

Das Verkehrswesen.

Bei der ungünstigen geographischen Lage und Configuration Galiziens ist eine gedeihliche Entwicklung des Communicationswesens von höchster Bedeutung für die ökonomische Entwicklung des Landes. Letztere schreitet denn auch nach Maßgabe der Förderung der Wasser-, Land- und Schienenstraßen zusehends fort. Es sei uns daher gestattet, eine kurze historische Skizze aller dieser drei Arten von Verkehrsadern auf Grund sehr schätzenswerther Materialien aus der Feder des derzeitigen Directors der k. k. Staatsbahn in Lemberg, Herrn Hofrath L. von Wierzbicki zu liefern.

Wasserstraßen. — Das Land Galizien liegt an der großen europäischen Wasserscheide und wird von derselben durchschnitten. Die Gewässer desjenigen Theiles des Landes, der westlich, beziehungsweise nördlich der Wasserscheide liegt und einen Flächenraum von 40.103 Quadratkilometer umfaßt, gehören insgesammt in das Gebiet des Baltischen Meeres und fließen dort mit der Weichsel ab, welche sämmtliche in diesem Gebiete gelegenen Zuflüsse aufnimmt. Der übrige Theil des Landes Galizien, der östlich von der europäischen Wasserscheide liegt und eine Fläche von 38.394 Quadratkilometer umfaßt, gehört zum Gebiete des Schwarzen Meeres, beziehungsweise zum Gebiete der Zuflüsse desselben, des Dniepr, des Dniestr und der Donau.

Die Weichsel und der Dniestr, namentlich die erstere sammt ihren Zuflüssen, bildeten zur Zeit, als noch keine Eisenbahnen bestanden und auch keine Handelsstraßen vorhanden waren, die wichtigsten Verkehrsadern zur Ausfuhr der Rohproducte ins Ausland. Auf der Weichsel und den Zuflüssen derselben wurde namentlich das Getreide seit undenklichen Zeiten auf eigenen, speciell zu diesem Zwecke gebauten Flachschiffen nach Danzig und Thorn verfrachtet, von wo dasselbe zur See nach Nord-Deutschland, England und Frankreich weiter verschifft wurde; als Rückfracht gelangten in das Land Kunst- und Industrieproducte des Westens. Minder günstig waren die Flußverhältnisse des Dniestr, woselbst infolge der Stromschnellen bei Zampol in der Nähe von Mohilew und der sumpfigen und seichten Ausmündung bei Akkerman in der Nähe des Schwarzen Meeres das Verflößen stromabwärts nur zeitweise möglich war und ein Verkehr stromaufwärts nur auf kurzen Strecken durchgeführt werden konnte. Der Hauptausfuhrartikel auf dem Dniestr war Holz verschiedener Arten zur Deckung des Bedarfes der vollständig holzarmen Landstrecken am unteren Dniestr. Durch internationales Übereinkommen vom 19. October 1781 wurden die Weichsel und der Dniestr in Betreff der Schifffahrt als neutrales Gebiet erklärt und wurde die Schifffahrt den Unterthanen beider Reiche, Oesterreich und Rußland, unter gewissen, die Verzollung betreffenden Bestimmungen freigegeben.

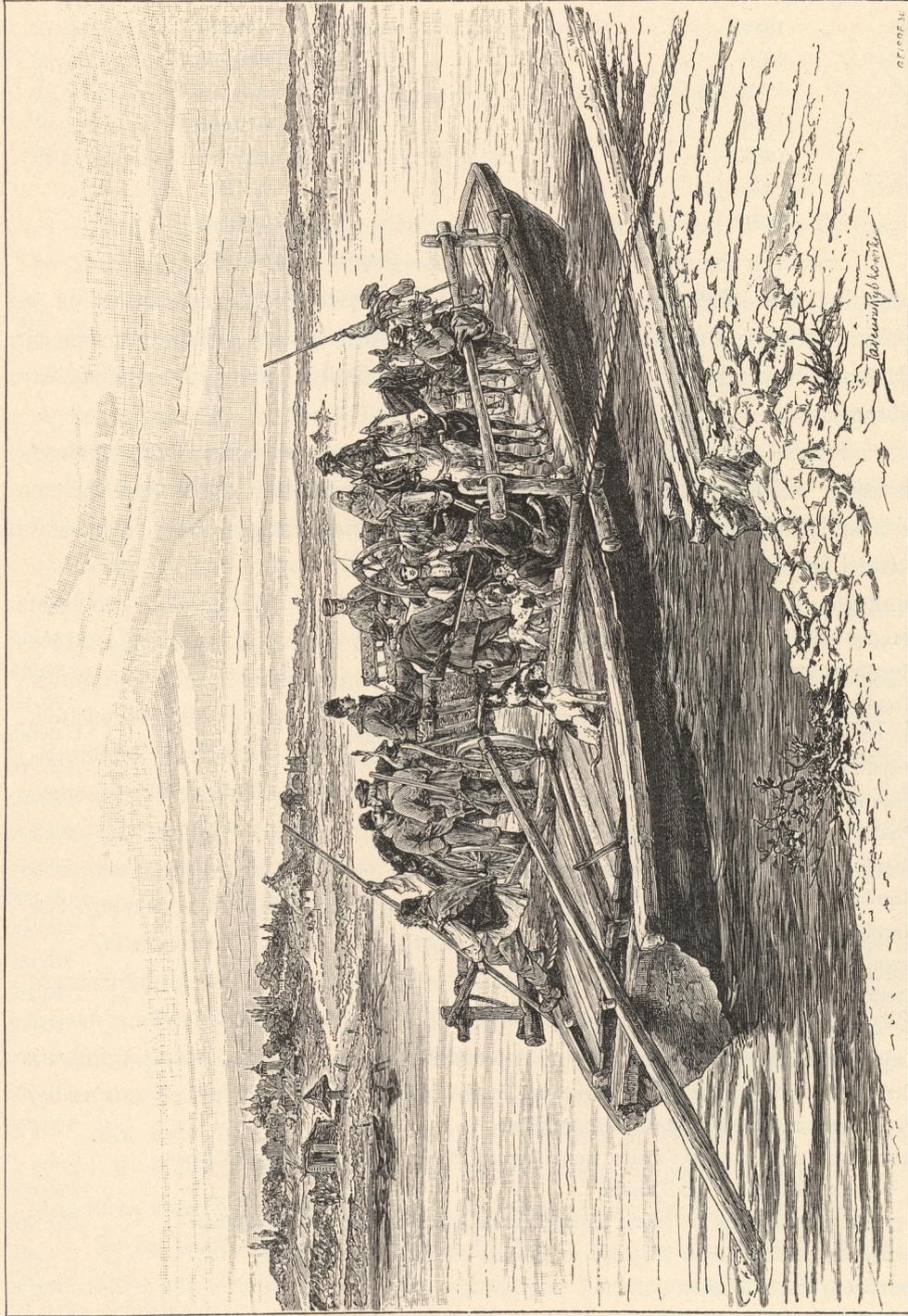
Seit dem Ausbau der Eisenbahnen wird auf diesen zwei Flüssen nur Bau- und Schiffholz, welches auf der langen Route die theuere Eisenbahnfracht nicht verträgt, nach dem Meere verschifft und verflößt. Für den Personenverkehr verkehren auf der Weichsel in Galizien nur in der Strecke von Krakau bis Zawichost, das ist bis zur Mündung des San, zwei kleine Dampfer, die jedoch blos im Dienste der Regulierungsarbeiten, die seitens der österreichischen Regierung auf dem galizischen Ufer vorgenommen werden, stehen. Am Dniestr wurde im Jahre 1852 über Anregung des Fürsten Leon Sapieha in Żurawno ein Dampfer montirt. Dieser machte im Jahre 1854 seine erste Fahrt, gerieth aber in der Nähe von Halicz auf eine Untiefe, wo er mehrere Monate liegen blieb, und wurde später mit Rücksicht auf die ungünstige Beschaffenheit des Strombettes demontirt und verkauft. Ebenso mißlang im Jahre 1883 der zweite Versuch der Firma Stonecki & Comp. Seither hat sich der galizische Landtag, angeregt durch den letzterwähnten Versuch, veranlaßt gesehen, der Frage der Etablirung einer Dampfschiffahrt auf dem Dniestr näher zu treten, erklärte sich auch bereit, einer sich etwa bildenden Gesellschaft durch Garantie einer bestimmten Einnahme beizustehen. Zur Bildung einer derartigen Gesellschaft ist es jedoch bisher nicht gekommen.

