

Nadja Weck

Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa

am Beispiel der Stadt Lemberg (Lwów, L'viv)



Nadja Weck
Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa
am Beispiel der Stadt Lemberg (Lwów, L'viv)

Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Ostmitteleuropas

Herausgegeben von
Werner Benecke, Christoph Boyer, Ulf Brunnbauer,
Uwe Müller, Alexander Nützenadel und Philipp Ther

Band 29

2020

Harrassowitz Verlag · Wiesbaden

Nadja Weck

Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa

am Beispiel der Stadt Lemberg (Lwów, L'viv)

2020

Harrassowitz Verlag · Wiesbaden

Die Serie setzt die Reihe »Frankfurter Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Ostmitteleuropas« fort, deren Bände 1–16 im *Berliner Wissenschaftsverlag* erschienen sind.

Wissenschaftlicher Beirat:

Roman Holec, Jerzy Kochanowski, Claudia Kraft, Rudolf Kučera, Torsten Lorenz, Ágnes Pogány, Béla Tomka, Hans-Jürgen Wagener.

Alle Bände der Reihe durchlaufen einen Peer-Review-Prozess.

Umschlagabbildung: Die Anlage des 2. Bahnhofs in Lemberg aus der Vogelperspektive, ca. 1910.

Quelle: Jacek PURCHLA: „Lemberg und seine Architektur im 19. Jahrhundert“, in: ders. (Red.) *Die Architektur Lembergs im 19. Jahrhundert (Ausstellungskatalog)*, Krakau 1997, Abb. 228 / Abbildungsnachweis: © Instytut Sztuki PAN.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.de> abrufbar.

Bibliographic information published by the Deutsche Nationalbibliothek
The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data are available in the internet at <http://dnb.de>.

Informationen zum Verlagsprogramm finden Sie unter
<http://www.harrassowitz-verlag.de>

© Otto Harrassowitz GmbH & Co. KG, Wiesbaden 2020
Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und für die Einspeicherung in elektronische Systeme.
Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier.

Druck und Verarbeitung: Rosch-Buch Druckerei GmbH, Scheßlitz
Printed in Germany

ISSN 1867-6596

ISBN 978-3-447-11416-5

e-ISBN 978-3-447-19989-6

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Kartenskizzen	VIII
Verzeichnis der Abbildungen	IX
Verzeichnis der Tabellen	X
Einleitung	1
Verortung der Arbeit in der geschichtswissenschaftlichen Forschung	4
Die Produktion des Raumes nach Henri Lefebvre	10
Quellen, Methodik, Gliederung	12
Forschungsstand.....	14
Schreibweisen	17
I. Abschnitt: Lemberg als Verkehrsknotenpunkt	19
1 Eisenbahnvisionen für die Habsburgermonarchie und Galizien:	
Der konzipierte Raum	19
1.1 Franz Riepls „Unterthänigstes Gutachten“ und sein Entwurf einer Nord-Süd-Transversale.....	26
1.1.1 Routenverlauf	28
1.1.2 Die Vorteile des neuen Verkehrsmittels	32
1.2 Engagement für Galizien: Eisenbahnvisionen galizischer Akteure	38
1.2.1 Galizische Akteure und ihre Motive: Die Eisenbahn als Teil der „praca organiczna“.....	41
1.2.2 Routenverlauf: Von „Luftschlössern“ und realen Vorschlägen.....	44
1.2.3 Erhoffte Vorteile durch die Eisenbahn: Verbesserung der Handelsbeziehungen und wirtschaftlicher Aufschwung.....	49
2 Habsburgische Eisenbahnpolitik – staatliche und private Initiativen:	
Die Herstellung des materiellen Raumes	51
2.1 Galizien – Stiefkind staatlicher Eisenbahnpolitik? Verzögerungen des Eisenbahnbaus in Galizien in der ersten Staatsbahnepoche (1841–1854).....	51
2.1.1 Die Staatsbahn in der Sackgasse. Die Entwicklung seit Mitte der 1840er Jahre.....	60
2.1.2 Bilanz am Ende der ersten Staatsbahnepoche: Galizien in Wartestellung	64
2.2 Lemberg wird vernetzt: Baufortschritte in der zweiten Privatbahnepoche (1854–1873)	66
2.2.1 Verbindung Krakau – Lemberg im Jahr 1861: Die galizische Carl Ludwig-Bahn.....	71
2.2.2 Verbindung Lemberg – Czernowitz im Jahr 1866: Die Lemberg – Czernowitz Bahn	73
2.2.3 Verbindung Lemberg – Brody im Jahr 1869: Die galizische Carl Ludwig-Bahn.....	77
2.3 Lemberg wird Verkehrsknotenpunkt	85
2.3.1 Überregionale Verbindungen.....	85
2.3.1.1 Krakau, Wien, Warschau und Berlin – Routen in den Westen	85
2.3.1.2 Budapest, Galatz, Constantinopel, Odessa – Routen in den Süden	87

2.3.1.3 Kiew, Brest, Sankt Petersburg – Routen in den Osten	90
2.3.1.4 Fehlende Routen in den Norden	92
2.3.2 Regionale Verbindungen. Die Aufschließung der Fläche	99
3 Mit der Eisenbahn durch Galizien: Der gelebte Raum	107
3.1 Das Bild von Galizien in frühen Reiseberichten	111
3.2 Aufbau der Reiseberichte und Umstände ihres Entstehens	113
3.2.1 Warmholz' Eindrücke von Westgalizien: reizvolle Karpatenlandschaft, geschichtsträchtiges Krakau	115
3.2.2 Jandaureks Eisenbahnreise durch Galizien: Landschaft mit Eisenbahn, geborgene Fahrt	116
3.2.3 Das Bild von den Bewohnern Galiziens.....	118
3.3 Warmholz und Jandaurek als Wegbereiter des Tourismus in Galizien und <i>Der Illustrierte Führer durch Galizien</i> aus dem Jahr 1914.....	119
3.4 Der Anteil der Eisenbahn am Entstehen eines veränderten Bildes von Galizien.....	122
4 Schlussfolgerungen I. Abschnitt: Lemberg als Verkehrsknotenpunkt	123
II. Abschnitt: Die Eisenbahn verändert die Stadt.....	129
1 Debatten rund um den Bau der ersten drei Lemberger Bahnhöfe: Die mentale Produktion des Raumes	133
1.1 Bahnhof der Carl Ludwigs-Bahn (der spätere Hauptbahnhof), 1861	133
1.2 Czernowitzer Bahnhof, 1866.....	144
1.3 Bahnhof Podzamcze, 1869.....	148
1.3.1 Das Memorandum aus dem Jahr 1865	150
1.3.2 Die Stadtgemeinde setzt sich durch: Die Errichtung der Bahnstation Podzamcze im Bezirk Żółkiewski.....	155
1.4 Städtebauliche Herausforderungen durch den Bau von Bahnhöfen	157
2 Die Wirkung der Eisenbahn auf die städtebauliche Entwicklung Lembergs: Die materielle Produktion des Raumes	159
2.1 Stadtentwicklung Lembergs am Beginn der Habsburgerzeit	160
2.2 Die Bahnhöfe Lembergs und ihr Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung	166
2.2.1 Bahnhöfe als Magneten: Die Konzentration städtebaulicher Entwicklung auf das westlich der Innenstadt gelegene Territorium.....	167
2.2.2 Die Bahnstation Podzamcze und ihre Wirkung auf die Entwicklung der Żółkiewer Vorstadt	180
2.2.3 Die ambivalente Wirkung des Eisenbahnbaus auf die städtebauliche Entwicklung Lembergs. Ein Zwischenresümee	187
2.3 Der Einfluss der Eisenbahn auf die wirtschaftliche Entwicklung Lembergs	190
2.3.1 Die Eisenbahn als Triebkraft wirtschaftlichen Wandels	200
3 Pläne zur Schaffung Groß Lembergs: Die schöpferische Produktion des Raumes.	207
4 Schlussfolgerungen II. Abschnitt: Die Eisenbahn verändert die Stadt.....	217
III. Abschnitt: Grenzraum in der Stadt: Der Lemberger Hauptbahnhof	221
Theoretische Einführung: Der Lemberger Bahnhof als Grenzraum der Stadt: Jurij Lotmans „semiotischer Raum“ und der „Begriff der Grenze“	224
1 Architektur und Funktion des Bahnhofs: Die mentale und materielle Produktion des Raumes.....	226

1.1 Die architektonische Gestaltung des ersten (1861) und zweiten (1904) Lemberger Bahnhofs	226
1.1.1 Der erste Lemberger Bahnhof (1861): Aushängeschild der Carl Ludwig- Bahngesellschaft?	227
1.1.2 Der zweite Lemberger Bahnhof (1904) – ein Prestigeobjekt.....	236
1.1.3 Fassadengestaltung	248
1.2 Der Bahnhof: Zwischen Fürsorge und Reglementierung.....	253
1.2.1 Bahnhofs-Utopie um 1900: Hans Schmidkunz' „Zur Ästhetik der Verkehrsbauten“	253
1.2.2 Der zweite Lemberger Bahnhof: ein Ort zum Wohlfühlen.....	255
1.2.3 Ort der Reglementierung	262
2 Der Lemberger Bahnhof als Ort politischer Inszenierung und literarischer Symbolisierung: Die schöpferische Produktion des Raumes.....	264
2.1 Der Bahnhof als Bühne: Die Feierlichkeiten zur Eröffnung des ersten (1861) und zweiten (1904) Lemberger Bahnhofs	264
2.1.1 Die Eröffnung des neuen Lemberger Hauptbahnhofs im Jahr 1904	267
2.1.2 Der Lemberger Bahnhof als Ort politischer Inszenierung. Ein Zwischenresümee	270
2.2 Der Lemberger Hauptbahnhof in der Literatur	272
2.2.1 Karl Emil Franzos' Von Wien nach Czernowitz (1875): Verortung des Lemberger Bahnhofs in „Halb-Asien“	272
2.2.2 Alexander Granachs Autobiographie Da geht ein Mensch (1943): Der Lemberger Bahnhof als Sinnbild für Aufbruch und Emanzipation	278
2.2.3 Józef Wittlin: Mój Lwów (1946) / Mein Lemberg (1994 Deutsch): Der Lemberger Bahnhof als Refugium	281
2.2.4 Bezug der drei Texte zur Theorie Jurij Lotmans	284
3 Einzigartiger Lemberger Hauptbahnhof? Ein Vergleich zum Hauptbahnhof in Krakau.....	285
4 Das Schicksal des Bahnhofs nach 1914.....	301
5 Schlussfolgerungen III. Abschnitt: Grenzraum in der Stadt: Der Lemberger Hauptbahnhof.....	304
Resümee	311
Anhang	319
English Abstract: Railway and Urban Development in Central Europe: The Case of Lemberg (Lwów, L'viv)	319
Conclusions.....	320
Quellen- und Literaturverzeichnis	321
Ungedruckte Quellen	321
Zeitungen und Zeitschriften	322
Gedruckte Quellen	322
Lexika, Nachschlagewerke, Spezialbibliographien und Atlanten.....	324
Sekundärliteratur.....	324
Personenregister	333
Register geografischer Begriffe.....	337

Verzeichnis der Kartenskizzen

Karte 1:	Franz Riepls Entwurf zum Bau eines die gesamte Monarchie umfassenden Eisenbahnnetzes von 1836	29
Karte 2:	Eisenbahn-Übersichtskarte Ostmitteleuropas, 1891.....	46
Karte 3:	Die mit dem „A. h. Kabinettschreiben“ vom 19. Dezember 1841 zu Staatsbahnen erklärten „für die Staatsinteressen wichtigsten Bahnen“.....	57
Karte 4:	Die Trassierung der Eisenbahn Oderberg – Krakau (1851–1856).....	63
Karte 5:	Eisenbahnnetz der österreichischen Monarchie (1854).....	69
Karte 6:	Die Entwicklung des galizischen Eisenbahnnetzes zwischen 1847–1914	81
Karte 7:	Übersichtskarte der Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina, 1891	104
Karte 8:	Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Mährisch-Schlesische Nordbahn	110
Karte 9:	Nary’s Upiększeń miasta Lwowa / Grundriss der Verschönerung von der Stadt Lemberg, vorgeschlagen und unternommen im Jahre 1860 durch Wenceslaus Pruss Jablonowski mit vergleichendem Grundrisse dreier verschiedener Bahnhöfe, Lemberg, 1861	143
Karte 10:	Bahnhöfe der k. k. priv. galiz. Carl Ludwig-Bahn und der k. k. priv. Lemberg Czernowitz Eisenbahn Gesellschaft, 1872.....	147
Karte 11:	Lemberg mit seinen Vorstädten im Jahr 1844, Wien 1844	165
Karte 12:	Plan kr. stoł. Miasta Lwowa z uwzględnieniem nowych nazw ulic i placów, 1877	165
Karte 13:	Skizze „Terytorial’nyj rosvytok mista poč. XX. st. / Die territoriale Entwicklung Lembergs am Beginn des 20. Jahrhunderts“, um 1900.....	166
Karte 14:	Stadtplan von Lemberg, 1914	169
Karte 15:	Projekt drogi obwodowej (Ringstraßenprojekt für Lemberg), 1877.....	174
Karte 16:	Linienführung der ersten elektrischen Straßenbahn in Lemberg, 1896.....	179
Karte 17:	Stadtplan von 1871, das Territorium der Żółkiewer Vorstadt ist gelb grundiert	182
Karte 18:	Plan miasta Lvova / Karte der Stadt Lemberg, 1925	189
Karte 19:	Stadtplan von Krakau, Standort des Bahnhofs nordöstlich der Innenstadt	291

