

Warschau und Wien als Bahnknotenpunkte

Mit der Entwicklung der Eisenbahn veränderten sich Städte und Landschaften. Die größeren europäischen Städte wurden innerhalb weniger Jahrzehnte zu Drehscheiben des Verkehrs, der manchmal in einem zentralen Bahnhof, oft aber auch in mehreren großen Bahnhöfen zusammenlief.¹ Diese Entwicklung soll beispielhaft an zwei mitteleuropäischen Metropolen nachgezeichnet werden.

Warschau

Während die heutige polnische Hauptstadt im 19. Jahrhundert im so genannten Kongresspolen als eine Provinzstadt im russischen Zarenreich eine eher untergeordnete Bedeutung hatte, war es um die Entwicklung des Eisenbahnwesens nicht ganz so schlecht bestellt. Russland strebte eine für damalige Verhältnisse schnelle Verbindung zu Westeuropa an. Nachdem Zar Nikolaus I. (reg. 1825-1855) sich für den Bau einer Eisenbahnverbindung entschieden hatte, ließ er nach der Schienentrasierung zwischen den beiden wichtigsten Städten Russlands – St. Petersburg und Moskau – die Bahnverbindung zwischen Warschau und der Grenze zu Österreich-Ungarn mit Richtung Wien planen. Nicht unwesentlich trug zu diesem Vorhaben sein aus Prag stammender Berater, Franz Anton Ritter von Gerstner (1796-1840), einer der Pioniere des Eisenbahnwesens, bei.

Die Anlage der Trasse erfolgte in der für Russland üblichen Breitspur, d. h. in einem Schienenabstand von 1.550 Millimeter. Als Option zu weiteren Streckenbauten hatte Gerstner die Trassierung in Richtung Preußen (Königsberg, Thorn, Posen) sowie in Richtung St. Petersburg und Moskau vorgesehen. Bei der Projektierung der Warschau-Wiener Eisenbahn dachte er vordergründig an die relativ hohe Effektivität der Trasse, die er einer direkten Linie nach Berlin vorzog. Hinzu kam, dass

¹ Vgl. dazu den Beitrag von Thomas Bremer in diesem Heft, besonders S. 168.

Klaus Wiebelitz ist Diplombibliothekar und arbeitet in der Bibliothek des DB-Museums in Nürnberg.

Preußen seinen Eisenbahnbau in Richtung Wien ausrichtete und man nach der Eröffnung der direkten Verbindung von Warschau nach Wien auch über Breslau nach Berlin reisen konnte. Die Inbetriebnahme der Strecke von Warschau bis Granica (nördlich von Krakau) erfolgte schließlich mit einer Länge von 288 Werst (entspricht 307,3 km) im Jahr 1848. Nach der Anbindung in Richtung Süden errichtete man von Warschau eine Verbindung zur russischen Hauptstadt St. Petersburg. Diese Linie, die man im Dezember 1862 eröffnete, wies eine Länge von 1.024 Werst auf, was ca. 1.092,6 km entspricht. Ihre Trasse bildete gleichzeitig einen Teil der „Großen Gesellschaft der russischen Eisenbahnen“. In Richtung Norden entstand etwas später die so genannte Weichselbahn, welche im Jahr 1877 in Betrieb ging. Ihre Länge belief sich auf 434 Werst, d. h. 463 km. Die in Kowel beginnende Trasse schlängelte sich die Weichsel entlang, streifte aber die polnische Hauptstadt lediglich in der Vorstadt Praga. Über eine Verbindungsbahn erreichte man u. a. auch die dominierende Station, den Warschauer Zentralbahnhof. Die Weichselbahn integrierte man im Jahr 1912 in den Staatsbesitz. Als weitere Trasse sei die der Warschau-Terespoler Bahn genannt, die in Richtung Osten führte. So wurde Warschau zu einem wichtigen Bahnknotenpunkt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg konzentrierte man den Personenverkehr ganz auf den Zentralbahnhof, der in den Jahren 1972 bis 1975 neu gestaltet wurde. Wenn man nun die Zugverbindungen über Warschau näher untersucht, stößt man auf Fernverbindungen, die bereits in den zwanziger Jahren eingerichtet wurden. Mit Beginn des Sommerfahrplans fuhren ab dem 15. Mai 1926 die Luxuszüge D 11 /12 von London über Paris und Berlin nach Warschau mit Kurzwaren bis Moskau. Diese Verbindungen wurden aber im Laufe der Jahrzehnte ausgedünnt, d. h. einige langläufige fahrplanmäßige Züge entfielen oder änderten auch ihre Route. Heute legt die längste Strecke in Richtung Osten über Warschau das Zugpaar D 1248 / D 1249 zurück, das immerhin bis Saratow im Südural fährt. In Richtung Westen dominiert dagegen das Zugpaar D 240 / D 241, dessen Trasse von Moskau bis Paris bzw. London reichte. Dass die ehemalige Sowjetunion bereits im Jahr 1960 an einem Tourismus gen Westen interessiert war, beweist die Tatsache, dass das Reisebüro der UdSSR „Intourist“ ebenfalls zu den Bestellern der Züge über Warschau zählte. Ab 1994 verkürzte sie die Verbindung allerdings bis Brüssel. Zahlreiche Sonderzüge, die die in Deutschland stationierten russischen Truppen in ihre Heimat brachten, entfielen nach dem Abzug der Truppen ebenfalls.

