

Einen neuen Staat bauen. Die Entwicklung des polnischen Schienennetzes in der Zwischenkriegszeit

Elias Oppenrieder 

ABSTRACT

Building a New State: The Development of the Polish Railway Network in the Interwar Period

This article deals with the development of the Polish railway network in the interwar period. The then Polish state, the Second Polish Republic, had to face two challenges in particular: Firstly, the railway network, built before World War I, had been constructed by the partitioning powers Russia, Prussia, and Austria-Hungary according to their own needs. Secondly, the network had sustained extensive damage as a result of combat actions during the war. Accordingly, the paper analyzes, on the one hand, how the decisive actors of the Second Polish Republic attempted to repair this damage to the railway network. On the other hand, their endeavors to adapt the railway network to the infrastructural demands of the new state are explored, with a focus on the construction of new railway lines. Starting with an overview of the development of the Polish railway network in the interwar period in both temporal and spatial regard, the paper proceeds with an in-depth analysis of selected case studies. To sum up, the study shows that while many new railway lines were built in the interwar period, an adaptation of the railway network to the needs of the new state was achieved merely in part.

KEYWORDS: railways, infrastructure, Poland, interwar period

Declaration on Possible Conflicts of Interest

The author has declared that no conflicts of interest exist.

Funding Statement

The author received no specific funding for this work.

Elias Oppenrieder, M.A., Wien, elias.oppenrieder@t-online.de, <https://orcid.org/0009-0001-2835-1502>

Einen neuen Staat bauen. Die Entwicklung des polnischen Schienennetzes in der Zwischenkriegszeit – ZfO / JECES 73/2024/3
(received 2023-01-30, accepted 2023-10-16)

DOI: <https://doi.org/10.25627/202473311534> – eISSN 2701-0449, ISSN 0948-8294



1 Einleitung

Bei einem Blick auf die Karte des gegenwärtigen polnischen Schienennetzes fällt auf, dass der Westen und Südwesten des Landes ein relativ dichtes Geflecht an Bahnlinien aufweisen. Je weiter der Blick jedoch Richtung Norden und Osten wandert, desto ausgedünnter präsentiert sich das Netz. Die Grundlage für diese Disparitäten wurde in der Zeit der Teilungen Polens zwischen dem Ende des 18. Jahrhunderts und 1918 gelegt, und noch heute spiegeln sich die ehemaligen Teilungsgrenzen auf der Karte des Bahnnetzes wider.¹ Wenn die Nachwirkungen der über 100 Jahre zurückliegenden Teilungszeit also noch in der Gegenwart erkennbar sind, stellt sich die Frage, welche Schritte mit welchem Erfolg von wem seit 1918 zu einer Zusammenführung und Angleichung dieses Netzes unternommen wurden. Dieser Frage geht der vorliegende Beitrag für den Zeitraum 1918–1939 nach, indem er erstens nachzeichnet, wie in der Zweiten Polnischen Republik mit dem von den Teilungsmächten Russland, Preußen und Österreich-Ungarn hinterlassenen Eisenbahnnetz umgegangen wurde, und zweitens analysiert, wie in diesem Zeitraum versucht wurde, ein funktionierendes Schienennetz gemäß den infrastrukturellen Erfordernissen des neuen Staates zu schaffen.

Zwei Rahmenbedingungen bestimmten die Situation des Schienennetzes nach 1918 maßgeblich: Zum einen galt es, in der neu errichteten Zweiten Polnischen Republik, einem „Land voller Gegensätze“², eine administrative, juristische, politische, ideologische und eben auch infrastrukturelle Vereinheitlichung vorzunehmen. Ein neuer Staat musste mithin nicht nur im metaphorischen, sondern auch im ganz konkreten Sinne gebaut werden, und ein wesentlicher Bestandteil dieser Aufgabe war die Anpassung des Schienennetzes an die infrastrukturellen Erfordernisse. Dass es zunächst keine direkte Verbindung zwischen Warschau (Warszawa) und Posen (Poznań) gab und dass auf 100 Quadratkilometer Fläche im früheren russischen Teilungsgebiet weniger als drei Kilometer, in der ehemaligen preußischen Provinz Schlesien hingegen fast zwölf Kilometer Bahninfrastruktur entfielen,³ lässt erahnen, vor welchen Herausforderungen der neue Staat stand. Hinzu kam, dass das Schienennetz in den verschiedenen Landesteilen unterschiedliche Spurbreiten aufwies. Zum anderen verfügte die Bahn nach 1918 in Polen im Landverkehr sowohl bei Personen als auch bei Gütern nahezu über eine Monopolstellung, deren Aufrechterhaltung auch staatlicherseits unterstützt wurde.

¹ Vgl.: BÉATRICE VON HIRSCHHAUSEN, HANNES GRANDITS, CLAUDIA KRAFT, DIETMAR MÜLLER, THOMAS SERRIER: Vorwort, in: BÉATRICE VON HIRSCHHAUSEN, HANNES GRANDITS, CLAUDIA KRAFT, DIETMAR MÜLLER, THOMAS SERRIER: *Phantomgrenzen. Räume und Akteure in der Zeit neu denken*, Göttingen 2015, S. 7–12, hier S. 7.

² WŁODZIMIERZ BORODZIEJ: *Geschichte Polens im 20. Jahrhundert*, München 2010, S. 130.

³ Vgl.: *Historia Polski w liczbach*, 5. Transport, łączność [Geschichte Polens in Zahlen, 5. Transport, Kommunikation], Warszawa 1995, S. 95. Die Zahlenwerte beziehen sich auf das Jahr 1912.

Daneben kennzeichneten das polnische Bahnnetz zu Beginn der Zwischenkriegszeit drei Merkmale: Erstens war es unterschiedlich dicht ausgebaut, mit einem sehr dünnen Netz im ehemaligen russischen Teilungsgebiet, einem etwas besser ausgestatteten im ehemaligen österreichischen und einem gut entwickelten im ehemaligen preußischen. Zweitens waren die Netze in allen drei Gebieten auf das Zentrum der früheren Teilungsmacht hin ausgerichtet. Der Großteil der Strecken führte also in Richtung St. Petersburg, Wien bzw. Budapest und Berlin. Dagegen mangelte es an Verbindungen über die Grenzen zwischen den drei Gebieten hinweg. Drittens hatte der Erste Weltkrieg in vielen Gebieten des späteren polnischen Staates, insbesondere im nur schwach mit Bahnstrecken erschlossenen östlichen Teil, zu weitreichenden Zerstörungen der gesamten Infrastruktur einschließlich des Schienennetzes geführt.

