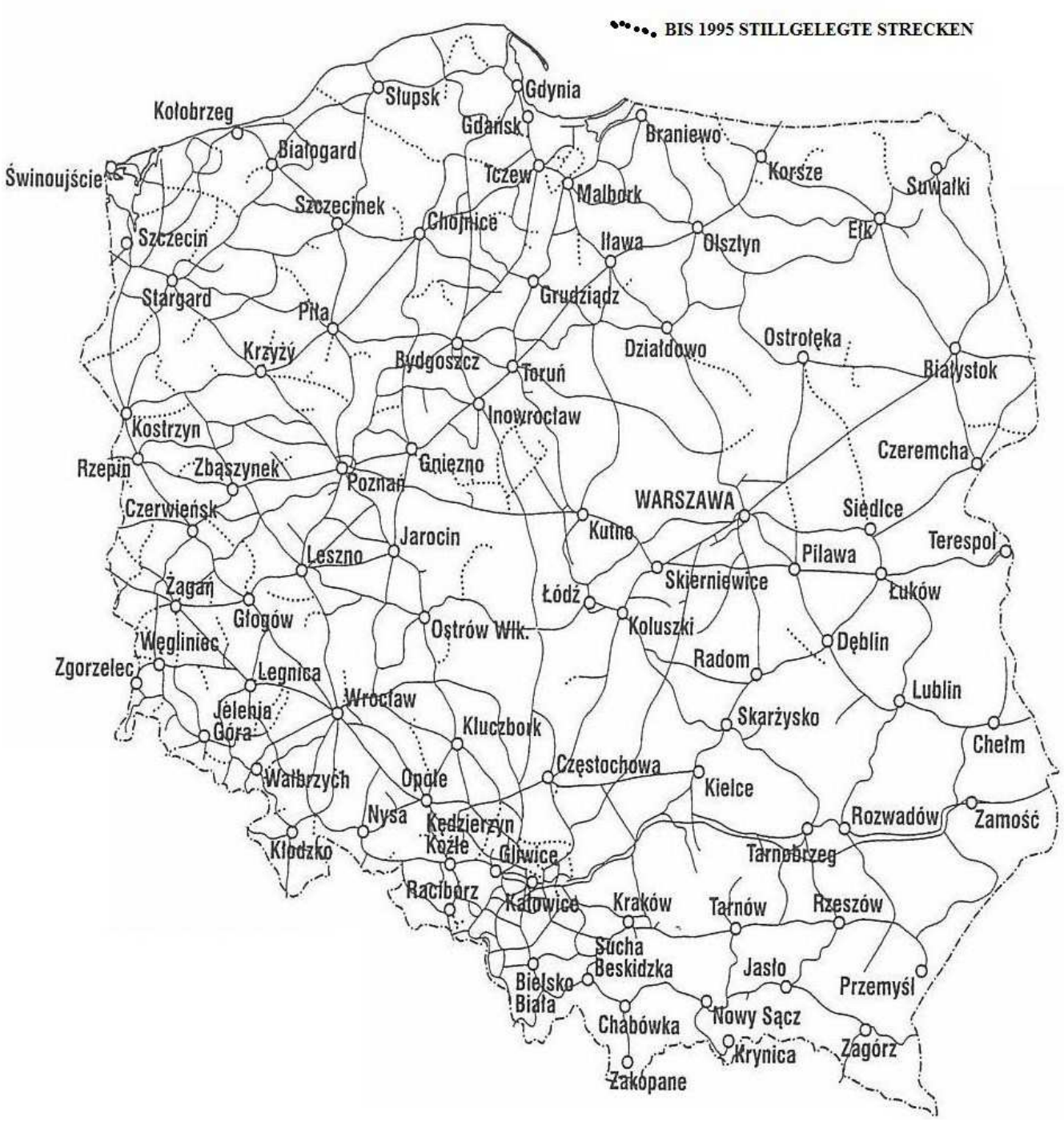
[561] Lothar *Gall*, Manfred *Pohl*, Die Eisenbahn in Deutschland, (München 1999), S. 31.



Bahnnetz Polens 1939, *Wipszycka*, S. 151.



Bahnnetz Polens 1952, In: www.pkp.pl



Bahnnetz Polens 1995, *Wipszycka*, S. 151.

