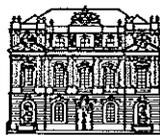


E 6
AFTEN
DIE HABSBURGERMONARCHIE 1848—1918

BAND I

CHIE
DIE WIRTSCHAFTLICHE
ENTWICKLUNG

HERAUSGEGEBEN VON
ALOIS BRUSATTI



HAFTEN
VERLAG
DER ÖSTERREICHISCHEN AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN
WIEN 1973

VII. DAS VERKEHRSWESEN

VON KARL BACHINGER

1. Eisenbahnwesen

a) Die Anfänge des Bahnbaus und die erste Verstaatlichungsperiode (1824—1854)

Die Donaumonarchie hatte im Vormärz — nicht zuletzt durch den hohen Stand des technischen Schulwesens — relativ rasch Anschluß an die von England ausgehende Entwicklung des Eisenbahnwesens gefunden. Die 1824—1832 zur Ausführung gelangte Strecke Linz—Budweis stellte die erste größere, für den Warentransport bestimmte Pferdebahn des Kontinents dar¹⁾, und auch mit dem Dampfbetrieb wurde nur unwesentlich später begonnen als in Frankreich, Belgien und Deutschland. 1836 erhielt eine Aktiengesellschaft unter Führung des Bankhauses S. M. Rothschild ein Privilegium zur Errichtung der „Kaiser-Ferdinand-Nordbahn“ von Wien nach dem galizischen Bochnia²⁾; 1837 konnte das erste Teilstück Floridsdorf—Deutsch-Wagram eröffnet werden, 1839 war die Verbindung Wien—Brünn fertiggestellt.

Diese ersten privaten Bahnen entstanden auf der Basis von Spezialprivilegien, die den Unternehmern weitgehende Freiheiten einräumten. Erst die 1838 erlassenen „Direktiven für das bei Eisenbahnen anzuwendende Konzessionsverfahren“ brachten eine gesetzliche Regelung des Bahnwesens, eine einschneidende Einflußnahme auf den Bahnbau und auf die Tarifgestaltung wurde aber weiterhin vermieden. Die Wahl der Richtung und der Reihenfolge der Linien blieb den Privatgesellschaften und ihren Ertragsrechnungen überlassen, solange keine Kollision mit fundamentalen öffentlichen Interessen vorhanden war; der Staat konnte nur dann korrigierend eingreifen,

¹⁾ Weiters wurden 1830 die Pferdebahn Prag—Lana (Lány) und 1835/36 die Strecke Linz—Gmunden eröffnet, so daß vor Aufnahme des Dampfbetriebes die Gesamtlänge an Pferdebahnen ca. 250 km betrug.

²⁾ Der Plan eines Schienenweges von Wien zum Salzbergwerk in Bochnia stammte von Franz Xaver Riepl, Professor für Mineralogie und Warenkunde am Wiener Polytechnikum, der bereits 1829 mit Weitblick erkannt hatte, daß nicht dem Personen-, sondern dem Massengüterverkehr die Zukunft im Eisenbahnwesen gehören werde. — DIE ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNEN 1837—1937. Gedenkblätter zur Hundertjahrfeier der Eröffnung der ersten österreichischen Dampfeisenbahn, hrg. v. der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen (Wien 1937) 7f.

wenn die Reinerträge 15% der Einlagen überschritten. Bei der Konzessionierung der Wien—Gloggnitzer-Bahn (deren Ausbau bis 1842 abgeschlossen war) wurden bereits die Bestimmungen dieses Gesetzes angewendet.

Die ersten Eisenbahnen mit ihrem ausgeprägt spekulativen Charakter erfüllten allerdings bei weitem nicht die hochgespannten Erwartungen des privaten Kapitals. Durch die geringen Renditen (das Anlagekapital der Nordbahn hatte sich in den Jahren 1840 und 1841 nur mit 1,22% und 1,48% verzinst)³⁾ erlahmte das Interesse, beträchtliche Überschreitungen der Kostenvoranschläge brachten die Gesellschaften schnell in Schwierigkeiten und führten zu einer Stockung des Bahnbaus. Die Forderungen der Unternehmungen, der Staat solle bei der Aufbringung der nötigen Mittel helfen bzw. eine Zinsgarantie gewähren sowie die negativen Erfahrungen beim Bau der Eisenbahnlinie Venedig (Venezia)—Mailand (Milano)⁴⁾ gaben den Anlaß zu einer Neuorientierung der staatlichen Eisenbahnpolitik. Mit dem Eisenbahnprogramm von 1841 wurde ein erstes, großangelegtes Verkehrskonzept geschaffen, das die planmäßige Errichtung eines die wichtigsten Linien umfassenden „Staatsbahnnetzes“ vorsah. Der Begriff „Staatsbahnen“ diente allerdings nur zur Deklaration staatspolitisch bedeutsamer Strecken; eine grundsätzliche Abkehr vom privatwirtschaftlichen Prinzip im Eisenbahnwesen wurde noch nicht angestrebt⁵⁾.

Da von privater Seite vorerst keine weitreichenden Investitionen auf dem Eisenbahnsektor zu erwarten waren, nahm der Staat schon 1842 den Bau einiger Bahnen selbst in die Hand. Den Intentionen des Programms von 1841 folgend stellte man vor allem die Weiterführung der nördlichen und südlichen Linien in den Mittelpunkt. 1845 wurde die Strecke Olmütz (Olomouc)—Prag, 1849 Brünn—Böhm. Trübau (Česká Třebová) eröffnet; die Südliche Staatsbahn konnte (nachdem die Semmeringstrecke vorerst zurückgestellt wurde) noch in den vierziger Jahren bis Laibach ausgebaut werden (1844 Mürzzuschlag—Graz, 1846 Graz—Cilli, 1849 Cilli—Laibach).

³⁾ ALOYS V. CZEDIK, Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen I: Die Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen als Privat- und Staatsbahnen 1824—1910 (Teschen-Wien-Leipzig 1913) 30.

⁴⁾ Für dieses Projekt war 1840 eine Konzession erteilt worden. Das Unternehmen geriet aber bald in eine Finanzkrise, so daß sich der Staat bereit erklären mußte, im Falle der Erschöpfung der Mittel die Bahn gegen Einlösung der gesellschaftlichen Prioritäten und Aktien durch Staatsschuldverschreibungen zu übernehmen. CZEDIK, Staatsbahnen 34.

⁵⁾ Das geht u. a. aus der Bestimmung hervor, es sei „da, wo keine Privatunternehmungen bestehen oder die bestehenden ihre Verpflichtungen zum Bau oder zur Vollendung der Staatsbahnen zu erfüllen außerstande wären“, der „Bau der erwähnten Staatsbahnen auf Kosten des Staates zu erwirken“. ÖSTERREICHISCHES STAATSWÖRTERBUCH. Handbuch des gesamten österreichischen öffentlichen Rechtes, hrg. v. ERNST MISCHLER und JOSEF ULBRICH I (Wien² 1905) Art. Eisenbahnen (geschichtlich und statistisch) 178.

Unter den Privatbahnen hatte die Nordbahn die größten Baufortschritte aufzuweisen. Nachdem 1847 Oderberg erreicht war, konnte im folgenden Jahr die Verbindung mit der preußischen Wilhelmsbahn und damit der erste Anschluß an ein ausländisches Streckennetz hergestellt werden.

In Ungarn wurde 1846/47 mit den Strecken Pest—Waitzen (Vác) bzw. Pest—Szolnok (als erste Teilstücke der ungarischen Zentralbahn) der Dampfbetrieb aufgenommen⁶⁾. 1850 folgte die Inbetriebnahme der Linie Waitzen—Preßburg, von wo bereits 1848 eine Verbindung via Marchegg—Gänserndorf zur Nordbahn errichtet worden war. Für die verkehrsmäßige Erschließung Westungarns spielte auch die 1847 fertiggestellte Bahn von Wiener Neustadt nach Ödenburg eine nicht unbedeutende Rolle. In der Lombardei und in Venetien konnten hingegen trotz erheblicher staatlicher Subventionen nur einige kleinere Teilstrecken (Padua [Padova]—Fort Malghera—Lagunenbrücke, Mailand—Monza—Camerlata bei Como) dem Verkehr übergeben werden. 1848 übernahm der Staat den Weiterbau und den Betrieb der bereits bestehenden Linien auf Kosten der Gesellschaft. Die „k. k. Oberbaudirektion für das lombardisch-venetianische Königreich“ stellte bis 1851 die Zweigbahn Verona—Mantua (Mantova) und die Strecke Mestre—Treviso fertig.

Bereits in dieser Anfangsphase des Eisenbahnwesens zeigte es sich, daß die Donaumonarchie hinter der Entwicklung anderer Staaten zurückblieb.

Tabelle 51: ENTWICKLUNGSSTAND DES EISENBAHNWESENS IN EINZELNEN LÄNDERN (1846)

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

Quelle: HERMANN STRACH, Geschichte der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Von den Anfängen bis zum Jahre 1867; in: Gesch. d. Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie, hrg. v. Hermann Strach I/1 (Wien-Teschen-Leipzig 1898) 249.

Waren die staatlichen Bahnbauten offensichtlich nur als kurzfristige Ersatzlösung für die fehlende Privatinitiative gedacht, so erzwang die prekäre Lage der Bahngesellschaften bald weitere interventionistische Maßnahmen. Die geringen Erträge der meisten dieser Unternehmungen, die anhaltende Kon-

⁶⁾ Vorher bestand in Ungarn nur die 1840—1846 erbaute Pferdeisenbahn Preßburg—Tyrnau (Nagyszombat, Trnava).

junkturflaute und eine bewußte Baissespekulation hatten 1845 zu einem schweren Kurssturz der Eisenbahnaktien geführt. Der Staat stellte darauf bis 1850 die Erteilung neuer Konzessionen ein (mit Ausnahme von Kohlenbahnen) und begann 1846 mit der Errichtung einer eigenen Kreditkasse eine Stützungsaktion, durch die bis Ende 1847 mehr als die Hälfte der von der ungarischen Zentralbahn, der lombardisch-venetianischen, der Wien—Gloggnitzer- und der Ödenburger-Bahn emittierten Aktien in seinen Besitz übergingen⁷⁾. Damit war die erste Verstaatlichungsperiode in Österreich eingeleitet: Die dominierende Stellung des Staates in der Besitzstruktur führte in der Folge zur Ausbildung eines umfassenden Staatsbahnsystems.

Hatte man während der vierziger Jahre die staatlicherseits errichteten Linien noch an Privatgesellschaften verpachtet, so ging man nun, nach Schaffung entsprechender administrativer Grundlagen, seit 1850 zum Eigenbetrieb über. Gleichzeitig begann man mit der sukzessiven Erwerbung der zumeist notleidenden Privatbahnen. 1850 wurde die Übernahme der ungarischen Zentralbahn vollzogen (nunmehr als Südöstliche Staatsbahn bezeichnet), im selben Jahr erfolgte der Ankauf der Krakau—Oberschlesischen-Bahn (Mysłowitz [Mysłowice]—Szcakowa—Trzebinia—Krakau [Kraków]), die — noch mit einer Konzession des 1846 Österreich einverleibten Freistaates Krakau — 1847 eröffnet worden war (Östliche Staatsbahn). 1851/52 folgte die Verstaatlichung der bereits erbauten Teilstrecken der norditalienischen Bahnen (Lombardisch-Venetianische Staatsbahnen). Waren hier im wesentlichen finanzielle Erwägungen maßgebend, so geschah die Eingliederung der prosperierenden Wien—Gloggnitzer Bahn aus anderen Motiven. Auf der einen Seite stand der Wunsch der Regierung, nach dem Bau der Semmeringbahn eine einheitliche staatliche Linie nach Triest herzustellen, auf der anderen Seite die Einsicht der privaten Gesellschaft, daß die verhältnismäßig kleine Strecke Wien—Gloggnitz in Hinkunft sowohl in betriebstechnischer wie in tarifarischer Hinsicht von der größeren staatlichen Anschlußlinie abhängig sein werde. Der Kaufvertrag, der auch die Übernahme der Abzweigungen Mödling—Laxenburg und Wiener Neustadt—Katzelsdorf vorsah, wurde 1853 perfektioniert; dafür bekam die Gesellschaft eine Konzession zur Verlängerung des 1846 entstandenen Flügels Wien—Bruck a. d. Leitha nach Raab und Uj-Szöny (Komaróm) und nahm den Namen „Wien-Raab Eisenbahngesellschaft“ an. 1854 erwarb schließlich der Staat noch die Reststrecke der Ödenburger Linie von Katzelsdorf nach Ödenburg. Damit verblieb zu diesem Zeitpunkt als einziges Privatunternehmen nur mehr die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn.