Beide Ströme müssen erst regulirt werden. Betreffs der Weichsel besteht seit 1875 mit der kaiserlich russischen Regierung eine internationale Vereinbarung, die jedoch noch nicht gänzlich durchgeführt ist. Das Gleiche gilt auch von der Pruthregulirung. Inzwischen hat die k. k. Regierung im Jahre 1882 zum Zwecke der Flößbarmachung und auch zum Zwecke der Beseitigung der sich oft wiederholenden Wasserkatastrophen im Sinne der Allerhöchsten Verordnung vom 11. November 1861 die nachstehenden Flüsse benannt, bei welchen innerhalb der nachfolgenden zwanzig Jahre die Regulierungsarbeiten hergestellt werden sollen: die Przemsza von der preußischen Grenze bis zur Mündung in die Weichsel; die Weichsel von der Einmündung der Przemsza bis Zawichost; der Dunajec von Zaglobice bis zur Mündung in die Weichsel; der Wisłok von Mielec bis zur Mündung in die Weichsel; der San von Jaroslau bis zur Einmündung in die Weichsel; endlich der Dniestr von Żurawno bis zur Grenze bei Dkopy.

Es wurden denn auch seitens der Regierung für Wasserregulierungsarbeiten und Uferschutzbauten in Galizien in der Zeitperiode vom Jahre 1882 bis 1891 nachstehende Summen verwendet:

Jahr:	Reinaufwand in Gulden:
1882	335.085
1883	359.673
1884	460 837

Fürtrag . 1,155.595



1871, Prof. 34

Überfuhr am Dniepr in Oligolithen.

	Übertrag . 1,155.595
1885	519.624
1886	496.748
1887	528.878
1888	610.065
1889	555.387
1890	534.491
1891	508.585
	<hr/> Summe . . 4,909.373

In diese Summen sind die bisher ausgeführten Regulierungsarbeiten an den Flüssen Weichsel, Przemsza, ferner die Uferschutzbauten an den Zuflüssen der Weichsel, Raba, Dunajec, Wisłoka und San, endlich am Dniestr und dessen Zufluß Stryj inbegriffen.

Parallel damit läuft bereits seit 1873 die autonome Action des Königreiches Galizien, welches namentlich seit 1884 theils aus Landesmitteln, theils unter Beitragsleistung des Staates und der Interessenten für Flußregulirungen bisher Nachstehendes geleistet hat:

Regulierungsarbeiten des Zabnicaflusses	fl. 23.134
Bau des Zyblikiewicz-Entwässerungs-Kanals	" 124.435
Regulierungsarbeiten am Flusse Nowy Brzeń	" 460.000
Regulierungsarbeiten des Stary Brzeń	" 179.051
Regulirung der Wisłoka in der Strecke von Dombica nach Tarnobrzeg	" 48.062
Regulierungsarbeiten am Krzemienicaflusse	" 155.000
Regulierungsarbeiten an der Trzeźniówka und Zupawa	" 177.000
Trockenlegung der Rudniker Sümpfe	" 105.200
Regulierungsarbeiten an den Flüssen Wisłoka und Bielnica	" 129.000
Regulierungsarbeiten am Flusse Gnika Lipa	" 135.000
Regulierungsarbeiten am Flusse Kiszielina	" 175.000
Regulierungsarbeiten am Flusse Leg	" 245.000
Trockenlegung der Sümpfe bei Nisko	" 20.220
Trockenlegung der Sümpfe bei Dlesko	" 40.000
Ergänzung der Eindämmung der Weichsel und des San im Bezirke Tarnobrzeg	" 680.600
Verbauung der Wildbäche im Flußgebiete des Stryj	" 10.738
Verbauung der Wildbäche im Gebiete der Skawa	" 103.938
Regulierungsarbeiten an der Biaka sammt deren Zuflüssen und Ergänzung der Dämme am rechten Ufer des Dunajec	" 1,789.000
Ergänzung der Dämme am rechten Weichselufer zwischen Podgórze und Niepokonice	" 218.000
Verbauung des Wildbaches Michatów im Bereiche der Gemeinde Maniowa	" 8.000
Verbauung des Wildbaches Nizłówka	" 25.726

Fürtrag . fl. 4,852.104

	Übertrag . fl. 4,852.104
Trockenlegung der Sümpfe in den Bezirken Jarosław und Łańcut "	86.250
Regulierungsarbeiten am Flusse Błota Lipa "	132.000
Regulierungsarbeiten am Dniester in der Strecke zwischen Rozwadów und Żurawno "	1,600.000
Regulierungsarbeiten am Bugfluß "	594.000
Localregulierungsarbeiten am Flusse Wisłoka bei Jasło "	3.987
	Zusammen . fl. 7,268.341

Die meisten dieser Landesarbeiten haben allerdings nicht so sehr dem Verkehre als der Bodenmeliorirung oder der Sicherung gegen Überschwemmungen zu dienen.