Die anschließende Entwicklung des polnischen Schienennetzes steht im Zentrum dieses Aufsatzes. Nach einem kurzen Blick auf die Zeit vor 1918 werden dazu der Stand der Bahninfrastruktur im Jahr 1918 geschildert und die sich daraus für den polnischen Staat ergebenden Probleme diskutiert. Daran anschließend erfolgt ein Überblick über die Entwicklung des Schienennetzes in quantitativer Hinsicht. Im Vordergrund steht hier zum einen in zeitlicher Hinsicht die Frage, ob sich allgemeine wirtschaftliche Konjunkturen – etwa der Aufschwung in der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre oder die Depression zu Beginn der 1930er-Jahre – in der Entwicklung der Bahninfrastruktur widerspiegeln. Zum anderen interessiert in räumlicher Hinsicht, in welchen Gebieten das Netz verstärkt ausgebaut wurde und inwiefern sich dieser Ausbau auf die regionalen Disparitäten bei der Netzdichte auswirkte. Vertieft wird die Analyse durch die Untersuchung mehrerer Fallbeispiele. Zum Abschluss wird danach gefragt, inwiefern es tatsächlich gelang, die Bahninfrastruktur den Erfordernissen des neuen Staates anzupassen.

Der gegenwärtige Forschungsstand zum Thema beruht maßgeblich auf einer Reihe von Veröffentlichungen, die sich weitgehend deskriptiv mit der Geschichte der Bahn oder des Schienennetzes in Polen beschäftigen.⁴ Eine polnische Arbeit, die die Entwicklung des Schienennetzes bis auf die Ebene einzelner Linien beschreibt, kommt zu dem Fazit, dass eine Vereinheitlichung des Netzes innerhalb der Zwischenkriegszeit nicht gelang.⁵ Allerdings stellt der Autor – wie die übrige Literatur – kaum eine Verbindung zur ihrerseits gut

⁴ Vgl.: MAREK PISARSKI: *Koleje polskie 1842–1972* [Polnische Eisenbahnen 1842–1972], Warszawa 1974, und: ADAM DYLEWSKI: *Historia kolei w Polsce* [Geschichte der Bahn in Polen], Warszawa 2012, zur Geschichte der Bahn sowie: ZBIGNIEW TAYLOR: *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce* [Entwicklung und Rückgang des Schienennetzes in Polen], Warszawa 2007, und: TEOFIL LIJEWSKI, STANISŁAW KOZIARSKI: *Rozwój sieci kolejowej w Polsce* [Entwicklung des Schienennetzes in Polen], Warszawa 1995, zur Geschichte des Schienennetzes.

⁵ Vgl.: STANISŁAW M. KOZIARSKI: *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992* [Das Schienennetz Polens in den Jahren 1918–1992], Opole 1993, insbesondere S. 39 f.

erschlossenen Wirtschaftsgeschichte der Zweiten Polnischen Republik⁶ oder deren allgemeiner Geschichte her. Dieser Zustand – eine Verkehrsgeschichte, die kaum den allgemenhistorischen Kontext berücksichtigt, und umgekehrt eine allgemeine Geschichtsschreibung, die sich dem Thema des Verkehrs höchstens kursorisch widmet, – ist bereits andernorts als ein grundsätzliches Problem konstatiert worden.⁷ Mit diesem Artikel soll der Versuch unternommen werden, die beiden Aspekte miteinander zu verbinden und die Wechselwirkungen zwischen der engeren Geschichte des (Wieder-)Auf-, Aus- und Umbaus von Bahnlinien im Polen der Zwischenkriegszeit und den allgemeinen ökonomischen und politischen Geschehnissen jener Jahre nachzuzeichnen.

Dafür greift der Aufsatz auf Quellen zurück, die von der bisherigen eisenbahngeschichtlichen Forschung wenig beachtet wurden. Dazu zählt zunächst der *Dziennik Ustaw*, das Gesetzblatt, in dem die vom Parlament beschlossenen Gesetze – darunter die zum Bau bestimmter Bahnlinien – veröffentlicht wurden. Daneben ermöglichen die Protokolle der Sejm-Sitzungen, in denen über die Verabschiedung der entsprechenden Gesetze debattiert wurde, einen Einblick in die Überlegungen der Beteiligten. Ergänzend werden einige archiva-lische Überlieferungen aus ministeriellen Beständen im Warschauer Archiv Neuer Akten (Archiwum Akt Nowych) herangezogen.

Als theoretische Grundlage dient das Konzept der Phantomgrenzen, das von einer Forscher:innengruppe am osteuropäischen Beispiel entwickelt worden ist. Demzufolge sind Phantomgrenzen „frühere, zumeist politische Grenzen oder territoriale Gliederungen, die, nachdem sie institutionell abgeschafft wurden, den Raum weiterhin strukturieren“.⁸ Diese können auf drei Ebenen analysiert werden: Raumimagination (Phantomgrenzen werden diskursiv vermittelt); Raumerfahrung (Akteure nehmen die durch Phantomgrenzen konstituierten Räume wahr und aktualisieren diese); Raumgestaltung (sowohl Akteure als auch Phantomgrenzen konstituieren den Raum).⁹ Das Phänomen der Phantomgrenzen ist bereits für verschiedene Bereiche der Zweiten Polnischen Republik untersucht worden.¹⁰ Welche spezifische Rolle sie für die Entwicklung des Schienennetzes spielten, soll in den folgenden Ausführungen verdeutlicht wer-

⁶ Hier sei *pars pro toto* für die zahlreichen Beiträge dieser beiden Autoren genannt: ZBIGNIEW LANDAU, JERZY TOMASZEWSKI: *Zarys historii gospodarczej Polski 1918–1939* [Abriss der Wirtschaftsgeschichte Polens], 6. Aufl., Warszawa 1999.

⁷ Vgl.: RALF ROTH: Allgemeine Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte, in: RALF ROTH, KARL SCHLÖGEL (Hrsg.): *Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2009, S. 47–64, hier S. 56–60.

⁸ HANNES GRANDITS, BÉATRICE VON HIRSCHHAUSEN, CLAUDIA KRAFT, DIETMAR MÜLLER, THOMAS SERRIER: Phantomgrenzen im östlichen Europa. Eine wissenschaftliche Positionierung, in: HIRSCHHAUSEN/GRANDITS u. a., *Phantomgrenzen*, S. 13–56, hier S. 18.

⁹ Vgl.: GRANDITS/HIRSCHHAUSEN u. a., *Eine wissenschaftliche Positionierung*, S. 40–55.

¹⁰ Vgl. die Beiträge in: MICHAEL G. MÜLLER, KAI STRUVE (Hrsg.): *Fragmentierte Republik? Das politische Erbe der Teilungszeit in Polen 1918–1939*, Göttingen 2017.

den. Dabei ist zu bedenken, dass sich Phantomgrenzen zwar auf Karten nachvollziehen lassen mögen. Hierbei handelt es sich jedoch nur um eine vermeintliche Materialität; die Phantomgrenzen sind stets an die Imaginationen und Wahrnehmungen der Akteure gebunden.