⁷⁾ HERMANN STRACH, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns. Von den Anfängen bis zum Jahre 1867; in: Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie, hrg. v. Hermann Strach I/1 (Wien-Teschen-Leipzig 1898) 251.

Unter den seit 1850 durchgeführten staatlichen Bahnbauten⁸⁾ kam der Vollendung der Verbindung Wien—Triest besondere verkehrspolitische Bedeutung zu; die Errichtung der 1854 eröffneten Semmeringbahn durch Karl v. Ghega, aber auch die Durchquerung des Karsts auf der Strecke Laibach—Triest zählen zu den hervorragenden Leistungen in der Geschichte der österreichischen Eisenbahntechnik. In den italienischen Provinzen wurden 1854 die Linien Verona—Brescia—Coccaglio und 1855 Treviso—Casara dem Verkehr übergeben. Die Nördliche Staatsbahn wiederum erfuhr durch die Strecken Krakau—Dębica und Trzebinia—Oświęcim (Auschwitz) (1856) eine bedeutende Erweiterung. In Ungarn kamen die Linien Cegléd—Szegedin (Szeged) sowie die Banater Montanbahn (Lissava—Oravica [Orawitza, Oravița]—Báziás [Bazias]) zur Ausführung.

Der Ausbau der privaten Nordbahn wurde, zwanzig Jahre nach Erteilung des Privilegiums, mit der Strecke Oderberg—Dziedzitz (Dziedzice)—Oświęcim (1855/56) abgeschlossen und damit eine direkte Verbindung Wiens mit Galizien hergestellt.

Als 1854 die Rückkehr zum Privatbahnsystem eingeschlagen wurde, wies die Monarchie, verglichen mit anderen Ländern, den höchsten Anteil an Staatsbahnen auf (1852 km bei einem Gesamtnetz von 2617 km); von den bis Ende 1856 für Eisenbahnzwecke aufgewendeten 371 Mill. Gulden entfielen 291 Mill. Gulden auf den Staat⁹⁾.

b) Das System der garantierten Privatbahnen (1854—1873)

Die trotz der gewaltigen Aufwendungen relativ geringe Entwicklungsintensität des österreichischen Eisenbahnwesens hatte deutlich die Grenzen der staatlichen Leistungsfähigkeit in diesem Bereich aufgezeigt. Durch das Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 14. September 1854 versuchte man nun, wiederum in stärkerem Maße das Privatkapital für den Bahnbau heranzuziehen. Das Gesetz gewährte den Konzessionswerbern gegenüber den Direktiven von 1838 weitgehende Begünstigungen. Das Heimfallsrecht an den Staat wurde auf 90 Jahre (früher 50 Jahre) ausgedehnt; die entscheidende Neuerung bildete aber die in Aussicht gestellte Staatsgarantie bei der Verzinsung des Anlagekapitals¹⁰⁾.

⁸⁾ Die staatliche Bautätigkeit wurde bis 1858, also auch nach der Rückkehr zum Privatbahnprinzip im Jahre 1854, fortgesetzt.

⁹⁾ MISCHLER—ULBRICH, Österr. Staatswörterbuch I, Art. Eisenbahnen 718.

¹⁰⁾ Da aber die Zinsengarantie nicht immer ausreichend war, um das erforderliche Kapital heranzuziehen bzw. die Vollendung mancher Eisenbahnbauten sicherzustellen, wurden den Unternehmungen häufig weitere günstige Konditionen zugestanden, wie die Erteilung von Vorschüssen und die befristete Befreiung von der Erwerbssteuer.

Das Eisenbahnkonzessionsgesetz stellte eine folgerichtige Anpassung an die wirtschaftlichen Gegebenheiten und Erfordernisse der fünfziger Jahre dar; insofern kam darin zwar eine tendenziöse Neuorientierung, keineswegs aber, wie mitunter behauptet, ein Bruch in der staatlichen Eisenbahnpolitik zum Ausdruck. Ausgehend von der Erkenntnis, daß weder der inländische Kapitalmarkt noch der Staat den Ausbau des Bahnnetzes in erforderlicher Schnelligkeit garantieren konnte, wurden vor allem Rahmenbedingungen für größere Kapitalimporte geschaffen; außerdem galt es, die durch den allgemeinen Konjunkturaufschwung dieser Jahre erwachende Investitionsbereitschaft zu nützen. Und schließlich fand die liberale Reformpolitik (Grundentlastung, Aufhebung der Zwischenzolllinie zu Ungarn etc.) durch eine stärkere Betonung der privatwirtschaftlichen Komponente auch auf dem Eisenbahnsektor ihren Niederschlag.

In Ergänzung zum Konzessionsgesetz wurde ein umfangreiches Eisenbahnprogramm erstellt. Die geplanten Strecken waren in drei Gruppen gegliedert: Nach Vollendung der geplanten Strecken sollte die Monarchie neben drei Hauptlinien von Norden nach Süden auch drei durchgehende Schienenwege von Westen nach Osten aufweisen¹¹⁾.

Die abrupte Rückkehr zum Privatbahnsystem wurde erst durch die Verordnung vom 19. Oktober 1854 vollzogen. Sie bestimmte, daß die auf Staatskosten erbauten oder eingelösten und bisher in eigener Regie betriebenen Eisenbahnen gegen eine entsprechende Ablösungssumme an Privatunternehmer abgetreten werden können. Über die Motive für diese jähe Wendung in der österreichischen Eisenbahnpolitik wurden in der Zeit selbst wie auch später verschiedene Mutmaßungen angestellt¹²⁾. Der entscheidende Grund dürfte aber darin gelegen haben, daß der in seinen Vorstadien bis ins Jahr 1853 zurückreichende Krimkrieg bzw. die Besetzung der Donaufürstentümer das Budget derart beanspruchten, daß zur Bedeckung neue Einnahmequellen eröffnet werden mußten. Dazu kam, daß gerade diese Ereignisse drastisch die offenkundige Disproportionalität zwischen den staatlichen Möglichkeiten im Bahnbau und den strategisch-politischen Notwendigkeiten verdeutlichten. Man erhoffte sich offenbar mit der Überlassung der Staatsbahnen an Privatgesellschaften unter der Auflage eines raschen Ausbaues der Grenzbahnen

¹¹⁾ STRACH, Geschichte der Eisenbahnen 316.

¹²⁾ Die oft geäußerte Meinung, die schlechten Betriebsergebnisse der Bahnen hätten den Staat zum Verkauf gezwungen, läßt sich jedenfalls nicht verifizieren. Die Verzinsung des Anlagekapitals betrug 1854 bei den Nördlichen Staatsbahnen immerhin 4%, bei den Südöstlichen 10% und bei den Südlichen 3,05%; nur der Ertrag der Lombardisch-Venetianischen Staatsbahnen war mit einer Verzinsung von 0,78% sehr gering. CZEDIK, Staatsbahnen 47ff. Vgl. auch oben Kap. III: JOSEF WYSOCKI, Die österreichische Finanzpolitik 84.

(vor allem in Galizien und Ostungarn sowie in der Lombardei und in Venetien) eine schnellere Bereinigung dieser Probleme.

Noch 1854 wurde der Verkauf der Nördlichen und Südöstlichen Staatsbahnen an die neugegründete „k. k. priv. Österreichische Staatseisenbahngesellschaft“ eingeleitet, in der die französische Société General du Credit Mobilier eine dominierende Stellung einnahm. Der Unternehmung, die auch die Wien—Raaber-Bahn erworben hatte, wurden eine 5,2%ige Zinsengarantie sowie weitreichende Steuer- und Zollbegünstigungen gewährt. Dafür verpflichtete sie sich, die Strecken Bruck a. d. Leitha—Raab—Uj-Szöny und Szegedin—Temesvár (Temesvar-Timişoara)—Jaszenova fertigzustellen. Die von der Gesellschaft angestrebte Verbindung Marchegg—Stadlau—Brünn konnte nach schwierigen Verhandlungen mit der Nordbahn erst 1866 in Angriff genommen werden.

Die triste Situation des Staatshaushaltes zwang in der Folge zu weiteren Veräußerungen. 1856 wurden die Lombardisch-Venetianischen Bahnen einem aus in- und ausländischen Kapitalisten bestehenden Konsortium unter Zusage der Staatsgarantie überlassen. Dieses Unternehmen entwickelte sich rasch zur größten Bahngesellschaft der Monarchie. Zuerst gelangte es in den Besitz der Italienischen Zentralbahn, 1858 kam es zu Fusionen mit der 1856 bzw. 1857 konzessionierten Kaiser-Franz-Josef-Orientbahn und der Kärntner Bahn; zugleich wurden die Südliche Staatsbahnlinie Wien—Triest und die vor der Vollendung stehenden Teilstrecken der Tiroler Bahnen erworben. Die „k. k. priv. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft“ bestand allerdings nur kurze Zeit. Mit dem Verlust der Lombardei im Jahre 1859 gingen auch die Rechte der österreichischen Regierung an den dortigen Linien an Sardinien über. Die Einheit der Bahnunternehmung blieb davon vorerst unberührt. 1862 wurde dann eine Trennung vorgenommen: Die inländischen Linien wurden in der „k. k. priv. Südbahngesellschaft“ zusammengefaßt¹³⁾. Gerade in diesem Bahnbereich konnten bedeutsame Projekte realisiert werden. 1858/59 wurden die Tiroler Strecken Kufstein—Innsbruck sowie Verona—Trient (Trento)—Bozen (Bolzano) dem Verkehr übergeben; die Verbindung Bozen—Innsbruck über den Brenner, ein ähnlicher eisenbahntechnischer Meilenstein wie die Semmeringbahn, wurde schließlich 1867 fertiggestellt. 1863/64 fand die Eröffnung der Kärntner Linie Marburg (Maribor)—Klagenfurt—Villach statt. In der ungarischen Reichshälfte entstanden: Pragerhof (Pragarsko, Pragersko)—Groß Kanizsa (Nagykanizsa)—Pest (1860/61), Uj-Szöny—Stuhlweißenburg

¹³⁾ In Angelegenheiten, die beide Netze gemeinsam betrafen, trat die Unternehmung unter der Bezeichnung „Vereinigte südösterreichische, lombardische und central-italienische Eisenbahngesellschaft“ auf. STRACH, Geschichte der Eisenbahnen 345.

(Székesfehérvár) (1860), Ödenburg—Groß Kanizsa (1865) sowie Steinbrück (Zidani most)—Agram (Zágráb, Zagreb)—Sziszek (Sissek, Sisak) und Agram—Karlstadt (Károlyváros, Karlovac) (1862 und 1865).

Von der noch in öffentlichem Besitz verbliebenen Östlichen und den Resten der Südöstlichen Staatsbahn wurde ein Teil (Oświęcim—Myslowitz—Krakau) an die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn abgegeben, die Linie Krakau—Dębica sowie die im Bau begriffene Strecke Dębica—Rzeszów (Resziv) fiel an die Galizische Carl-Ludwig-Bahn¹⁴). Bereits 1857 waren die noch unvollendeten Linien Szolnok—Debreczin (Debrecen) und Püspök-Ladány—Großwardein (Nagyvárad, Oradea) an die Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft veräußert worden¹⁵). Damit befanden sich im Jahre 1859 nur mehr zwei kurze Grenzstrecken (Bodenbach—sächsische Grenze und Kufstein—Kiefersfelden) mit einem Umfang von zusammen 13,8 km im Besitz des Staates.