Straßen. — Mit dem Baue der chaussirten Straßen in Galizien, beziehungsweise mit der Übernahme und Erklärung der bereits bestehenden Straßen als Ararialstraßen wurde in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts (zwischen 1775 und 1800) begonnen und war für die Anlage derselben die Absicht maßgebend, unter theilweiser Beibehaltung der Richtung der Landstraßen, auf welchen sich seit vielen Jahrhunderten der Welthandel von Osten nach Westen bewegte, die damals wichtigsten Städte, die Hauptstadt des Landes Lemberg, sowie die derzeitige Hauptstadt Czernowiz des Landes Bukowina, welches früher als Kreis dem Lande Galizien einverleibt war, mit den westlichen Provinzen des Reiches, vornehmlich mit Schlesien, zu verbinden. Da zu jener Zeit Krakau sammt Umgebung noch nicht zu Oesterreich gehörte, so führte der erste neue Straßenzug von Schlesien, beziehungsweise Bielitz in Galizien über Biłka, Wadowice, Tarnów, Rzeżów, Jarosław nach Lemberg, von dort über Tarnopol und Zaleszczyki nach Czernowiz. Zu Anfang des laufenden Jahrhunderts wurde der zweite Straßenzug, die sogenannte Karpathenstraße gebaut, welche ebenfalls in der Grenzstadt Biłka ihren Anfang nahm und am Fuße des Karpathen-Hauptgebirges, quer über die Karpathen-Ausläufer über Żywiec, Neu-Sandec, Jasło, Krosno, Sanok, Sambor, Stryj, Stanisław, Kołomea und Czernowiz ihre Richtung nahm.

In weiterer Folge war man bestrebt, neue Straßen zu bauen, beziehungsweise außer den angeführten bereits bestehenden Straßen diejenigen zu adaptiren, welche einerseits eine Communication mit dem angrenzenden Königreiche Ungarn herstellen, andererseits die beiden Hauptstraßenzüge miteinander verbinden und endlich auch den nördlich gelegenen Landes-theilen eine Verbindung mit den Hauptstraßenzügen ermöglichen sollten.

Mit Ende des Jahres 1829 waren in Galizien im Ganzen 363 Meilen oder 2757·5 Kilometer Ararialstraßen und überdies 692·2 Kilometer sonstiger von den Gemeinden unter Aufsicht der Behörde in Stand gehaltener Straßen vorhanden.

In der langen Zeitperiode von über 40 Jahren, das ist vom Jahre 1829 bis zum Jahre 1870, wurde in Galizien das Ararialstraßennetz im Ganzen nur um 125·1 Kilometer erweitert, so daß die Gesamtlänge der Straßen 2882·6 Kilometer betrug. Dagegen

wurde in dieser Zeitperiode ein größeres Gewicht auf die Herstellung von Militär- und Kreisstraßen gelegt, welche auf Kosten der Bezirke, beziehungsweise der Gemeinden, unter Aufsicht von Regierungsorganen gebaut und im Stande gehalten wurden. Das Hauptverdienst hiefür gebührt dem Statthalter in den Fünfsziger-Jahren, Grafen Goltchowski. Im Jahre 1868 gingen sowohl ein Theil der Ararialstraßen als auch alle übrigen im Lande befindlichen Straßen in die Verwaltung des Landesauschusses von Galizien über. Die Länge der übergebenen Ararial- und Kreisstraßen betrug zur Zeit der Übergabe 1206·0 Kilometer. Es beginnt seither eine systematische, den Bedürfnissen entsprechende Entwicklung des Straßennetzes in Galizien. Das gesammte Straßennetz wird in drei Kategorien, nämlich Landes-, Bezirks- und Gemeindefstraßen eingetheilt.

Die Landesstraßen erhielten fast durchwegs die Breite der Militärstraßen, eine Steinbettung und eine gute Beschotterung; die kleineren Brücken und Durchlässe wurden aus Mauerwerk hergestellt, die größeren Brückenpfeiler aus Stein auf entsprechend starker hölzerner Brückenconstruction. Dementsprechend wurden auch alle vom Staate übernommenen Straßen reconstruirt; die neuen wurden auf Landeskosten gebaut.

Die Bezirksstraßen werden von den Bezirken unter Aufsicht des Landesauschusses gebaut und erhalten; die Mittel hiezu werden aus autonomen Bezirkssteuerzuschlägen, aus den Beiträgen der Bezirke als solche in Form von Baarzuschüssen, unentgeltlicher Beistellung von Materialien, eventuell von Grund und Boden und Arbeitskräften, aus freiwilligen Beiträgen der Interessenten in Materialien, Überlassung von Grund und Boden und eventuell in Baarzuschüssen und aus Beiträgen von Landesmitteln, welche jedoch in keinem Falle mehr als 50 Procent der Gesamtbaukosten betragen dürfen, beschafft. Die Breite dieser Straßen ist in der Regel geringer als jene der Landesstraßen; die Ausführung der Brücken und Objecte, wo dies zulässig, die gleiche wie die der Landesstraßen und nur dort, wo Mangel an entsprechendem Material herrscht, wird Holz zum Baue der Brücken und der Durchlässe verwendet.

Die Gemeindefstraßen zerfallen wieder in zwei Unterarten, je nachdem sie wichtigere Communicationen zwischen den einzelnen Orten bilden oder nur localen Bedürfnissen dienen. Die ersteren werden nach Maßgabe der Mittel successive unter Controle der Organe des Landesauschusses in derselben Weise wie die Bezirksstraßen, in Stand gesetzt und beschottert, in welchem Falle den betreffenden Gemeinden von Fall zu Fall Subventionen aus Landesmitteln bis zur Höhe von 50% der Baukosten zugesprochen werden. Die zweite Gruppe der Gemeindefstraßen wird von den einzelnen Gemeinden nach Maßgabe des Bedarfes ohne Aufsicht des Landesauschusses und ohne Zuschuß aus Landesmitteln gebaut und erhalten. Von diesen Straßen ist nur ein Theil beschottert und entsprechend erhalten. Die Frage der Beitragspflicht zum Baue und der

Erhaltung dieser Straßenkategorie bildet übrigens noch immer den Gegenstand lebhafter Controversen im galizischen Landtage.

Die Staatsverwaltung hat seit dem Zeitpunkte der Trennung in Ararial- und Landesstraßen wenig Straßen mehr gebaut, und die Arbeiten beschränkten sich von da ab auf die Verbesserung der Anlagen und der Gefälls-Verhältnisse und den Umbau der bestehenden Straßen, ferner auf die Herstellung von stabilen Brücken und Objecten. Mit Ende des Jahres 1890 bestanden in Galizien: Ararialstraßen 2887·7, Landesstraßen 1794·4, Bezirksstraßen 1860·3, Gemeindefstraßen 6482·0 Kilometer; zusammen 13.024·4 Kilometer. Von den Gemeindefstraßen sind 1274 Kilometer regelrecht unter Controlo des Landesauschusses und unter entsprechender Subventionirung aus Landesmitteln in Stand gesetzt und beschottert, 2450 Kilometer regulirt und beschottert, während der Rest von 2758 Kilometer zum größeren Theile regulirt, jedoch nicht beschottert ist.