QUELLEN UND LITERATURVERZEICHNIS

ARCHIVALISCHE QUELLEN

Die große Mehrheit der archivalischen Quellen stammt aus den folgenden zwei Institutionen.

Warszawa, Archiwum Główne Akt Dawnych – AGAD – Zentrales Polnisches Staatsarchiv in Warschau (betreffend die vor 1918 hergestellten Akten) in Warschau

1. Warszawa, Archiwum Główne Akt Dawnych, Vertrag mit Österreich,
   Pergamentsammlungen, sign. 5.439.

Wien, Österreichisches Staatsarchiv—ÖSTA

Die Materialen aus den folgenden Bestände (hier mit deren durch der Arbeit benützten Abkürzungen) wurden verwendet**:**

1) Kriegsarchiv- KA, dort hauptsächlich Kriegsministerium (KM), Militärkanzlei seiner Majestät (MKSM) und Hofkriegsrat (HKR)

2) Allgemeine Verwaltungsarchiv (AVA), dort v.a. Verkehrsarchiv (VA)

3) Handelsministerium (HM)

4) Österreich- Ungarns letzter Krieg (ÖULK)

LITERATUR

1. Jürgen ***Angelow***, Von Wien nach Königgrätz: die Sicherheitspolitik des Deutschen Bundes im europäischen Gleichgewicht 1815-1866 (München 1996)
2. Kazimierz ***Bajer***, Przemysł włókienniczy na ziemiach polskich od początku XIX wieku do 1939 (Łódż 1939)
3. Christoph ***Baumgartner***, Das Österreichische Eisenbahnsystem von 1827 bis 1914 (Wien 2002)
4. Adolf ***Beer***, Der Staatshaushalt Österreich-Ungarns seit 1868 (Prag 1881)
5. Ivan T. ***Berend,*** György ***Ránki***, Economic Development in East – Central Europe in the 19th and 20th Centuries (London 1974)
6. Andre ***Berret,*** Die Große Zeit der Eisenbahnen (Frankfurt 1979)
7. Robin Leonard ***Bidwell***, Currency Conversion Tables: A Hundred Years of Change (London 1970)
8. Teofil ***Bissaga***, Geografia Kolejowa Polski (Warszawa 1938)
9. Karl ***Born***, Die Entwicklung der Königlich preußischen Ostbahn (Berlin 1911)
10. Josef ***Breu***, Atlas der Donauländer (Wien 1989)
11. Siegfried ***Bufe***, Eisenbahnen in Schlesien (Düsseldorf 1971)
12. Monika ***Burri,*** Killian T. ***Elssaser***, David ***Gugerli*** (Hrsg.), Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970 (Zurich 2003)
13. Józef ***Buszko***, Zum Wandel der Gesellschaftsstruktur in Galizien und in der Bukowina (Wien 1978)
14. Józef ***Buszko***, Wielka Historia Polski, Band VIII, Od Niewoli do Niepodległości (1864-1918) (Kraków 2001)
15. Józef ***Buszko***, Andrzej ***Garlicki,*** Galicja 1859-1914 – Polski Piemont? (Warszawa 1989)
16. Colin ***Clark,*** The Conditions of Economic Progress (London 1950)
17. Norman ***Davies***, Boże Igrzysko (Kraków 2003)
18. Roman ***Dmowski***, Polityka polska i odbudowa Państwa (Warszawa 1925)