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1:	Hauptgebäude des 1. Lemberger Bahnhofs, Frontalansicht.....	228
Abb. 2:	Hauptgebäude des 1. Lemberger Bahnhofs, Seitenansicht.....	229
Abb. 3:	Zeichnung des 1. Lemberger Bahnhofs: Bahnhofshalle und Aufnahmsgebäude, (unbekannter Künstler), Seitenansicht.....	230
Abb. 4:	Wiener Nordbahnhof, Ansichtskarte um 1900.....	232
Abb. 5:	Hauptgebäude des Bahnhofs der Lemberg Czernowitz Eisenbahngesellschaft.....	234
Abb. 6:	Skizze von den beiden Einfahrtshallen (Schnitt durch die Halle), 2. Lemberger Bahnhof.....	239
Abb. 7:	Bahnhofshalle 2. Lemberger Bahnhof, Ansichtskarte um 1904.....	239
Abb. 8:	Bahnsteig mit Lokomotive 2. Lemberger Bahnhof, Ansichtskarte um 1915..	240
Abb. 9:	Hauptgebäude des 2. Lemberger Bahnhofs, Frontalansicht.....	241
Abb. 10:	Bahnhofshalle des 2. Lemberger Bahnhofs, Bahnsteig.....	242
Abb. 11:	Hauptgebäude des 2. Lemberger Bahnhofs, Haupteingang.....	243
Abb. 12:	Gruppenfoto vor der Eingangstür des Hauptgebäudes.....	244
Abb. 13:	Hauptgebäude des 2. Lemberger Bahnhofs, Kassenhalle.....	245
Abb. 14:	Hauptpavillon des 2. Lemberger Bahnhofs, allegorische Figuren.....	248
Abb. 15:	Hauptpavillon des 2. Lemberger Bahnhofs, Figurenensemble „Lemberg und Handel“ von Piotr Wójtowicz.....	249
Abb. 16:	Hauptpavillon des 2. Lemberger Bahnhofs, allegorische Figur „Handel“ von Antoni Popiel.....	250
Abb. 17:	Hauptpavillon des 2. Lemberger Bahnhofs, allegorische Figur „Industrie“ von Antoni Popiel.....	251
Abb. 18:	Grundriss Erdgeschoss 2. Aufnahmsgebäude (1904).....	256
Abb. 19:	Bahnhofshalle des 2. Lemberger Bahnhofs, Aufgang zum Gleis.....	257
Abb. 20:	Hauptpavillon des 2. Lemberger Bahnhofs, der Wartesaal I. Klasse Innengestaltung: Alfred Zachariewicz.....	259
Abb. 21:	Hauptpavillon des 2. Lemberger Bahnhofs, der Wartesaal III. Klasse Innengestaltung: Tadeusz Obmiński.....	259
Abb. 22:	Hauptpavillon des 2. Lemberger Bahnhofs, Vestibül.....	260
Abb. 23:	Bahnhof Krakau, 1848.....	297
Abb. 24:	Seitenansicht des Krakauer Hauptbahnhofs mit Bahnhofshalle.....	299
Abb. 25:	Hauptbahnhof Krakau mit Bahnhofsplatz und ul. Lubicz.....	301

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Entwicklung des Dampfeisenbahnnetzes verschiedener europäischer Staaten, 1840–1891.....	65
Tabelle 2: Dichte des Lokalbahnnetzes einzelner Länder der Habsburgermonarchie im Jahr 1896.....	100
Tabelle 3: Ein-, Aus-, Durchfuhr von Waren beim Lemberger Hauptzollamt.....	197

Einleitung

Seit dem Jahr 2017 gibt es wieder eine direkte Bahnverbindung zwischen Wien und der westukrainischen Stadt L'viv. Die Fahrt dauert sechszehneinhalb Stunden. Da ein Großteil der Strecke in der Nacht durchfahren wird, kann man sich nur ein unvollständiges Bild von der Landschaft machen, die der Zug durchquert. Als L'viv noch offiziell „Lemberg“ hieß und Landeshauptstadt des habsburgischen Kronlandes Galizien und Lodomerien war, erreichten aus Wien kommende Reisende die Stadt in zwölf Stunden und 45 Minuten, die Fahrt dauerte damit knapp vier Stunden kürzer als heute. Laut Angaben im „Conducteur“, dem Kursbuch der Österreichisch-ungarischen Monarchie, bestieg man im Jahr 1897 um 8.00 Uhr früh am Wiener Nordbahnhof den Schnellzug, erreichte um 14.43 Uhr Krakau und fuhr nach einem Aufenthalt von sechs Minuten weiter nach Lemberg, wo man um 20.45 Uhr ankam. Auch in entgegen gesetzter Richtung gab es neben den normalen Verbindungen einen täglichen Schnellzug, der in annähernd gleicher Zeit die Strecke von Ost nach West bewältigte.¹

Wenn der Zug heute in L'viv Einfahrt auf Gleis 1 erhält, wird man auf dem Weg zum Ausgang des Bahnhofs der kupferfarbenen Gedenkplatte gewahr, die dort auf Ukrainisch und in etwas holprigem Deutsch an ein für die Verkehrsgeschichte der Ukraine bedeutsames Ereignis erinnert: „Am 4. November 1861 ist der erste Zug von Wien nach Lviv gekommen. Das hat den Anfang des Bahnverkehrs in heutzutage Ukraine gemacht.“ Beim Durchqueren der Bahnhofshalle mit ihrem gläsernen Dach und den hohen Räumen des Hauptgebäudes bekommt man trotz der mehrfachen Umgestaltungen, die diese offensichtlich erfahren haben, einen Eindruck von der einstigen Pracht des Gebäudekomplexes; ein Vergleich zu den Hauptbahnhöfen in Budapest, Krakau oder Prag drängt sich auf.

An den Bahnhof der Jahrhundertwende erinnert sich der polnische Autor und Lyriker Józef Wittlin, der Kindheits- und Jugendjahre in Lemberg verbrachte, folgendermaßen:

„Ich war selten voll bei Bewusstsein, wenn der Zug bremste und triumphierend in einer der Zwillingshallen, eine der beiden halbkreisförmig und sehr harmonisch überwölbten Glashallen des Hauptbahnhofs einfuhr. Ich bin schon in zahlreiche Hallen eingefahren [...], doch keine, vielleicht mit Ausnahme der Gare du Nord in Paris, hat in mir solche Erregungen geweckt, solche „metaphysischen Schauer“ [...]. Der Hauptbahnhof war das Ruhmesblatt eines jeden Lembergers. Ich weiß noch sehr genau, wie er zu Anfang unseres geliebten zwanzigsten Jahrhunderts erbaut wurde. Als Knirps ging ich in Begleitung der sogenannten Bonne hin, um die Arbeiten bei der Errichtung dieses Wunders der Technik und Architektur zu betrachten [...]. Denn im gesamten Galizien und Lodomerien samt dem Großherzogtum usw. gab es kein dermaßen reich und üppig beleuchtetes Gebäude. In späteren Jahren diente der Hauptbahnhof mir manchmal als Refugium vor der Mathematik und Physik. Wir sind eben *refugees* unser Leben lang: [...] und verbrachte, statt in einer Klasse des k. k. VII. Gymnasiums auf der Sokól-Straße schlechte Noten entgegenzunehmen, sehr erfreuliche Morgenstunden im vornehmen Wartesaal II. Klasse. Das war kein War-

1 *Der Conducteur. Fahrpläne der österreichischen und ungarischen Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Course*, Wien, 1897.

tesaal, sondern ein wahrer Salon voll Kandelaber, Spiegel, Vergoldungen und weicher, mit duftendem Leder gepolsterter Sofas und Sessel. Er duftete außerdem nach der weiten Welt und dem Zauber der Fremde. Man wartete hier nicht nur auf die Abfahrt des Zuges, sondern gewissermaßen auf das Glück selber [...]. Im Wartesaal II. Klasse also, unter dem fürsorglichen Porträt in natürlicher Größe des Erzherzogs Karl Ludwig in der Paradeuniform eines Ulanenoffiziers und mit blondem Backenbart, las ich sogenannte Sherlocks, das heißt Ausgaben der Meisterwerke der Kriminalliteratur in Heftchenform.“²

Vielleicht wird Wittlin in Begleitung seines Kindermädchens die Straßenbahn benutzt haben, um zum Bahnhof zu gelangen. Im Jahr 1894 wurde anlässlich der in Lemberg stattfindenden galizischen Landesausstellung die erste Straßenbahnlinie zwischen dem Bahnhof und dem Ausstellungsgelände im Westen der Stadt eröffnet. Im Jahr 1896 kam eine zweite Linie hinzu, die den Bahnhof mit der Innenstadt verband. Noch heute ist es kaum empfehlenswert, den Weg vom Bahnhof in die Innenstadt zu Fuß zurückzulegen, vielleicht noch mit Gepäck in der Hand. Denn die Entfernung bis zum zentralen Marktplatz beträgt zweieinhalb Kilometer und dort, wo in vielen anderen Städten eine attraktive Bahnstraße mit Cafés, Hotels und Geschäften ins Zentrum führt, erstreckt sich in L'viv eine circa ein Kilometer lange unbebaute Straße. Für Fußgänger zwingt sich der Weg zwischen Straßenbahnschienen auf der einen und einer mit Kopfstein gepflasterten Fahrbahn auf der anderen Seite. Seit im Jahr 1861 der Hauptbahnhof an dieser Stelle an der westlichen Peripherie Lembergs eröffnet wurde, stellt die weite Entfernung zur Innenstadt ein konstantes Problem dar. Trotz mehrfacher Anläufe gelang es über Jahrzehnte nicht, den Bahnhof weiter in Richtung Innenstadt zu verlegen. Auch in aktuellen Städtebauprojekten gibt es Bestrebungen, den Bahnhof besser in die Stadt zu integrieren und seinen Anfahrtsweg und den Vorplatz anders zu gestalten.

In der vorliegenden Arbeit geht es um die räumlichen Veränderungen, welche sich in Folge der Anbindung Lembergs an das Eisenbahnnetz hinsichtlich der Positionierung der Stadt innerhalb eines größeren geografischen Rahmens und ihrer inneren städtebaulichen Entwicklung vollzogen haben. Des Weiteren wird nach der repräsentativen Funktion des Lemberger Hauptbahnhofs aus historischer Perspektive gefragt – einem weiteren Raum, der im Zuge der Einführung des neuen Verkehrsmittels entstanden war.

Zeitlich erstreckt sich die Untersuchung von den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts, in denen begonnen wurde, für Lemberg und Galizien die ersten Eisenbahnpläne zu diskutieren bis zum Jahr 1918, als mit der Niederlage Österreich-Ungarns im Ersten Weltkrieg auch die Herrschaft der Habsburger in Galizien endete. Mit der Gründung neuer Nationalstaaten verschwand das habsburgische Eisenbahnnetz und wurde in neu entstehende Streckensysteme integriert. Die Eisenbahn gibt nicht nur den zeitlichen Rahmen vor, ihr Erscheinen und ihre Etablierung werden hier als *das* Moment angesehen, welches zum Wandel der drei mit Lemberg verbundenen Räume führte. Die Durchsetzung der mit der Eisenbahn in Verbindung stehenden Vorhaben wirkte sich auf die räumliche Entwicklung Lembergs aus.

2 Józef WITTLIN, *Mein Lemberg/Mój Lwów*, Frankfurt/Main 1994 (New York 1946), S. 13 – 16.

Im Mittelpunkt der Arbeit steht daher die Frage, inwiefern die Einführung des neuen Verkehrsmittels Akteure mobilisierte, deren Handeln beeinflusste und wie sich infolge der dadurch in Gang gekommenen Veränderungen die Stellung Lembergs in der Region, ihr städtisches Territorium und schließlich ein konkreter Ort innerhalb der Stadt wandelten. Vor dem Hintergrund, dass die an der Peripherie des Habsburgerreichs gelegene Landeshauptstadt sowohl im Interessensbereich lokaler Akteure als auch Verantwortlicher des Wiener Zentrums lag, gewinnt diese Frage an Relevanz. Aus der Fokussierung auf die drei genannten Teilräume resultiert die Untergliederung der Arbeit in drei Abschnitte.

Im ersten Teil der Arbeit werden die Visionen und Pläne für Eisenbahnrouen in (Ost-) Galizien mit den tatsächlich realisierten verglichen und es wird erörtert, wie sich die Bedeutung Lembergs durch seine Neupositionierung innerhalb des sich entwickelnden Eisenbahnnetzes wandelte. Dabei soll verdeutlicht werden, wie die kognitive und reale Landkarte eines Teilraums der zentraleuropäischen Region, für den Lemberg hier exemplarisch steht, beschaffen war, bevor dieses Territorium nach 1918 Teil neu erstandener Staaten, später zum Gebiet jenseits des Eisernen Vorhangs und schließlich zum Land außerhalb der Europäischen Union wurde. Die heute länger dauernde Fahrt von Wien nach L'viv ist nicht allein auf die veränderte Reiseroute – statt wie damals über Krakau, geht es heute über Budapest – zurückzuführen, sondern sie vergegenwärtigt auch, dass die Bedeutung der Stadt aus Wiener Sicht einen grundlegenden Wandel erfahren hat. Zugleich weist sie auf die politischen Zäsuren des 20. Jahrhunderts hin, in dem auch das einst so innovative Verkehrsmittel einen Bedeutungsverlust erlebt hat. Hinsichtlich der leitenden Fragestellung wird in diesem Abschnitt das Engagement und Agieren lokaler Akteure bei der Anschaffung des neuen Verkehrsmittels der zentralen habsburgischen Eisenbahnpolitik gegenübergestellt, wobei geklärt werden soll, inwiefern sich die dabei zutage tretenden unterschiedlichen Interessenlagen auf das Entstehen des galizischen Eisenbahnnetzes auswirkten.

In der eingangs geschilderten Szene über die Ankunft im heutigen L'viv werden die weite Entfernung des Hauptbahnhofs zur Innenstadt und seine mangelnde Integration in das städtische Gefüge als Gründe genannt, auf einen Fußweg ins Zentrum zu verzichten. Auch wenn sich der Lemberger Stadtraum seit Mitte des 19. Jahrhunderts massiv gewandelt hat, zeigen einst in der städtebaulichen Planung getroffene Entscheidungen noch bis heute ihre Wirkung. Die bis dato andauernde Suche nach einer besseren Lösung für den Hauptbahnhof verdeutlicht, dass die Schaffung städtischen Raumes einen immerwährenden Prozess darstellt. Das berührt den zweiten Schwerpunkt dieser Arbeit – den städtischen Wandel, der sich in Folge der Herausbildung des innerstädtischen Schienennetzes vollzog – und eröffnet eine Reihe von Fragen, die damit im Zusammenhang stehen. Zum einen werden die geographischen Voraussetzungen dargelegt, welche die Verlegung von Schienen und die Anlage von Bahnhöfen beeinflussten. Zum anderen wird auf die Rolle des Lemberger Magistrats bei städtebaulichen Planungen eingegangen und nach seiner wachsenden Bedeutung im Zuge des 1870 erlangten Rechts auf Selbstverwaltung gefragt. Weiters wird untersucht, wie der Bau der Bahnhöfe und Schienenstränge sich auf die Entwicklung des städtischen Territoriums auswirkte. Welcher Zusammenhang besteht zwischen der – im Vergleich zu anderen Lemberger Stadtbezirken – dynamischeren Entwicklung zweier Stadtteile und deren unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptbahnhof?

In der oben zitierten Textstelle von Wittlin erscheint der Bahnhof als ein Ort des Glanzes und der Pracht. Ein Aufenthalt in ihm vermittelt ein Gefühl von Geborgenheit und Lu-

xus. Wenn er außerdem als ein Wunder der Technik und Architektur dargestellt wird und ihn seine üppige Beleuchtung zu einem exponierten Gebäude werden lässt, dann wird der damals neue Gebäudetypus heute zu Recht als ein *Ort der Moderne*³ beschrieben. Waren Bahnhöfe um 1900 somit Orte, an denen man sich gerne aufhielt und länger verweilte, werden sie heute als Nicht-Ort (Marc Augé), als Orte, die durchquert und schnell wieder verlassen werden, charakterisiert.