Die Kosten der Herstellung per Current-Kilometer Straßen betragen bei Ararialstraßen 5640 Gulden, bei Landesstraßen, welche von der Regierung dem Landesauschusse übergeben wurden, 4000 Gulden, bei den aus Landesmitteln neu hergestellten Landesstraßen 5460 Gulden, bei Bezirksstraßen 3000 Gulden, bei Gemeindefstraßen im Durchschnitte 1500 Gulden. Das zum Straßenbaue investirte Gesamtkapital betrug mit Ende des Jahres 1890 für Ararialstraßen 16,286.628, für Landesstraßen 8,034.480, für Bezirksstraßen 5,580.000, für Gemeindefstraßen 9,723.000 Gulden; zusammen 39,624.108 Gulden. Die Gesamtunterhaltungskosten betragen per Jahr bei Ararialstraßen 730.588, bei Landesstraßen 394.768, bei Bezirksstraßen 376.000, bei Gemeindefstraßen 324.100 Gulden; zusammen 1,825.456 Gulden ö. W.

Eisenbahnen. — Die ersten Bestrebungen, eine Bahnverbindung zwischen Galizien und dem Centrum des Reiches, Wien, herzustellen, sind auf das Jahr 1830 zurückzuführen. Damals faßte Baron Rothschild auf Grund der in England unternommenen Studien die Idee des Baues einer Eisenbahn, welche von der Ostgrenze Oesterreichs, und zwar von Brody bis Triest, reichen sollte und von welcher als erster Theil die vom Professor der Mineralogie am polytechnischen Institute in Wien Franz Xaver Ripel vorgeschlagene Strecke von Bochnia nach Wien zur Ausführung gelangen sollte. Ein Privilegium zum Baue dieser Bahn erhielt Rothschild erst am 4. März 1836. Dasselbe lautet „zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz und Troppau, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia.“ Nach Verstreichen von 10 Jahren wurde der Vollendungstermin mit Allerhöchster Entschliesung vom 5. März 1844 um weitere 10 Jahre verlängert, allein auch diese Frist reichte nicht aus, bis im Jahre 1853 die Staatsverwaltung die inzwischen gebildete Nordbahn-Gesellschaft von der durch das Privilegium statuirten Verpflichtung

zum Weiterbaue der Bahn von Dźwięcim nach Bochnia nebst den Flügelbahnen nach Dwory, Wieliczka und Niepołomice enthob.

So ist zu jener Zeit die Erbauung einer Bahn in Galizien vereitelt worden. Inzwischen war jedoch die erste Eisenbahn in Galizien, nämlich jene von Mysłowice, beziehungsweise Stupień an der preußischen Grenze nach Krakau sammt dem Anschlußflügel von Szczakowa an die russische Grenze, von der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft gebaut und am 13. October 1847 dem Verkehre übergeben worden. Die erstere Linie hatte eine Länge von 65·7 Kilometer, die Flügelbahn eine solche von 2 Kilometer. Beide Linien gingen kraft des von der Staatsverwaltung am 30. April 1850 mit der genannten Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages in das Eigenthum des Staates mit der Benennung „k. k. östliche Staatseisenbahn“ über. Der Betrieb derselben wurde in den Jahren 1850 und 1851 von der Oberschlesischen Eisenbahn auf Rechnung des Staates geführt; mit 1. Januar 1852 übernahm der Staat den Betrieb auf eigene Rechnung. Sie besaß mit Schluß des Jahres 1850: 8 Locomotiven, 18 Personenwagen und 89 Stück Lastwagen.

Mit Ende des Jahres 1852 begannen die Bauarbeiten auf der Linie Oderberg-Dźwięcim der Nordbahn-Gesellschaft; den Bau der Anschlußlinie Dźwięcim-Trzebinia, sowie einer weiteren von Krakau nach Dembica (sogenannte Westgalizische Staatsbahn) hat die Regierung selbst in Angriff genommen, und vollendete letztere (110·6 Kilometer) am 20. Februar 1856, hingegen die Linie Trzebinia-Dźwięcim (25·2 Kilometer) am 1. März desselben Jahres. Die in dem gleichen Termine von der Gesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausgebaute Strecke Dziedzice-Dźwięcim auf galizischem Boden hat eine Länge von 19·24 Kilometer.

Mit Allerhöchster Entschließung vom 8. September 1854 wurde der Übergang zum Privatbahn-Principe bewerkstelligt. Nach langen Verhandlungen erfolgte die Concession vom 26. Juni 1858, wonach nur die Bahnstrecke von Dźwięcim bis Krakau sammt den Anschlüssen bei Mysłowice und Szczakowa in das Eigenthum der Nordbahn überging, während bereits mit der Concessions-Urkunde vom 7. April 1858 der neugebildeten k. k. privilegirten galizischen Karl Ludwig-Bahn die im Betriebe stehende Eisenbahnstrecke von Krakau bis Dembica nebst den Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepołomice, sowie die im Bau begriffene Strecke von Dembica bis Rzeszów um die aufgelaufenen Selbstkosten mit dem 1. Januar 1858 überlassen und der Ausbau der Strecke von Dembica über Przemysł nach Lemberg übertragen worden war. Der Bau der Linie von Lemberg nach Brody und Czernowiz blieb derselben Gesellschaft facultativ vorbehalten. Die Eröffnung der 46·9 Kilometer langen Strecke Dembica-Rzeszów erfolgte am 15. November 1858, jener von Rzeszów bis Przeworsk (36·7 Kilometer) am 15. November 1859, die Eröffnung

der Strecke Przeworsk=Przemysl (50·0 Kilometer) am 4. November 1860, jener von Przemysl nach Lemberg (97·6 Kilometer) am 1. November 1861.