2 Geteilt und auseinanderführend. Das Schienennetz in den polnischen Teilungsgebieten vor 1918

Die regional sehr ungleiche Netzdichte im Polen der Zwischenkriegszeit war das Resultat höchst unterschiedlicher Vorgehensweisen beim Bau von Bahnstrecken in den Teilungsgebieten vor 1914. Für das spätere polnische Staatsgebiet lassen sich in Bezug auf das Bahnnetz vier distinkte Gebiete¹¹ unterscheiden: neben dem preußischen und dem österreichischen Teilungsgebiet die zwei in administrativer, ethnischer und infrastruktureller Hinsicht deutlich voneinander abweichenden Teile des russischen Teilungsgebiets – zum einen das mehrheitlich von ethnischen Polen bewohnte Königreich Polen um die Hauptstadt Warschau, zum anderen die ethnisch wie religiös heterogenen, dünn besiedelten Gebiete östlich davon, die sich vom heutigen Litauen über Belarus bis in die heutige nördliche Ukraine erstreckten.¹²

Die schnellste und umfassendste Entwicklung nahm das Schienennetz im preußischen Teil, wo der Bau von Bahnlinien eng mit der Industrialisierung verknüpft war. So stand in der Anfangsphase ab den 1840er-Jahren die Anbindung des oberschlesischen Industriereviers an Breslau und von dort weiter ins Landesinnere für den Kohletransport im Vordergrund. Daran schloss sich der Bau von Neben- und Zweigstrecken innerhalb dieses Reviers an, um die dortigen Hütten und Bergwerke untereinander zu verbinden. Jenseits dieses Gebiets wurden zunächst Bahnlinien zwischen den größeren Städten gebaut. Dem folgte ab den 1880er-Jahren die Errichtung zahlreicher Nebenlinien, sodass bis 1914 jede größere Stadt einen Anschluss an das preußische Bahnnetz erhielt. Es mangelte allerdings an Verbindungen in die anderen Teilungsgebiete.¹³

Im österreichischen Teilungsgebiet verlief die Entwicklung des Schienennetzes weit weniger linear. Auf eine erste Linie aus dem Kohlerevier nach Krakau (Kraków) folgten einige transversale Linien über die Karpaten hinweg nach Ungarn und eine Reihe von Neben- und Lokalbahnen. Insgesamt war der

¹¹ Vgl. die Tabellen in: *Historia Polski w liczbach*, 5, S. 91–95.

¹² Zu den Teilungsgebieten Polens vor 1914 im Allgemeinen vgl. die Ausführungen bei: BORODZIEJ, S. 13–52, der auch von einer „viergeteilte[n] [polnischen] Gesellschaft“ (S. 15) spricht.

¹³ Detailliert beschrieben ist die Entwicklung des Schienennetzes im preußischen Teilungsgebiet bis 1914 bei: STANISLAW M. KOZIARSKI: *Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918* [Das Schienennetz Polens in den Jahren 1842–1918], Opole 1993, S. 7–94.

Umfang der Bahninfrastruktur allerdings deutlich geringer als auf preußischem Gebiet.¹⁴

Die zum Zarenreich gehörenden Gebiete erhielten ihren ersten Bahnanschluss in den 1840er-Jahren, als eine Strecke von Warschau aus gebaut wurde, die schrittweise in Richtung Südwesten bis ins Dombrowaer Kohlebecken (Zagłębie Dąbrowskie) verlängert wurde. In den folgenden Jahrzehnten prägten vor allem militärstrategische Erwägungen der zarischen Behörden die Entwicklung des Bahnnetzes. So wurden Strecken vorrangig errichtet, um einzelne Festungen miteinander zu verbinden und dadurch gegebenenfalls eine schnelle Mobilisierung der dort stationierten Truppen zu ermöglichen. In den grenznahen Gebieten wurden dagegen bewusst kaum Linien gebaut, um im Falle eines bewaffneten Konflikts das Vordringen feindlicher Armeen auf russischem Gebiet zu erschweren. Denselben Ziel diente auch die Verwendung unterschiedlicher Spurbreiten. Entscheidend war hier in der Regel die Lage westlich oder östlich der Weichsel (Wisła), sodass etwa im Stadtgebiet von Warschau vier Bahnhöfe mit unterschiedlichen Spurbreiten existierten. In Summe verfügte das Königreich Polen zu Beginn des Ersten Weltkriegs über ein vergleichsweise dünnes und nur sporadisch mit den Bahnlinien der anderen Teilungsmächte verbundenes Bahnnetz. Noch dürftiger stellte sich das Netz in den Gebieten östlich des Königreichs dar, wo lediglich einige Magistralen die spärlich besiedelten Landstriche erschlossen.¹⁵

Im Zuge des Ersten Weltkriegs ergaben sich am Zustand des Schienennetzes auf dem künftigen polnischen Staatsgebiet zwei größere Veränderungen: Zum einen mussten die Krieg führenden Armeen im Zuge ihrer Vormärsche aufgrund fehlender bestehender Bahnverbindungen hastig provisorische Linien errichten.¹⁶ Zum anderen wurde durch die Kampfhandlungen Bahninfrastruktur in erheblichem Ausmaß beschädigt. In den östlichen Regionen des künftigen polnischen Staatsgebiets und in Galizien waren bei Kriegsende nahezu alle größeren Brücken zerstört; in ganz Polen betraf dies immerhin zwei Fünftel der Brücken. Polenweit wurden außerdem nahezu zwei Drittel aller Bahnhöfe zerstört, wobei auch hier die Schwerpunkte im Süden und Osten lagen, während die Infrastruktur im preußischen Teil fast vollständig intakt blieb.¹⁷

¹⁴ Vgl. dazu neben dem entsprechenden Abschnitt ebenda, S. 153–168, auch: NADJA WECK: Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa am Beispiel der Stadt Lemberg (Lwów, L'viv), Wiesbaden 2020, S. 51–107.

¹⁵ Vgl.: KOZIARSKI, *Sieć 1842–1918*, S. 95–152.

¹⁶ Vgl.: ebenda, S. 151 f., und TAYLOR, S. 44.

¹⁷ Vgl.: PISARSKI, S. 51, und die sehr detaillierte zeitgenössische Auflistung bei: SZTEFAN SZTOLCMAN, JÓZEF ŚNIECHOWSKI u. a. (Hrsg.): *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928* [Zehn Jahre Polnische Staatsbahnen 1918–1928], Warszawa 1928, S. 49–87.

3 Von den „all ihrer Ressourcen beraubten polnischen Bahnen“. Der Zustand zu Beginn der Zwischenkriegszeit

Wie desolat auch die verantwortlichen Akteure des neuen polnischen Staates die Lage der Bahn unmittelbar nach Kriegsende einschätzten, verdeutlicht ein Zitat des Verkehrsministers Julian Eberhardt. Dieser bat im Mai 1919 Ministerpräsident Ignacy Paderewski, der die polnische Delegation auf der Pariser Friedenskonferenz anführte, in einem Brief darum, sich dort für die „all ihrer Ressourcen beraubten polnischen Bahnen“¹⁸ einzusetzen. Ein wenigstens provisorischer Bahnbetrieb war vor allem aus zwei Gründen nötig: Zum einen musste die hungernde Bevölkerung mit Nahrungsmitteln aus anderen Landes- teilen versorgt werden.¹⁹ Zum anderen hatte die Bahn den Transport von Trup- pen sicherzustellen, befand sich die Zweite Polnische Republik doch in ihren Anfangsjahren an nahezu all ihren Grenzen im Krieg.²⁰