Mit Blick auf die leitende Fragestellung ist hier insbesondere von Interesse, inwiefern das Bahnhofsgebäude durch seine Architektur und Gestaltung den Repräsentationsbedürfnissen der herrschenden Lemberger Elite nachkam.

Verortung der Arbeit in der geschichtswissenschaftlichen Forschung

Urban history

Richard Rodger, langjähriger Herausgeber der Zeitschrift „Urban history“ und Professor am Centre for Urban History der Universität Edinburgh, nennt als das grundlegendste Merkmal der akademischen Stadtgeschichtsforschung, die Auseinandersetzung mit der Entwicklung einer Stadt in einer bestimmten Zeitspanne.⁴ Die vorliegende Arbeit, die sich mit den räumlichen Aspekten der Lemberger Stadtentwicklung von der Mitte des 19. bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts auseinandersetzt, ist demnach auch der *urban history* zuzuordnen.

Grundsätzlich lassen sich zwei Zugangsweisen, über Städte zu forschen und zu schreiben, unterscheiden. Während sich nach Richard Rodger beschreibende Studien („descriptive studies“) auf die Besonderheiten einer ganz bestimmten Stadt oder eines Teilaspekts von ihr konzentrieren, beschäftigen sich Studien, die einem interaktionellen oder analytischen Ansatz („interactional or analytical studies“) folgen, vor allem mit der Prozesshaftigkeit historischen Wandels, welche zu räumlichen und sozialen Veränderungen innerhalb von Städten führt.⁵ Im Modus des beschreibenden Ansatzes entstandene Analysen resultieren in Fallstudien oder Städteporträts („urban biographies“). Bis in die 1970er Jahre hinein dominierten diese Arbeiten, die sich primär mit der Geschichte einer Stadt beschäftigten. In einem Aufsatz aus dem Jahr 1975 konstatierte Harald James Dyos, einer der Pioniere der *urban history* in Großbritannien, jedoch das Ende dieser Form über Städte zu forschen: „The day of the individually posed idiosyncratic study of a town that has no particular analytical purpose ... is now on the wane.“⁶ Knapp 20 Jahre später entschärfte Richard Rodger diese rigorose Feststellung seines Vorgängers mit dem Hinweis, dass urbane Biographien oder Studien über spezielle Aspekte einer einzigen Stadt nach wie vor unentbehrlich sind, weil sie wichtiges empirisches Material über die jeweilige Stadt liefern und damit überhaupt erst die Grundlage für analytische Studien bereitstellen.⁷

3 Alexa GEISTHÖVEL, Habbo KNOCH, *Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*, Frankfurt/Main, New York 2005.

4 Richard RODGER, „Urban history. Prospect and Retrospect“, in: *Urban history*, 19, 01 (1992), S. 1–22, hier S. 3.

5 Richard RODGER, „Theory, Practice and European Urban History“, in: Ders. (Hg.), *European Urban History. Prospect and Retrospect*, Leicester, London 1993, S. 1–18, hier S. 2.

6 H. J. DYOS, „Editorial“, in: *Urban History Yearbook*, 1975, S. 3.

7 RODGER, „Theory“, in: Ders. (Hg.), *European Urban History*, 1993, S. 2.

Auch wenn es ein umfassendes Städteporträt von Lemberg nach wie vor nicht gibt, existieren doch verschiedene Arbeiten, die sich detailliert und kenntnisreich mit bestimmten Teilaspekten wie ihrer Architektur, urbanen Morphologie oder der Entstehung ihrer Straßen auseinandersetzen.⁸ Die vorliegende Arbeit greift auf diese beschreibenden Fallstudien zurück, folgt jedoch – wenn sie nach den Vorgängen die zu Produktion und Wandel von mit Lemberg verbundenen Räumen fragt – dem interaktionellen oder analytischen Ansatz. Dabei soll am Beispiel Lembergs zum einen herausgearbeitet werden, welche räumlichen Veränderungen sich generell im Zuge des Ausbaus des Schienennetzes in Städten vollzogen. Zum anderen steht die galizische Landeshauptstadt exemplarisch für Städte, deren Entwicklung sowohl von den Entscheidungen und Handlungen lokaler wie auch zentraler Akteure abhängig war. Welche Erkenntnisse lassen sich aus der spezifischen Lemberger Situation daher auf andere Städte übertragen, die ebenfalls im Einflussbereich dualer Interessenssphären standen?

Die Unterteilung von stadthistorischen Arbeiten, die einem deskriptiven beziehungsweise analytischen Ansatz folgen, besitzt nach wie vor ihre Gültigkeit. Seit ihrem Bestehen unterlag die stadthistorische Forschung darüber hinaus den gleichen Entwicklungen und Strömungen wie die Geschichtswissenschaft insgesamt. Sowohl in der englischsprachigen *urban history* als auch in der deutschsprachigen Forschung über Stadtgeschichte wurde bereits zu Beginn der 1990er Jahre eine Verlagerung des Schwerpunkts von sozialwissenschaftlichen hin zu kulturwissenschaftlichen Fragestellungen konstatiert.⁹ Eine Kritik an der sozial-, politik- und wirtschaftsgeschichtlich ausgerichteten Struktur- und Prozessgeschichte war, dass in ihr „weder [...] die Erfahrungen noch die kulturelle Kreativität der Menschen in der Gestaltung ihrer Lebenszusammenhänge und das Eigengewicht der kollektiven Repräsentationen angemessen zum Tragen [kommen].“¹⁰ Auch in Arbeiten, die sich mit den Entwicklungstendenzen innerhalb der *urban history* befassen, wird die Wende der Disziplin hin zu den Kulturwissenschaften vor allem als eine Reaktion auf die Forschungsergebnisse der in den 1960er und 1970er Jahren dominierenden Sozialwissenschaften gewertet. Ein Vorwurf lautete, dass die Konzentration auf verschiedene, mit Urbanisierung im Zusammenhang stehende Aspekte, die Stadt zu einer abstrakten Einheit hätte werden lassen, die entweder einen Auf- oder Abstieg erlebt hatte. Zudem schienen Erklärungsansätze, die Wachstum und Urbanisierung von Städten lediglich auf Industrialisierungsprozesse zurückführten, ungeeignet, um den Wandel von Städten zu erklären, die solche nur in begrenztem Maß erfahren hatten.¹¹

Einer der Hauptkritikpunkte an den durch sozialwissenschaftliche Zugänge erworbenen Erkenntnissen war, dass die Stadt selbst und die in ihr lebenden Bewohner aus den Augen verloren worden seien.¹² Die bevorzugt mittels quantitativer Methoden gewonnenen Ergeb-

8 Einzelnen Arbeiten werden im Abschnitt “Forschungsstand” noch näher vorgestellt.

9 RODGER, „Urban history“, in: *Urban history*, S. 19; Clemens WISCHERMANN, “Germany”, in: *Urban History. Prospect and Retrospect*, Leicester, London 1993, S. 151–169, hier S. 162.

10 Lutz RAPHAEL, *Geschichtswissenschaft im Zeitalter der Extreme. Theorien, Methoden, Tendenzen von 1900 bis zur Gegenwart*, München 2003, S. 233.

11 Paul M. HOHENBERG, Lynn Hollen LEES, *The Making of Urban Europe, 1000–1950*, Cambridge 1985, S. 244.

12 Richard RODGER, Roey SWEET, “The changing nature of urban history”, in: *History in focus*, 13 (2008), <http://www.history.ac.uk/ihr/Focus/City/articles/sweet.html>, Zugriffsdatum: 18.06.2013, S. 4.

nisse hätten den Eindruck entstehen lassen, die Geschichte einer Stadt sei nur mehr „a series of graphs and tables, or a succession of maps“¹³.

Seit den 1980er Jahren kam es daher zu einem verstärkten Interesse daran, wie die einstigen Bewohner von Städten ihr Umfeld selbst aktiv gestalteten, wie sie Urbanisierungsprozesse erlebten, über diese reflektierten und in welcher Art und Weise sie dies zum Ausdruck brachten. Diese verstärkte Hinwendung zu kulturgeschichtlichen Fragestellungen innerhalb der *urban history* erforderte die Verwendung anderer Methoden und Theorien um die neuen Quellen zu analysieren und zu interpretieren. Inwiefern auch diese Arbeit hinsichtlich ihrer thematischen Ausrichtung, der Verwendung von Materialien und der eklektischen Anwendung von Methoden einem kulturhistorischen Ansatz folgt, soll am Beispiel des dritten Abschnitts, in dem der Lemberger Hauptbahnhof im Mittelpunkt steht, kurz umrissen werden.¹⁴

Bei der Suche nach Quellen, die Antwort auf die neu entwickelten Fragen geben konnten, eröffnete sich der *urban history* eine Reihe neuer Felder wie Presse, Musik, Literatur, Kunst und Architektur. Die Verbreiterung des Spektrums der Quellen steht im Zusammenhang mit einer weiteren seit den 1960er Jahren innerhalb der geisteswissenschaftlichen Forschung stattfindenden „Wende zur Sprache“ (*linguistic turn*), im Zuge derer sich die Auffassung durchzusetzen begann, dass jegliche historische Überreste verbale oder nonverbale Texte und somit lesbar sind.

In Anlehnung an die oben präsentierte Leitfrage geht es in dem Abschnitt über den 1904 neu eröffneten Hauptbahnhof darum, anhand seiner Gestaltung, Nutzung und Inszenierung, Wahrnehmungsweisen der Lemberger Gesellschaft zu ergründen sowie bestehende soziale Konstellationen und das Verhältnis zwischen Zentrum und Peripherie zu beleuchten. Dafür steht eine Vielzahl an unterschiedlichen Quellen zur Verfügung. Neben Hinweisen in literarischen Texten wie Reiseberichten, Lebenserinnerungen und Zeitungsfleuilletons finden sich in seinem Hauptgebäude einige Artefakte, die erkennen lassen, dass der Bahnhof mehr war als nur ein Ort der An- und Abreise. Die in seiner Architektur, Innengestaltung und den Haupteingang schmückenden Skulpturengruppen enthaltenen Codes und Zeichen gilt es zu entziffern um herauszufinden, welches Bild von der galizischen Gesellschaft und der Stadt durch sie transportiert werden sollte.

Wenn die baulichen Details des Hauptgebäudes somit zum einen auf etwas hinweisen, was außerhalb ihrer selbst liegt, geben seine Anlage und Untergliederung andererseits auch vor, wie man sich in ihm zu verhalten und zu bewegen hatte. Erst in den letzten Jahren hat sich die Einsicht von der Wirkmächtigkeit von Gebäuden auf Verhalten und Wahrnehmungsweisen städtischer Bewohner innerhalb der *urban history* durchzusetzen begonnen:

13 Paul GRIFFITH, Mark JENNER, „Introduction“, in: dies. (Hg.) *Londinopolis: Essays in the Cultural and Social History of Early Modern London*, Manchester 2000, S. 7.

14 Bei der Aufzählung der Merkmale die den kulturwissenschaftlichen Ansatz innerhalb der *urban history* charakterisieren, beziehe ich mich vor allem auf folgende Texte: RODGER, SWEET, „The changing nature of urban history“; Markian PROKOPOVYCH, „Introduction to Urban History in East Central Europe“, in: *East Central Europe / ECE*, vol. 33 (2006), part 1–2. S. 1–7 http://academia.edu/2522478/Introduction_to_Urban_History_in_East_Central_Europe, Zugriffsdatum: 18.06.2013; Andrew LEES, Lynn Hollen LEES: *Cities and the Making of Modern Europe, 1750–1914*, Cambridge 2007.

„Space and buildings are increasingly recognised as non-neutral. They shape lives, behaviour, perceptions and ultimately policy.“¹⁵

Wie am Konzept des Kapitels über den Lemberger Hauptbahnhof kurz skizziert wurde, setzt die vorliegende Arbeit hinsichtlich ihrer Fragestellung, der Nutzung eines breiten Quellenspektrums und ihrer verschiedenen methodischen und theoretischen Zugänge einen kulturwissenschaftlichen Schwerpunkt. Das gilt insbesondere auch, wenn sich die Arbeit mit der Wechselwirkung menschlicher Aktivitäten und der Produktion von Räumen auseinandersetzt. Zugleich sollen aber auch sozial- und wirtschaftshistorische Fragen behandelt werden. Im ersten Abschnitt beispielsweise werden anhand der von Eisenbahn pionier Franz Riepl angestellten Überlegungen zur Einführung des neuen Verkehrsmittels in der Habsburgermonarchie insbesondere jene Passagen genauer untersucht, in denen er sich mit den zu erwartenden volkswirtschaftlichen Folgen auseinandersetzt. Im zweiten Abschnitt setzt sich ein eigenes Kapitel mit der Frage auseinander, welchen Einfluss die Eisenbahn auf die wirtschaftliche Entwicklung Lembergs hatte. Dabei werden nicht nur die Auswirkungen des neuen Transportmittels auf die Ein- und Ausfuhr von Waren analysiert, sondern auch indirekte Folgen der Anbindung Lembergs an das Eisenbahnnetz, wie die Schaffung von Arbeit, Bevölkerungswachstum und die Zunahme des Fremdenverkehrs, behandelt. Mit den Problemen, mit denen die Bewohner des benachteiligten dritten Lemberger Bezirks Żólkiewski nach Errichtung der Bahnstation Podzamcze konfrontiert waren, widmet sich ebenfalls ein eigenes Kapitel im zweiten Abschnitt.

Zwar stellte sich die Frage nach den Zusammenhängen städtischer Entwicklung und sozialer Prozesse naturgemäß schon immer. In einem Aufsatz aus dem Jahr 1978 schreibt H. J. Dyos beispielsweise: „For the urban historian there is a crucial interaction between process and place, between the social changes wrought and the environment in which they belong.“¹⁶ Eine verstärkte Zuwendung zu Themen, die sich dezidiert mit dem Raum als gesellschaftlichem Produktionsprozess der Wahrnehmung, Nutzung und Aneignung befassen, ist in der stadteschichtlichen Forschung jedoch auch erst im Zuge des *spatial turn* festzustellen. Sowohl im englisch- als auch im deutschsprachigen Kontext gilt Henri Lefebvre mit seiner Theorie über die Produktion des Raumes¹⁷ als einer der maßgeblichsten Wegbereiter des *spatial turn*.¹⁸

Spatial turn

Seit sich im 19. Jahrhundert die Geschichtswissenschaft als eigene akademische Disziplin herauszubilden begonnen hatte, wurden vergangene Ereignisse anhand zeitlicher Abläufe erzählt und gedeutet. Obwohl Geschichte stets auch einen Ort hat, spielte der Raum, in dem sich Wandel vollzog und sichtbar wurde, lange Zeit eine lediglich untergeordnete Rolle. In den beiden dominanten Strömungen der Geschichtswissenschaft des 19. und 20. Jahrhunderts – dem Historismus sowie der Historischen Sozialwissenschaft – wurde der Raum

15 RODGER, SWEET, „The changing nature of urban history“, S. 5.

16 H. J. DYOS, „Editorial“, in: *Urban History Yearbook*, 1978, S. 3.

17 Henri LEFEBVRE, *La Production de l'espace*, Paris 1974, English translation 1991 by Donald Nicholson-Smith: „The Production of Space“, Oxford 1991.