19. Ignacy ***Drexler,*** Zarys Sieci Kolejowej w Polsce (Lwów 1919)
20. Adam ***Dylewski,*** Śladami kultur pogranicza (Bielsko-Biała 2004)
21. Wilhelm ***Feydt,*** Der Einfluss der ostpreußischen Eisenbahnen auf die städtischen und einige andere Siedlungen (Königsberg 1904)
22. Franciszek ***Filipek***, Kolej Warszawsko–Terespolska (Warszawa 1972)
23. N. ***Fischer***, Wirtschaftliche Kultur der Gegenwart. In: F. ***Kampers*** (Hrsg.) Schlesische Landeskunde (Breslau 1913)
24. Malcolm ***Fletscher***, John ***Taylor***, Eisenbahnen – Das erste Jahrhundert (1996 Stuttgart)
25. Władysław ***Folkerski***, Kolej Chabówka- Zakopane i Udział Kraju w Budowie Kolei Lokalnych (Lwów 1900)
26. Franz ***Forstner,*** Przemyśl – Österreich-Ungarns bedeutendste Festung (Wien 1987)
27. Artur ***Fürst,*** Die Welt auf Schienen (Augsburg 2003)
28. Lothar ***Gall***, Manfred ***Pohl,*** Die Eisenbahn in Deutschland (München 1999)
29. Aleksy ***Gilewicz***, Twierdza Przemyśl w XIX i XX wieku, In: Rocznik Przemyski, Bd. XII (Przemyśl 1968)
30. Jan ***Ginsbert***, Koleje Żelazne Rzeczypospolitej (Warszawa 1938)
31. Helmut ***Griebl***, Österreichs Staatsbahnen –Ein Blick zurück (Freiburg 1995)
32. Gustav ***Gross,*** Die Staatssubventionen für Privatbahnen (Wien 1882)
33. Alexander von ***Guttry***, Galizien – Land und Leute (München 1916)
34. Karlheinz ***Hartung***, Chronik der deutschen Eisenbahnen (Stuttgart 1996)
35. Friedrich ***Hertz***, Die Produktionsgrundlagen der österreichischen Industrie vor und nach dem Kriege (Berlin - Wien 1917)
36. Henryk ***Hilchen***, Historia Drogi Warszawsko– Wiedeńskiej (Warszawa 1912)
37. Alfred ***Horn***, Die Eisenbahn in Österreich (Wien 1986)
38. Alfred ***Horn***, Die Kaiser -Ferdinand- Nordbahn (Wien 1971)
39. Wacław ***Jakóbczyk*** (Hrsg.), Dzieje Wielkopolski, Band II (1793-1918) (Poznań 1973)
40. Andrzej ***Jezierski***, Cecylia ***Leszczyńska***, Historia Gopodarcza Polski (Warszawa 2003)

41. Anton ***Kausel***, Das Wirtschaftswachstum der Nationen von 1860 bis 1970. In: Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft für Lebensniveauvergleiche (Wien 1972)
42. Anton ***Kausel***, Österreichs Volkseinkommen 1913 bis 1963, In: Monatsberichte des österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, Sonderheft 14 (Wien 1965)
43. Markus ***Klenner***, Eisenbahn und Politik (Wien 2002)
44. Andreas ***Knipping***, Eisenbahn im Krieg (München 2005)
45. Stanisław ***Korbel,*** Atlas Geograficzny (Katowice 1938)
46. László ***Kovacs***, Geschichte der ungarischen Eisenbahnen 1846-2000 (Budapest 2000)
47. Burkhard ***Köster,*** Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825- 1859 (München 1999)
48. Peter Friedrich ***Kupka,*** Die Eisenbahnen Österreich-Ungarns 1822- 1867 (Leipzig 1888)
49. Ulrich ***Langner,*** Karl Heinz ***Rohmer*** (Hrsg.), Deutsche Eisenbahnen 1835- 1985 Band I (München 1989)
50. Theodore von ***Laue***, Sergei Witte and the Industrialization of Russia (New York 1969)
51. Walter ***Leisering*** (Hrsg.), Putzger Historischer Weltatlas (Wiesbaden 2004)
52. Jerzy ***Łukowski***, The Partitions of Poland (London 1999)
53. Margaret ***Macmillan,*** Paris 1919 – Six Months that changed the World (New York 2003)
54. Tadeusz ***Markiewicz,*** Warszawa Nieodbudowana (Warszawa 1998)
55. Oscar ***Matthesius,*** Russische Eisenbahnpolitik im XIX. Jahrhundert (Berlin 1903), Band I
56. Horst ***Matzerath***, Urbanisierung in Preußen 1815-1914 (Stuttgart 1985)
57. Marek ***Motak***, Bieszczady i Pogórze Przemyskie (Bielsko-Biała 2005)
58. Elmar ***Oberegger,*** Die österreichischen Bahnen von den Anfängen bis zur Gegenwart (Sattledt 2007)
59. Elmar ***Oberegger***, Zur Eisenbahngeschichte des Alpen-Donau-Adria- Raumes (Sattledt 2006)
60. Mieczysław ***Orłowicz,*** Ilustrowany Przewodnik po Galicyi (Lwów 1914)
61. Thomas ***Otte*** (Hrsg.), Paths of Empire 1848-1945 (New York 2006)
62. Halina ***Petryszyn,*** Historyczna Sieć Miast Galicji Wschodniej (Kraków 1997)