Ende des Jahres 1861 waren in Galizien mit Einschluß der Linien: Trzebinia=Krakau (39 Kilometer), Trzebinia=Szczakowa (16 Kilometer), Szczakowa=Granica (1·7 Kilometer), Szczakowa=Mysłowice (12 Kilometer), Bierzanów=Wieliczka (5·3 Kilometer) und Podłęże=Niepołomice (4·9 Kilometer), zusammen 465·1 Kilometer Eisenbahnen, das ist 0·59 Kilometer per 100 Quadratkilometer im ganzen Lande im Betriebe, und betrug das hierauf verwendete Baukapital 42,732.500 Gulden österreichischer Währung. Im Jahre 1861 wurden daselbst 685.540 Zugskilometer der Personenzüge und 459.231 Güterzugskilometer erzielt, und 539.770 Personen, das ist per Kilometer mittlerer Betriebslänge 1407 Personen befördert. Die Ausrüstung an Fahrbetriebsmitteln der gesammten Bahnen betrug im Jahre 1861: 103 Locomotiven, 51 Conductor- und Gepäckswagen, 171 Personenvagen und 2057 Güter- und sonstige Wagen.

Am 11. Jänner 1864 wurde mit Zustimmung der galizischen Karl Ludwig-Bahn die Concession zum Baue und Betriebe der neuen Bahn der k. k. privilegierten Lemberg=Czernowitz-Eisenbahngesellschaft erteilt und hiebei, abweichend von der bisher üblichen Concessions-Begünstigung: einer Zinsengarantie von $5\frac{1}{2}$ Procent für den wirklichen Kostenaufwand, ein Reinerträgniß im Pauschalbetrage von 1,500.000 Gulden in Silber gewährleistet. Die ganze 267 Kilometer lange Linie von Lemberg bis Czernowitz wurde am 1. September 1866 eröffnet und dem Verkehre übergeben. Hievon liegen auf galizischem Boden 238·4 Kilometer; das hierauf verwendete Baukapital betrug im Verhältnisse der Länge der auf Galizien entfallenden Linie 21,131.597 Gulden.

Ein Jahr darauf erhielt die Karl Ludwig-Bahn mit der Concessions-Urkunde vom 15. Mai 1867 die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Lemberg nach Brody mit einer Abzweigung nach Tarnopol und bis an die russische Grenze mit der Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses von 50.000 Gulden österreichischer Währung in Silber pro Meile. Die Strecke Lemberg=Złoczów mit der Abzweigung von Krasne nach Brody ist am 12. Juli 1869 vollendet und dem Betriebe übergeben worden. Die Länge der ersteren betrug 75·9, die der zweiten 42·3, beider zusammen 118·2 Kilometer. Die Strecke von Złoczów bis Tarnopol (64 Kilometer) ist am 22. December 1870, die restliche Strecke von Tarnopol bis Podwołoczyska (51·6 Kilometer) und die doppelgleisige (normal- und breitpurig) Podwołoczyska=Reichsgrenze (1·2 Kilometer) am 4. November 1871 eröffnet und hiedurch, im Anschlusse an die russische Südwestbahn, die directe Verbindung mit dem Schwarzen Meere hergestellt worden. Nur die ebenfalls zweigleisige Strecke Brody=Reichsgrenze (7·3 Kilometer) konnte erst nach Ratification des mit der kaiserlich russischen Regierung über den Anschluß dieser Strecke an die

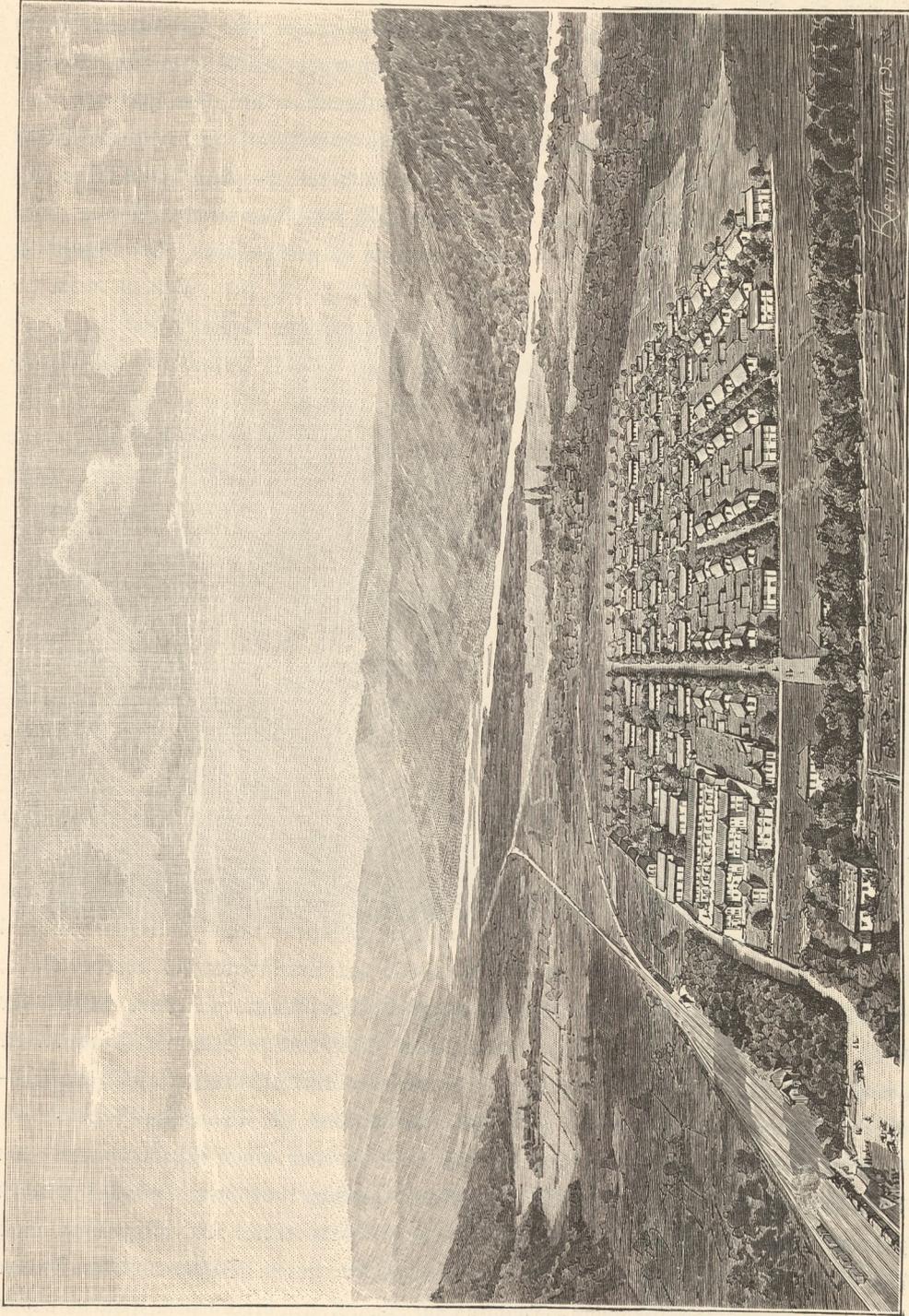
Brześć-Kiewer Bahn am 21. November 1870 abgeschlossenen Übereinkommens den 27. August 1873 dem Verkehre übergeben werden.