Die Berechnungen über den Verlust, der dem österreichischen Staat aus dem Verkauf der Bahnen erwuchs, schwanken zwischen 136 Mill. Gulden und 223,5 Mill. Gulden¹⁶). Auch wenn man ins Kalkül zieht, daß sich der Staat durch die Veräußerung den Bau einer Reihe unrentabler Bahnen und den entschädigungslosen Verlust des lombardisch-venetianischen Netzes ersparte, bleibt das finanzielle Mißverhältnis der ganzen Transaktion offenkundig. Wenn auch die Reprivatisierung der Staatsbahnen mitunter als genialer finanzpolitischer Schachzug gerühmt wurde¹⁷), so kann die tiefe Problematik dieser Vorgangsweise für die weitere Eisenbahnentwicklung nicht übersehen werden. Allein wenn man bedenkt, daß durch diesen Aufkauf beträchtliche Summen an investitionsbereitem Privatkapital verloren gingen und überdies das Prinzip der Staatsgarantie auch dem Budget kaum Erleichterungen brachte, so muß man feststellen, daß ein gemischtwirtschaftliches System, das gleichzeitig einen staatlichen und privaten Bahnbau ermöglicht hätte, längerfristig gesehen zweifellos effizienter gewesen wäre.

Hingegen muß das Konzessionsgesetz von 1854 in seinen Auswirkungen auf das österreichische Eisenbahnwesen überaus positiv bewertet werden.

¹⁴) Die Weiterführung des Schienenweges von Rzeszów nach Lemberg erfolgte von 1859—1861.

¹⁵) Die Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft errichtete in der Folge auch die Linien Szajol—Arad (1858) und Debreczin—Kaschau (Kassa, Košice) (1859/60).

¹⁶) ADOLF WAGNER, Finanzwissenschaft I (Leipzig² 1877) 598 berechnete den Verlust mit 176 Mill. Gulden, während ALBERT EDER, Die Eisenbahnpolitik Oesterreichs nach ihren finanziellen Ergebnissen (Wien 1894) 49 auf eine weitaus höhere Summe von 223,5 Mill. Gulden kam; nach STRACH, Geschichte der Eisenbahnen 321 ff. belief sich die Differenz zwischen getätigtem Aufwand und Erlös auf 190,5 Mill. Gulden, nach CZEDIK, Staatsbahnen 81 ff. hingegen nur auf 136 Mill. Gulden.

¹⁷) ALOIS GRATZ, Die österreichische Finanzpolitik von 1848 bis 1948; in: Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung, hrg. v. Hans Mayer (Wien 1949) 255.

Die stärkere Heranziehung des Privatkapitals induzierte wesentliche neue Impulse für den Bahnbau: In den folgenden Jahren wurde eine Reihe von Gesellschaften gegründet und damit die Realisierung bedeutsamer Vorhaben eingeleitet. Hier ist vor allem der Ausbau der West-Ost-Verbindung Wien—Salzburg und Linz—Passau zu nennen. 1856 erhielt unter Gewährung der Staatsgarantie ein deutsches Konsortium unter der Führung des Hamburger Großhändlers Ernst Merck und des aus Breslau (Wrocław) stammenden Hermann Dietrich Lindheim die Konzession für die „k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Westbahn“¹⁸⁾; bei der Finanzierung der Unternehmung spielten auch das Bankhaus S. M. Rothschild und die Credit-Anstalt eine wichtige Rolle¹⁹⁾. Bereits 1858 konnte die Strecke Wien—Linz eröffnet werden, die Weiterführung der Bahn nach Salzburg bzw. Passau war 1860 und 1861 vollendet. Die Verbindung Böhmens mit Bayern stellte die 1859 konzessionierte Böhmisches Westbahn her, die von Prag über Pilsen zur bayrischen Grenze führte. Die Linie, die von erheblicher Bedeutung für die Entfaltung des Pilsener Steinkohlenreviers und der Kladnoer Eisenindustrie war, konnte 1861/62 in Betrieb genommen werden. Ein anderes wichtiges Industriegebiet, nämlich jenes um Reichenberg, wurde durch die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (Reichenberg—Pardubitz) in das österreichische Schienennetz einbezogen (1857—1859).

Neben diesen Unternehmungen, die ausnahmslos durch eine Staatsgarantie abgesichert waren, entstanden auch einige Linien, vorwiegend Kohlenbahnen, ohne staatliche Unterstützung: die Brünn—Rossitzer-Bahn, die Buštěhrad (Buschtěhrad)-Bahn (die zum Transport der Kladnoer Kohle diente), die Graz—Köflacher-Eisenbahn, die Aussig—Teplitzer-Bahn und die Strecke Turnau—Kralup.

Die 1854 einsetzende Expansionsphase im österreichischen Eisenbahnwesen dauerte nur wenige Jahre. Die Wirkungen der ersten großen Weltwirtschaftskrise von 1857 wurden auch in der Monarchie deutlich spürbar; das ausländische Kapital, soweit es nicht bereits an bestehende Unternehmungen gebunden war, zog sich wieder zurück. Schon 1857 sah sich die Regierung zu Stützungskäufen von Westbahn- und Theißbahnaktien genötigt. Der Erfolg dieser Hilfsaktion war jedoch nur ein vorübergehender. Schließ-

¹⁸⁾ HEINRICH BENEDIKT, Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz-Joseph-Zeit (= Wiener historische Studien 4, Wien-München 1958) 38.

¹⁹⁾ Die 1855 gegründete Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe war auch an anderen Projekten maßgeblich beteiligt, wie der Theißbahn, der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn, später bei der Kaiser-Franz-Josef-Bahn, der Dux—Bodenbacher-Bahn, der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, der Ungarischen Westbahn u. a. Vgl. EDUARD MÄRZ, Österreichische Industrie- und Bankpolitik in der Zeit Franz Josephs I. Am Beispiel der k. k. priv. Österr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe (Wien-Frankfurt-Zürich 1968).

lich ging man daran, das durch den Konjunkturumschwung gefährdete Eisenbahnprogramm aus den Mitteln einer Lotterie-Anleihe sicherzustellen, die für einen Gesamtbetrag von 42 Mill. Gulden emittiert wurde; neben den beiden genannten Gesellschaften wurden die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, die Aussig—Teplitzer-Bahn und der Österreichische Lloyd in diese Transaktion einbezogen²⁰). Die allgemeine wirtschaftliche Stagnation spiegelte sich auch deutlich in den Baufortschritten wider. Während in Cisleithanien 1858 noch 419 km neue Linien dem Verkehr übergeben wurden, waren es 1859 nur noch 240 km und 1862 170 km; der Tiefstand wurde 1864 mit nur 38 km an eröffneten Strecken erreicht. Zwischen 1860 und 1863 konnten keine neuen Eisenbahnprojekte in Angriff genommen werden. Erst 1864 wurde wiederum eine Konzession für die Lemberg—Czernowitz (Cernăuți, Černivci)—Jassy (Iași)-Eisenbahn erteilt und dafür die Staatsgarantie übernommen; sie war das erste Beispiel einer parlamentarischen Konzessionsvergabe in Österreich. 1866, nach nur 16monatiger Bauzeit, wurde die Strecke Lemberg—Czernowitz in Betrieb genommen.

Noch kritischer gestaltete sich die Lage in Ungarn. Zwar waren zwischen 1855 und 1861 1356 km Eisenbahnen errichtet worden, von da an trat jedoch bis 1866 ein nahezu völliger Stillstand ein²¹).

Nach Jahren der Stagnation setzte 1867 wiederum eine Hochkonjunktur ein, die auch im Eisenbahnbau einen großartigen Aufschwung ermöglichte. Selbst Linien, die bisher nur geringe finanzielle Erträge abgeworfen hatten, brachten nun eine befriedigende Verzinsung des Anlagekapitals. Erhöhte Renditen, der liquide Zustand des Geldmarktes und der offenkundige Nachholbedarf im österreichischen Eisenbahnwesen erweckten das Interesse in- und ausländischer Kapitalkreise und führten zu einer regen Gründungstätigkeit auf diesem Verkehrssektor.

Besondere Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Alpenländer hatte die 1866 konzessionierte Kronprinz-Rudolf-Bahn, deren Funktion in einer Verbindung Innerösterreichs und der steirischen Eisenindustrie mit den oberen Donauländern lag. Ihr Bau war allerdings wegen der zu erwartenden geringen Rentabilität von Anfang an umstritten. Die Hauptlinie St. Valentin—Steyr—Judenburg—Villach—Tarvis (Tarvisio)—Laibach samt einigen Abzweigungen (wie etwa die für den Erztransport wichtige Bahn Hief-lau—Eisenerz) war bis 1873 vollendet; bereits 1868 war mit der Strecke St. Michael—Leoben—Bruck a. d. Mur ein Anschluß zur Südbahn errichtet worden. Die Südbahngesellschaft eröffnete 1871 bzw. 1873 die Linien Villach—Franzensfeste (Fortezza) (damit wurden die Tiroler Bahnen in das übrige

²⁰) MÄRZ, Industrie- und Bankpolitik 73f.

²¹) STRACH, Geschichte der Eisenbahnen 352.

Netz des Unternehmens einbezogen) und St. Peter (Šent Peter, Pivka)—Fiume. Im äußersten Westen des Reiches nahm man 1869 die Vorarlberger Bahn in Angriff. Die bis 1872 fertiggestellte Strecke Bludenz—Bregenz (mit den Abzweigungen Feldkirch—Buchs und Lauterach—St. Margarethen) wurde zwar unmittelbar an die schweizerischen und bayrischen Nachbarbahnen angeschlossen, blieb jedoch über ein Jahrzehnt vom österreichischen Hauptnetz abgeschnitten²²). Im Bereich der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn erfolgte 1872/73 die Umgestaltung der Pferdeisenbahn Linz—Budweis auf den Dampfbetrieb. 1872 erhielt die Gesellschaft die Konzession für die Salzburg—Tiroler Bahn; sie führte von der Kronprinz-Rudolf-Bahn bei Selzthal ausgehend über Bischofshofen nach Wörgl sowie von Bischofshofen über Hallein nach Salzburg (nach Einlösung der von einem privaten Bauunternehmer 1871 errichteten Strecke Hallein—Salzburg).

Eine bedeutende Intensivierung des Verkehrs zwischen Wien und den böhmisch-mährischen Provinzen brachte der Ausbau der Kaiser-Franz-Josef-Bahn und der Nordwestbahn. Die 1866 konzessionierte Kaiser-Franz-Josef-Bahn sollte das Waldviertel und Südböhmen verkehrsmäßig erschließen, eine zweite Verbindung Wiens mit Prag und dem sächsischen Industriegebiet herstellen und schließlich der Reichshauptstadt Zugang zur Kohle des Pilsner Beckens verschaffen. Die Bahn, welche die Hauptlinien Wien—Gmünd—Pilsen—Eger (Cheb) und Gmünd—Prag umfaßte, wurde samt der Abzweigung Absdorf—Krems bis 1872 in Betrieb genommen. Ein weiteres wichtiges Projekt stellte die Österreichische Nordwestbahn dar²³), durch deren Bau ein leistungsfähiger Schienenweg zwischen Wien und mehreren Ost- und Nordseehäfen erzielt werden sollte; die 1871 (unter gleichzeitiger Fusionierung mit der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn) eröffnete Linie führte von Wien über Znaim nach Jungbunzlau.

Eine Erschließung der fruchtbarsten Gebiete des mährischen Raumes ermöglichte die Schlesisch-Mährische-Nordbahn (Brünn—Olmütz—Sternberg [Šternberk] mit einer Abzweigung nach Prerau), die als Ergänzungslinie der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn zwischen 1867 und 1870 entstand.

In Galizien wurde in diesem Zeitraum mit dem Ausbau der Carl-Ludwig-Bahn von Lemberg nach Brody bzw. Tarnopol (Tarnopil, Ternopil) der Anschluß an das russische Bahnnetz vollzogen. Konnte diese Strecke erst 1873 eröffnet werden, so ging die Fortführung der Lemberg—Czernowitzer-Eisenbahn wesentlich rascher vor sich. Die Linie Czernowitz—Suczawa (Suceava) wurde 1869 dem Verkehr übergeben, nachdem die Gesellschaft

²²) HERBERT MATIS, Österreichs Wirtschaft 1848—1913. Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Josephs I. (Berlin 1972) 190. PAUL MECHTLER, Die k. k. privilegierte Vorarlberger Bahn; in: Montfort 22 (1970) 103—128.