63. Mieczysław ***Pisarski***, Koleje Polskie 1842-1972 (Warszawa 1974)

64. Ian W. ***Roberts***, Nicholas I and the Russian Intervention in Hungary (New York 1991)

65. Helmut ***Rumpler***, Martin ***Seger*** (Hrsg.) Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Band IX, Teil II- Soziale Strukturen (Wien 2010)

66. Ralf Roman ***Rossberg***, Geschichte der Eisenbahn (Bonn 1977)

67. Stanisław ***Salmonowicz***, Prusy – dzieje Państwa i Społeczeństwa (Warszawa 2004)

68. Georg von ***Schanz***, Julius ***Wolf*** (Hrsg.) Konjunktur und Eisenbahnen (Stuttgart 1914)

69. Hans Wolfgang ***Scharf***, Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel (Freiburg im Breisgau 1981)

70. Jerzy ***Skwarczyński,*** Rozwój Sieci Kolejowej pod zaborem austriackim. In: Inżynier Kolejowy Nr. 8/9 (Warszawa 1926)

71. Jack ***Snyder,*** Ideology on the Offensive – Military Decision Making and the Disasters of 1914 (Ithaca 1984)

72. Orest ***Subtelny***, Ukraine: a History (Toronto 1988)

73. John ***Sweetman,*** The Crimean War (Oxford 2001)

74. Stanisław ***Szczepankowski***, Nędza Galicji w cyfrach (Lwów 1888)

75. Jan ***Śniechowski,*** Zarys Rozwoju Kolejnictwa Polskiego w Zaborze Rosyjskim. In: Inżynier Kolejowy Nr 8/9 (Warszawa 1926)

76. Stanisław ***Szuro***, Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847-1914 (Kraków 1997)

77. Alan John Percival ***Taylor***, War by Timetable – How the First World War began (London 1969)

78. Janusz ***Tazbir***, Zarys Historii Polski (Warszawa 1980)

79. Robert ***Traba,*** Kraina Tysiąca Granic (Olsztyn 2003)

80. Clive ***Treblicock***, The Industrialization of the Continental Powers 1780 – 1914 (New York 1981)

81. Jerzy ***Unger***, Województwo Zachodniopomorskie (Szczecin 2001)

82. Helena Madurowicz ***Urbańska,*** Die Industrie Galiziens im Rahmen der wirtschaftlichen Struktur der Donaumonarchie. In: Studia Austro-Polonica (Kraków 1978)
83. Friedrich ***Weissensteiner***, Die österreichischen Kaiser (Wien 2003)
84. Ewa ***Wipszycka***, Wielki Atlas Historyczny (Warszawa 2003)
85. Marian ***Zgórniak***, Galizien in den Kriegsplänen Österreichs und Österreich- Ungarns. In: Studia Austro-Polonica, Band V (Krakau 1996)
86. Marian ***Zgórniak,*** Wielka Historia Polski, Band VII, Polska w czasach Walk o Niepodległość (1815-1864) (Kraków 2001)
87. Adam ***Zamoyski,*** The Polish Way (Toronto 1988)
88. Marek ***Zybura,*** Niemcy w Polsce (Wrocław 2001)
89. Marian ***Żychowski,*** Rok 1846 w Rzeczypospolitej Krakowskiej i Galicji (Warszawa 1956)

GEDRUCKTE QUELLEN

1. **Anonym,** Denkschrift über die Erste Galizisch- Ungarische Eisenbahn (Wien 1868)
2. ***F. A. Brockhaus*** (Hrsg.), Der Brockhaus (Leipzig 2006)
3. Bronisław ***Chlebowski,*** Słownik geograficzny Królestwa Polskiego (Warszawa 1902)
4. Karl Friedrich Wilhelm ***Dieterici,*** Handbuch der Statistik des Preußischen Staates (Berlin 1861)
5. Władysław ***Grabski***, Rocznik Statystyczny Królestwa Polskiego za rok 1914 (Warszawa 1915)
6. Rudolf ***Hanel*** (Hrsg.) Eisenbahn Verkehr Jahrbuch 1910 (Wien 1910)
7. Ignaz ***Konta,*** 1893 Statistisches Jahrbuch der Eisenbahnen der Österreichisch- Ungarischen Monarchie (Wien 1893)
8. Ignaz ***Konta,*** 1883 Statistisches Jahrbuch der Eisenbahnen der Österreichisch- Ungarischen Monarchie (Wien 1883)
9. Stanisław ***Korman,*** Mapa Komunikacyjna Galicyi i Bukowiny (Lwów 1911), Österreichische Nationalbibliothek