Am Schlusse des Jahres 1870 besaß Galizien 882·8 Kilometer, das ist 1·128 Kilometer per 100 Quadratkilometer Eisenbahnen, welche an Capital 100,006.554 Gulden österreichischer Währung erfordert hatten. Im Jahre 1870 wurden auf diesem Bahnnetze 1,295.652 Zugskilometer der Personen führenden Züge (mit 1,146.788 Personen) und 1,622.175 Güterzugskilometer erzielt. Das Gesamtnetz besaß 1870: 161 Locomotiven, 168 Conducteur- und Gepäckswagen, 299 Personen- und 3798 Güter- und sonstige Wagen.

Im Jahre 1869 erhielten die Concessionäre der „Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn“ die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Przemyśl nach Lupsów an die ungarische Grenze mit der Fortsetzung auf ungarischem Gebiete bis Legenye Mihály zum Anschluß an das Netz der ungarischen Nordostbahn. Hievon ist die österreichische Strecke im Laufe des Jahres 1872, der Grenztunnel erst am 31. Mai 1874 eröffnet worden. Die Gesamtlänge dieser Linie bis zur Station Lupsów beträgt 143 Kilometer.

Mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. September 1870 wurde einem Consortium der „Dniefstr-Bahn“ die Concession für den Bau und Betrieb einer Linie von Chyrów bis Drohobycz und Struj mit der Zweigbahn von Drohobycz nach Boryskaw erteilt. Durch die Ungunst der Zeitverhältnisse verzögerte sich der Bau bis Ende 1872. Aber auch der Betrieb gestaltete sich in der Folge so ungünstig, daß die Gesellschaft genöthigt war, unter Verpfändung der Bahn und des Fahrparkes ein Anlehen aufzunehmen und am 31. December 1875 ein Übereinkommen zu genehmigen, welches der Prioritäten-Curator mit der Staatsverwaltung dahin abgeschlossen hatte, daß die mit einem Aufwande von 12,000.000 Gulden hergestellte Bahn um den Preis von 2,100.000 Gulden an die Staatsverwaltung übergehen sollte. In Folge des Gesetzes vom 18. März 1876 ging am 1. April 1876 die Dniefstr-Bahn in den Besitz des Staates über und wurde in den Betrieb der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn für Rechnung des österreichischen Staatsärars gegen Vergütung der Selbstkosten übergeben. Die hierin gelegene Rückkehr zum Staatsbahnprincipe wurde übrigens schon drei Jahre früher, ebenfalls in Galizien, zum ersten Male vollzogen. Im Jahre 1873 ist nämlich nach mehrmaligen fruchtlosen Versuchen der Concessionsertheilung der Bau einer Linie Tarnów-Leluchów — ungarische Grenze — (145·7 Kilometer) auf Staatskosten angeordnet worden. Die Eröffnung erfolgte am 18. August 1876, den Betrieb übernahm wieder die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn für Rechnung des österreichischen Staatsärars gegen Vergütung der Selbstkosten.

Seither trat bei der Regierung immer mehr das Bestreben zu Tage, Verbindungsbahnen zwischen Galizien und Ungarn, das ist in gewissen Distanzen Verbindungslinien



Arbeiter-wohnungen in Neu-Samber.

Neu-Samber, 50

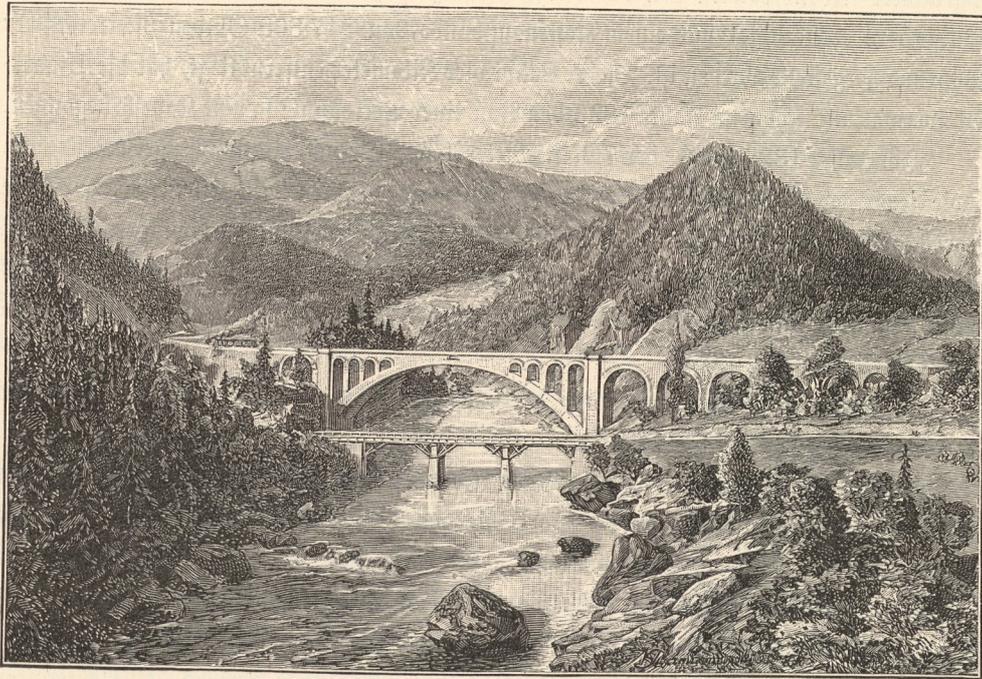
zwischen der Karl Ludwig-Bahn und dem ungarischen Bahnnetz zu bauen. Diesem Bestreben war die Entstehung der Linien Przemyśl—Lupków und Tarnów—Leluchów zuzuschreiben, und aus demselben entstand auch schon früher (1871) der Gedanke einer weiteren Linie Lemberg—Stryj—ungarische Grenze—Munkács, mit einer Zweigbahn von Stryj nach Stanislaw, im Anschlusse an die Lemberg—Czernowitz-Bahn. Die Gesellschaft (k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn) eröffnete die Linie Lemberg—Stryj (74·8 Kilometer) am 16. October 1873, die Linie Stryj—Stanislaw (107·8 Kilometer) am 1. Januar 1875. Der Bau der dritten Strecke Stryj—Beskid scheiterte an großen finanziellen Schwierigkeiten, worauf nach vielfachen Sanirungsversuchen die Erzherzog Albrecht-Bahn durch den Staat im Sinne der Concessionsurkunde am 1. August 1880 in Betrieb übernommen und die genannte Strecke auf Grund eines Gesetzes vom Jahre 1883 im Jahre 1887 als Staatsbahn gebaut wurde. Der Ankauf der Albrecht-Bahn durch den Staat erfolgte erst 1891. Inzwischen ist durch die Herstellung der Eisenbahnlinie von der Nordbahnstation Dziedzice nach Saybusch auch noch die galizische Theillinie Bielitz—Saybusch in der Länge von 21·5 Kilometer, wovon die auf galizischem Boden gelegene Linie 19·6 Kilometer beträgt, zu Stande gekommen.