Wien

Anders als in Warschau konzentrierten sich die Bahnhöfe der habsburgischen Residenzstadt förmlich um den Stadt kern der Altstadt von Wien und gaben letzterem somit eine gewisse Autonomie. Bei der Entwicklung des Eisenbahnwesens darf der in Österreich wirkende „Reformato r“ Franz Xaver Riepl (1790-1857) mit dem deutschen Eisenbahnpionier Friedrich List (1789-1846) verglichen werden. Nachdem in Wien die verschiedenen Bahnhöfe entstanden waren, schuf man 1859 eine Verbindung zunächst zwischen dem Süd- und Nordbahnhof. Bahnbrechend für die Stadtbahn war auch, dass man auf dem Abschnitt zwischen Wien und Baden 1905/06 eine Einwellen-Wechselstrom-Triebmaschine mit Stromwender in Betrieb nahm. Heute durchqueren die Stadt natürlich S-, U- und Straßenbahnen und erschließen die Stadt immer dichter. An den Bahnhöfen Wiens wie auch an den Strecken fällt auf, dass die Herrscher ihnen zum Teil ihren Namen verliehen, somit sich also mit der Eisenbahn in gewissem Sinne identifizierten. Einige Bahnhöfe seien nachfolgend etwas näher erläutert.

Der *Kaiserin Elisabeth-Bahnhof*, heute der *Westbahnhof*: Dieser Kopfbahnhof bildete den Abschluss der am 01.09.1861 eröffneten Gesamtstrecke zwischen Wien und München für den Lokomotivbetrieb, denn einen Teil der Trasse nutzte man bereits zuvor mit Pferdebetrieb. Als Bürobau entstand an seiner Kopfseite aber bereits im Jahr 1858 ein Gebäude. Der Abzweigbahnhof verfügte ursprünglich über

eine Bahnhofshalle mit den Ausmaßen von 169,48 m x 27,30 m,
einen Wartesaal der 3. Klasse von 170,20 m²,
einen Wartesaal der 2. Klasse von 156,02 m² sowie
einen Wartesaal der 1. Klasse von 61,46 m².

Unverkennbar blieb bei der Schaffung des Gebäudes der bayerische Einfluss. Insgesamt schätzte man den Bahnhof als den am schönsten und reichhaltigst gestalteten von Wien ein.

Der *Nordbahnhof* oder *Kaiser Ferdinand-Nordbahnhof* entstand als erster der österreichischen Hauptstadt. Von hier fuhren die Züge in die Richtungen Brünn, Lemberg, Prag oder auch Berlin ab. Als sein Urheber gilt der bereits erwähnte Franz Xaver Riepl, der sich mit seiner Idee vor allem an den damaligen Chef des Wiener Wechselhauses Salomon Mayer Freiherr von Rothschild wandte und hier auf offene Ohren stieß. Als prunkvollster Bahnhof Wiens der Stadt, was wiederum auf den „Kapitalgeber“ zurückzuführen ist, umgab die Station zum Schutz eine 2,5 Meter

hohe Mauer. Seine endgültige Gestalte in „maurischem“ Stil erhielt er zwischen 1858 und 1865.² Als Bauherr fungierte Theodor Hoff, der das Gebäude derart gestaltete, dass er die Gleise der abfahrenden Züge in eine Hochlage versetzte und somit abfahrende und ankommende Züge leicht zu unterscheiden waren. Zum Andenken an Riepl wurde in der Vorhalle des Bahnhofs seine Büste auf einem bronzenen Sockel errichtet. Das in monumentalen Formen gestaltete Gebäude wurde im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt und später abgerissen.