Dabei zeigten sich schnell die Limitationen des bestehenden Schienennet- zes, die auf eine Kombination aus Auswirkungen der Teilungszeit und kriegs- bedingten Schäden zurückzuführen waren: Ersteres betraf insbesondere feh- lende Verbindungen zwischen den drei ehemaligen Teilungsgebieten, Letzte- res vornehmlich das russische. Dabei konnte aufgrund der stark begrenzten finanziellen Mittel zunächst lediglich provisorische Abhilfe geleistet werden, sodass beispielsweise auf manchen Streckenabschnitten die zulässige Höchst- geschwindigkeit bei nur fünf Stundenkilometern lag.²¹ Außerdem bestand ein überaus ungünstiger Zusammenhang zwischen Netzdichte und Anteil am künf- tigen polnischen Staatsgebiet: Der vormals russische Teil mit dem dünnsten Schienennetz umfasste zwei Drittel des polnischen Staatsgebiets in den Gren- zen von 1923, der etwas besser mit Bahnlinien versorgte frühere österrei- chische Teil dagegen nur ein Fünftel und der preußische mit seinem dichten Netz gar nur ein Achtel.²² Etwas anders fielen die Anteile an der Bahninfrastruktur aus: Die insgesamt rund 16 000 Kilometer polnisches Schienennetz auf Nor- mal- und Breitspur nach dem Ersten Weltkrieg verteilten sich auf ca. 7 400 Ki- lometer im vormals russischen Teil (also weniger als die Hälfte) und ca. 4 400 Kilometer im ehemaligen österreichischen bzw. ca. 4 200 Kilometer im vor-

¹⁸ Brief des Verkehrsministers Julian Eberhardt an Ministerpräsident Ignacy Jan Pade- rewski, Warschau, 07.05.1919, in: Archiwum Akt Nowych (AAN) [Archiv Neuer Ak- ten], Warschau, Komitet Narodowy Polski w Paryżu (KNP), Akta Urzędu [Wydziały] Ekonomicznego [Polnisches Nationalkomitee in Paris, Akten der Ökonomischen Abtei- lung], sygn[atura] 965: „obdartych ze wszelkich zasobów kolei polskich“.

¹⁹ Vgl.: BORODZIEJ, S. 97–99.

²⁰ Vgl.: JOCHEN BÖHLER: *Civil War in Central Europe, 1918–1921. The Reconstruction of Poland*, Oxford 2018, und: BENJAMIN CONRAD: *Umkämpfte Grenzen, umkämpfte Be- völkerung. Die Entstehung der Staatsgrenzen der Zweiten Polnischen Republik 1918–1923*, Stuttgart 2014.

²¹ Vgl.: KOZIARSKI, *Sieć 1918–1992*, S. 6 f.

²² Vgl.: BORODZIEJ, S. 130.

mals preußischen, was jeweils etwas mehr als einem Viertel des Gesamtnetzes entsprach.²³

In wirtschaftlicher Hinsicht besonders nachteilig war der unzureichende Anschluss der Woiwodschaft Śląsk (Schlesien) an das restliche polnische Staatsgebiet. Bei dieser Woiwodschaft handelte es sich um den östlichen, dank seiner Kohleindustrie wirtschaftlich bedeutenderen Teil Oberschlesiens, der 1922 an Polen fiel, während der westliche Teil beim Deutschen Reich verblieb.²⁴ In dieser Region verliefen die Bahnlinien nun dergestalt, dass von der Woiwodschaft Śląsk aus sowohl Posen als auch die polnische Ostseeküste lediglich über deutsches Gebiet zu erreichen waren.²⁵ An der Ostseeküste selbst stellte sich die Situation noch verworrener dar: Danzig mit seiner Umgebung war eine Freie Stadt unter dem Mandat des Völkerbunds, deren Normalspurlinien allerdings von polnischer Seite verwaltet wurden. Diese verfügte ihrerseits über einen Meerzugang, der aber wiederum zunächst nur über das Gebiet der Freien Stadt Danzig an den Rest des polnischen Schienennetzes angebunden war.²⁶ Hier lassen sich zwei gegensätzliche Situationen konstatieren, in denen jeweils Phantomgrenzen eine Rolle spielten: Existierten einerseits *innerhalb* des polnischen Staatsgebiets teilweise keine Bahnlinien, weil dort früher Grenzen verlaufen waren, so verliefen andererseits Bahnlinien nun teilweise *außerhalb* des polnischen Staatsgebiets, weil dort früher *keine* Grenzen gewesen waren.

Zu diesen Umständen, die einen weitreichenden Aus- und Umbau des Schienennetzes erforderten, traten noch drei weitere Aspekte hinzu. Zwei davon lassen sich mit den Kategorien von Bedeutungsverlust und Bedeutungszuwachs beschreiben: So verloren jene längeren Strecken, bei denen nur ein Abschnitt auf dem Gebiet der Zweiten Polnischen Republik lag – dies betraf insbesondere ihre östlichen Regionen – an Bedeutung. Umgekehrt wurden vormalige Nebenstrecken zu Hauptlinien, etwa der Streckenabschnitt von Posen nach Strzałkowo (Strzałkowo), über den nun die internationale Magistrale Berlin–Warschau–Moskau verlief.²⁷ Ähnlich lag der Fall bei ehemaligen und neuen Grenzstatio-

²³ Diese Daten finden sich erstmals bei: TEOFIL BISSAGA: Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych [Eisenbahngeografie Polens unter Berücksichtigung der Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen], Warszawa 1938, S. 91, allerdings ohne genauere Angaben zu Zeitpunkt und berücksichtigtem Territorium; übernommen wurden sie dann von KOZIARSKI, Sieć 1918–1992, S. 5, und TAYLOR, S. 47, denen zufolge noch knapp 2 600 km öffentliche Schmalspurbahnen hinzukamen, die hier aus Platzgründen nicht behandelt werden.

²⁴ Vgl.: CONRAD, S. 164–180.

²⁵ Vgl.: TAYLOR, S. 47.

²⁶ Vgl.: GRZEGORZ LABUDA: Dzieje kolei normalnotorowych na Pomorzu Gdańskim [Geschichte der Normalspurbahnen in Pommerellen], in: DAWID KELLER (Hrsg.): Dzieje kolei w Polsce, Rybnik 2012, S. 247–264, hier S. 253–255.