18 RODGER, SWEET, „The changing nature of urban history“, S. 5; Doris BACHMANN-MEDICK, *Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften*, Hamburg 2009, S. 291.

zugunsten der Zeit vernachlässigt.¹⁹ Erst seit den 1990er Jahren, als im Rahmen der kulturwissenschaftlichen Wende der *spatial turn* verkündet wurde, setzte sich in der deutschsprachigen Geschichtswissenschaft die Einsicht durch, dass sich historischer Wandel auch im Raum vollzieht und sichtbar wird. Das zeigt sich unter anderem darin, dass der Raum in historiographischen Darstellungen und Erklärungsmodellen gegenwärtig vermehrt Berücksichtigung findet.²⁰

Nach Michel Foucault liegen die Gründe für die „Geschichtsversessenheit“ des 19. Jahrhunderts, die bei ihm synonym für die Versessenheit in die Zeit steht, in der ungeheuren Beschleunigung aller Lebensprozesse, die sich in dieser Periode vollzog. Das Mobile, Dynamische und Dialektische – mit der Zeit verbundene Attribute – waren Ausdruck einer im Umbruch befindlichen Welt und eines sich stetig beschleunigenden Lebens. Wohingegen der Raum und ihm zugeschriebene Eigenschaften wie das Statische, Reaktionäre und Immobile nicht in die Vorstellungen einer an Fortschritt und Entwicklung glaubenden Gesellschaft passten.²¹ Das 19. Jahrhundert wird bei Foucault als das Jahrhundert der Zeit bezeichnet, während er über „unsere Zeit“ Folgendes vermutet: „Unsere Zeit ließe sich dagegen eher als Zeitalter des Raumes begreifen.“²²

Es lässt sich eine Verbindung herstellen zwischen dem Bedeutungsgewinn, den der Raum gegenüber der Zeit erfahren hat und der Infragestellung der Moderne seit Beginn der 1980er Jahre: „Der *spatial turn* ist ein Kind der Postmoderne.“²³ Die postmoderne Kritik richtet sich gegen den der Moderne inhärenten Glauben an Fortschritt und Entwicklung. Auch wird eine Zeit- und Geschichtsauffassung, welche die Gegenwart immer als den ultimativen Höhepunkt der Geschichte sieht als Illusion entlarvt, denn eine solche muss sich rasch erschöpfen.²⁴ Als die Vorstellung von Geschichte als ein linear auf ein Ziel zustrebender Prozess zu hinterfragen begonnen wurde, begann auch die Suche nach einer Alternative zur chronologischen Form der Geschichtserzählung. Das Interesse am Raum nahm zu.

Wenn das auf die Zeit fokussierte 19. Jahrhundert Geschichte im Modus des Nacheinanders und der Prozesshaftigkeit erzählte, wie wird diese dann in einer „Epoche des Raumes“ aufgefasst und wiedergegeben? Um diese Frage zu beantworten, gilt es wiederum zu schauen, was „unsere Zeit“ charakterisiert. Dazu Foucault: „Wir leben im Zeitalter der Gleichzeitigkeit, des Aneinanderreihens, des Nahen und Fernen, des Nebeneinanders und des Zerstreuten.“²⁵ Einer Geschichtsschreibung, die in einer solchen Zeit entsteht, geht es also darum, sichtbar zu machen, welche Veränderungen sich zur gleichen Zeit in einem Raum ergaben und das Nebeneinander zu verdeutlichen.²⁶ Die Untergliederung dieser Arbeit folgt

19 Marcus SANDL, „Geschichtswissenschaft“, in: Stephan GÜNZEL (Hg.), *Raumwissenschaften*, Frankfurt/Main 2009, S. 159–174, hier S. 160.

20 SANDL, „Geschichtswissenschaft“, in: GÜNZEL (Hg.), *Raumwissenschaften*, 2009, S. 160.

21 Michel FOUCAULT, „Von anderen Räumen“ (1967), in: Jörg DÜNNE, Stephan GÜNZEL (Hg.): *Raumtheorien. Grundlagen aus Philosophie und Kulturwissenschaften*, Frankfurt / Main 2006, S. 317–329, hier S. 317.

22 Ebd. S. 317.

23 BACHMANN-MEDICK, *Cultural Turns*, 2009, S. 284.

24 Cornelia KLINGER, „Modern / Moderne / Modernismus“, in: Karlheinz BARCK (Hg.): *Ästhetische Grundbegriffe: historisches Wörterbuch in sieben Bänden*, Weimar 2002, Bd. 4, S. 121 – 167, hier S. 147.

25 FOUCAULT, „Von anderen Räumen“, 1967, in: DÜNNE/GÜNZEL (Hg.), 2006, S. 317.

26 Martina LÖW, „Von der Substanz zur Relation. Soziologische Reflexionen zu Raum“, in: Jürgen

keiner primär chronologischen Logik, sie orientiert sich stattdessen an den im Raum sichtbar werdenden Veränderungen. So erstreckt sich jeder Abschnitt über den gleichen zeitlichen Rahmen, beleuchtet jedoch die Veränderungen in einem jeweils anderen zu Lemberg gehörenden Raum. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass sich historische Prozesse nicht nur in der Zeit, sondern auch in räumlichen Strukturen zeigen. Indem die „Wirkung“ der Eisenbahn somit daran gemessen wird, wie sich in Folge ihrer Ankunft eine Region, städtischer Raum und die Bedeutung eines Gebäudes wandelten, wird ein anderer Schwerpunkt gesetzt als in Arbeiten, die danach fragen, welches Modernisierungspotenzial die Eisenbahn für Galizien hatte. Wobei auch in wirtschaftshistorischen Arbeiten, die sich mit dem Modernisierungspotenzial der Eisenbahn auseinandersetzen, indem sie vorrangig regionale Industrialisierungsprozesse untersuchten, räumliche Strukturen ebenfalls eine Rolle spielten.

Nicht zuletzt ist ein Ziel dieser Arbeit, herauszufinden, ob und gegebenenfalls welche neuen Erkenntnisse die räumliche Perspektive für die Stadtgeschichte Lembergs bringen. Wenn dieser Fokus auf den räumlichen Wandel vielleicht nur zu „eine[r] relativ ruhige[n] Erweiterung des wissenschaftlichen Erkenntnishorizonts“²⁷ führt, ist das die Konsequenz einer Geschichtsschreibung, die sich von der Vorstellung der Geschichte als eines auf ein Ziel zustrebenden Prozesses verabschiedet hat.

In letzter Zeit sind mehrere Arbeiten zur Geschichte Galiziens im Sinne des *spatial turn* verfasst worden. Neben Larry Wolffs „Idea of Galicia“²⁸, das – wie der Titel schon zeigt – die Erfindung des galizischen Raumes zum Inhalt hat, ist auch im Rahmen des an der Universität Wien angesiedelten „Doktoratskollegs Galizien“ eine Reihe von Arbeiten entstanden oder im Entstehen begriffen, die sich mit kognitiven Landkarten Galiziens, symbolischen Einschreibungen in den galizischen Raum und herrschenden Bildern von Galizien in Vergangenheit und Gegenwart beschäftigen.²⁹ Auch diese Arbeit wird sich mit unterschiedlichen Formen der Raumrepräsentation von Galizien etwa in Karten oder in der Architektur beschäftigen. Neben diesen symbolischen Raumkonzepten wird es darüber hinaus aber auch um die Produktion materiellen Raumes gehen, etwa wenn untersucht wird, wo Eisenbahnstrecken entlang führten, wie sich der Stadtraum in Folge des Baus von Bahnhöfen entwickelte oder welche Form der neue Hauptbahnhof hatte.

Die materielle, konzeptionelle sowie schöpferische Produktion des Raumes ist immer auf das Agieren und Interagieren von Menschen zurückzuführen. Eine Möglichkeit, die sozialen und gesellschaftlichen Prozesse der Raum-Produktion zu untersuchen, bieten sozialwissenschaftliche Theorien. Im Folgenden soll es einen kurzen Überblick über die Bedeutung des Raumes in den Sozialwissenschaften und eine Einführung in Lefebvres Theorie der Raumproduktion geben.

KRUSCHE (Hg.), *Der Raum der Stadt. Raumtheorien zwischen Architektur, Soziologie, Kunst und Philosophie in Japan und im Westen*, Marburg 2008, S. 30–44, hier S. 33.

27 Frithjof Benjamin SCHENK, „Das Paradigma des Raumes in der osteuropäischen Geschichte“, in: *zeitenblicke. Onlinejournal für die Geschichtswissenschaft*, 6 (2007), Nr.2, <http://www.zeitenblicke.de/2007/2/schenk/dippArticle.pdf>, Zugriffsdatum: 23.05.2013, Abschnitt 25.

28 Larry WOLFF, *The Idea of Galicia: History and Fantasy in Habsburg Political Culture*, Stanford 2010.

29 Kurzbeschreibungen der einzelnen Dissertationsprojekte finden sich auf der Homepage des Doktoratskollegs: <http://dk-galizien.univie.ac.at/>

Die Produktion des Raumes nach Henri Lefebvre

Die langjährige Vernachlässigung des Raumes in der Geschichtswissenschaft führte dazu, dass innerhalb der Disziplin keine eigenständigen Konzepte entwickelt wurden, mit denen Wandlungsprozesse im Raum analysiert und beschrieben werden konnten.³⁰ Die Geschichtswissenschaft greift daher auf Methoden und Theorien zurück, die in Nachbarwissenschaften wie der Geographie, den Sozialwissenschaften, der Raumplanung oder dem Städtebau entstanden sind.

Anders als in der Geschichtswissenschaft, wo bis in die jüngste Gegenwart hinein der Zeit der erkenntnistheoretische Vorrang zugestanden und der Raum dabei vernachlässigt wurde, beschäftigt sich die Soziologie schon viel länger mit dem Raum, genauer mit dem Raum, der durch soziale Akteure geschaffen und mit Bedeutungen versehen wird. Die beiden Soziologen Émile Durkheim und Georg Simmel gelten als die frühesten prominenten Vertreter, die sich in zwei um 1900 entstandenen Texten Gedanken über den Zusammenhang sozialer Organisation und Raum machten.³¹ Im Gegensatz zur damals herrschenden absolutistischen Vorstellung vom Raum als einem Container, in dem die Menschen und Dinge ihren festen Platz haben, setzte sich mit Simmel und Durkheim die Erkenntnis durch, dass der Raum und die sozialen Akteure untrennbar aufeinander bezogen sind. Der Raum wurde also nicht als immer schon vorhanden und natürlich gegeben, sondern als sozial hervorgebracht betrachtet.³² Diese als relationale Raumauffassung bezeichnete Vorstellung vom Raum hat sich im aktuellen raumsoziologischen Kontext als die dominante durchgesetzt.

Auch Henri Lefebvre steht in dieser Tradition von Sozialwissenschaftlern, die nach der sozialen Entstehung des Raumes fragten und sich damit von der Sicht verabschiedeten, die Raum als unveränderlich und gegeben auffasste. Dem französischen Sozialwissenschaftler und Philosophen ging es in seiner 1974 verfassten Schrift „La Production de l’espace“ darum, die Herstellung von Raum als einen gesellschaftlichen Prozess zu beschreiben. Nachdem Lefebvres Arbeit 1991 unter dem Titel „The Production of Space“³³ ins Englische übersetzt worden war und in den Sozialwissenschaften eine Renaissance erlebte hatte, geriet sie auch in den Fokus einer am Raum interessierten historischen Forschung.³⁴

Ein Anliegen dieser Arbeit ist, die Theorie über die Schaffung des Raumes von Henri Lefebvre anhand der zur Verfügung stehenden Quellen anzuwenden und ihr Potential für die

30 SANDL, „Geschichtswissenschaft“, in: GÜNZEL (Hg.), *Raumwissenschaften*, 2009, S. 163.

31 Émile Durkheim, „Note sur la morphologie sociale“, in: *Journal sociologique*, hg. Jean Duvignaud, Paris 1897.

Georg Simmel, „Über räumliche Projektionen sozialer Formen“, in: *Zeitschrift für Sozialwissenschaft* 6/5 (1903, S. 287–302).

32 Markus SCHROER, „Soziologie“, in: GÜNZEL (Hg.), *Raumwissenschaften*, 2009, S. 354–369, hier S. 361.

33 LEFEBVRE, *The Production of Space*, (translated by Donald Nicholson-Smith), 1991.

34 Lefebvres Studie fand lange Zeit kaum Beachtung, geriet aber sowohl in den 1980er Jahren, in Folge der Übersetzung ins Englische sowie in den letzten Jahren vermehrt in den Mittelpunkt des Interesses. Die Zuwendung zum Werk von Lefebvre in den Sozialwissenschaften wird ebenfalls im Zusammenhang mit dem *spatial turn* gesehen. Zum Entstehungshintergrund und zur Rezeption von Lefebvres Schrift siehe: Christian SCHMID, *Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes*, Stuttgart 2010, S. 7f.