²³) Vgl. ALFRED HORN, Die Österreichische Nordwestbahn (Wien-Heidelberg 1967).

schon 1868 von der rumänischen Regierung die Zustimmung zum Weiterbau nach Jassy erhalten hatte. Zu einer weiteren Ausgestaltung des galizischen Streckennetzes kam es zwischen 1873 und 1875 durch die Inbetriebnahme der Linien Przemyśl (Peremyšl)—Łupków (Łupkiv), des österreichischen Teils der 1869 konzessionierten Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, und Lemberg—Stryj—Stanislaw (Stanislawów, Stanyslaviv, Ivano-Frankivsk) der 1871 gegründeten Erzherzog-Albrecht-Bahn.

Neben diesen Hauptbahnen, denen ausnahmslos eine Staatsgarantie gewährt wurde, entstand in dieser Zeit aber auch eine Reihe kleinerer Bahnunternehmungen mit mehr oder minder überregionaler Bedeutung, die zwar keine Zinsengarantie, häufig aber erhebliche Zuschüsse und Steuererleichterungen in Anspruch nahmen. Dazu gehörten die Wien—Pottendorfer-Bahn, die Strecken Leoben—Vordernberg, Neumarkt—Braunau, Braunau—Straßwalchen und die Dniester Bahn (Chyrów [Chyryv]—Stryj), die mit der Zweigbahn Drohobycz—Boryslaw (Boryslav) ins Kerngebiet der sich immer mehr entfaltenden galizischen Erdölindustrie führte. Besonders reich an solchen ungarantierten Privatlinien waren aber die Industrieräume Nordböhmens und -mährens sowie Schlesiens. Von den schon bestehenden Gesellschaften konnte hier vor allem die Buštěhrader Bahn ihr Netz bedeutend erweitern; 1868 erhielt sie eine Konzession für die Strecke Prag—sächsische Grenze, weiters für eine Bahn durch das Egertal von Karlsbad nach Eger mit einer Abzweigung nach Franzensbad (Františkovy Lázně) (Böhmische Nordwestbahn). Weiters entstanden in dieser Periode: die Pilsen—Priesener (Březno)-Bahn, die Elbetal-Bahn (als Ergänzung der Österreichischen Nordwestbahn), die Prag—Duxer (Duchcov)-Bahn (für den Transport der Braunkohle aus dem Duxer Revier), die Bielatal-Bahn (Aussig—Bilin [Bílina]), die Linie Teplitz—Dux—Komotau, die Böhmische Nordbahn (Bakow [Bakov nad Jizerou]—Böhm. Leipa [Česká Lípa]—Bodenbach sowie Böhm. Leipa—Rumburg—Schluckenau), die Lundenburg (Břeclav)—Grussbacher (Hrušovany nad Jevišovkou)-Bahn (als Ergänzungsstrecke der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn) und die Linie Ostrau—Friedland (Frýdlant nad Ostravicí), die Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich [Králíky]), die Mährisch—Schlesische Zentralbahn (Olmütz—Freudenthal—Jägerndorf mit Abzweigungen nach Hennersdorf [Jindřichov, Jendrychów] und Troppau) u. a.

Tabelle 52: JÄHRLICHER ZUWACHS AN NEUERÖFFNETEN EISENBAHNLINIEN IN ÖSTERREICH (in km)

1867: 180	1871: 1238	1875: 663
1868: 388	1872: 1158	1876: 444
1869: 740	1873: 836	1877: 475
1870: 839	1874: 324	1878: 47

Quelle: ÖSTERREICHISCHE EISENBAHNSTATISTIK für das Jahr 1912, 1. Teil (Wien 1914) S. XXV.

Der Konjunkturaufschwung von 1867 bis 1873 bewirkte nicht nur eine quantitative Steigerung des Streckenumfanges (in Cisleithanien von 4145 km auf 9344 km) und des Beförderungsvolumens²⁴⁾, sondern auch eine stärkere Integration in das gesamteuropäische Bahnnetz: Eine Reihe von Eisenbahnanschlüssen nach Preußen, Sachsen, Bayern, der Schweiz, Rumänien und Rußland wurde geschaffen und damit die handelspolitische Effizienz des österreichischen Eisenbahnwesens gehoben.

In Ungarn, wo die Länge des Streckennetzes Ende 1866 2234,2 km betragen hatte²⁵⁾, war in diesem Zeitraum eine ähnlich rasante Entwicklung zu beobachten. Durch den Ausgleich von 1867, der anstelle einer zentralistischen Verfassung die staatsrechtliche Gemeinschaft der beiden Reichshälften setzte, gelangte der weitere Ausbau der transleithanischen Bahnen in die Kompetenz der ungarischen Regierung. Lediglich jene Linien, welche die Interessen beider Länder betrafen, gehörten zu den sogenannten „paktierten“ Angelegenheiten. Neben der Südbahn und der Staatseisenbahn bildeten sich bis 1870 drei weitere Bahnen, nämlich die Kaschau—Oderberger-Bahn, die Erste Ungarisch-Galizische Bahn und die Ungarische Westbahn (Raab—Steinamanger [Szombathely]—Graz)²⁶⁾.

Obwohl auch in Ungarn — allerdings nicht ausschließlich — am Prinzip der garantierten Privatbahnen festgehalten wurde, hatte die staatliche Verkehrspolitik hier größere Erfolge aufzuweisen als in Österreich. In Durchführung des Eisenbahnprogramms von 1867 begann man mit der planmäßigen Anlage neuer Schienenwege, die eine durchschlagende Verbesserung der infrastrukturellen Bedingungen in den einzelnen Komitaten ermöglichten; die Hauptstadt Budapest, nach der alle Hauptlinien gravitierten, erhielt die Funktion eines zentralen Verkehrsknotenpunktes.

Die erste durch den ungarischen Staat konzessionierte und mit einer Zinsengarantie versehene Bahn war die Strecke Fünfkirchen—Barcs, die zu einer erheblichen Steigerung der Transportkapazitäten im Verkehr mit dem Fünfkirchner Kohlenrevier führte. Die 1868 in Angriff genommene Linie Alföld—Fiume diente nicht nur zur Erschließung eines der fruchtbarsten Agrargebiete Ungarns, sondern sie sollte auch durch eine Verbindung Siebenbürgens mit Kroatien dem kontinentalen Handelsverkehr zwischen der Adria und dem Schwarzen Meer neue Wege weisen. Überhaupt lag in Siebenbürgen einer der Schwerpunkte der Bautätigkeit: Mit der Strecke Arad—

²⁴⁾ Von 1868 bis 1873 stieg die Zahl der von den Eisenbahnen Österreich-Ungarns beförderten Passagiere von 14 520 781 auf 43 606 882 an, die Gütermenge von 19 486 970 t auf 41 022 806 t, die Einnahmen von 119,3 Mill. Gulden auf 190,8 Mill. Gulden. COMPASS. Kalender und Jahrbuch für Handel, Industrie und Verkehr, Kapital und Grundbesitz 12 (1879) 920.

²⁵⁾ STRACH, Geschichte der Eisenbahnen 501.

²⁶⁾ MÄRZ, Industrie- und Bankpolitik 142.

Karlsburg (Gyula-Fehérvár, Alba Iulia) der bereits 1866 konzessionierten Siebenbürger Bahn und der 1868 gegründeten Ungarischen Ostbahn (Großwardein—Klausenburg [Kolozsvár, Cluj]—Kronstadt [Brassó, Braşov] mit einigen Abzweigungen) wurde bis 1873 das dortige Bahnnetz in seinen wichtigsten Bestandteilen fertiggestellt. Ebenfalls 1868 wurde die Errichtung der Ungarischen Nordostbahn (mit den Hauptlinien Debreczin—Királyháza—Máramaros-Sziget [Sighetul Marmăţiei] und Királyháza—Csap—Kaschau) sowie die Strecke Arad—Temesvár (später von der Theißbahn übernommen) genehmigt. Ferner entstanden: Temesvár—Orsova (Orşova) als weitere Hauptstrecke der Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Gömörer Industriebahnen, die Donau—Drau-Bahn u. a. Als einziges größeres Projekt auf rein privater Basis, also ohne Staatsgarantie, gelangte in dieser Periode die Raab—Ödenburg—Ebenfurther-Bahn zur Ausführung.

Die Regierung beschränkte sich aber nicht wie in Österreich bloß auf die Garantieleistung für Privatbahnen, sondern griff selbst im Zeitalter des Hochliberalismus zu interventionistischen Maßnahmen. Als die nach zahlreichen Schwierigkeiten aus der Pest—Losonc (Lučenec)—Neusohler (Besztercebánya, Banská Bystrica)-Bahn hervorgegangene Ungarische Nordbahn erneut in eine Finanzkrise geriet, übernahm 1868 der Staat die Linie von Pest nach Salgótarján. Ein weiterer Schritt zu einem gemischtwirtschaftlichen System in Ungarn wurde vollzogen, als im selben Jahr die Staatsverwaltung dazu überging, mittels einer Anleihe in der Höhe von nahezu 60 Mill. Gulden verschiedene Bauvorhaben selbst zu realisieren²⁷). Damit entstanden im Norden und Süden des Landes die vorerst noch unzusammenhängenden ersten Teilstrecken der Ungarischen Staatsbahnen.

Der Eisenbahnboom der Hochkonjunkturjahre von 1867 bis 1873, der zu einer wesentlichen Verdichtung des österreichischen und des ungarischen Eisenbahnnetzes führte, brachte andererseits auch einige negative Aspekte mit sich: Vor allem der Börsen-, aber auch der Bodenspekulation eröffneten sich ungeahnte Möglichkeiten. Immer neue Aktiengesellschaften wurden konstituiert, die sich später häufig als wenig lebensfähig erwiesen. Neben der Hoffnung auf raschen Gewinn war es auch der liberale Fortschrittsoptimismus,

²⁷) Und zwar: den Bau der Linien Hatvan—Miskolc und Zákány—Agram, die Inbetriebsetzung der vom Staat angekauften Pest—Salgótarján-er Eisenbahn, die Fortsetzung der auf der Strecke Karlstadt—Fiume der Alföld—Fiumaner-Bahn auf Staatskosten begonnenen Arbeiten, die Weiterführung der nördlichen Linien der Ungarischen Staatsbahnen über Losonc und Altsohl (Zólyom, Zvolen) zur Kaschau—Oderberger-Bahn sowie von Hatvan nach Szolnok, schließlich der Bau einer Eisenbahnlinie von Miskolc zum Gömörer Bergwerksgebiet. JOSEF GONDA, Das Eisenbahnwesen in Ungarn seit 1867; in: Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie III 393f. Siehe auch den entsprechenden Abschnitt in Kap. XI: IVÁN T. BEREND und GYÖRGY RÁNKI, Ungarns wirtschaftliche Entwicklung 1849—1918 478ff.

der Glaube an die enorme Entwicklungsfähigkeit des Verkehrs, der die Grenzen der wirtschaftlichen Vernunft sprengte.