²⁷ Vgl.: ROBERT MICHALAK: Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [Geschichte der Normalspurbahnen auf dem

nen: Während in Oberschlesien zahlreiche Grenzübergänge für den Bahnverkehr erweitert oder neu gebaut werden mussten,²⁸ wurden sie zwischen dem früheren preußischen Teilungsgebiet und dem Königreich Polen überflüssig. Der dritte Aspekt betraf insbesondere die Industriegebiete in der Woiwodschaft Śląsk und in Zentralpolen, die vor dem Ersten Weltkrieg auf die Absatzmärkte der Teilungsmächte ausgerichtet und deren Bahnstrecken entsprechend angelegt worden waren. Nun war es mit dem Wegfall der bisherigen Märkte dringend notwendig, für die in den dortigen Fabriken hergestellten Produkte neue inländische Absatzmärkte zu erschließen – auch mithilfe des Schienennetzes.²⁹

4 Kilometerweise neuer Staat. Ein quantitativer Überblick über die Entwicklung des Netzes in der Zwischenkriegszeit

So widrig sich also die Ausgangsbedingungen darstellten, so ambitioniert waren die ersten Ausbaukonzepte für das Schienennetz. Anfangs entwickelte das Verkehrsministerium unter Eberhardt Pläne für die Errichtung von 3 000–4 000 Kilometern an neuen Linien, insbesondere auf dem Gebiet des früheren Königreichs Polen. Die Abgeordneten im Sejm reagierten ob des Umfangs skeptisch und forderten spezifischere Vorhaben, die sich tatsächlich umsetzen ließen, da sie annahmen, dass die finanziellen Mittel zur Realisierung der weitreichenden Pläne auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung stehen würden. Dies betraf in noch stärkerem Maße einen Entwurf des staatlichen Eisenbahnrats, eines Gremiums aus Zuständigen von Ministerien, Städten, Industrie und Eisenbahnfachleuten. Er forderte 1923 den Bau von insgesamt fast 5 500 Kilometer neuer Linien.³⁰ Ein weiterer Entwurf des Verkehrsministeriums aus den späten 1920er-Jahren rechnete mit dem Bau von etwa 2 500 Kilometern neuer Linien bis 1936.³¹ Demgegenüber nimmt sich der Umfang der tatsächlich neu gebauten Bahnlinien erheblich bescheidener aus: Insgesamt wurden bis 1939 rund 1 800 Kilometer neue Normalspurlinien für den öffentlichen Verkehr frei-

Gebiet der ehemaligen Westlichen Regionaldirektion der Staatsbahnen], in: KELLER, S. 152–184, hier S. 168.

²⁸ Vgl.: PRZEMYSŁAW NADOLSKI: Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [Geschichte der Normalspurbahnen auf dem Gebiet der ehemaligen schlesischen Regionaldirektion der Staatsbahnen], in: KELLER, S. 109–130, hier S. 115 f.

²⁹ Vgl.: LANDAU/TOMASZEWSKI, Zarys, S. 41–44, 53.

³⁰ Vgl.: MAX SCHMIDT: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Polen nach der Unabhängigkeitserklärung im Jahre 1918, Lodz 1931, S. 39 f.

³¹ Vgl.: KOZIARSKI, Sieć 1918–1992, S. 8–10.

gegeben.³² Die Gesamtlänge des polnischen Normalspurschienennetzes lag damit kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs bei gut 18 000 Kilometern.³³

Um einen Eindruck davon zu vermitteln, welche Schwerpunkte das Verkehrsministerium bei der Errichtung neuer Linien setzte, werden im Folgenden acht Kategorien skizziert, denen sich die gebauten Linien zuordnen lassen, ehe die zeitlichen und räumlichen Dimensionen des Netzausbaus genauer in den Blick genommen werden. Die meisten neuen Streckenkilometer (rund 630) entfielen auf die erste der hier unterschiedenen Kategorien: Linien, die rund um den Bau der Kohlemagistrale entstanden. Bei dieser handelte es sich um eine Verbindung aus dem oberschlesischen Industrievier zum neu gebauten Ostseehafen Gdingen (Gdynia). Ihre Realisierung stellte die größte Investition in die Bahninfrastruktur in der Zwischenkriegszeit dar, auch wegen der zahlreichen Zubringerstrecken, die vor allem in den Woiwodschaften Lodz (Łódź) und Kielce gebaut wurden.³⁴ Etwa 400 Kilometer an neuem Schienennetz entstanden als zweite Kategorie im ehemaligen Königreich Polen. Hier ging es vor allem darum, die unter zarischer Herrschaft aus militärstrategischen Gründen nicht ans Bahnnetz angeschlossenen Gebiete am westlichen Ufer der Weichsel zu integrieren. So erhielt Plock (Płock) mit seinen immerhin über 25 000 Einwohnern eine Anbindung ans Bahnnetz, wenn auch zunächst nur durch einen Vorort auf der anderen Weichelseite.³⁵ In die dritte Kategorie, die etwa 285 Kilometer umfasste, fallen diejenigen Linien, die der Verbindung zwischen den ehemaligen Teilungsgebieten dienten, etwa die Direktverbindung zwischen Warschau und Krakau.

³² Eine kilometergenaue Angabe ist aus der Durchsicht der Literatur nicht möglich: Die – allerdings den Stand Ende 1938 referierende – Angabe von 1 770 km in: Mały Rocznik Statystyczny 1939 [Kleines Statistisches Jahrbuch 1939], Warszawa 1939, S. 188, wird von TAYLOR, S. 53, und LANDAU/TOMASZEWSKI, Zarys, S. 307, übernommen. Eine Zusammenführung der Angaben bei KOZIARSKI, Sieć 1918–1992, S. 200–202, mit denen von LIJEWSKI/KOZIARSKI, S. 52–103, relevant hier S. 94–99, ergänzt um die Hinweise auf neu gebaute Linien in den Ostgebieten der Zweiten Polnischen Republik bei DYLEWSKI, S. 112 f., ergibt für den Zeitraum bis zum Kriegsausbruch 1939 einen Wert von ca. 1 850 km.

³³ Vgl.: TAYLOR, S. 53. Die Diskrepanz zwischen dieser Zahl und den rund 1 800 km neu gebauten Linien zuzüglich der etwa 16 000 km Bahnnetz zum Zeitpunkt der Übernahme der Bahnlinien durch den polnischen Staat ergibt sich vermutlich daraus, dass noch einige Dutzend Kilometer Schienennetz hinzuzurechnen sind, die zu Beginn der 1920er-Jahre im Zuge der endgültigen Grenzfestlegungen an Polen fielen.

³⁴ Vgl. zum Bau der Kohlemagistrale: MIECZYŚLAW WIDERNIK: Magistrala węglowa Śląsk–Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym [Die Kohlemagistrale Schlesien–Gdingen und ihre Bedeutung in der Zwischenkriegszeit], in: Zapiski Historyczne 49 (1984), 2, S. 31–53.

³⁵ Vgl.: DAWID KELLER: Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [Geschichte der Normalspurbahnen auf dem Gebiet der ehemaligen Zentralen Regionaldirektion der Staatsbahnen], in: KELLER, S. 337–374, hier S. 349 f.