Geschichtswissenschaft zu untersuchen. Lefebvres in den 1970er Jahren entwickeltes Konzept durch empirische Anwendung fruchtbar zu machen, ist auch eine Anregung des Schweizer Lefebvre-Kenners Christian Schmid.³⁵

Drei miteinander verknüpfte und gleichzeitig ablaufende Prozesse sind nach Lefebvre an der Produktion von Raum beteiligt. Raum wird demnach materiell, mental und schöpferisch produziert. Jeder dieser drei Produktionsprozesse bringt einen eigenen Aspekt des Raumes hervor. Die materielle Produktion des Raumes bringt nach Lefebvre die räumliche Praxis (*pratique spatiale*) und damit auch den wahrnehmbaren Aspekt des Raumes hervor:

„*Spatial practice*, which embraces production and reproduction, and the particular locations and spatial sets characteristic of each social formation. Spatial practice ensures continuity and some degree of cohesion. In terms of social space, and of each member of a given society's relationship to that space, this cohesion implies a guaranteed level of *competence* and a specific level of *performance*.”³⁶

Die mentale – oder Wissensproduktion des Raumes stellt die Repräsentation des Raumes (*representation de l'espace*) und somit einen konzipierten Raum dar:

„*Representations of space*: conceptualized space, the space of scientists, planners, urbanists, technocratic subdividers and social engineers, as of a certain type of artist with a scientific bent – all of whom identify what is lived and what is perceived with what is conceived. [...] This is the dominant space in any society (or mode of production). Conceptions of space tend, with certain exceptions to which I shall return, towards a system of verbal (and therefore intellectually worked out) signs.”³⁷

Die Bedeutungsproduktion des Raumes schließlich ist mit den „Räumen der Repräsentation“ (*espaces de représentation*) verbunden und produziert einen erlebten oder gelebten Raum.³⁸

„*Representational spaces*: space as directly *lived* through its associated images and symbols, and hence the space of ‚inhabitants‘ and ‚users‘, but also of some artists and perhaps of those, such as a few writers and philosophers, who *describe* and aspire to do no more than describe. This is the dominated – and hence passively experienced – space which the imagination seeks to change and appropriate, it overlays physical space, making symbolic use of its objects. Thus representational spaces may be said, [...] to tend towards more or less coherent systems of non-verbal symbols and signs.”³⁹

35 SCHMID, *Stadt, Raum und Gesellschaft*, 2010, S. 332f.

36 LEFEBVRE, *The Production of Space*, (translated by Donald Nicholson-Smith), 1991, p. 33. An der Übersetzung von Lefebvres *La production de l'espace* durch Donald Nicholson-Smith ist in der letzten Zeit Kritik aufgekommen (siehe die Arbeiten von Nina Hälker). Die Autorin dieser Arbeit ist sich der Gefahren, die durch ungenaue Übersetzungen oder das Zitieren von Textstellen, die durch unterschiedliche Autoren übersetzt wurden durchaus bewusst. Eine Exegese von Lefebvres *La production de l'espace* würde jedoch den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Bei der Verwendung von Lefebvres Theorie für diese Arbeit stütze ich mich vorrangig auf Christian Schmid's Übersetzungen und Interpretationen.

37 LEFEBVRE, *The Production of Space*, (translated by Donald Nicholson-Smith), 1991, p. 38.

38 SCHMID, *Stadt, Raum und Gesellschaft*, 2010, S. 207f.

39 LEFEBVRE, *The Production of Space*, (translated by Donald Nicholson-Smith), 1991, p. 39.

Quellen, Methodik, Gliederung

Die Arbeit ist in drei Abschnitte gegliedert, wobei sich der erste Teil der Entwicklung Lembergs zum Verkehrsknotenpunkt, der zweite innerstädtischen Entwicklungen und der dritte dem Bahnhof als wichtiger Institution im öffentlichen Leben widmet. Lefebvres Theorie über die Schaffung des Raumes wird wie oben beschrieben auf ein Modell reduziert, mit dessen Hilfe sich die der Arbeit zugrunde liegenden Quellen besser systematisieren lassen. Christian Schmid zufolge wäre es nicht im Sinne von Lefebvre gewesen, seine über mehrere hundert Seiten entwickelte Theorie über die Entstehung des Raumes in ein Modell wie das von Schmid entworfene zu pressen.⁴⁰ Da für diese Arbeit eine Form gefunden werden musste, das zur Verfügung stehende empirische Material den einzelnen Kapiteln zuzuordnen, stützt sie sich auf die von Schmid erstellte und von ihm als „blueprint“ bezeichnete Zusammenfassung der Theorie Lefebvres. Jeder der drei Abschnitte der Arbeit ist gemäß der Theorie Lefebvres, der die Schaffung von Raum als einen materiellen, mentalen und schöpferischen Prozess beschreibt, wiederum in drei Abschnitte unterteilt. Dabei wird nicht strikt Lefebvres semiotischen Bezeichnungen der jeweiligen Raumdimension gefolgt („räumliche Praxis“, „Repräsentation des Raumes“, „Räume der Repräsentation“), sondern es werden eigene Überschriften verwendet, die jedoch den Sinn von jenen Lefebvres bewahren.

So entspricht der als „Eisenbahnvisionen“ bezeichnete Unterpunkt des ersten Abschnitts beispielsweise dem „konzipierten Raum“ bei Lefebvre und stellt früh entstandene Schriften vor, die sich mit Möglichkeiten der Streckenführung in Galizien auseinandersetzen. Die im Briefwechsel zwischen Aleksander Fredro und Leon Sapieha erörterten Routenführungen und das Sinnieren über Verbindungen zu anderen Orten vermitteln einen Eindruck von den damals bestehenden und sich durch die Möglichkeiten der Eisenbahnvernetzung entwickelnden mentalen Karten Galiziens. Die Korrespondenz der beiden polnischen Adligen bildet zusammen mit ersten Streckenentwürfen für Galizien (wie jene von Franz Bretschneider oder Franz Riepl) die wichtigste Quelle für diesen ersten Unterpunkt. Experten und Ingenieure erstellten im Auftrag der 1840 gegründeten galizischen Eisenbahnkommission technische Studien und erste Streckenpläne – die „mentale Produktion“ des Raumes fand statt.

Welche Hindernisse dem Bau der Eisenbahn auf politischer Ebene entgegenstanden, wird anhand der drei ersten in den 1860er und 1870er Jahren entstandenen Strecken dargestellt, die Lemberg mit Krakau, Czernowitz und Brody verbanden. Der ukrainische Historiker Ihor Žaloba hat für sein „Infrastrukturna Polityka Avstrijs'koho urjadu“ („Die Infrastrukturpolitik der österreichischen Regierung“)⁴¹ akribisch die Bestände zur habsburgischen Eisenbahnpolitik für Galizien in österreichischen, ukrainischen und moldawischen Archiven ausgewertet und damit die Recherche nach Quellen für dieses Kapitel erheblich erleichtert. Diesem Kapitel über das Entstehen des galizischen Eisenbahnnetzes liegt Žalobas Arbeit als wichtige Sekundärliteratur zugrunde. Das unter der Überschrift „Habsburgische Eisenbahnpolitik: staatliche und private Initiativen“ stehende Kapitel im ersten Abschnitt deckt sich mit Lefebvres Beschreibungen der „räumlichen Praxis“ („spatial practice“). Hier werden

40 SCHMID, *Stadt, Raum und Gesellschaft*, 2010, S. 316.

41 Ihor ŽALOBA, *Infrastrukturna Polityka Avstrijs'koho urjadu na pivničnomu schod monarchii v ostannij Čverti XVIII – 60-ch rokach XIX st. (na prykladi šljachiv spoličennja)*, Černivci 2004.

die wichtigsten regionalen und überregionalen Verbindungen – das heißt das materielle Ergebnis: die Eisenbahnstrecken – beschrieben, die Lemberg mit dem Um- und Ausland verbanden und die Stadt zu einem Verkehrsknotenpunkt machten. Der baulichen Vollendung der wichtigsten galizischen Eisenbahnstrecken folgte die Publikation einiger Reiseführer⁴², die über das „Erfahren“ des galizischen Raumes berichteten. Eine Analyse dieser Reise- und Erlebnisberichte soll einen Eindruck von der schöpferischen Produktion des galizischen Raumes geben.

Ausgangspunkt des zweiten Abschnitts bilden die Debatten um die Standortfindung der Lemberger Bahnhöfe und die Führung der Gleise auf städtischem Gebiet – also die mentale Produktion des Raumes – sowie deren Bau und ihr Einfluss auf städtische Strukturen – somit die materielle Produktion des Raumes. Für dieses und das folgende Kapitel stellen im Zeitraum der 1860er und 1920er Jahre entstandene Stadtpläne und Karten von Lemberg eine wichtige Quelle dar. An ihnen lässt sich nachweisen, wie der Standort der Bahnhöfe die Struktur (also die materielle Produktion des Raumes) der Stadt beeinflusste. Einer der ersten, der die Bedeutung der Eisenbahn für die städtebauliche Entwicklung Lembergs erkannte, war Ignacy Drexler. In seinen Arbeiten setzte sich der gebürtige Lemberger mit den Folgen der Einführung des neuen Verkehrsmittels auf die soziale und städtebauliche Struktur der galizischen Landeshauptstadt auseinander. Neben Drexler reichte im Jahr 1924 auch der polnische Architekt Tadeusz Tołwiński Pläne zur Schaffung Groß Lembergs (Wielki Lwów) ein. Wichtiger Bestandteil der beiden Wettbewerbsbeiträge waren die Konzepte zum weiteren Ausbau Lembergs zum Eisenbahnknotenpunkt und die innerstädtische Verkehrsführung. Welche Hürden bei der Umsetzung ihrer Pläne im Weg standen, wird im Mittelpunkt des dritten Kapitels stehen.

Der dritte Abschnitt stellt den Lemberger Hauptbahnhof in den Mittelpunkt seiner Betrachtung. Der Ausarbeitung dieses Abschnitts dient eine Vielzahl von Quellen⁴³, von denen sich die meisten unter dem Gesichtspunkt der schöpferischen Produktion des Raumes untersuchen lassen. Die Innengestaltung des neuen Bahnhofs sowie die rund um den Haupteingang platzierten Figurengruppen geben einen Eindruck davon, welches Bild von Galizien und Lemberg in dieser Zeit präsentiert werden sollte. Die Eröffnung des neuen Bahnhofs im Jahr 1904 war, wie man diversen Zeitungsartikeln entnehmen kann, in denen über dieses Ereignis berichtet wurde, ein bedeutsames Ereignis. Mit welcher Bedeutung der Bahnhof im Rahmen dieser Eröffnungsfeierlichkeiten aufgeladen wurde und welchem Zweck diese Inszenierung diene, soll eine Analyse und Interpretation dieser Zeitungsartikel zeigen. Die „Räume der Repräsentation“, so Christian Schmid, verweisen „nicht auf den Raum selbst, sondern auf etwas Drittes“⁴⁴. Dies kommt in einigen literarischen Werken, wie

42 Julius JANDAUREK, *Das Königreich Galizien und Lodomerien und das Herzogthum Bukowina*, Repr. d. Ausg. Wien 1884 (Wien 1998); Hugo WARMHOLZ, *Führer an der Kaiser Ferdinands – Nordbahn und Mähr.-Schles. Nordbahn. Mit Schilderungen von Land und Leuten, Städtebildern und Historischen Erinnerungen*, Wien [o. A. des Erscheinungsjahres, ca. 1885].

43 Zu den Bilder-Quellen: 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.

44 SCHMID, *Stadt, Raum und Gesellschaft*, 2010, S. 319.

den Lebenserinnerungen der bekannten Lemberger Józef Wittlin⁴⁵ und Alexander Granach⁴⁶ oder einem Reisefeuilleton Karl Emil Franzos' „Von Wien nach Czernowitz“⁴⁷ zum Ausdruck.

Dem Neubau und der Neueröffnung des Lemberger Bahnhofs im Jahr 1904 ging seine Konzeption durch Lemberger Architekten voraus. Bei einem Vergleich der Architektur des ersten (1861) und zweiten (1904) Bahnhofs zeigt sich, dass mit dem Neubau nicht nur auf die erhöhten Anforderungen des Bahnverkehrs reagiert, sondern auch ein neues Aushängeschild für die Stadt geschaffen werden sollte. Die „räumliche Praxis“ lässt sich anhand der Funktionen und Eigenschaften nachvollziehen, die durch die Anlage, räumliche Konzeption und Ausstattung des Bahnhofsgebäudes vorgegeben waren.

Forschungsstand

Die vorliegende Arbeit greift auf Veröffentlichungen zweier gut erforschter Gegenstandsbereiche zurück: die Verkehrs- und Eisenbahngeschichte der Habsburgermonarchie, insbesondere Galiziens sowie die Stadtgeschichte Lembergs.

Die vor gut einhundert Jahren entstandenen mehrbändigen Werke über die österreichisch-ungarische Eisenbahngeschichte bieten einen guten ersten Gesamtüberblick zu diesem Thema und liefern die wichtigsten Daten und Informationen von den Anfängen des Eisenbahnwesens in den 1830er Jahren bis zur Verstaatlichung der Eisenbahnen in den 1890er Jahren bzw. bis zum Ende der Donaumonarchie. Auch diese Arbeit greift auf „Klassiker“ wie die mehrbändige „Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie“⁴⁸ oder „Der Weg von und zu den österreichischen Staatsbahnen“⁴⁹ von Aloys von Czedik zurück. Der bereits in den 1970er Jahren von Karl Bachinger verfasste Artikel über die Entwicklung des Verkehrswesens in der Habsburgermonarchie bietet einen guten Gesamtüberblick zu diesem Thema.⁵⁰ Der Schwerpunkt des Textes liegt auf den politischen und wirtschaftlichen Aspekten des Eisenbahnbaus.

Für weitergehende Recherchen z. B. zur Geschichte einzelner österreichischer Bahnstrecken stellt Bernhard Neuners 2002 erschienene „Bibliographie der österreichischen Eisenbahnliteratur“⁵¹ ein unverzichtbares Nachschlagewerk dar. In den genannten mehrbändigen Überblicksdarstellungen finden sich auch Informationen zur Eisenbahngeschichte

45 WITTLIN, *Mein Lemberg*, 1994.

46 Alexander GRANACH, *Da geht ein Mensch. Autobiographischer Roman*, Augsburg 2007 (Erstausgabe: Stockholm 1943).

47 Karl Emil FRANZOS, „Von Wien nach Czernowitz“ (1875), in: ders.: *Aus Halb-Asien. Culturbilder aus Galizien, der Bukowina, Südrußland und Rumänien*, I. Bd., Leipzig 1876, S. 93–113.

48 Hermann STRACH (Red.), *Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie*, Bd. 1 – 6, Wien, Teschen, Leipzig 1898–1908.

49 Aloys von CZEDIK, *Der Weg von und zu den österreichischen Staatsbahnen*, Bd. 1 – 3, Wien, Teschen, Leipzig 1913.

50 Karl BACHINGER, „VII. Das Verkehrswesen“, in: Alois BRUSATTI (Hg.): *Die wirtschaftliche Entwicklung* (= Adam WANDRUSZKA, Peter URBANITSCH (Hg.), *Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Im Auftrag der Kommission für die Geschichte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*), Bd. 1, Wien 1973, S. 278–322.

51 Bernhard NEUNER, *Bibliographie der österreichischen Eisenbahnliteratur*, Bd. 1 – 3, Wien 2002.

Galiziens. Einen kulturwissenschaftlichen Zugang zur habsburgischen Eisenbahngeschichte der Anfangszeit wählt Günter Dinobl in seinem 2009 veröffentlichten „Bahnbrechend zum ‚Culturpflug unserer Zeit‘“⁵². Ein breites Themenspektrum zum Thema „Eisenbahn und Kultur“ wird auch in dem von ihm herausgegebenen Sammelband⁵³ geboten.