10. Dietrich ***Lange***, Geographisches Ortsregister Ostpreußens (Königslutter 2005)
11. Samuel ***Orgelbrand***, Encyklopedia Powszechna (Warszawa 1902)
12. Karl Eduard ***Poenitz,*** Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert (Adorf 1842)
13. Karl Eduard ***Poenitz***, Die Eisenbahnen und ihre Benutzung als militärische Operationslinien (Adorf 1853)
14. Hermann ***Strach***, Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch- Ungarischen Monarchie, Sammelwerk aus 12 Bänden (Wien 1897)
15. Constant von ***Wurzbach***, Biographisches Lexikon des Kaiserthums Österreich (Wien 1874)
16. Centralrechnungsabschlüsse über den Staatshaushalt der im Reichsrate vertreteten Königsreiche und Länder für die Jahre 1868- 1910 (differenziert pro annum; jeweils in Wien)
17. Eisenbahnministerium (Hrsg.) Statistische und Tarifarische Daten der K.u.k. Staatseisenbahnen (Wien 1909)
18. Enzyklopädie des Eisenbahnwesens (Berlin/Wien 1912)
19. Geographischer Atlas zur Vaterlandskunde an den österreichischen Mittelschulen (Wien 1911)
20. Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1912 (Wien 1913)
21. Österreichische Eisenbahn Zeitung, II Jahrgang (Wien 1879)
22. Österreichisches Statistisches Handbuch 1911 (Wien 1911)
23. Reichsverkehrsministerium (Hrsg.): Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen (Leipzig 1938)
24. Statistische Rückblicke aus Österreich, XIV. Tagung des Internationalen Statistischen Institutes (Wien 1913)
25. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1913 (Berlin 1913)
26. K.k. Statistische Zentralkommission (Hrsg.) : Die summarischen Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910 (Wien 1912)
27. Wielka Encyklopedia PWN, Band IV (Warszawa 1976)

APPENDIX

Geldwesen der Österreichisch- Ungarischen Monarchie

Bis 1858

1 Floren = 60 Kreuzer

1858-1892

1 Gulden = 100 Kreuzer

Ab 1892- Beginn der Einführung der Krone mit dem Wechselkurs von 1 Krone zu 0,5 Gulden; die alte Währung blieb jedoch teilweise bis 1900 im Umlauf

1 Krone = 100 Heller

Währungswechselkurse im Jahre 1910

1 Russische Rubel = $ 0,51

1 Deutsche Reichsmark = $ 0,24

1 Österreichische Krone = $ 0,22

1 Deutsche Reichsmark = 1,09 Österreichische Kronen bzw. 0,47 Russische Rubel

1 Russische Rubel = 2,33 Österreichische Kronen bzw. 2,13 Deutsche Reichsmark

1 Österreichische Krone = 0,92 Deutsche Reichsmark bzw. 0.43 Russische Rubel

Gewicht- und Distanzmaße

1 deutsche Meile = 7,586 km, dieses alte Maß wurde noch häufig um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts benutzt, ab dem Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts aber in den Dokumenten fast nicht mehr verwendet

1 Zentner = alte deutsche Gewichteinheit, die bis in das zwanzigste Jahrhundert circa 50 Kilogramm entsprach, derzeit, soweit das Maß noch benutzt wird, steht ein Zentner für genau 100 Kilogramm

1 Pud = 16 kg = 40 Pfund, bzw. 1 Tonne = 62,5 Puden, russischer Maßeinheit für Gewicht, die im Zarenreich bis 1917 häufiger als die europäischen Maßeinheiten benutzt wurde

1 Werst = 1,067 km, russisches Längenmaß, das im Zarenreich bis 1917 häufiger als die europäischen Maßeinheiten in den Statistiken auftrat