Gerade diese Expansionsphase zeigte ganz deutlich die Problematik des Staatsgarantiesystems auf. Die Zinsengarantie, im Konzessionsgesetz 1854 nur für besondere Fälle vorgesehen, war inzwischen so usuell geworden, daß sie undifferenziert an nahezu alle größeren Unternehmungen gewährt wurde. Natürlich ließ sich das Privatkapital diese Möglichkeit einer Risikominderung nicht entgehen. So wurden die Bahnen größtenteils auf Risiko des Staates durch Personen gebaut, die ihm nicht verantwortlich und auch nur schwer zu kontrollieren waren. Das System hemmte überdies vielfach die Aktivität der Privatunternehmer: Da bei zahlreichen Bahnen von vorneherein kaum Hoffnung bestand, mehr als den garantierten Reinertrag zu erwirtschaften, blieben die Bemühungen zur Hebung der Rentabilität bescheiden. „Aus dem Aktionär wurde ein Rentenbesitzer, das wesentlichste Merkmal der Privatindustrie, Prämien und Risiko, wurden aboliert“²⁸⁾.

c) Die Krise der Privatbahnen und die zweite Staatsbahnära (1873—1914)

Die hektische Gründungstätigkeit auf dem Eisenbahnsektor wurde durch die 1873 einsetzende Weltwirtschaftskrise jäh unterbrochen. Schon 1871 und 1872, als in anderen Wirtschaftszweigen die Spekulationswelle ihren Höhepunkt erreichte, hatten sich im Eisenbahngeschäft gewisse Schwächesymptome abgezeichnet. Da eine Reihe der fertiggestellten Bahnen nicht einmal die Betriebskosten decken konnte, gestaltete sich die Kapitalaufbringung für neue Unternehmungen, die nicht mehr als die herkömmliche Rendite abzuwerfen versprachen, zunehmend schwieriger. Mit dem Ausbruch der Großen Depression zog sich nun das Privatkapital nahezu vollends vom Bahnbau zurück. Die wenigen neuen Privatbahnen, die in den folgenden Jahren entstanden, konnten nur mit massiver staatlicher Unterstützung vollendet werden: die Linien Pilsen—Eisenstein (Železná Ruda), Falkenau—Graslitz (Kraslice) und die Niederösterreichischen Südwestbahnen (Leobersdorf—St. Pölten, Pöchlarn—Kienberg-Gaming), die wesentlich aus Mitteln einer 80 Mill. Gulden betragenden Notstandsanleihe finanziert wurden²⁹⁾, weiters die Strecke Bielitz—Saybusch (Żyweć, Żywiec) der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn und die Lokalbahn Elbogen—Neusattl (Nové Sedlo). Lediglich die 1875 konzessionierte Salzkammergutlinie der Kronprinz-Rudolf-Bahn wurde noch mit der früher üblichen Staatsgarantie ausgestattet.

Aber nicht nur die Durchführung neuer Bahnprojekte stieß auf Schwierigkeiten, auch die bestehenden Unternehmen gerieten in eine prekäre Situation.

²⁸⁾ Zitiert bei CZBEDIK, Staatsbahnen 110.

²⁹⁾ IGNAZ KONTA, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs 1867—1897; in: Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie I/2 187ff.

Bereits erteilte Konzessionen wurden zurückgelegt (wie für die Bahnen Altheim—Schärding und Bozen—Meran [Merano]), die Fortführung begonnener Strecken kam ins Stocken, und schließlich stellten die Bahnverwaltungen immer größere Anforderungen an die Regierung, indem sie teils für nicht garantierte Linien Garantieleistungen, teils für garantierte eine Erhöhung der Garantiesumme verlangten. Der Staat versuchte durch verschiedene Notstandsmaßnahmen (vor allem durch beträchtliche Vorschüsse) ein völliges Erlahmen der Bautätigkeit zu verhindern. Schließlich übernahm er selbst die Ausführung einiger kleinerer Linien, da sich einerseits für diese Vorhaben keine Privatunternehmer fanden, andererseits aber auch, um durch eine Art produktiver Arbeitslosenfürsorge die gespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt etwas zu entschärfen. So wurden bis 1880 die Strecke Divača (Divazza)—Pola (Pula) (als Verbindung zum wichtigsten österreichischen Kriegshafen), die Dalmatinische Bahn (Spalato [Split]—Siverić), Tarvis—Pontafel (Pontebba) (an Stelle der im Eisenbahnprogramm 1874 vorgesehenen Predilbahn), die böhmischen Linien Rakonitz (Rakovník)—Beraun und Zditz (Zdice)—Protiwin (Protivín) sowie Tarnów (Tarniv)—Leluchów (Łeluchiv) in Galizien auf Staatskosten errichtet; ebenso die mehr lokalen Sonderinteressen dienenden Sekundärbahnen Erbersdorf (Heřminovy)—Würbenthal (Werbno, Vrbno pod Pradědem) in Schlesien, Unter-Drauburg (Spodnji Dravograd, Dravograd)—Wolfsberg in Kärnten, Kriegsdorf (Válšov, Vojnovice)—Römerstadt (Rýmařov) in Mähren, Mürzzuschlag—Neuberg in der Steiermark und die Wiener Donauuferbahn. Die Länge dieser Staatsbahnen betrug 686,7 km, der Kostenaufwand 64,8 Mill. Gulden³⁰). Außer der selbständigen Ausführung der genannten Linien sah sich der Staat aber schon während dieser Jahre genötigt, die Dniester Bahn, die Strecke Braunau—Straßwalchen und die Niederösterreichischen Südwestbahnen als notleidend zu übernehmen. Damit war bis 1878 der Anteil der Staatsbahnen, der bis 1874 nur 13 km betragen hatte, bereits auf 876 km angewachsen³¹).

All diese Maßnahmen entsprangen aber eher einer spontanen, wenig zielgerichteten Reaktion auf die krisenhaften Zustände im Eisenbahnwesen als einer neuen verkehrspolitischen Konzeption. Allerdings wurde in der Öffentlichkeit immer stärker die Forderung nach einer Rückkehr zum Staatsbahnsystem laut: Besonders wies man immer wieder auf die ständig wachsende Belastung des Budgets aus der Zinsengarantie hin. Beliefen sich die Garantieleistungen 1868 auf 1,4 Mill. Gulden oder 0,45% der gesamten Staatsausgaben, so waren sie 1876 infolge der rückläufigen Einnahmen der Bahngesellschaften auf 23,1 Mill. Gulden oder 5,73% angestiegen³²). Überdies führte die unter-

³⁰) CZBEDIK, Staatsbahnen 125.

³¹) ÖSTERREICHISCHE EISENBAHNSTATISTIK für das Jahr 1912, 1. Teil (Wien 1914) S. XXIII.

³²) JOSEF KAIZL, Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Österreich (Leipzig 1885) 56.

schiedliche Anwendung des Garantiesystems zu zunehmenden Kontroversen zwischen der Staatsverwaltung und den Privatunternehmungen³³⁾. Auch die wenig planmäßige Entwicklung des Eisenbahnnetzes wurde vorwiegend dem Privatbahnsystem angelastet. Das kritische Schlagwort „Bahnkonglomeration“ war insofern nicht unzutreffend, da besonders seit 1867 Konkurrenzlinien ins Leben traten, während bedeutsame Projekte unausgeführt blieben; die Schuld muß aber zweifellos in beträchtlichem Maße auch in der desorientierten österreichischen Verkehrspolitik dieser Periode gesucht werden. Nicht zuletzt stellte aber auch die allgemeine Diskreditierung des Liberalismus als Folge der wirtschaftlichen Depression eine nicht zu unterschätzende Komponente im Meinungsumschwung zugunsten des Staatsbahnsystems dar.

1877 wurde das Sequestrationsgesetz erlassen, das die Regierung ermächtigte, jene Bahnen unter Zwangsverwaltung zu stellen, die ein vom Staat zu bedeckendes Betriebsdefizit aufwiesen oder durch fünf Jahre mehr als die Hälfte des garantierten Reinertrages in Anspruch nahmen. Es dauerte allerdings noch einige Zeit, ehe man sich entschloß, von dieser gesetzlichen Möglichkeit Gebrauch zu machen. Noch 1878 wurde der Versuch unternommen, unter Umgehung des Gesetzes die finanzielle Lage der Mährischen Grenzbahn durch eine Erhöhung der Garantiesumme zu verbessern. Erst nach dem Regierungswechsel im Jahre 1879 erfolgte die Sequestration der Kronprinz-Rudolf-Bahn, für die ein eigener Betriebsverwalter bestimmt wurde; kurz darauf wurde die Erzherzog-Albrecht-Bahn unter die Betriebsaufsicht der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn gestellt.

Der entscheidende Schritt zum Staatsbahnsystem erfolgte 1881 mit der Erwerbung der zwar nicht notleidenden, aber mit internen Schwierigkeiten kämpfenden Kaiserin-Elisabeth-Westbahn³⁴⁾. Die Transaktion entsprang dem

³³⁾ Gegen Ende der siebziger Jahre waren 19 Bahnunternehmungen garantiert, von denen 14 eine einheitliche, jedoch nicht gleichförmige Garantie bezogen, während die übrigen im Genuß der sogenannten „gemischten“ Garantie standen. Von der ersten Gruppe hatte etwa die Südbahn eine Brutto-Ertragsgarantie pro Meile, andere eine Reinertragsgarantie in Summe (Pauschalgarantie), andere eine Reinertragsgarantie vom Anlagekapital. Bei der „gemischten“ Garantie waren die angeführten Modalitäten kombiniert; so kamen etwa bei der Kronprinz-Rudolf-Bahn sämtliche Möglichkeiten zur Anwendung. Da ferner in vielen Konzessionsurkunden der garantierte Reinertrag ziffernmäßig nicht festgestellt war, sondern erst auf Grund der tatsächlichen Baukosten ermittelt werden mußte, wurde 1877 eine besondere Garantierechnungskommission errichtet. ÖSTERR. EISENBAHNSTATISTIK für das Jahr 1912 S. XXIII.

³⁴⁾ Die deutschen Besitzer von Eisenbahnobligationen der Westbahn verlangten nämlich die Couponbewertung in der Goldwährung, eine Forderung, die von der Westbahn nicht erfüllt werden konnte. Der „Couponstreit“ währte viele Jahre; wiederholt wurden Fahrbetriebsmittel, ja ganze Züge, welche die Reichsgrenze nach Deutschland passierten, in Beschlag genommen. Dieser Kontroverse begegnete man nun durch Konvertierung der Obligationen, wodurch die Ansprüche der ausländischen Gläubiger befriedigt wurden. ALFRED BIRK, Die Eisenbahnen, Landstraßen und Wasserwege Österreichs 1848 bis 1908 (Prag 1908) 148.

Wunsch der Regierung, zusammen mit den bereits übernommenen Linien (vor allem mit der Kronprinz-Rudolf-Bahn) und der in Bau begriffenen Arlbergbahn ein umfassendes westliches Staatsbahnnetz zu installieren³⁵⁾. Durch weitere Verstaatlichungen, nämlich der Kaiser-Franz-Josef-Bahn, der Pilsen-Priesener-Bahn sowie der Betriebsübernahme der Mährischen Grenzbahn, der Dux-Bodenbacher- und der Prag-Duxer-Bahn erhöhte sich zusammen mit den neuerrichteten Strecken der Anteil der Staatsbahnen und der Privatbahnen im Staatsbetrieb von 8,4% (1879) auf 38,5% im Jahre 1884³⁶⁾.

Seit 1885 geriet die Verstaatlichungsaktion wieder in ruhigere Bahnen; als 1886 das Privilegium der Nordbahn bis 1904 verlängert wurde, schien sie sogar zum Stillstand zu kommen. Nicht zuletzt unter dem Druck der öffentlichen Meinung, die im Fortbestand großer privater Bahngesellschaften eine der Ursachen für die mäßigen finanziellen Ergebnisse des Staatsbetriebes sah, wurde seit 1890 die Einlösungstätigkeit wieder in verstärktem Umfang aufgenommen. Bis 1895 gingen in Staatsbesitz über: die bereits 1880 sequestrierte Erzherzog-Albrecht-Bahn, die Galizische Carl-Ludwig-Bahn, die Strecke Eisenerz-Vordernberg, die Linien der Österreichischen Lokaleisenbahngesellschaft, die Mährische Grenzbahn und die Mährisch-Schlesische Zentralbahn. Eine wichtige Voraussetzung für weitere Verstaatlichungen wurde geschaffen, als man 1895 die noch bestehenden großen Privatbahnen zu umfangreichen Investitionen für zweite Geleise und Sicherungsanlagen unter gleichzeitiger Herabsetzung der Tarife zwang. Diese durch die beträchtliche Steigerung des Massenverkehrs notwendig gewordenen Auflagen verringerten naturgemäß die Reinerträge der Unternehmungen, deren Höhe für die Einlösungsquote seitens des Staates von entscheidender Bedeutung war.