Mit den Nachwirkungen der Teilungszeit hingen auch die Investitionen der vierten Kategorie zusammen: Wegen der Teilung Oberschlesiens musste eine Reihe neuer Neben-, Zweig- und Verbindungsstrecken geschaffen werden, die sich insgesamt auf fast 150 Kilometer beliefen. Da die Bahnknoten Beuthen (Bytom) und Gleiwitz (Gliwice) auf deutschem Gebiet verblieben, wurden die Knotenfunktion des auf polnischer Seite liegenden Kattowitz (Katowice) gestärkt und der Rangierbahnhof Tarnowitz (Tarnowskie Góry) ausgebaut.³⁶ Die neuen Grenzen bedingten auch den Bau der Strecken der fünften Kategorie: An der Ostseeküste wurden in der Woiwodschaft Pomorze knapp 80 Kilometer neue Bahnlinien gebaut, die insbesondere den Zugang Polens zur Ostsee gewährleisten sollten. Der Bau neuer Linien in den östlichen Landesteilen – die sechste Kategorie – fiel verhältnismäßig bescheiden aus: In den *kresy* entstanden in der gesamten Zwischenkriegszeit nur drei neue Strecken im Umfang von etwa 190 Kilometern.³⁷ Eine dieser Strecken, die zum Kurort Druskiniki (Druskininkai) führte, kann auch der siebten Kategorie zugeordnet werden: Linien, die touristische Ziele an das Bahnnetz anschlossen. Zu diesem Zweck entstanden immerhin gut 30 Kilometer an neuen Strecken.

Rund um Warschau wurden schließlich die Strecken der achten Kategorie gebaut: Um die Bahnhöfe der Stadt aneinander anzubinden und Warschaws Funktion als Bahnknoten an die neuen Verhältnisse anzupassen, wurde die sogenannte Mittellinie (*Linia średnicowa*) gebaut, die zwei der Bahnhöfe auf den beiden gegenüberliegenden Weichelseiten miteinander verband. Daneben entstanden ab Mitte der 1920er-Jahre einige elektrifizierte Vorortbahnen. Insgesamt entstanden so knapp 80 Kilometer an neuen Linien. Keiner der genannten Kategorien zuordnen lassen sich Linien in einem Umfang von rund 35 Kilometern. Bei diesen äußerst kurzen Streckenabschnitten ging es um die Verbesserung der örtlichen Infrastruktur.

Bei der zeitlichen Einordnung gilt es zu beachten, dass oft lediglich Informationen zum Eröffnungsdatum einer Strecke vorliegen, nicht jedoch zur Bauzeit. Zudem bietet es sich an, hier die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung der Zweiten Polnischen Republik einzubeziehen. Diese lässt sich untergliedern in eine Kriegswirtschaftsphase bis 1920, eine Phase des Aufbaus und der (Hyper-)Inflationskonjunktur 1921–1923, eine Stabilisierungsphase 1923–1926, eine Phase der wirtschaftlichen Hochkonjunktur 1926–1929, eine Phase der Wirtschaftskrise und Depression 1929–1935 und schließlich eine Phase der erneuten wirtschaftlichen Belebung von 1936 bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs 1939.³⁸

In der ersten Phase standen die Bedürfnisse des Militärs im Vordergrund, zudem mussten die Zerstörungen aus dem Ersten Weltkrieg beseitigt werden. Dementsprechend konnte erst 1921 eine erste neue Linie fertiggestellt werden. Die Inflationskonjunktur ebenso wie die anschließende Phase der wirtschaft-

³⁶ Vgl.: KOZIARSKI, *Sieć 1918–1992*, S. 14–16.

³⁷ Vgl.: DYLEWSKI, S. 112 f.

³⁸ Vgl. beispielhaft die Gliederung bei: LANDAU/TOMASZEWSKI, *Zarys*.

lichen Stabilisierung sorgten dann bis in die Mitte der 1920er-Jahre für einen stärkeren Ausbau des Bahnnetzes. In den Jahren der wirtschaftlichen Hochkonjunktur wurden hingegen weniger Streckenkilometer als im Durchschnitt der Zwischenkriegszeit zum Betrieb freigegeben; es wurde allerdings mit dem Bau zahlreicher neuer Linien begonnen.³⁹ Deren Fertigstellung erfolgte jedoch erst zu Beginn der 1930er-Jahre, weshalb trotz der Weltwirtschaftskrise in erheblichem Ausmaß neue Bahnstrecken eröffnet werden konnten. Für die Jahre des wirtschaftlichen Aufschwungs nach 1935 gilt Ähnliches wie für die Jahre der Hochkonjunktur: Erneut wurde mit dem Bau einer Reihe neuer Bahnstrecken begonnen, die jedoch bei Beginn des Zweiten Weltkriegs noch nicht vollendet waren.⁴⁰ Eine Gliederung, die statt des wirtschaftlichen Zyklus die politische Entwicklung Polens in der Zwischenkriegszeit zum Maßstab nimmt, setzt die Zäsur bei der Machtübernahme der *Sanacja* um Józef Piłsudski im Mai 1926 an. Ob und wie sehr dieses Ereignis tatsächlich die Entwicklung des Schienennetzes beeinflusste, wird in den folgenden Fallbeispielen detaillierter analysiert.

Ergänzend zur zeitlichen lässt sich die räumliche Dimension des Netzausbaus untersuchen. Hier bietet die Unterteilung des polnischen Staatsgebiets in 16 Woiwodschaften in der Zwischenkriegszeit einen Anhaltspunkt. Deren flächenmäßige Verteilung entsprach in etwa den früheren Teilungsgebieten. So umfassten die zentralen Woiwodschaften Warschau, Lodz, Kielce, Lublin und Białystok (Białystok) zum größten Teil das Gebiet des früheren Königreichs Polen. Die östlich angrenzenden ehemals russischen Gebiete verteilten sich nun auf die östlichen Woiwodschaften Wilna (Wilno/Vilnius), Nowogródek (Nawahrudak), Polesien und Wolhynien. Krakau, Lemberg (Lwów/L'viv), Stanisław (Stanisławów/Ivano-Frankiv's'k) und Tarnopol (Ternopil') bildeten die südlichen Woiwodschaften, die bis 1918 unter österreichischer Herrschaft gestanden hatten, und als westliche Woiwodschaften – Pomorze, Posen und Śląsk – wurden die ehemals preußischen Gebiete bezeichnet.⁴¹ Śląsk war die einzige Woiwodschaft, die sich aus Gebieten zweier ehemaliger Teilungsmächte – Preußens und Österreichs – sowie vormals nicht polnischen Gebieten zusammensetzte. Die Woiwodschaften waren hinsichtlich Fläche und Einwohnerzahl äußerst heterogen: Polesien erstreckte sich als größte Woiwodschaft über das Zehnfache der Fläche Śląks und während in der Woiwodschaft Nowogródek etwas mehr als eine Million Menschen lebten, waren es in der Woiwodschaft

³⁹ Vgl. der Hinweis bei: KOZIARSKI, Sieć 1918–1992, S. 39, wonach sich Mitte 1928 etwa 530 km Bahnlinien im Bau befanden.

⁴⁰ Vgl.: ZBIGNIEW LANDAU, JERZY TOMASZEWSKI: *Gospodarka Polski międzywojennej. Tom IV: Lata interwencjonizmu państwowego 1936–1939* [Die Wirtschaft Polens in der Zwischenkriegszeit. Band 4: Die Jahre des staatlichen Interventionismus 1936–1939], Warszawa 1989, S. 408 f.

⁴¹ Diese Gliederung findet sich schon zeitgenössisch bei: BISSAGA, S. 31–33.