Arbeiten österreichischer Historiker konzentrierten sich in der Vergangenheit stark auf die zentrale Eisenbahnpolitik Wiens, wobei die Rolle galizischer Akteure vernachlässigt wurde. Nur wenig Beachtung schenkten diese darüber hinaus den Forschungsergebnissen ihrer polnischen oder ukrainischen Kollegen. Neben einigen, die Kriterien einer klassischen Eisenbahngeschichte erfüllenden populärwissenschaftlichen Arbeiten⁵⁴ wird das Eisenbahnwesen Galiziens im akademischen Kontext vorrangig herangezogen, um an ihrem Beispiel, militär-⁵⁵, politik-⁵⁶ oder wirtschaftsgeschichtliche⁵⁷ Themen zu erörtern. Fragen danach, ob die Eisenbahn als Mittel eingesetzt wurde, um bestehende Zentrum- / Peripherieverhältnisse zu festigen oder inwiefern der Eisenbahnanschluss die Entwicklung bestimmter galizischer Orte beeinflusste⁵⁸, stehen dabei im Mittelpunkt. Obschon die Eisenbahn in wirtschaftshistorischen Arbeiten nicht unerwähnt bleibt, gibt es bisher noch keine Studien, die systematisch untersuchen, welche ökonomischen Effekte der Eisenbahnbau für Galizien oder auch für die Habsburgermonarchie mit sich brachten.

Für die Ausarbeitung des ersten Abschnitts, in dem die Frage im Mittelpunkt steht, welche politischen Rahmenbedingungen den Ausbau des galizischen Eisenbahnnetzes und die Anbindung Lembergs verzögerten bzw. beförderten, stehen einige erkenntnisreiche, in den letzten Jahren entstandene Arbeiten zur Verfügung. Markus Klenner untersucht in seiner im Jahr 2000 an der Universität Wien verteidigten Dissertation die Eisenbahnpolitik einzelner europäischer Länder⁵⁹, Burkhard Köster weist in „Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859“⁶⁰ nach, dass der Einfluss des Militärs auf den Eisenbahnbau in der Habsburgermonarchie in der Anfangszeit viel geringer war, als bisher angenommen.

Berichte von Eisenbahnreisen durch Galizien erschienen, nachdem das nordöstliche Kronland in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an das Eisenbahnnetz der Donaumonarchie angebunden worden war.⁶¹ Diese Reiseberichte liegen der vorliegenden Arbeit als

52 Günter DINHOBL, *Bahnbrechend zum ‚Culturpflug unserer Zeit‘: kulturwissenschaftliche Zugänge zur Eisenbahngeschichte*, Wien 2009.

53 Ders. (Hg.), *Eisenbahn-Kultur: = Railway-Culture*, Innsbruck, Wien 2004.

54 A. G. GOROCHOVSKIJ, *L'vovskaja železnaja doroga*, L'vov 1991. Diesem 1991 veröffentlichten Buch ist seine Entstehung zu Sowjetzeiten anzumerken, indem es beispielsweise das soziale Mobilisierungspotential der Eisenbahn betont. Petro LAZEČKO u. a. (Hg.), *L'vivs'ka zaliznycja. Istorija i sučasnist'*, L'viv 1996. Leszek MAZAN, *150 lat dróg żelaznych w Galicji. 1847–1997*, Kraków 1997

55 Bartosz NABRDALIK, *Galizische Eisenbahnen – ein rein strategisches oder auch ökonomisches Unternehmen?*, Dissertation, Wien 2011.

56 ŽALOBA, *Infrastrukturna Polityka*, 2004; Markus KLENNER, *Eisenbahn und Politik 1758–1914. Vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen*, Wien 2002.

57 Stanisław SZURO, *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje Żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, Kraków 1997; Klemens KAPS, *Ungleiche Entwicklung in Zentraleuropa. Galizien zwischen überregionaler Verflechtung und imperialer Politik (1772–1914)*, Wien, Köln, Weimar 2015.

58 Bőrries KUZMANY, *Brody. Eine galizische Grenzstadt im langen 19. Jahrhundert*, Wien 2011.

59 KLENNER, *Eisenbahn und Politik*, 2002.

60 Burkhard KÖSTER, *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859*, München 1999.

61 JANDAUREK, *Das Königreich Galizien*, 1884; WARMHOLZ, *Führer an der Kaiser Ferdinands –*

wichtige Quelle für das Kapitel über die veränderte Raumwahrnehmung Galiziens zu Grunde. Auch der im Jahr 2013 in Rzeszów erschienene Sammelband „Galicyjskie drogi i bezdroża“⁶² („Galizische Wege und Irrwege“) widmet sich der Wegeplanung und dem Reisen in Galizien vor und nach Einführung des neuen Verkehrsmittels.

Über die Geschichte Lembergs sind in den letzten Jahren sowohl auf Ukrainisch, als auch auf Deutsch und Englisch einige Arbeiten entstanden. An der Polytechnischen Universität L'viv beschäftigen sich Wissenschaftler- / innen verschiedener Fakultäten mit unterschiedlichen Facetten der Geschichte ihrer Stadt. Für diese Arbeit werden am Lehrstuhl für Stadtentwicklung entstandene Studien zur urbanen Morphologie Lembergs⁶³ oder zu baurechtlichen Rahmenbedingungen⁶⁴ während der Habsburgerzeit herangezogen. Die Forschungsergebnisse des Lehrstuhls für Stadtentwicklung werden einem eher kleinen Kreis von Lesern in Fachzeitschriften zugänglich gemacht, wohingegen die Arbeiten über Architektur- oder Kunstgeschichte Lembergs⁶⁵ sich an ein größeres Publikum wenden. Auch in der mehrmals jährlich erscheinenden Zeitschrift „Haly'cka Brama“, die sich ebenfalls an eine größere Leserschaft wendet, werden regelmäßig Artikel über die Geschichte Lembergs veröffentlicht. Dort publizierte Beiträge mit einschlägigen Themen werden auch für diese Arbeit genutzt.

Da sich die auf Ukrainisch erschienenen Arbeiten immer nur auf bestimmte Teilaspekte der Geschichte Lembergs konzentrieren, sind sie dem deskriptiven Ansatz der *urban history* zuzuordnen.⁶⁶ Ein umgrenztes Themengebiet (Architektur, Städtebau, Bildungswesen, Presse etc.) wird dabei unter Anwendung fachspezifischer Methoden untersucht und die Ergebnisse werden in Einzelaufsätzen veröffentlicht. Auf diese Weise ist eine Reihe informativer Lexika und Sammelbände entstanden.⁶⁷ Im Vergleich dazu untersuchen auf Deutsch publizierte Arbeiten die Geschichte Lembergs innerhalb eines größeren geographischen oder thematischen Kontexts. So steht etwa im Sammelband „Städte zwischen Ost und West“⁶⁸, der sich einer Region widmet, die sich „kulturhistorisch im Überlappungsgebiet Lateineuropas und des orthodox geprägten Osteuropas [befand]“⁶⁹, die Frage nach im urba-

Nordbahn, ca. 1885.

62 Jolanta KAMIŃSKA-KWAK, *Galicyjskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróŜowania*, Rzeszów 2013.

63 Uljana IVANOČKO, Halyna PETRYŠYN, „Terytorial'no-planuval'ni peretvorenja L'vova v Avstrijs'kyj period (1772–1914)“ [„Die territorial-planerische Umwandlung Lembergs in der österreichischen Periode (1772–1914)“], in: Mar'jan MUDRYJ (Hg.) *L'viv: misto – suspil'stvo – kultura: Zbirnyk naukovych prac*, Bd. 3, L'viv 1999, S. 191 – 208.

64 Uljana IVANOČKO, „Prostorovyj rosvytok L'vova periodu Avtonomii (1860–1914)“, [„Spatial development of L'viv in the period of Autonomy (1860–1914)“], in: Oleg KUPČYNSKYJ (Red.): *Zapysky naukova tovarystva imeni Ševčenko*, Bd. CCLV, L'viv 2008, S. 323–339.

65 Die einzelnen Titel von Autoren wie Ihor ŽUK oder Jurij BIRJUL'OV werden in den entsprechenden Abschnitten genannt.

66 Eine Erklärung zum „deskriptiven“ bzw. „interaktionellen“ Ansatz innerhalb der *urban history* findet sich weiter oben. Bei der Unterscheidung beziehe ich mich auf RODGER, „Theory“, in: Ders. (Hg.) *European Urban History*, 1993.

67 Jaroslav ISAJEVIČ (Hg.), *Istorija L'vova u tr'joch tomach [Die Geschichte Lembergs in drei Bänden]*, L'viv 2007; *Encyklopedija L'vova*; Jurij BIRJUL'OV (Red.), *Architektura L'vova. Čas i styli*, L'viv 2008.

68 Carsten GOEHRKE, Bianka PIETROW-ENNKER (Hg.): *Städte im östlichen Europa. Zur Problematik von Modernisierung und Raum vom Spätmittelalter bis zum 20. Jahrhundert*, Zürich 2006.

69 Carsten GOEHRKE, „Städte zwischen Ost und West. Eine vergleichende Bilanz“, in: ders., PIETROW-

nen Raum sichtbar werdenden Modernisierungsprozessen im Mittelpunkt. Christoph Mick konzentriert sich in seinem für diesen Sammelband verfassten Aufsatz über Lembergs Entwicklung zwischen 1867 und 1914 auf den Nationalismus als Modernisierungsphänomen.⁷⁰ Sein Beitrag gibt darüber hinaus einen guten Überblick über die Stadt Lemberg in der Zeit der Autonomie. Auch Anna Veronika Wendlands Arbeiten über die galizische Landeshauptstadt, die ein breites zeitliches und thematisches Themenspektrum umfassen, vermitteln einen guten Eindruck von Lemberg um 1900.⁷¹ Ihre Vergleichsstudie über Wilna und Lemberg zwischen 1900 und 1939 war für diese Arbeit vor allem wegen der Ausführungen zu den von den Magistraten beider Städte getroffenen städtebaulichen und hygienischen Maßnahmen von Interesse.⁷² Markian Prokopovychs⁷³ im Jahr 2009 auf Englisch verfasste Studie diente vor allem um einen Gesamteindruck von den architektonischen Veränderungen im habsburgischen Lemberg zu erlangen.

Diverse Aufsätze Moritz Csákys⁷⁴ über Städte als Mikrokosmen der zentraleuropäischen Region und insbesondere sein „Gedächtnis der Städte“⁷⁵ waren eine wichtige Inspirationsquelle für diese Arbeit und bestärkten zur Anwendung kulturwissenschaftlicher Theorien.

Schreibweisen

Es ist nicht einfach, einheitliche Richtlinien für die Schreibweise von Personen-, Orts- und Straßennamen für eine mehrsprachige Region wie Galizien und eine Stadt wie Lemberg zu finden. Denn hier waren verschiedene Namen für einen Ort und verschiedene Schreibweisen für einen Namen gebräuchlich.

Wenn es für Ortsnamen oder geographische Eigennamen im Deutschen allgemein übliche Formen gibt (z. B. Krakau, Lemberg, Karpaten), finden diese Verwendung. Anderenfalls wird die zum gegebenen Zeitpunkt in der jeweiligen Stadt offizielle Bezeichnung gebraucht. Die polnische Bezeichnung wird bevorzugt verwendet, auch wenn Ukrainisch in Galizien ebenfalls eine anerkannte Landessprache war. Bei der erstmaligen Erwähnung einer Stadt

ENNKER (Hg.): *Städte im östlichen Europa*, S. 393–409, hier S. 393.

70 Christoph MICK, „Nationalismus und Modernisierung in Lemberg 1867–1914“, in: GOEHRKE, PIETROW-ENNKER (Hg.): *Städte im östlichen Europa*, S. 171–213.

71 Anna Veronika WENDLAND, „Galizien: Westen des Ostens, Osten des Westens“, in: *Österreichische Osthefte*, 42, 2000, S. 389–421; dies., „Eindeutige Bilder, komplexe Identitäten. Imperiale, nationale, regionale Identitätskonzepte und ihre Visualisierung auf der galizischen Allgemeinen Landesausstellung in Lemberg 1894“, in: *Zeitschrift für Ostmitteleuropaforschung*, 58, 2009, S. 111–161.

72 Anna Veronika WENDLAND, „'Europa' zivilisiert den ‚Osten‘: Stadthygienische Interventionen, Wohnen und Konsum in Wilna und Lemberg 1900–1939, in: Alena JANATKOVÁ, Hanna KOZIŃSKA-WITT (Hg.), *Wohnen in der Großstadt. Wohnsituation und Modernisierung im europäischen Vergleich*, Stuttgart 2006, S. 271–295.

73 Markian PROKOPOVYCH, *Habsburg Lemberg: architecture, public space and politics in the Galician capital, 1772–1914*, West Lafayette 2009.

74 Moritz CSÁKY, „Pluralität. Bemerkungen zum ‚dichten System‘ der zentraleuropäischen Region“, in: *Neohelicon*, XXIII, 1, 1996, S. 9–31; ders.: „Die Stadt in der Moderne – am Beispiel Zentraleuropas“, in: *Festschrift für Konrad Köstlin zur Emeritierung am 30.09.2008*, Wien 2008, S. 103–132

75 Moritz CSÁKY, *Das Gedächtnis der Städte. Kulturelle Verflechtungen – Wien und die urbanen Milieus in Zentraleuropa*, Wien 2010.

werden alle weiteren gebräuchlichen Namen von ihr in Klammern angeführt, wobei die letztgenannte Bezeichnung die heute gebräuchliche ist.

Auf dieselbe Weise wird bei der Bezeichnung von Straßen und Plätzen in Lemberg verfahren. Da Polnisch die in Lemberg im 19. Jahrhundert dominierende Sprache war, wird die polnische Schreibweise der Lemberger Ortsbezeichnungen verwendet. Weitere Namensvarianten werden ebenfalls in Klammern angeführt, wobei die letztgenannte Bezeichnung wiederum die heute gebräuchliche ist. Den angeführten Namensvarianten liegt das von Boris Mel'nyk herausgegebene „Handbuch der umbenannten Straßen und Plätze Lembergs“⁷⁶ zugrunde.

Für die Schreibweise von Personennamen orientiere ich mich an ihrer vermutlichen ethnokonfessionellen Herkunft. Dabei können sich in einer multikonfessionellen und multiethnischen Region wie Galizien wiederum Widersprüche ergeben. Herrschernamen erscheinen in der Form, die im jeweiligen Staat nach der heutigen Orthographie richtig wäre. Der Rus'-Fürst, der Lemberg gründete, heißt Danylo Halyc'kyj und nicht „Daniel (Halytsch-Wolodymyr)“. In den Literaturangaben wird ebenso wie in Zitaten grundsätzlich die Schreibweise von Namen und Orten verwendet, die in der jeweiligen Publikation erscheint.