Einen besonderen Service in Bezug auf die Versorgung der Reisenden bot man den im Zug auf die Weiterfahrt Wartenden noch vor dem Ersten Weltkrieg, indem man ihnen nicht nur Getränke, sondern auch Speisen in die Waggons servierte, wenn sich kein Speisewagen im Zug befand. Nachfolgende Abbildung aus der Zeit des Ersten Weltkriegs verdeutlicht dies.

Der *Südbahnhof*, der sich im Besitz der Südbahngesellschaft befand, integrierte einerseits die *Kaiser Franz Joseph-Orientbahn* in ihrer Frühzeit und andererseits den *Ostbahnhof* in ihren Kompetenzbereich.

² Vgl. dazu den Beitrag von Christof Dahm in diesem Heft, besonders S. 208 f.; eine Abbildung des Bahnhofs findet sich z. B. unter <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/nordbahnhof/geschichte.htm>.

Der Bahnhof bildet somit den Ausgangspunkt der *Semmeringbahn Gloggitz - Mürzzuschlag*, aber auch für Züge in Richtung *Bratislava* (Slowakei). Ab September 1995 erhöhte man die Zugintensität zwischen Wien und *Neusiedl am See*; während der Hauptverkehrszeit verkehren statt 13 nun 36 Züge pro Tag. Der Schnellverkehr hat sich inzwischen auf einen Halbstundentakt verdichtet. Außerdem erweiterte man den Stundentakt, der vorher nur bis *Ebenfeld* reichte, bis nach *Eisenstadt*. Eine weitere Verbesserung gibt es zwischen *Wiener Neustadt* und *Waltersberg*, wo ebenfalls der Halbstundentakt die Regel wurde. In jüngster Zeit wirkten sich zusätzlich die EU-Regeln auf das Netz der Österreichischen Bundesbahnen in Bezug auf die östlichen Nachbarstaaten aus, denn seit dem Fahrplanwechsel 2005/2006 bespannen EU-Regionalzüge die Lokomotiven der slowakischen Eisenbahnen zwischen *Wien* und *Bratislava*.

Erwähnt werden soll schließlich noch der *Franz Joseph-Bahnhof*. Von dort aus gelangt man in Richtung Norden nach *Prag* bzw. weiter nach *Berlin*.

Im 20. Jahrhundert trat schließlich noch der *Flughafenverkehr* hinzu. Der *City-Airport-Train* (kurz *CAT*) verkehrt zwischen den Stationen *Wien Mitte* und dem *Flughafen* der Hauptstadt seit dem 14. Dezember 2003. Bei dieser Erweiterung des Stadtbahnnetzes rüstete man die Züge auch mit Doppelstockeinheiten aus und beugte somit unerwünschten Überfüllungen vor. Etwas länger pendelt hingegen seit dem 15.12.2002 die *S 7*, welche den Bahnhof *Wien Nord* mit dem *Flughafen* verbindet.

Als bedeutende Züge, die Wien aus Richtung Westen berühren, seien der *Ostende-Express* und der *Orient-Express* erwähnt. Ersterer verkehrte noch 1911 zwischen *Ostende* und *Budapest* via *Wien* täglich. Für den *Orient-Express*, der in *Calais* begann, galt dies ebenfalls. Die aus Richtung Norden kommende Linie *Berlin - Wien*, die sich über eine Distanz von 729 km hinzog, schafften die Züge 1911 bei einer Reisegeschwindigkeit von 60 km/h in 12 1/4 Stunden.

Literaturhinweise

- Die Eisenbahntechnik der Gegenwart*. (Reprint der Ausgabe 1901-1920). Archiv-Verlag, Braunschweig (o. J.).
Röll, Victor Freiherr von (Hrsg.): Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. (Reprint der 2. Aufl. von 1912-1924). Archiv-Verlag, Braunschweig (o. J.).
Eisenbahn-Kurier. Ausgaben 1995-2006.