Lemberg gut drei Millionen.⁴² Erheblich differierten die Woiwodschaften auch hinsichtlich ihres Entwicklungsstands, sodass zwischen einem Polen A und einem Polen B unterschieden wurde. Die Trennlinie verlief ungefähr entlang der Weichsel: Das westlich davon gelegene wirtschaftlich starke Polen A umfasste rund ein Drittel, das östlich davon gelegene, weitgehend agrarische Polen B rund zwei Drittel des polnischen Staatsgebiets.⁴³

In welchen Gegenden vorrangig neue Linien gebaut wurden, verdeutlicht die soeben vorgenommene Kategorisierung: Die Kohlemagistrale, der Bau von Linien aufgrund neuer Grenzen zum Deutschen Reich in Oberschlesien und in Ostseenähe, die Errichtung neuer Strecken im ehemaligen Königreich Polen ebenso wie die Investitionen rund um Warschau und zum großen Teil auch die Verbindungslinien zwischen den ehemaligen Teilungsgebieten betrafen die westlichen und zentralen Woiwodschaften.⁴⁴ Das Schienennetz in den südlichen und östlichen Woiwodschaften dagegen wurde lediglich um je drei neue Bahnlinien erweitert.⁴⁵ Die regionalen Unterschiede in der Dichte des Schienennetzes vergrößerten sich bis 1939 mithin sogar noch. Während beispielsweise in der Woiwodschaft Śląsk auf 100 Quadratkilometern Ende 1937 über 18 Kilometer an Bahnstrecken verliefen, fanden sich in der Woiwodschaft Polesien auf derselben Fläche gerade einmal knapp drei Kilometer.⁴⁶

Neue Bahnstrecken wurden also häufig dort gebaut, wo es bereits eine gut ausgestattete Infrastruktur gab. Einen Erklärungsansatz bietet hierfür das Konzept der Phantomgrenzen: Diese strukturierten das Territorium der Zweiten Polnischen Republik weiterhin, indem sie als eine Prädisposition für die Raumwahrnehmung der maßgeblichen Akteure fungierten. Den Teilungsmächten war es mithin gelungen, jene „nachhaltige[n] räumliche[n] Konstellationen und Konfigurationen zu etablieren“,⁴⁷ die kennzeichnend für die Wirkungskraft von Phantomgrenzen sind. Das beste Beispiel hierfür ist der Bau der Kohlemagistrale: Weil sich erstens das für die Versorgung des Landes und den Export so wichtige oberschlesische Kohlerevier im ehemals preußischen Teil des Landes befand, zweitens der polnische Staat auf eine gleichmäßige Versorgung des gesamten Landes ebenso wie auf Exportmöglichkeiten für Kohle angewiesen war und drittens dies nur durch eine Erhöhung der Kapazität des Schienennet-

⁴² Angaben zu Fläche und Einwohnerzahl der einzelnen Woiwodschaften finden sich bei: ANDRZEJ PISKOZUB: *Dziedzictwo polskiej przestrzeni. Geograficzno-historyczne podstawy struktur przestrzennych ziem polskich* [Das Erbe des polnischen Raumes. Geografisch-historische Grundlagen der räumlichen Strukturen Polens], Wrocław u. a. 1987, S. 174, und in: *Mały Rocznik Statystyczny 1939*, S. 11.

⁴³ Vgl. die zeitgenössische Einteilung bei: BISSAGA, S. 206 f., sowie auch bei: BORODZIEJ, S. 160.

⁴⁴ Vgl.: KOZIARSKI, *Sieć 1918–1992*, S. 10–36.

⁴⁵ Vgl.: ebenda, S. 37 f.

⁴⁶ Vgl.: *Mały Rocznik Statystyczny 1939*, S. 188.

⁴⁷ GRANDITS/HIRSCHHAUSEN u. a., *Eine wissenschaftliche Positionierung*, S. 47.

zes sichergestellt werden konnte, erschien den Verantwortlichen der Bau der Kohlemagistrale als zwingend geboten.⁴⁸

Aufschlussreich bezüglich der räumlichen Dimension ist abschließend noch der Blick auf die ethnische Zusammensetzung der einzelnen Woiwodschaften.⁴⁹ Jene Regionen des Landes, in denen die polnische Bevölkerung in der überwiegenden Mehrheit war, waren im Allgemeinen auch diejenigen, in denen das Gros der neuen Bahnlinien errichtet wurde.⁵⁰ Ob es sich hier um einen kausalen Zusammenhang oder bloße Koinzidenz handelt, kann auf Basis allein des quantitativen Überblicks nicht beantwortet werden.

5 Die Entwicklungen in der Mikroperspektive. Fünf Fallbeispiele

Daher sollen im Folgenden die dargelegten Beobachtungen anhand von fünf ausgewählten Fallbeispielen vertieft, überprüft und differenziert werden. Deren Auswahl folgte der Prämisse, möglichst viele Aspekte und Zeiträume zu erfassen. Ebenso wurden die verschiedenen Landesteile in den Beispielen berücksichtigt und die beteiligten Akteure genauer in den Blick genommen. Schließlich erschien es geboten, nicht nur die Geschichte der Errichtung einzelner Strecken nachzuvollziehen, sondern auch den Einfluss organisationaler Veränderungen in den einschlägigen Institutionen sowie externer Ereignisse zu erörtern.

5.1 Entwicklungsverzögerung. Der polnisch-sowjetische Krieg und das polnische Schienennetz

Im polnisch-sowjetischen Krieg von 1919/20 kam dem polnischen Schienennetz zentrale Bedeutung zu. Schließlich boten in den östlichen Woiwodschaften, wo die Kampfhandlungen hauptsächlich stattfanden, die wenigen und häufig infolge des Ersten Weltkriegs beschädigten Bahnverbindungen die einzige Möglichkeit zur Versorgung und zum Transport der Truppen. Entsprechend heftig waren sie umkämpft.⁵¹ Den Status der Bahn unterstrich auch ein Abge-

⁴⁸ Vgl. zur Frage nach Binnen- und Exportmarkt in der Zweiten Polnischen Republik: ZBIGNIEW LANDAU: *Część I* [Erster Teil], in: ZBIGNIEW LANDAU, WOJCIECH ROSZKOWSKI: *Polityka gospodarcza II RP i PRL*, Warszawa 1995, S. 10–157, hier S. 26–32. Dass der Transport von Kohle auch für die Bahn ein zentraler Geschäftsbereich war, belegen Daten aus den Jahren 1928–1938, wonach der Transport von Kohle und Koks rund ein Drittel der gesamten inländischen und deutlich über die Hälfte der für den Export und die Ostseehäfen bestimmten Gütertransporte auf den Normalspurbahnen in Polen ausmachte, vgl.: *Mały Rocznik Statystyczny 1939*, S. 192.

⁴⁹ Vgl. die – mit einer gewissen Vorsicht zu behandelnden – Daten in: *Mały Rocznik Statystyczny 1939*, S. 22 f.

⁵⁰ Ausnahmen bildeten hier die Woiwodschaften Lublin und Krakau.