Es dauerte aber bis 1905, ehe neuerlich größere Bahnunternehmungen verstaatlicht wurden: die österreichischen Strecken der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn (die bereits seit 1899 auf Grund des Sequestrationsgesetzes im Staatsbetrieb standen), die Kremstalbahn und einige kleinere Linien. Ihren Höhepunkt erreichte diese dritte Verstaatlichungswelle zwischen 1906 und 1908 mit der Einlösung der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn, der österreichischen Linien der Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Österreichischen Nordwestbahn, der Süd-Norddeutschen Verbindungs-

³⁵⁾ Im Motivenbericht der Regierung, der 1881 dem Abgeordnetenhaus vorgelegt wurde, wird bereits sehr deutlich die Absicht formuliert, weitere Verstaatlichungen durchzuführen; es sei notwendig, „Eisenbahnen, an welche der Staat in überwiegendem Maße finanziell beteiligt ist, und welche Verkehrsrichtungen verfolgen, denen eine besondere staatswirtschaftliche und handelspolitische Wichtigkeit zukommt, der unmittelbaren Verfügung des Staates zu unterstellen, wie dies in den Nachbarstaaten bereits in der Hauptsache geschehen ist.“ KONTA, Geschichte der Eisenbahnen 289.

³⁶⁾ ÖSTERR. EISENBAHNSTATISTIK für das Jahr 1912 S. XXV.

bahn und der Böhmisches Kommerzialbahnen³⁷⁾. Damit blieben an Privatbahnen nur mehr die Südbahn, die österreichischen Linien der Kaschau-Oderberger-Bahn, die Aspang-Bahn sowie einige florierende Industriebahnen (die Aussig-Teplitzer-Bahn, die Buštěhrader Eisenbahn, Graz-Köflach, Leoben-Vordernberg) übrig. Der Umfang dieser Strecken betrug 1912 2518 km; dazu kamen 1412 km an privaten Lokalbahnen.

Die vom Staat 1874—1879 hergestellten und 1876—1880 erworbenen Bahnen waren zunächst nicht von ihm selbst betrieben, sondern in der Regel an schon bestehende Privatgesellschaften verpachtet worden. Nur für die Dalmatiner Bahn wurde mangels einer benachbarten Privatlinie eine provisorische Betriebsdirektion in Spalato errichtet. Die Übernahme der ersten größeren Linien machte eine Neuorganisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung erforderlich. 1882 wurde die „Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb“ ins Leben gerufen, 1884 die „Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen“ als zentrale Behörde für den Bau und Betrieb der staatlichen Eisenbahnen geschaffen. Zur Beurteilung allgemeiner, mit der Volkswirtschaft zusammenhängender Fragen des Bahnverkehrs fungierte der „Staats-eisenbahnrat“; 1896 wurde schließlich ein selbständiges Eisenbahnministerium errichtet³⁸⁾.

Eine ähnliche Entwicklung zum Staatsbahnsystem vollzog sich in Ungarn. Nachdem auch hier der Konjunkturumschwung zu einer Krise der Privatbahnen und zu einer starken Belastung des Budgets durch die Zinsengarantie geführt hatte³⁹⁾, wurden zuerst 1876 die Ungarische Ostbahn, dann 1880 die Theißbahn und die Linie Agram—Karlstadt vom Staat erworben. Die bereits 1879 aufgelöste Waagthalbahn konnte 1882 im Zuge der Reorganisation der Österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, die zur „Priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft“ umbenannt wurde (mit einer eigenen Betriebsdirektion in Budapest) gegen die Linie Uj-Szöny—Bruck eingetauscht werden. Mit der Weiterführung dieses Schienenweges nach Budapest erlangten die Ungarischen Staatsbahnen den lange ersehnten Einfluß im Verkehr nach dem Westen. 1884 folgte die Verstaatlichung der Donau-Drau-Bahn, der Alföld—Fiumaner-Bahn und der Ersten Siebenbürger Eisenbahn. Nach einer mehrjährigen Pause wurde die Verstaatlichungsaktion 1889 mit der Übernahme der transleithanischen Linien der Ungarischen Westbahn

³⁷⁾ Dazu hatte der Staat seit 1888 noch den Betrieb einer Reihe von Bahnen übernommen, z. B. der steirischen Linien der Ungarischen Westbahn, Lemberg—Czernowitz—Suczawa, der Mühlkreisbahn u. a. m.

³⁸⁾ MISCHLER—ULBRICH, Österr. Staatswörterbuch I, Art. Eisenbahnen 721.

³⁹⁾ Die in Anspruch genommenen Zinsengarantien und die Zinsen für die in die Staatsbahnen investierten Summen betragen 1874 bereits 21,3 Mill. Gulden. GONDA, Eisenbahnwesen in Ungarn 398.

und der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn fortgesetzt. Im selben Jahr kam es zur Erwerbung der 1881 konzessionierten Budapest–Fünfkirchner-Bahn. Damit verfügte der ungarische Staat über eine von der Südbahn völlig unabhängige Route von Budapest nach Fiume. 1890 ging auch die Ungarische Nordostbahn in den Besitz des Staates über. Ihren Höhepunkt erreichte die Verstaatlichungswelle 1891 mit der Einlösung der ungarischen Strecken der Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft⁴⁰). An Privatbahnen verblieben damit nur mehr die ungarischen Linien der Kaschau–Oderberger-Bahn und der Südbahn sowie die Mohács–Fünfkirchner- und die Raab–Ödenburg–Ebenfurther-Bahn.

Wegen der knappen Budgetmittel und der Notwendigkeit umfangreicher Investitionen im bestehenden Staatsbahnnetz konzentrierte sich der staatliche Bahnbau seit 1880 auf die Durchführung weniger, verkehrspolitisch aber bedeutsamer Vorhaben. In der österreichischen Reichshälfte wäre hier insbesondere die 1883/84 eröffnete Arlbergbahn zu nennen, welche die Verbindung der Tiroler und Vorarlberger Bahnen herstellte und dem Absatz vor allem von Agrarprodukten nach den westlichen Nachbarländern neue Möglichkeiten eröffnete. Mehr regionalen Sonderinteressen als volkswirtschaftlichen Erfordernissen kam der Bau der Böhmisches-Mährischen Transversalbahn entgegen, die bis 1889 fertiggestellt war. Im Süden der Monarchie entstand die Linie Herpelje (Hrpelje)–Triest sowie die Fortsetzung der Dalmatiner Bahn von Siverić nach Knin. Ein gewisser Schwerpunkt der staatlichen Bautätigkeit lag aber in Galizien: Mit der 1885 in Betrieb genommenen Galizischen Transversalbahn (die zur Hebung der Erdölindustrie, aber auch aus strategischen Erwägungen erbaut wurde), der Erweiterung der Beskidenbahn und mit den in den neunziger Jahren zur Ausführung gelangten Linien Jaslo–Rzeszów, Stanislaw–Woronienka u. a. erfuhr das dortige Schienennetz eine erhebliche Verdichtung.

Neue Initiativen auf dem Verkehrssektor entwickelte das 1901 vom Abgeordnetenhaus angenommene Wirtschaftsprogramm des österreichischen Ministerpräsidenten Ernest v. Koerber. Die Investitionsvorlage für die Bahnbauten sah die Realisierung von fünf Alpenbahnen vor, nämlich der Tauernbahn (Schwarzach–Gastein–Spittal/Drau), der Karawankenbahn (Klagenfurt–Abling), der Wocheinerbahn (Abling–Görz) mit einer direkten Fortsetzung nach Triest sowie der Pyhrnbahn (Klaus–Steyerling–Selzthal) und der Wechselbahn (mit der ersten Teilstrecke Hartberg–Friedberg); weiters sollten in Galizien die Linie Lemberg–Turka (Tuchlja)–ungarische Grenze und in Böhmen die Eisenbahn Rakonitz–Laun (Louny) angelegt werden.

⁴⁰) WILHELM OFFERGELD, Grundlagen und Ursachen der industriellen Entwicklung Ungarns (= Probleme der Weltwirtschaft 17, Jena 1914) 152f.

Der Bau der Alpenbahnen verfolgte die Absicht, mit der Herstellung einer zweiten Schienenverbindung nach Triest die handelspolitische Stellung der Hafenstadt zu verbessern und die Monopolstellung der privaten Südbahn im Güterverkehr zu brechen.

Die Linie Lemberg—Turka—ungarische Grenze, die vor allem zur wirtschaftlichen Nutzung der riesigen Waldbestände Galiziens diente, wurde bereits 1905 vollendet, ebenso die von Privatunternehmern unter Zusicherung der Staatsgarantie ausgeführten Sekundärbahnen Rakonitz—Laun und Hartberg—Friedberg (die Weiterführung nach Aspang erfolgte 1910). Die Pyhrn-, Karawanken- und Wocheinerbahnen konnten 1906 dem Verkehr übergeben werden, die Tauernbahn war 1909 fertiggestellt. Die Inbetriebnahme dieser Linien brachte nicht nur bedeutende Verkürzungen des Frachtweges und eine enorme Kapazitätserweiterung im Transport mit sich, sondern spielte auch für die Entfaltung des Fremdenverkehrs in den Alpenländern eine nicht unwesentliche Rolle. Außer diesen durch den Koerber-Plan initiierten Projekten kamen in Dalmatien die Strecken Spalato-Sinj und Zelenika—Ragusa (Dubrovnik) zur Ausführung; mit letzterer wurde der Anschluß an das Bahnnetz Bosniens und der Herzogowina hergestellt⁴¹⁾.

Überblickt man die gesamte Periode seit 1882, so blieb die staatliche Bautätigkeit mit einer Gesamtlänge von 2273 km bei einem Kostenaufwand von annähernd 657 Mill. Kronen (Daten für 1910) relativ bescheiden⁴²⁾.

Das lag aber auch partiell daran, daß sich seit den achtziger Jahren die Aktivität vor allem der Förderung des Lokalbahnwesens zugewandt hatte. Der Ausbau der Vicinalbahnen war eine wichtige Voraussetzung zur Hebung des wirtschaftlichen Niveaus jener Gegenden, die von den großen Hauptlinien bisher nicht erfaßt worden waren. 1880 kam es zu einer gesetzlichen Differenzierung zwischen den Haupt- und Lokalbahnen; gleichzeitig wurden den Unternehmern weitgehende Begünstigungen bei der Finanzierung und der Festsetzung der Tarife zugestanden⁴³⁾. Das anfangs rege Interesse des Privatkapitals verebbte allerdings rasch, da diese Bahnen mit ihren beschränk-

⁴¹⁾ PAUL MECHTLER, Dalmatien und die österreichische Eisenbahnpolitik; in: Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs 23 (1970) 180—198. Für das Verkehrswesen in Bosnien-Herzegowina siehe unten Kap. XII: KURT WESSELY, Die wirtschaftliche Entwicklung von Bosnien-Herzegowina 547 ff.

⁴²⁾ OTTO BERTELE V. GRENADENBERG, Von dem Bau von Staatsbahnen und von der Herstellung von Privatbahnen durch staatliche Organe für Rechnung der Eigentümer; in: Czedit, Staatsbahnen 150. Außerdem wurden von Staatsorganen auf Rechnung der Eigentümer 2292,7 km Eisenbahnen gebaut (Eisenerz—Vordernberg, Unterkrainer Bahnen, Bukowinaer Landesbahnen, Ybbstalbahn, Karlsbad—Marienbad—Johanngeorgenstadt, Vintschgaubahn, Krems—Mauthausen u. a.) EBD. 196 ff.

⁴³⁾ PETER F. KUPKA, Das Localbahnwesen in Oesterreich; in: Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie I/2 484 f.

ten Entwicklungsmöglichkeiten zumeist nur eine geringe Rentabilität aufwiesen. Erst als sich seit 1890 die Länder — voran die Steiermark — bereit erklärten, in verstärktem Ausmaß Mittel für den Lokalbahnbau zur Verfügung zu stellen, konnte die Stagnation überwunden werden; damit verlegte sich der Schwerpunkt des Sekundärbahnwesens auf die Landesebene. In der Folge beteiligten sich sowohl der Staat wie auch die Länder an der Kapitalbeschaffung durch Übernahme von Aktien der einzelnen Lokalbahngesellschaften und durch Garantie eines bestimmten Reinertrages. Dies ermöglichte zwar eine rasche Ausdehnung der Lokalbahnen, führte aber, da die Betriebsergebnisse zumeist hinter den Erwartungen zurückblieben, zu einer nicht unbedeutlichen Belastung von Staat und Ländern. Im Budget für das Jahr 1912 mußte bereits ein Betrag von 10,3 Mill. Kronen für die Erfordernisse der Sekundärbahnen präliminiert werden; die Ausgaben der Länder gestalteten sich nur unwesentlich geringer⁴⁴⁾.