1 Meile² = 2,6 km²

1 km² = 0,4 Meile²

Eisenbahn -Statistikerklärungen

Zugkm – die Anzahl der Kilometer, die von allen auf einer bestimmten Strecke verkehrenden Zügen innerhalb eines Jahres zurückgelegt wurde

Personenkm – die Anzahl der Kilometer, die alle auf einer bestimmten Strecke beförderten Reisenden während eines Jahres zurückgelegt hatten

Tonnenkm – die Anzahl der Kilometer, die alle auf einer bestimmten Strecke beförderten Güter während eines Jahres zurückgelegt hatten

Verwendete Abkürzungen

AMZ: Allgemeine Militär Zeitung

AOK: Allerhöchstes Militär Ober-Kommando

AVA: Allgemeines Verwaltungsarchiv

CBC: Centrale Befestigungskommission

Fol.: Seite oder Blatt

HKR: Hofkriegsrat

HM: Handelsministerium

KA: Kriegsarchiv

KM: Kriegsministerium

MA: Ministerium des Äußeren

MI: Ministerium des Inneren

MKSM: Militärkanzlei seiner Majestät

ÖMZ: Österreichische Militärische Zeitschrift

ÖSTA: Österreichisches Staatsarchiv

ÖULK: Österreich-Ungarns letzter Krieg

Präs: Präsidialakten

R.G. Bl. Reichsgesetzblätter

VA: Verkehrsarchiv

Zl: Zettel

Bildrechte Erklärung

Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.

Zusätzliche Hinweise

Wegen der stürmischen Geschichte Polens änderten sich die Namen der meisten heutigen polnischen Städte mehrmals. Klassische Beispiele dafür sind z. B. die Kreisstadt Inowrocław in der Provinz Posen, die bis zur ersten Teilung Polens 1772 gleich wie heute genannt wurde, danach zuerst in Inowrozlaw und schließlich in Hohensalza umbenannt wurde, sowie auch Olecko in Ostpreußen, dessen Name zuerst in Oletzko und später nach der für Deutschland erfolgreichen Volksabstimmung im Jahre 1920 in Treuburg verwandelt wurde. Um eine daraus möglicherweise resultierende Verwirrung am besten zu vermeiden und in Interesse der Klarheit, wird in dieser Arbeit Folgendes praktiziert: außer bei weit bekannten Großstädten wie etwa Königsberg, Danzig, Warschau, Posen, Krakau, Lodsch, Breslau, Stettin, Kattowitz und Lemberg, deren polnische bzw. im Fall des ersten und letzten Ortes russische Äquivalente nur einmal zitiert werden, wird der ehemalige deutsche bzw. polnische Name jeder anderen Siedlung immer in Klammern direkt neben die derzeitige Version hinzugefügt, mit wenigen Ausnahmen, z. B. wenn sich dieser Ortsname innerhalb von wenigen Zeilen mehrmals wiederholt. Im Fall der Westukraine werden ebenso neben den heutigen ukrainischen Ortsnamen (wobei diesbezüglich die in der Fachliteratur – Josef Breu, Atlas der Donauländer – am häufigsten verwendete lateinische Transliteration benutzt wird) die entsprechenden ehemaligen deutschen bzw. polnischen Versionen ebenfalls immer in Klammern gesetzt; diese Regel gilt selbstverständlich auch für alle Ortsnamen in den ehemaligen westlichen Kreisen Russlands, die heute zu Litauen bzw. Weißrussland gehören. Im Fall der Gebiete Kongresspolens werden auch die wenigen Fälle der dort vorhandenen russifizierten Ortsnamen (die offiziell meist zwischen 1831 und 1915 galten) in Klammern verzeichnet. Die alten ungarischen Namen bzw. deutschen Namen sowie die polnischen Äquivalente mancher heute slowakischer Orte sind auf gleiche Weise inkludiert. Diese ausführliche Zitierweise sollte nicht nur als meine persönliche Reflexion über den pluralistischen, kulturellen Reichtum Mitteleuropas und die damit eng verbundene Vielfalt an Ortsnamen betrachtet werden, sondern vor allem als ein nützliches Mittel und eine gewisse Erleichterung für diejenigen, die den in dieser Arbeit skizzierten Bahnlinien mit einem alten Atlas ohne Schwierigkeiten folgen wollen. Diesem Zweck dient auch die Nennung der Eigennamen der meisten russischen Bahngesellschaften in kyrillischer Schrift.