Am Schlusse des Jahres 1880 besaß Galizien ein Gesamtnetz von 1552·6 Kilometer Bahnen (1·977 Kilometer per 100 Quadratkilometer und 2·605 Kilometer per 10.000 Einwohner), welche ein Kapital von 176,103.032 Gulden österreichischer Währung gekostet haben. Im Jahre 1880 wurden darauf 2,840.310 Personenzugskilometer, 2,703.092 Güterzugskilometer und 1,532.540·6 Tausend Bruttotonnen = Kilometer (= 987 per Kilometer) erzielt. Die Ausrüstung an Fahrbetriebsmitteln betrug 319 Locomotiven, 286 Conducteur- und Gepäckswagen, 549 Personenwagen, 7806 Güter- und sonstige Wagen.

Neben den Querverbindungen zwischen der Karl Ludwig-Bahn und Ungarn bedurfte Galizien auch einer der Karl Ludwig-Bahn parallelen südlichen Transversalbahn. Ein Theil derselben bildete sich von selbst heraus, indem von den Theilstrecken der Dniester-Bahn, der Albrecht-Bahn und der Ersten ungarischen galizischen Eisenbahn eine zusammenhängende Linie von Stanislaw bis Zagórz entstand. Am südwestlichen Ende Galiziens bildete gewissermaßen den Abschluß der künftigen Transversallinie die Strecke Saybusch (Żywiec)—Bielitz. Da inzwischen auch der galizische Landtag den zu erbauenden Transversalstrecken nebst anderen finanziellen Vortheilen auch noch einen Pauschalbeitrag von 1,000.000 Gulden zu den Kosten der Grundeinlösung und von 100.000 Gulden zu den Kosten der Straßenumlegungen gewidmet hatte, wurde die Regierung durch das Gesetz vom 28. September 1881 ermächtigt, die Linien Saybusch—Neu-Sandec Grybów—Zagórz und Stanislaw—Husiattyn auf Staatskosten herzustellen. Zugleich erhielt

die Regierung einen Credit behufs Studiums der zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Selbständigkeit der neuen galizischen Eisenbahnen erforderlichen Verbindungen derselben, einerseits mit der Kaschau-Oderberger Bahn, anderseits mit Krakau und Dźwięcim.

Auf Grund der hiernach eingeleiteten Studien entstand das Gesetz vom 28. Februar 1883, betreffend die Einbeziehung der Strecken von Saybusch an die ungarische Grenze bei Zwardoń, von Sucha über Skawina nach Podgórze und von Skawina nach Dźwięcim in die galizische Transversalbahn. Eröffnet wurden: die Linie Dźwięcim—Podgórze (64·2 Kilometer) am 1. August 1884, die Linie Stróże—Neu-Zagórz (113·2 Kilometer) am



Die Fruthbrücke bei Jaremce.

20. August 1884, die Linie Chrypsin-Hufiatyn (143·8 Kilometer) am 1. November 1884, die Linie Saybusch-Zwardoń (36·9 Kilometer) am 3. November 1884, die Linie Saybusch-Neu-Sandec (146·7 Kilometer) am 16. December 1884, die Linie Sucha-Skawina (46·3 Kilometer) am 12. December 1884 und endlich die Zweiglinie Zagórzany-Gorlice (4·2 Kilometer) am 8. April 1885. Die Gesamtlänge der auf Staatskosten gebauten Linien der galizischen Transversalbahn betrug demnach im Jahre 1885 555·3 Kilometer.

Gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung der Transversalbahn-Strecke Grybów-Zagórz wurde die Mitbenützung der im Eigenthume der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn stehenden 64·3 Kilometer langen Strecke Zagórz-Chyrów, sowie der 4·06 Kilometer langen,

der Lemberg=Czernowitz=Jassy-Eisenbahn gehörigen Theilstrecke Stanislaw=Chryplin mittelst Beage=Verträge gesichert.

Die galizische Transversal-Linie durchzieht die schönsten und malerischsten Karpathengegenden, sie berührt unmittelbar oder doch mittelbar die wichtigsten galizischen Curorte (unter anderen Zakopane im Tatragebirge von der Station Chabówka aus) und befrachtet die bedeutendsten Stätten der Petroleumproduction. Die Linie ist auch an sich malerisch und mit vielen Kunstobjecten ausgestattet. Im Mittelpunkt der Linie, der Stadt Neu=Sandec, bestehen großartige Werkstätten der k. k. Staatsbahnen, für deren Arbeiter die abgebildete Arbeitercolonie von 110 höchst gefällig ausgeführten Arbeiterhäusern (28 einstöckige, 82 ebenerdige) mit einem Kostenaufwande von 417.800 Gulden österreichischer Währung hergestellt worden ist. Da die Stadt vier Kilometer entfernt liegt, hat die Staatsbahnverwaltung schon im Jahre 1896 den Bau einer Volksschule sammt Kapelle begonnen..

Im Jahre 1888 wurde der 7·9 Kilometer lange Circumvallationsflügel bei Krakau, sowie jener der Linie Bielitz=Kalwarya (auf galizischem Boden 57·6 Kilometer) durch die Nordbahn erbaut. Im Jahre 1890 ist eine weitere Querverbindung zwischen der Karl Ludwig-Bahn und der neuen Transversalbahn, nämlich die Staatsbahn Jasko=Kzeszów (70·1 Kilometer lang), welche in der Zukunft über Dufka ihre Fortsetzung nach Ungarn finden dürfte, eröffnet worden.

Nach Maßgabe der Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Galizien wurden successive einzelne Strecken mit Doppelgleisen versehen. Bis Ende des Jahres 1880 waren im Ganzen nur 39·1 Kilometer galizische Bahnen doppelgleisig; es waren dies die Strecken Krakau=Zabierzów (1. März 1878) und Zabierzów=Trzebinia (21. September desselben Jahres eröffnet); in der Zeitperiode vom Jahre 1885 bis 1891 wurde in den Strecken Dziedzice=Dświgcim, Dświgcim=Podgórze, Neu=Sandec=Stróże, ferner Lupków=Chyrów=Przemysl und endlich in der Strecke Krakau=Przemysl=Lemberg das Doppelgleise hergestellt, so daß zu Ende des Jahres 1891 von den galizischen Bahnen 642·1 Kilometer mit Doppelgleisen versehen waren. Im Jahre 1897 ist das zweite Geleise zwischen Lemberg und Błoczów fertig geworden.