Tabelle 53: DIE ENTWICKLUNG DER ÖSTERREICHISCHEN LOKALBAHNEN SEIT 1880 (in km)

1880: 15,6	1900: 5739,4
1885: 1063,1	1905: 7170,9
1890: 2343,2	1910: 8592,1
1895: 3359,6	

Quelle: ALOYS V. CZEDIK, Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen I: Die Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen als Privat- und Staatsbahnen 1824—1910 (Teschen-Wien-Leipzig 1913) 256.

Von den bis 1910 errichteten 8592 km (oder 37,95% des Gesamtnetzes) Lokalbahnen wurden 2376 km vom Staat auf eigene, 5095 km auf Rechnung der Eigentümer betrieben; der Rest wurde von privaten Gesellschaften verwaltet⁴⁵⁾. Für die Anlage von Sekundärbahnen waren von 1880 bis 1910 vom Staat 111,5 Mill. Kronen, von den Ländern 55,2 Mill. Kronen aufgewendet worden⁴⁶⁾.

Auch in Ungarn wurde seit 1880 die Intensivierung des Lokalverkehrs forciert. In diesem Jahr erfuhr das Sekundärbahnwesen wie in Österreich eine gesetzliche Regelung. Zur Förderung der Lokalbahnen waren eine Beteiligung der örtlichen Interessenten (Munizipien, Gemeinden, Private) mit wenigstens 25% des effektiven Baukapitals, Gebühren- und Steuerbefreiung und eine Exemption von öffentlichen Leistungen vorgesehen; außerdem wurde im weitesten Umfang eine Übernahme in den Staatsbetrieb gegen Vergütung

⁴⁴⁾ HEINRICH V. WITTEK, Entwicklung und Funktion der Bahnen niederer Ordnung im Verkehrswesen (= Schriften über Verkehrswesen 8, Wien 1912) 48. Vgl. KARL PASCHER, Das Lokalbahnwesen in Österreich (= Schriften über Verkehrswesen 5, Wien 1904).

⁴⁵⁾ WITTEK, Bahnen niederer Ordnung 45.

⁴⁶⁾ CZEDIK, Staatsbahnen 255.

der Selbstkosten mit 50% der Bruttoeinnahmen zugestanden. Durch diese Maßnahmen konnten in der Folge beachtliche Fortschritte erzielt werden: 1896 betrug die Gesamtlänge der ungarischen Lokalbahnen bereits 6314 km⁴⁷⁾, 1913 11 462 km⁴⁸⁾.

Die marktwirtschaftliche Effizienz des Eisenbahnverkehrs ist aber in hohem Maße auch von der Tarifgestaltung abhängig. Es zählte zweifellos zu den negativen Begleiterscheinungen des Privatbahnsystems bis 1873, daß von den einzelnen Gesellschaften recht unterschiedliche Tarife festgesetzt wurden. Der Staat besaß zwar ein Kontrollrecht, beschränkte sich zumeist aber nur auf die Erlassung recht divergierender Maximaltarife; dabei spielten verschiedene Momente, etwa die Rentabilität der Bahn, die Tarife der Nachbarlinien etc., eine große Rolle.

Erst mit der allmählichen Rückkehr zum Staatsbahnsystem gelang eine stärkere Vereinheitlichung und Koordinierung des Tarifwesens⁴⁹⁾. 1877 kam es zu einer Regelung der Maximaltarife für den Personenverkehr und zu einer teilweisen Neugestaltung der Gütertarife (Reformtarif), ohne daß damit einschneidende Verbesserungen erzielt werden konnten. Noch 1882 bestanden für die 39 Bahnen auf österreichischem Gebiet 46 Lokaltarife mit zusammen 136 Nachträgen und 14 Spezial- und Ausnahmetarife. Besonderen Anlaß zu Klagen, vor allem seitens der Industrie, gaben die großteils geheimen Tarifbegünstigungen: Allein 1881 wurden 2859 Refaktien von den einzelnen Bahnunternehmungen gewährt⁵⁰⁾. Mit der Entstehung eines ersten geschlosseneren Staatsbahnkomplexes verstärkte sich der staatliche Einfluß auf die Tarifpolitik. 1882 wurden an den Staatsbahnen Tarifiermäßigungen durchgeführt und damit ein gewisser Konkurrenzdruck auf die noch bestehenden Privatbahnen ausgeübt. In der Folge strebte man eine weitere Herabsetzung an; die Erwartungen, daß der solcherart entstehende finanzielle Ausfall durch eine entsprechende Frequenzsteigerung kompensiert würde, erfüllten sich allerdings nicht.

Besonders seit den neunziger Jahren ging man im Güterverkehr zu einem stark ausgeprägten Staffelsystem über, das heißt, je länger die Transportstrecke, desto billigere Sätze wurden der Frachtberechnung zugrunde gelegt. Tatsächlich wurde in Österreich während der letzten Jahrzehnte der Monarchie vielfach billiger transportiert als im Ausland. Im Nahverkehr war allerdings dieses Verhältnis durch die sehr hohen Lokalbahn tarife umgekehrt.

⁴⁷⁾ ALEXANDER V. DOBIECKI, Das Localbahnwesen in Ungarn; in: Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie III 555.

⁴⁸⁾ UNGARISCHES STATISTISCHES JAHRBUCH N. F. 21 (1913) 170.

⁴⁹⁾ ALBERT PAUHR, Frachten-Tarife; in: Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie III 195 ff.

⁵⁰⁾ FRANZ ULRICH, Das Eisenbahntarifwesen (Berlin-Leipzig 1886) 354 ff.

Weit mehr als für die Österreichischen war für die Ungarischen Staatsbahnen eine protektionistische Tarifgestaltung zur Förderung der heimischen Industrie und des Handels kennzeichnend; es wurde vor allem der Transport von Massengütern, der bei der dominierenden Stellung der Urproduktion in diesem Land von besonderer Relevanz war, stark begünstigt⁵¹⁾.

Tabelle 54: TRANSPORTKOSTEN DER ÖSTERREICHISCHEN UND AUSLÄNDISCHEN BAHNEN (1913)

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

Quelle: FRIEDRICH HERTZ, Die Produktionsgrundlagen der österreichischen Industrie vor und nach dem Kriege (Berlin-Wien 1917) 63.

Insgesamt war das österreichische Eisenbahnnetz bis 1912 auf 22 879 km angewachsen; davon waren 18 845 km (oder 82,4%) Staatsbahnen oder Privatbahnen im Staatsbetrieb⁵²⁾.

Tabelle 55: ANTEIL DER KRONLÄNDER AM EISENBAHNNETZ (1912)

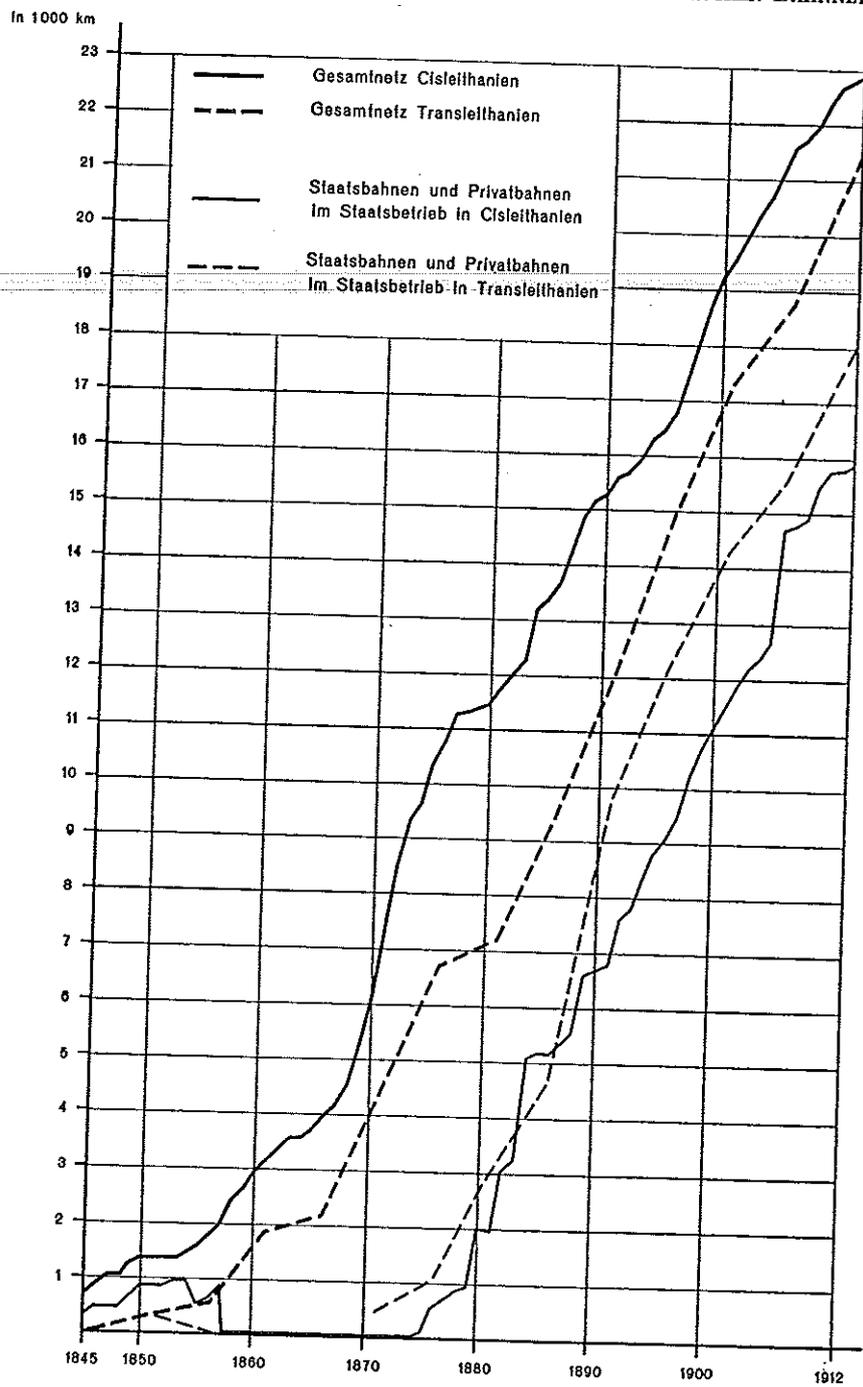
	Bahnlänge (in km)	Anteil am Gesamtnetz (in %)	auf 1 km ² auf 100 000 Ew. entfallen	
			(in m)	(in km)
Österreich u. d. Enns	2477	10,8	125	70,1
Österreich o. d. Enns	1085	4,8	91	127,3
Salzburg	418	1,8	58	194,7
Steiermark	1478	6,5	66	102,3
Kärnten	625	2,8	61	157,9
Krain	508	2,2	51	96,5
Küstenland	586	2,6	73	65,5
Tirol u. Vorarlberg	1183	5,2	40	108,3
Böhmen	6769	29,6	130	100,0
Mähren	2119	9,3	95	80,8
Schlesien	668	2,9	130	88,2
Galizien	4131	18,1	53	51,5
Bukowina	602	2,6	58	75,2
Dalmatien	230	1,0	18	35,7

Quelle: ÖSTERR. EISENBAHNSTATISTIK für das Jahr 1912 S. VII.

⁵¹⁾ LUDWIG JELLINEK, Tarifwesen; in: Geschichte der Eisenbahnen in der österr.-ungar. Monarchie III 437ff.

⁵²⁾ ÖSTERR. EISENBAHNSTATISTIK f. das Jahr 1912 S. XXV.