Für die Transliteration kyrillisch geschriebener Sprachen (russisch, ukrainisch) verwende ich die deutsche Bibliothekstransliteration.

76 Boris MEL'NYK, *Dovidnyk perejmenuvan' vulyc' i plošč L'vova*, L'viv 2001.

I. Abschnitt: Lemberg als Verkehrsknotenpunkt

1 Eisenbahnvisionen für die Habsburgermonarchie und Galizien: Der konzipierte Raum

In einer im Jahr 1843 in Wien veröffentlichten Denkschrift¹, in der die Vorteile des künftigen Eisenbahnverkehrs beleuchtet werden, steht an vorderster Stelle die Ersparnis der Zeit, um von einem Ort zum anderen zu gelangen. Diese wiederum würde geradezu das „Schrumpfen des Raumes“ nach sich ziehen:

„Eisenbahnen bieten die Möglichkeit, bedeutende Entfernungen mit so geringem Zeitaufwande zurückzulegen, daß der dazwischen liegende Raum gleichsam zu der möglichst kleinen Ausdehnung zusammenschrumpft.“²

Vor dem Hintergrund, dass im Jahr ihrer Publikation die Länge der Strecke für den dampfbetriebenen Eisenbahnverkehr in der Habsburgermonarchie noch keine 400 Kilometer betrug – Eisenbahnverbindungen gab es zu dieser Zeit lediglich zwischen Wien und Leipnik und Wien und Gloggnitz³ – erstaunt, mit welcher Vehemenz in der Denkschrift vom „Vernichten“, „Schrumpfen“ und gar „Verschwinden“ des Raumes die Rede ist. Bevor die Eisenbahn zum vermeintlichen „Verschwinden“ des Raumes beitragen konnte, galt es zunächst, passende Wege und nützliche Verbindungen zu finden. Mit Blick auf Lefebvres Theorie steht vor der Schaffung eines von der Eisenbahn durchmessenen Raumes erst das Konzipieren geeigneter Streckennetze. Die Produktion von Wissen umfasst somit das Erwerben technischer und geographischer Kenntnisse, das Studium von Karten und das Vermessen von Strecken.

Ein Schwerpunkt dieses Abschnitts widmet sich denjenigen Personen, welche dieses für die Konzeption und Umsetzung erster Eisenbahnvorhaben notwendige Wissen erwarben. Denn gerade in der Anfangsphase des habsburgischen Eisenbahnwesens waren das Engagement und der Enthusiasmus von Privatpersonen ausschlaggebend. Besonderes Augenmerk wird dabei auf deren jeweiligen sozialen und fachlichen Hintergrund und die Gründe gelegt, die sie zu einem solchen Einsatz für die Eisenbahn bewegten. Als „Resultat“ ihres Engagements wird zunächst das erste Konzept einer die gesamte Donaumonarchie von der galizisch-russischen Grenze bis nach Triest verlaufenden Eisenbahnstrecke vorgestellt. Dieses wird mit den verschiedenen ersten von Galiziern eigens für das nordöstliche Kronland entwickelten Vorhaben verglichen. Dabei interessieren insbesondere die Argumente, die für

1 o. A. d. Verfassers, *Gedanken über Eisenbahnen, deren Wesen und Wirkung; dann Grundsätze bei Anlage und Benützung derselben*, Wien 1843.

2 Ebd., S. 52.

3 Die Strecke von Wien bis Leipnik war Teil der Kaiser Ferdinands Nordbahn (KFNB), später nur kurz als Nordbahn bezeichnet. Im Jahr 1842 waren zwischen Wien und Leipnik etwa 300 Streckenkilometer fertig gestellt. Zwischen Wien und Gloggnitz – ein Teilabschnitt der bis Triest projektierten Strecke der späteren Südbahn – waren gerade 75 km Schienen verlegt worden. Hermann STRACH, „Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahr 1867“, in: ders. (Red.), *Geschichte der Eisenbahnen*, I. Bd., I. Theil, Wien 1898, S. 73 – 503, hier S. 498.

den Verlauf verschiedener Strecken ins Feld geführt wurden und der Stellenwert, den Galizien und seine Landeshauptstadt in den jeweiligen Konzepten hatten.

Nachdem die im 18. Jahrhundert im Alpenvorland und im Karst verfolgten Kanalbauprojekte des Habsburgerreichs wegen finanzieller Probleme nicht zu bewältigen gewesen waren, wurde nach technischen Ersatzmöglichkeiten für die Weiterentwicklung von Kommunikation und Verkehr gesucht. Der Verkehr auf Schienen geriet ins Blickfeld von Männern wie Franz Joseph v. Gerstner (1756–1832) und seinem Sohn Franz Anton von Gerstner (1796–1840), deren Plan zur Umsetzung einer Pferdeeisenbahn zwischen Budweis (České Budějovice) – Linz und Gmunden im Jahr 1836 mit Eröffnung dieser Strecke verwirklicht wurde. Eine weitere wichtige Pferdebahn war die 1831 zwischen Prag und Lana fertig gestellte Strecke.⁴

Das Jahr 1836 war nicht allein wegen der Eröffnung der Pferdebahn-Strecke zwischen Budweis und Gmunden bedeutsam. Zwei weitere Ereignisse stellten sich in diesem Jahr als richtungweisend für das habsburgische Eisenbahnwesen heraus. Kaiser Ferdinand I. vergab in diesem Jahr das erste Privileg zum Bau und Unterhalt einer dampfbetriebenen Eisenbahn an das Wiener Bankhaus von Salomon Rothschild. Außerdem wurde der Vereinigten Hofkanzlei am 18.03.1836 ein „Unterthänigstes Gutachten“⁵ vorgelegt, in welchem die grundlegendsten technischen, finanziellen und politischen Aspekte des Eisenbahnbaus für die Monarchie erörtert wurden. Bestandteil dieses Konvoluts war zudem der Vorschlag für den Routenverlauf einer das gesamte Imperium durchmessenden Eisenbahnstrecke. Verfasser dieses Gutachtens und Schöpfer des Streckenentwurfs, welcher dem Rothschildischen Privilegs-Ansuchen beilag, war Franz Laurenz⁶ Riepl, Professor der Wiener polytechnischen Hochschule. Das Privileg zum Bau der ersten dampfbetriebenen Eisenbahnstrecke und das Gutachten von Riepl bildeten nicht nur den Ausgangspunkt für die Entstehung eines monarchieweiten Eisenbahnnetzes und damit auch die Basis des heutigen Streckennetzes,⁷ sondern waren auch für die Anfänge des galizischen Eisenbahnnetzes von großer Bedeutung.

Denn Ersteres sah als Endpunkt der in Wien beginnenden Strecke einen Ort in Westgalizien vor. Das in der Nähe von Krakau gelegene Bochnia war wegen seiner Salzvorkommen zum Endpunkt der anfänglich „Wien – Bochnia – Bahn“ genannten und später in „Kaiser Ferdinands Nordbahn“ (KFNB) umbenannten Strecke auserkoren worden. Das Gutachten bestimmte als nordöstlichsten Punkt des beigefügten Routenvorschlags die an der galizisch-russischen Grenze gelegene Stadt Brody.

4 Andreas HELMEDACH, „Integration durch Verkehr. Das Habsburgerreich“, in: *Osteuropa*, 55. Jg., 3/2005, S. 18–31, hier S. 24f.; über die Entwicklung der Pferdeeisenbahn ausführlich in: Hermann STRACH, „Geschichte der Eisenbahnen“, in ders. (Red.): *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, I. Bd., I. Theil, 1898, S. 106–108.

5 Franz RIEPL, *Unterthänigstes Gutachten*, datiert mit 18.3.1836, fol. 3 – 52 im ÖStA, AVA- Vk, Sign. II A (Ktn. 1), Zl. 162 ex 1838; im Weiteren zitiert: RIEPL, *Gutachten*.

6 Meistens findet sich in der Sekundärliteratur als zweiter Vorname Riepls „Xaver“. Wie Nikolaus Reisinger jedoch mit Verweis auf den Eintrag ins Geburtsregister nachweist, hieß Franz Riepl mit zweitem Vornamen in Wirklichkeit „Laurenz“.

Nikolaus REISINGER, *Franz Riepl und seine Bedeutung für die Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens*, unveröffentlichte Dissertation, Graz 1999, S. 19.

Im Folgenden wird die Kurzform „Franz Riepl“ verwendet.

7 REISINGER, *Franz Riepl*, 1999, S. 6.

Als Franz Riepl im März des Jahres 1836 der k. k. vereinigten Hofkanzlei das von dieser in Auftrag gegebene „Unterthänigste Gutachten“ über die künftigen Schritte zur Entwicklung des habsburgischen Eisenbahnwesens vorlegte⁸, hatte sich dieser als Eisenbahnfachmann bereits einen Namen gemacht. Die im Gutachten – auf das weiter unten noch näher eingegangen wird – unterbreiteten Vorschläge zur Finanzierung und Streckenführung, die Erörterung von Vorteilen, welche die Eisenbahn in verschiedenen Bereichen mit sich bringen würde und konkrete technische Hinweise gehen auf eine jahrelange Beschäftigung Riepls mit diesen Themen zurück. Angesichts der vielen Themen, die Riepl in seinem 52 Blätter umfassenden Gutachten behandelt – von sozialen und politischen Aspekten, über Technik und Finanzen –, stellt sich die Frage, ob darin tatsächlich nur das Wissen und die Erfahrung einer einzigen Person eingeflossen sein kann. Betrachtet man Riepls Lebenslauf und seine akademische Laufbahn, erkennt man, dass man diese Frage durchaus mit „Ja“ beantworten kann. Denn Riepl, der im Laufe seines Lebens in ganz unterschiedlichen Bereichen Wissen erwarb, lässt sich wohl am ehesten als ein Universalgelehrter bezeichnen.

Geboren wurde Riepl am 17. November 1790 in Graz, wo er nach seiner Schulzeit am dortigen Gymnasium auch die philosophischen Jahrgänge und Rechtswissenschaften studierte.⁹ Zwischen den Jahren 1808 und 1815 studierte er dann zuerst Berg- und Hüttenwesen im ungarischen Schemnitz (Banská Štiavnica) und im Anschluss – wieder in Graz – Mineralogie. Er erwarb nicht nur das Wissen eines breiten Fächerspektrums, sondern unterrichtete später auch in verschiedenen Disziplinen wie Mathematik und Philosophie (am Grazer Joanneum) sowie Allgemeine Naturgeschichte und Warenkunde (am k. k. polytechnischen Institut in Wien). Neben seiner Studien- und Lehrtätigkeit sammelte er in Bergbau und Hüttenwesen auch praktische Erfahrungen und während seiner Zeit als Professor am Wiener polytechnischen Institut, wo er seit dem Wintersemester 1818/1819 tätig war, führten ihn zahlreiche Forschungsreisen in verschiedene Teile der Monarchie. Im Österreichischen Biographischen Lexikon heißt es dazu: „Auf ausgedehnten Forschungsreisen in fast alle Länder der Monarchie stellte R. die vorhandenen Bodenschätze fest und befürwortete deren Erschließung.“¹⁰

Riepl erwarb seine naturwissenschaftlichen Kenntnisse und seine praktischen Erfahrungen in einer Zeit, die ideale Voraussetzungen bot, um eine Kennerschaft in Eisenbahnfragen zu erlangen. Da es seit Beginn des 19. Jahrhunderts in verschiedenen europäischen Staaten Bestrebungen gab, die Eisenbahn zu einem allgemeinen Transportmittel zu machen, herrschte ein dem neuen Verkehrsmittel gegenüber aufgeschlossenes Klima. Riepl war als Eisenberg- und Hüttenfachmann außerdem in einem Bereich tätig, in dem seit jeher nach Möglichkeiten gesucht wurde, die zu Tage beförderten Bodenschätze von ihren Lagerstätten

8 Den Auftrag zur Erstellung des Gutachtens hatte Riepl vom Obersten Hofkanzler Anton Friedrich Graf Mitrowsky bekommen, der wiederum durch ein kaiserliches Handschreiben vom 27.02.1836 dazu aufgefordert worden war, ein solches einzuholen. Vgl. Reisinger, „Franz Riepl und die Anfänge des österreichischen Eisenbahnwesens“, in: Herwig EBNER (Hg.): *Forschungen zur Geschichte des Alpen-Adria-Raumes*, Graz 1997, S. 307–332, hier S. 314.

9 Die biographischen Angaben über Riepl stammen aus folgenden Quellen: *Österreichisches Biographisches Lexikon und biographische Dokumentation*, Bd. 9, S. 156–157; REISINGER, *Franz Riepl*, 1999, S. 19ff.

10 *Österreichisches Biographisches Lexikon und biographische Dokumentation*, Bd. 9, S. 156.

weiter zu transportieren. Seit dem späten Mittelalter war es üblich, Rohstoffe auf Schienenwegen von den Gruben weg zu befördern.