Der auf Staatskosten erfolgte Ausbau der galizischen Transversalbahn gab übrigens den Anstoß zu einer intensiveren Anwendung des Staatsbahnprincipes in Galizien. So wurde die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn am 1. Januar 1889, die Lemberg=Czernowitz=Jassy-Eisenbahn am 1. Juli 1889 in den Staatsbetrieb übernommen; seit dem Gesetz vom 22. Juni 1894 erfolgt der Betrieb auf Rechnung des Staates. Am 1. Januar 1892 ist die galizische Karl Ludwig-Bahn sammt Localbahnen vom Staate im Wege eines freien Übereinkommens angekauft worden und befinden sich seither die gesammten galizischen Linien in der Hand des Staates.

Am Schlusse des Jahres 1890 befaß Galizien im Ganzen 2315·2 Kilometer Hauptbahnen und betrug das zum Baue derselben bis zu dieser Zeit verwendete Kapital 256,321.355 Gulden österreichischer Währung. Es wurden darauf 5,001.587 Personenzugs-Kilometer (4,176.233 Personen = 1847 per Kilometer), 5,530.940 Güterzugs-Kilometer und 2,572.190·7 Tausend Bruttotonnen-Kilometer (= 1137·8 per Kilometer) geleistet.

Im Jahre 1894 ist eine weitere Verbindung Galiziens mit Ungarn, die an Natur-schönheiten reiche Eisenbahn Stanislaw-Woronienka (96·5 Kilometer lang) mit einem 1221 Meter langen Tunnel durch den Bergrücken an der galizisch-ungarischen Grenze, sowie mit der abgebildeten weitgespannten Eisenbahnsteinbrücke eröffnet worden. Weitere zwei Linien, nämlich Halicz-Tarnopol, dann der Complex der sogenannten ostgalizischen Linien im äußersten fruchtbaren Südosten von Galizien gehen ihrer Vollendung entgegen.

Zum Schlusse noch Einiges über die Localbahnen in Galizien. In früherer Zeit sind unter der Mitwirkung der Karl Ludwig-Bahn und der Czernowitzer Bahn nur je zwei Localbahnen, nämlich die Linien Jaroslaw-Sokal und Dembica-Rozwadów mit einer Abzweigung nach Radbrzezie (1884), beziehungsweise die Linien Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und die Kolomeaer Localbahnen (1887) gebaut worden. Für die Linie Lemberg-Bełzec haben das Land Galizien und die Stadt Lemberg 120.000 Gulden und der Staat 900.000 Gulden ö. W. gespendet. Der Ausbau derselben bis zur russischen Grenze bei Tomaszów dürfte demnächst ermöglicht und hienach die kürzeste, commercieell höchst wichtige Verbindung Lembergs mit der Ostsee erreicht werden. Von der Localbahn Dembica-Radbrzezie ist ein Verbindungs-, beziehungsweise Schleppeise von der Station Radbrzezie zum Umschlagplatze an die Weichsel zur Vermittlung des internationalen Frachtenverkehrs im Baue.

Im Jahre 1886 ist zum Zwecke der Herstellung einer Eisenbahnverbindung für die um Kolomea herum befindliche Petroleum- und Mühlen-Industrie, dann für die Staatsforste und die Salinen in Łańcuch und Delatyn, sowie für die Braunkohlenlager in Myszyn und Stopczatów eine Localbahn von der Station Kolomea der Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn nach Peczenizyn (11·4 Kilometer) zu der dort befindlichen Petroleum-Raffinerie-Anlage und von da zu dem Grubengebiete Sloboda Kungurska (11 Kilometer) mit der Abzweigung zu den Mühlen-Etablissements in Diatkowce und Kniazdów (7 Kilometer) unter Benützung der bestehenden Straßen als Bahnkörper gebaut worden. Am 1. Juli 1889 wurde diese Localbahn auf Grund eines mit der Lemberg-Czernowitz-Bahn abgeschlossenen Betriebsvertrages in den Staatsbetrieb übernommen.

Zu den älteren Localbahnen in Galizien gehört schließlich auch die von der Firma Leopold von Popper auf Grund der Concession vom 3. März 1883 auf eigene Rechnung hergestellte Industriebahn von Dolina zu den Dampfäge-Etablissements in Wygoda,

deren Betrieb die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen auf Rechnung des Eigenthümers besorgt. Die Eröffnung dieser 8·6 Kilometer langen Industriebahn, welche keine Personen führt, erfolgte am 8. Juli 1883.

Mit Schluß des Jahres 1890 waren in Galizien zusammen 392·5 Kilometer Localbahnen im Betriebe und betrug mit Ausschluß der Privat-Localbahn Dolina-Wygoda das zum Baue derselben bis zu dieser Zeit verwendete Kapital 13,828.341 Gulden österreichischer Währung. Im Jahre 1890 wurde auf denselben eine Leistung von 329.028 Personenzugs-Kilometern (324.323 Personen = 845 per Kilometer), 126.093 Güterzugs-Kilometer und 71.853·9 Tausend Bruttotonnen-Kilometer (= 183·1 Tausend Bruttotonnen-Kilometer per Kilometer) erzielt.

Die mächtige Localbahnbewegung in Oesterreich treibt nunmehr auch in Galizien ihre Früchte und werden derzeit zahllose Localbahnen projectirt, da sie vom Landesauschusse auf Grund eines principiellen Landtagsbeschlusses in finanzieller und technischer Beziehung jede mögliche Unterstützung finden und auch vom Staate subventionirt werden sollen. Einzelne derartige Localbahnen sind seither, wie z. B. Borki—Grzymałów, eröffnet worden.

Zu Anfang des Jahres 1893 war der Stand des Eisenbahnnetzes in Galizien wie folgt:

Hauptbahnen: Linien der Nordbahn	197·2 Kilometer	
Linien im Eigenthume des Staates	1879·6	"
Privatbahnen im Staatsbetrieb	238·4	"
		2315·2 Kilometer.
Localbahnen: Eigenthum des Staates	261·8 Kilometer	
Privatbahnen im Staatsbetrieb	130·7	"
		392·5 "
Gesamtsumme		2707·7 Kilometer.

Alle diese Linien werden, abgesehen von den Linien der Nordbahn, durch das k. k. Eisenbahn-Ministerium verwaltet, welchem zu diesem Zwecke drei k. k. Staatsbahn-Directionen in Krakau, Lemberg und seit 1. Juli 1894 in Stanislaw unterstehen. Die letztere Direction verwaltet zugleich die in der Bukowina gelegenen Staatsbahnlinien.