Diagramm 15: DIE ENTWICKLUNG DES CIS- UND DES TRANSLEITHANISCHEN BAHNNETZES



Quellen: ÖSTERR. EISENBAHNSTATISTIK für das Jahr 1912 S. XXV, UNGARISCHES STATISTISCHES JAHRBUCH N. F. 20 (1912) 245.

In Ungarn betrug der Umfang des Eisenbahnnetzes 1913 21 798 km; der Anteil der Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetrieb belief sich auf 18 413 km oder 84,4%⁵³). Noch stärker als der Zuwachs an Strecken spiegelt die Steigerung der Förderleistungen und der Betriebseinnahmen die Expansion des Eisenbahnwesens wider.

Tabelle 56: VERKEHR UND BETRIEBSEINNAHMEN

	Beförderte Personen (in Mill.)	Beförderte Güter (in 1000 t)	Betriebseinnahmen (in Mill. Kronen)
Österreich:			
1882	37,35	52,07	349,12
1892	90,30	83,92	427,22
1902	173,62	119,36	644,66
1912	290,85	159,21	1134,84
Ungarn:			
1912	164,01	83,63	569,86

Quellen: ÖSTERREICHISCHES STAATSWÖRTERBUCH. Handbuch des gesamten österreichischen öffentlichen Rechtes, hrg. v. ERNST MISCHLER und JOSEF ULBRICH I (Wien 1905) Art. Eisenbahnen (geschichtlich und statistisch) 723. ÖSTERREICHISCHES STATISTISCHES HANDBUCH 31 (1912) 209ff. UNGAR. STATIST. JAHRBUCH N. F. 20 (1912) 252ff.

Trotz der unübersehbaren Fortschritte bot sich auch zu diesem Zeitpunkt im internationalen Vergleich ein ähnliches Bild wie zur Mitte des 19. Jahrhunderts: Das Eisenbahnwesen in Österreich, aber auch in Ungarn, war weit weniger entwickelt als in anderen Industriestaaten⁵⁴).

d) Tertiärbahnen

Neben den verkehrspolitisch bevorzugten Primär- und Sekundärbahnen blieb in Österreich — im Gegensatz zu den meisten westeuropäischen Ländern — der städtische Nahverkehr lange Zeit relativ unbeachtet. Das lag partiell sicherlich an der geringen städtischen Dichte der Monarchie, aber auch an der mangelnden Einsicht in die funktionale Bedeutung des interurbanen Verkehrs für die Dynamisierung wirtschaftlicher und sozialer Prozesse.

Am Beginn der Entwicklung des österreichischen Tertiärbahnwesens standen die Pferde-Tramways: 1865 erhielt eine Genfer Bauunternehmung die Konzession für eine ca. 5,6 km lange Probelinie in Wien (Schottenring—Hernals)⁵⁵). 1867 bildete sich die „Wiener Tramway-Gesellschaft“, die zu-

⁵³) UNGAR. STATIST. JAHRBUCH N. F. 21 (1913) 170.

⁵⁴) Vgl. auch Kap. I: NACHUM TH. GROSS, Die Stellung der Habsburgermonarchie in der Weltwirtschaft 22, Tab. 6.

⁵⁵) Vorübergehend bestand schon im Jahre 1840 in Wien eine schmalspurige Pferdebahn. FRIEDRICH R. ENGEL, Die Kleinbahnen in Oesterreich; in: Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie I/2 256.

sammen mit der 1871 gegründeten „Vororte- oder Neue Wiener Tramway-Gesellschaft“ den weiteren Ausbau der Wiener Pferdebahnlagen vorantrieb. In den folgenden Jahren wurden auch in anderen Städten solche mit Pferden betriebene Straßenbahnen errichtet: 1873 in Baden, 1875 in Prag, 1876 in

Tabelle 57:

ENTWICKLUNGSSTAND DES ÖSTERREICHISCHEN UND UNGARISCHEN EISENBAHNWESENS
IM INTERNATIONALEN VERGLEICH
(1913)

	Streckenlängen		Zwei- und mehrgeleisige Strecken (in % vom Gesamtnetz)	Loko- motiven	Personen- waggons	Güter- waggons
	auf 100 km ²⁾	auf 10000 Ein- wohner ¹⁾				
	entfallen (in km)					
Österreich	7,7	8,0	21,9	33	67	652
Ungarn	6,6	10,1	6,4	20	43	465
Deutsches Reich	11,6	9,5	38,6	47 ¹⁾	106 ¹⁾	1066 ¹⁾
Frankreich	9,4	12,8	43,7	33 ²⁾	76 ²⁾	886 ²⁾
Groß- britannien	12,0	8,3	55,9	61 ²⁾	141 ²⁾	2091 ²⁾
Belgien	29,3	11,7	49,4	98 ²⁾	182 ²⁾	2060 ²⁾

¹⁾ Daten für 1912.

²⁾ Daten für 1911.

Quelle: HERTZ, Produktionsgrundlagen 68. Ergänzende Daten berechnet nach: UNGAR. STATIST. JAHRBUCH N. F. 20 (1912) und N. F. 21 (1913).

Triest, 1878 in Graz, 1880 in Linz und Lemberg, 1882 in Krakau, 1891 in Klagenfurt und 1892 in Salzburg. Die größte Ausdehnung erreichten die Pferde-Tramways 1893 mit einer Gesamtlänge von 162 km. Seit diesem Zeitpunkt setzte ein permanenter Rückgang ein; 1912 wies nur mehr Triest eine etwa 1 km lange Pferdebahnlage auf.

Durch das Wachstum und die zunehmende Differenzierung des städtischen Bereichs traten neue qualitative und quantitative Anforderungen an das Transportwesen heran, die zu einer Veränderung der betriebstechnologischen Basis führten. 1883/84 wurden in Wien und Brünn erste Dampftramways angelegt; durch die 1888 konstituierte „Wiener Dampftramway-

Unternehmung vorm. Krauß & Comp.“ gelangten zwar weitere Linien zur Ausführung, ein durchschlagender Erfolg blieb allerdings diesem Verkehrsmittel versagt. Dies gilt zum Teil auch für die 1898–1901 erbaute Wiener Stadtbahn⁵⁶⁾, die infolge des Fehlens von Radiallinien nicht jene nachhaltige Verbesserung der Verkehrsstruktur brachte, die man sich von ihr erwartet hatte.

Hingegen konnte sich der elektrische Betrieb, der sich bereits bei der 1883/84 eröffneten Lokalbahn Mödling–Hinterbrühl bewährt hatte, rasch durchsetzen. Nach der Errichtung erster elektrischer Straßenbahnen in Brünn und Lemberg (im Jahre 1894) wurde noch vor der Jahrhundertwende die Elektrifizierung interurbaner Linien in Wien⁵⁷⁾, Prag, Graz, Olmütz, Pilsen, Aussig, Linz, Reichenberg und Teplitz, in Angriff genommen. 1912 fielen bereits 87,3% aller Tertiärbahnen in diese Kategorie.

Das spektakulärste städtische Bahnprojekt wurde aber in Ungarn realisiert: Mit der 1896 eröffneten Budapester Untergrundbahn, der ersten auf dem europäischen Kontinent, konnte ein leistungsfähiges, rein urbanes Personen-Schnellverkehrsmittel installiert werden. Damit besaß die ungarische Metropole, ein Jahr bevor in Wien mit der elektrischen Tramway auch nur experimentiert wurde, bereits eine elektrische Metro.

Neben diesen Anlagen für den städtischen Nahverkehr entstand auch eine Reihe von Bergbahnen, die dem lokalen Ausflugs- sowie dem sich langsam entfaltenden Fremdenverkehr dienten. Dazu zählen die beiden

Tabelle 58: ENTWICKLUNG DER TERTIÄRBAHNEN IN ÖSTERREICH (in km)

	elektr. Betrieb	Dampf-betrieb	Draht-seilbahnen	Seil-schwebebahnen	Pferde-betrieb	Gesamt
1865	—	—	—	—	4,0	4,0
1875	—	5,4	—	—	50,5	55,9
1885	—	25,9	—	—	119,2	145,1
1895	21,6	39,2	0,9	—	160,6	222,3
1905	472,1	67,1	0,9	—	14,9	555,0
1912	663,3	90,1	3,1	2,2	1,0	759,7

Quelle: ÖSTERREICHISCHE EISENBAHNSTATISTIK für das Jahr 1912, II. Teil (Wien 1914) S. XVIII.

⁵⁶⁾ Vgl. HUGO KOESTLER, Die Wiener Stadtbahn; in: Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie I/2 427–466.

⁵⁷⁾ Das Vordringen des elektrischen Betriebes gab in Wien den Anlaß zur Kommunalisierung des Straßenbahnwesens. Seit 1903 verwaltete die Gemeinde die städtischen Straßenbahnen selbst. STÄDTISCHE STRASSENBAHNEN WIEN 1903–1913 (Wien 1913).

ältesten österreichischen Zahnradbahnen auf den Kahlenberg bei Wien (1874) und auf den Gaisberg bei Salzburg (1887). Seit den neunziger Jahren wurden verschiedene Standseilbahnen in Betrieb genommen: auf den Laurenziberg in Prag (1891), auf die Festung Hohensalzburg (1892), die Schloßbergbahn in Graz (1894) und die Hungerburgbahn in Innsbruck (1906). 1912 erfolgte die Eröffnung der Vigiljochbahn, der ersten Seilschwebbahn in Österreich.

In der ungarischen Reichshälfte betrug die Länge der vorwiegend elektrischen Straßenbahnen Ende 1912 351,8 km⁵⁸).

2. Straßenverkehr

Der Straßenverkehr spielte in einem Zeitalter, das von den Eisenbahnen geprägt war, naturgemäß eine eher bescheidene Rolle. Dabei hatte sich in den letzten Jahrzehnten vor Einführung der Bahnen eine wesentliche Intensivierung der Straßenverkehrswirtschaft abgezeichnet. In Österreich war zwischen 1820 und 1840 das Straßennetz beachtlich verbessert worden, und mit dem Ausbau der Alpenstraßen, z. B. über den Semmering (1839—1842) und über den Brenner, konnten dem Fernverkehr neue Möglichkeiten einer Kapazitätssteigerung eröffnet werden. Mit der Errichtung der ersten Schienenwege kamen allerdings diese Aktivitäten auf dem Straßensektor nahezu schlagartig zum Stillstand. Die eklatante verkehrstechnische Überlegenheit der Bahnen gegenüber dem Pferdefuhrwerk brachte fast ein Jahrhundert lang die Durchzugsstraßen zur Verödung und ließ die sich anbahnende Neuorganisation des Straßenwesens verkümmern.

Österreich besaß 1847 13 981 km Ärarialstraßen (ohne Ungarn, der Lombardei und Venetien), die, vom Zentrum Wien ausgehend, die einzelnen Reichsteile und Hauptorte miteinander verbanden, sowie 39 637 km Nebenstraßen für den lokalen und regionalen Verkehr. Der Bau und die Erhaltung der Ärarialstraßen oblag den „Civil-Baudirectionen“; die Kosten wurden in beträchtlichem Maße aus Mautgebühren aufgebracht. 1848 gab es insgesamt 1308 Mautstationen, die ihre Einnahmen an die „Straßen- und Wasserbau-fonds“ in den einzelnen Provinzen ablieferten. Statistische Daten für den Zeitraum 1868—1890 zeigen, daß die Erträge mit durchschnittlich 2,5 bis 2,75 Mill. Gulden relativ konstant blieben. Erst 1891 kam es zur Aufhebung der Brückenmaturen, 1902 schließlich zur Beseitigung der restlichen Straßen- und Überfahrtsmaturen⁵⁹).

Betrachtet man die Entwicklung des österreichischen Straßenwesens, so ist festzustellen, daß sich zwar der Umfang der Ärarialstraßen geringfügig erhöhte, daß aber die Land-, Bezirks- und Gemeindestraßen eine erhebliche

⁵⁸) UNGAR. STATIST. JAHRBUCH N. F. 20 (1912) 244.

⁵⁹) IRING GRAILER, Das österreichische Verkehrswesen im Wandel eines Jahrhunderts; in: Hundert Jahre Wirtschaftsentwicklung 528f.