Riepls Expertise bei der Bewertung von Industriestandorten war zum ersten Mal gefragt, als er 26 Jahre alt war. Im Jahr 1816 wurde er Leiter des fürstenbergischen Berg- und Hüttenwerkes im böhmischen St. Joachimsthal (Jáchymov), wo er bis zum Jahr 1818 blieb. Später arbeitete er auch noch im Berg- und Hüttenbetrieb im steirischen Erzberg und im Eisenwerk von Friedland (Mieroszów) in Mähren. Auf Riepls Empfehlung wurde in den Jahren 1828 / 1829 ein Eisenwerk („Rudolfshütte“) im mährischen Witkowitz (Ostrava-Vitkovice) errichtet. Zum Betreiben dieses Werkes bot sich als Energielieferant Steinkohle an, welche im benachbarten Ostrau-Karwina (Ostrava-Karviná) Steinkohlerevier gefördert wurde. Der Entwurf der Strecke zwischen Eisenwerk und Steinkohlerevier wurde dann zu einem weit umfassenderen Konzept ausgearbeitet. In diesem wurde Wien mit den mährisch-schlesischen Industriegebieten und den weiter nördlich in Westgalizien gelegenen Salzbergwerken rund um Bochnia verbunden.¹¹

Mit diesem Projekt einer „Wien-Bochnia-Bahn“ trat Riepl zum ersten Mal 1829 an die Öffentlichkeit.¹² Besondere Aufmerksamkeit erregte er damit bei Salomon Mayer Freiherr von Rothschild, dem Wiener Spross der in verschiedenen europäischen Staaten ansässigen Rothschild Dynastie. Salomon von Rothschild hatte spätestens seit den ermutigenden Berichten, die sein Bruder Nathan Rothschild aus London über den Erfolg der Eisenbahn in England an ihn und seine Brüder in Paris und Frankfurt geschickt hatte, begonnen, sich für Möglichkeiten der Finanzierung von Eisenbahnprojekten zu interessieren.¹³ Den Kontakt zwischen Riepl und Rothschild stellte, so Egon Corti, Biograph der Familie Rothschild, der Großhändler Samuel Biedermann her. In Cortes Monographie über das „Haus Rothschild“ heißt es dazu:

„Riepl [sic!] fand besonderes Interesse [mit seinem Plan zum Bau einer Bahnstrecke zwischen Wien und Galizien, N. W.] bei einem Großhändler namens Samuel Biedermann, der mit Salomon Rothschild in naher Geschäftsverbindung stand. Der Großhändler brachte nun in der klaren Erkenntnis, dass nur eine große Finanzmacht die Riepelschen Pläne der Verwirklichung näher bringen könne, Riepl mit Salomon Rothschild zusammen, und dies gerade in dem glücklichen Augenblick, da dieser so günstigen Berichte und Anregungen zu Eisenbahnbauten von seinem Bruder Nathan bekommen hatte.“¹⁴

11 REISINGER, „Franz Riepl“, in: EBNER (Hg.), *Forschungen zur Geschichte*, 1997, S. 308f.

12 Wie der, im Jahr 1999 an der Universität Graz von Nikolaus Reisinger eingereichten Dissertation über Franz Riepl zu entnehmen ist, gibt es in der Forschung unterschiedliche Auffassungen über Routenvorschläge, Betriebsart (Dampfbetrieb oder Pferdeisenbahn) und Autorenschaft der 1829 und 1830 von Riepl vorgelegten Entwürfe. Einige Autoren vertreten die Ansicht, dass bereits der im Jahr 1829 von Riepl eingereichte Plan einen umfassenderen Streckenentwurf enthielt. Ein Ziel von Reisingers Dissertation ist, nachzuprüfen, welche Darstellungen korrekt sind. Er kommt jedoch zu dem Schluss, dass aufgrund der ungesicherten Quellenlage und fehlender Archivmaterialien eindeutige Aussagen nicht immer möglich sind.

REISINGER, *Franz Riepl*, 1999, S. 46ff.

13 Ralf ROTH, *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*, Ostfildern 2005, S. 110.

14 Egon Caesar Egon CORTI, *Das Haus Rothschild in der Zeit seiner Blüte, 1830–1871*, Leipzig 1928, S. 102.

In einem Brief Rothschilds an Grafen Mittrowsky, zu jener Zeit Oberster Kanzler der k. k. Vereinigten Hofkanzlei, würdigt Rothschild Riepls Verdienste bei den ersten Planungen für eine galizische Eisenbahn, wenn er schreibt:

„Ich erfülle gerne eine Pflicht der Gerechtigkeit, indem ich es hier ausdrücklich wiederhole, dass der Professor Riepl es war, welcher im Jahr 1829 zuerst die großartige Idee der Galizischen Eisenbahn ins Leben rief, mir solche mittheilte und mich zu dem Entschluß bestimmte, die nöthigen Vorarbeiten und Erhebungen [...] in technischer, kommerzieller und finanzieller Beziehung bewerkstelligen zu lassen, um, wenn solche dem vorhabenden Zwecke entsprechen würden, mich unverzüglich mit der Ausführung dieses wahrhaft nationalen Projektes zu beschäftigen.“¹⁵

Im Jahr 1830 ermöglichte Rothschild Riepl eine sechsmonatige Reise nach England, wo dieser mit dem Lokomotivfabrikanten Robert Stephenson zusammentraf und sich mit den neuesten technischen Entwicklungen im Lokomotivbau sowie dem Bau der kurz vor Fertigstellung stehenden Strecke zwischen Manchester und Liverpool auseinandersetzte.¹⁶ Im Jahr 1835 folgte eine weitere Reise nach England und da er sich von da an fast nur noch mit Eisenbahnfragen auseinandersetzte, wurde er im Jahr 1838 vorzeitig pensioniert.¹⁷ Für die Weiterentwicklung seines 1829 veröffentlichten Projekts der „Wien-Bochnia-Bahn“ war bereits die erste Englandreise von Bedeutung, denn hier war bei Riepl der Entschluss gereift, eine die gesamte Monarchie durchziehende Eisenbahnstrecke zu entwerfen.¹⁸ Der neue, im Jahr 1830, vorgelegte Entwurf sah eine Verlängerung der angedachten Strecke im Süden bis nach Triest und im Nordosten bis nach Brody vor. Auch Salomon Rothschild hatte sich mit den Plänen einer die gesamte Monarchie durchlaufenden Nord-Süd-Transversale beschäftigt. Bei ihm war als nordöstlichster Punkt jedoch nicht Brody, sondern das weiter westlich gelegene Stryj vorgesehen.¹⁹

Den Grund, warum Riepls Vorstellungen einer die Monarchie durchmessenden Strecke im Jahr 1836 tatsächlich in einen konkreten Entwurf einmündeten und nicht nur eine reine Idee blieben, sieht der Grazer Historiker Nikolaus Reisinger in dessen beruflichem Hintergrund. Als Berg- und Hüttenfachmann habe Riepl einen anderen Blick auf die Dinge gehabt als andere Eisenbahnpioniere seiner Zeit, von deren technischem Standpunkt aus eine Eisenbahnstrecke wie die von Riepl geplante einfach unvorstellbar sein musste. Er, der nach optimalen Wegen zwischen Rohstofflagerstätten und Industriegebieten suchte, habe auch in größerem Maßstab nach Verbindungen gesucht, die sich für die gesamte Monarchie als nützlich erweisen würden.²⁰

15 Zitiert nach CORTI, *Rothschild*, 1928, S. 102. Dieser Brief Salomon Rothschilds an Graf Mittrowsky vom 11. XII. 1835 befindet sich laut Corti im Wiener Staatsarchiv.

16 REISINGER, *Franz Riepl*, 1999, S. 52.

17 Ebd., S. 21.

18 Wahrscheinlich gab die Englandreise auch den Ausschlag dafür, auf der angedachten Strecke den Einsatz von Dampflokomotiven in Erwägung zu ziehen. Laut Reisinger finden sich für eine definitive Aussage jedoch nicht genügend Belege, zumindest beflügelten Riepls Überlegungen über den Einsatz von Dampflokomotiven aber die allgemeine Diskussion darüber: REISINGER, *Franz Riepl*, 1990, S. 55.

19 REISINGER, „Franz Riepl“, in: EBNER (Hg.), *Forschungen zur Geschichte*, 1997, S. 309.

20 REISINGER, *Franz Riepl*, 1999, S. 13.

Vor dem Hintergrund, dass es zu der Zeit, als Riepl sein Konzept der Nord-Süd-Transversale vorstellte, in Europa erst zwei dampfbetriebene Eisenbahnstrecken gab, werden Riepls Pläne in der Literatur zumeist als utopisch bezeichnet. Angesichts von nur zwei existierenden relativ kurzen Strecken – eine verlief zwischen Stockton und Darlington, die andere zwischen Manchester und Liverpool (beide in England) – musste der Streckenentwurf von Riepl tatsächlich utopisch anmuten. Riepl war aber nicht der Erste, der über eine ausgedehnte Eisenbahnverbindung für die Habsburgermonarchie nachgedacht hatte. Im Zuge von Überlegungen zur Herstellung einer Landverbindung zwischen Donau und Moldau²¹ hatte sich Franz Joseph Gerstner bereits im Jahr 1813 Gedanken über eine überregionale Eisenbahnverbindung gemacht.²² Überlegungen zur Anlage eines ausgedehnten Eisenbahnnetzes finden sich auch in einem Brief, den Erzherzog Johann im Jahr 1825 an Graf von Saurau schrieb.²³ Darin erörtert dieser einen durch Innerösterreich verlaufenden Streckenentwurf, der eine Verbindung zwischen Prag und Triest herstellen „und dann weiters auf der Moldau und Elbe bis Hamburg“²⁴ führen würde. Noch eindrucksvoller erscheint dann die Verbindung, die über Hamburg nach Ost-Indien und von da „über das rothe Meer durch Egypten nach Europa“²⁵ hergestellt werden sollte. Wie im Abschnitt über die galizischen Eisenbahnvisionen noch zu zeigen sein wird, tauchen ähnlich raumgreifende Pläne auch einige Jahrzehnte später bei galizischen Eisenbahnenthusiasten wieder auf.

Neben diesen beiden Beispielen von überregionalen oder sogar über mehrere Kontinente führenden Routen, die noch vor Riepl in der Habsburgermonarchie entwickelt worden waren, entstanden in dieser Zeit in verschiedenen europäischen Ländern Konzepte raumgreifender Eisenbahnnetze. An dieser Stelle sei nur auf die im Jahr 1833 von Friedrich List verfasste Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems“²⁶ hingewiesen, in der er ein gesamtdeutsches Eisenbahnnetz skizzierte, welches sämtliche 36 Staaten des Deutschen Bundes miteinander verbinden sollte.²⁷

Diese in ganz Europa in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstehenden Pläne ausgedehnter Eisenbahnnetze sind nicht allein Ausdruck der großen Erwartungen die mit dem neuen Verkehrsmittel verbunden wurden. Die gewaltigen Ausmaße, die Eisenbahnverbindungen auf dem Papier manchmal annehmen konnten, sowie die in Form von Netzwerken gedachten Routenverbindungen, sind Vorboten eines Globalisierungsschubs, der nur wenige Jahrzehnte später seinen Anfang nahm. Die Eisenbahnvisionäre antizipierten diese zwischen 1860 und 1914 stattfindende Periode weltumspannender Vernetzung noch bevor die Dampf-

21 Aus diesen Überlegungen ging dann die Bahnstrecke zwischen Linz und Budweis (České Budějovice) hervor, die 1836 – wie bereits erwähnt – nach Gmunden verlängert wurde.

22 REISINGER, *Franz Riepl*, 1999, S. 8.

23 Editiert in: *Steirische Geschichtsblätter* VI, Graz (1885), S. 46ff., zit. nach: REISINGER, „Franz Riepl“, in: EBNER (Hg.), *Forschungen zur Geschichte*, 1997, S. 311.

24 *Steirische Geschichtsblätter*, S. 47, zit. nach: REISINGER, „Franz Riepl“, in: EBNER (Hg.), *Forschungen zur Geschichte*, 1997, S. 311.

25 Ebd. S. 47.

26 Friedrich LIST, *Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden*, Leipzig 1833; Nachdruck Reclam-Ausgabe von 1897, Mainz 1984.

27 Ebd., S. 155–195, in: ROTH, *Das Jahrhundert*, 2005, S. 72.

lokomotive als der eigentliche Auslöser dieser Entwicklung ihre Wirkung überhaupt zu entfalten begonnen hatte.

Die Bewilligung für den Bau der Strecke von Wien nach Bochnia und die Aufforderung an Riepl zur Erstellung eines Gutachtens von Seiten der Regierung sollte noch einige Jahre dauern. Im Jahr 1836 wurde Salomon von Rothschild dann das Privileg „zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bey Bochnia“²⁸ erteilt und Franz Riepl reichte sein Gutachten ein. Als technischer Konsulent bei der Kaiser Ferdinands Nordbahngesellschaft angestellt, konnte Riepl die Umsetzung seines 1829 entwickelten Planes zum Bau der Strecke zwischen Wien und Bochnia noch erleben. Schon bald nach Erteilung des Privilegs wurde der Bau der Strecke begonnen und das erste Teilstück zwischen Floridsdorf bei Wien und Deutsch-Wagram konnte bereits im Jahr 1837 eröffnet werden. Während die Bauarbeiten am Anfang noch rasch vorangegangen waren, gerieten sie aus verschiedenen Gründen bald ins Stocken. Die realen Kosten für die Errichtung der Strecke waren höher als die vorab berechneten²⁹, die Zinseinnahmen vom Anlagekapital waren in den Anfangsjahren niedriger als ursprünglich erhofft und im Jahr 1841 erschwerte eine Handelskrise die Bauarbeiten. Die Kaiser Ferdinands Nordbahngesellschaft (KFNB) war daher immer wieder auf finanzielle Zuschüsse von Rothschild und dem Staat angewiesen. Auch Anträge zur Änderung von Bauvorhaben wurden mehrfach eingereicht.³⁰ Trotz dieser Schwierigkeiten konnte Riepl ein Jahr vor seinem Tod im Jahr 1856 noch die Inbetriebnahme des letzten Teilstücks der Kaiser Ferdinands Nordbahn erleben. Endpunkt war nicht wie ursprünglich geplant Bochnia, sondern Krakau.³¹ Diese wichtigste westgalizische Stadt war zum Endpunkt der Strecke geworden, weil die mittlerweile ertragsarmen Salzminen bei Dwory, Wieliczka, und Bochnia an Attraktivität verloren hatten. Außerdem war die KFNB am Weiterbau nach Bochnia nun nicht mehr besonders interessiert, weil die Bahn endlich eine Dividende abwarf und zu befürchten stand, dass die Verlängerung nach Bochnia wiederum eine unrentable Belastung bedeuten würde.³²

28 Privilegiumsurkunde „K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn“, in: Rudolf SCHUSTER Edler von Bonnot, August WEEBER (Hg.), „Die Rechtsurkunden der österreichischen Eisenbahnen. Sammlung der die österreichischen Eisenbahnen betreffenden Specialgesetze, Concessions- und sonstigen Rechtsurkunden“, Wien 1894, Band 2, III. Abschn.

29 Das für die Herstellung der gesamten Strecke veranschlagte Kapital der Gesellschaft war bereits aufgebraucht als gerade mal etwa die Hälfte der ursprünglich geplanten Strecke (zwischen Wien und Leipnik) fertig gestellt war.

Aloys von CZEDIK, „Die Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen als Privat- und Staatsbahnen 1824–1910“, in: ders.: *Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen*, Bd. 1, Teschen, Wien, Leipzig, 1913, S. 30.

30 Siehe die detaillierten Ausführungen zu den Anfangsschwierigkeiten der KFNB bei CZEDIK, „Staatsbahnen“, 1913, S. 29–33.

31 Eine durchgängige Verbindung zwischen Wien und Krakau existierte bereits seit dem Jahr 1848. Diese Verbindung führte über deutsches Territorium und wurde von der „Krakau – Oberschlesischen Bahngesellschaft“, der Wilhelmsbahn und der KFNB bedient.

32 Gerhard GEYER: *Der Ausbau des nordöstlichen Eisenbahnnetzes der österreichisch-ungarischen Monarchie unter Berücksichtigung von Krisenzeiten*, unveröff. Dissertation, Wien 1954, S. 12.