⁵¹ Vgl.: NORMAN DAVIES: *White Eagle, Red Star. The Polish-Soviet War 1919–20*, London 1983, S. 35 f.

ordneter in einer Debatte im März 1920 im Sejm mit der Aussage, dass ohne eine reibungslos funktionierende Bahn der Krieg bereits verloren sei.⁵²

Der polnisch-sowjetische Krieg zeitigte seinerseits erhebliche Auswirkungen auf das Schienennetz. Unmittelbar betraf er etwa die wiederholte Umstellung von Linien zwischen Normal- und Breitspur, abhängig davon, ob die polnische oder die sowjetische Seite das jeweilige Gebiet gerade kontrollierte.⁵³ Daneben wurde Bahninfrastruktur in großem Umfang gerade in jenen Gebieten zerstört, die davon bereits im Ersten Weltkrieg stark betroffen gewesen waren. Im polnischen Staatsgebiet insgesamt führte der Krieg zu einer Unterordnung des Bahnbetriebs unter die militärischen Bedürfnisse. Als rechtliche Grundlage hierfür diente das Gesetz über die Bahn in Kriegszeiten vom 27. März 1920.⁵⁴

Zusätzlich verzögerte der Krieg sowohl den Wiederaufbau als auch den Neubau von Eisenbahnstrecken. Beispielsweise billigte der Sejm im April 1919 den Bau von vier Linien in den Woiwodschaften Warschau und Lodz.⁵⁵ Abgeordnete aus verschiedenen Lagern brachten zur Unterstützung insbesondere zwei Argumente vor: Zum einen gebe es in den Gegenden rund um die geplanten Strecken besonders viele Arbeitslose, die beim Bau der neuen Linien beschäftigt werden könnten – ein Argument, auf das auch Minister Eberhardt in seiner Wortmeldung verwies. Zum anderen seien die einzelnen Linien nicht nur für die jeweilige Region von höchster Bedeutung, sondern auch für den Gesamtstaat, weil mit ihrer Hilfe Verbindungen zwischen wichtigen wirtschaftlichen oder politischen Zentren hergestellt werden könnten.⁵⁶ Eine der Linien wurde aufgrund ihrer Bedeutung für den militärischen Transport tatsächlich bereits 1920 provisorisch freigegeben. Ihre reguläre Freigabe verzögerte sich dagegen ebenso wie die Eröffnung der anderen Linien kriegsbedingt bis Mitte der 1920er-Jahre. Zwei weitere Gesetze zum Schienennetz verabschiedete der Sejm im Juli 1919, wobei die Abgeordneten in der Debatte zur Unterstützung erneut auf den zu erwartenden Rückgang der Arbeitslosigkeit entlang der zu errichtenden Strecken verwiesen:⁵⁷ Während das eine Gesetz den Bau einer Linie vom früheren österreichischen ins ehemals russische Teilungsgebiet vorsah, der in den folgenden zwei Dekaden nie umgesetzt wurde, bezog sich das andere auf Maßnahmen zum Umbau des Warschauer Bahnknotens. Die für diesen Umbau zentrale *Linia średnicowa* wurde allerdings erst 1933 eröffnet.

⁵² Vgl.: Sprawozdanie stenograficzne ze 136 posiedzenia Sejmu Ustawodawczego [Stenografischer Bericht der 136. Sitzung des Gesetzgebenden Sejms], 26.03.1920, Sp[alte] 9.

⁵³ Vgl.: KOZIARSKI, Sieć 1918–1992, S. 7 f.

⁵⁴ Vgl.: Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej (1920), n[umer]o 27, poz[ycja] 160.

⁵⁵ Vgl.: Dziennik Ustaw (1919), no. 32, poz. 266–268.

⁵⁶ Vgl.: Sprawozdanie stenograficzne z 30. posiedzenia Sejmu Ustawodawczego, 11.04.1919, Sp. 5–13.

⁵⁷ Vgl.: Sprawozdanie stenograficzne z 73. posiedzenia Sejmu Ustawodawczego, 19.07.1919, Sp. 12–42.

Einerseits verzögerte der polnisch-sowjetische Krieg also den Bau bereits genehmigter Bahnlinien, andererseits verdeutlichte er andernorts die Notwendigkeit neuer Strecken: So wurde der Bau eines leistungsfähigen polnischen Ostseehafens für die polnische Regierung zur Priorität, nachdem ein Streik der Danziger Hafenarbeiter im Sommer 1920 massive Versorgungsprobleme bei der Armee verursacht hatte. Dieser Hafen musste seinerseits per Bahn an das Landesinnere angebunden werden, wobei das Territorium der Freien Stadt Danzig nach Möglichkeit umgangen werden sollte.⁵⁸ Zu diesem Zweck genehmigten die Abgeordneten im Februar 1921 den Bau einer Bahnlinie von Kokoszkki nach Gdingen.⁵⁹ Für wie dringlich diese Linie gehalten wurde, zeigt die Tatsache, dass bereits im Vorfeld des Beschlusses im November 1920 mit dem Bau begonnen worden war.

Schließlich lassen sich noch zwei langfristige Wirkungen des Kriegs feststellen: Erstens bereitete er den Weg für eine breit verstandene militärische Inanspruchnahme der Bahn und damit auch des Schienennetzes, die nicht nur für den Kriegsfall galt. Vielmehr sollte schon in Friedenszeiten eine Zusammenarbeit der Bahn und des Verkehrsministeriums mit der Armee und dem Ministerium für militärische Angelegenheiten zur Vorbereitung auf einen möglichen Kriegsausbruch erfolgen.⁶⁰ Das Gesetz über die Bahn in Kriegszeiten, das hierfür die Grundlage schuf, war im Übrigen einer der wenigen Punkte der Verkehrspolitik, bei dem die Abgeordneten uneins waren: Während die Sozialisten das Gesetz scharf angriffen, weil es zu einer Militarisierung der Bahn führe, sahen die Abgeordneten der Parteien rechts der Mitte eben diese Entwicklung als notwendig an.⁶¹ Zweitens betrachteten die staatlichen Entscheidungsträger in Warschau infolge des Kriegs die wirtschaftlich rückständigen, weitgehend zerstörten *kresy* als „eine Zone, in der eine besonders erhöhte Wachsamkeit geboten schien“.⁶² Jegliche auf die *kresy* bezogenen Maßnahmen beinhalteten somit „die Konnotation nationaler Sicherheitspolitik“.⁶³ Davon ausgehend lässt sich ein kausaler Konnex herstellen: Aufgrund der kriegsbedingten Zerstörungen und der wirtschaftlichen Rückständigkeit in den *kresy*, die damit zudem als prinzipiell unsichere Unruhezone galten, hielten sich die

⁵⁸ Vgl.: DYLEWSKI, S. 112, und zum breiteren Hintergrund das entsprechende Kapitel in: KLAUS RICHTER: *Fragmentation in East Central Europe. Poland and the Baltics 1915–1929*, Oxford 2020, S. 222–235.

⁵⁹ Vgl.: *Dziennik Ustaw* (1921), no. 21, poz. 112.

⁶⁰ Vgl.: MAGDALENA WILCZEK-KARCZEWSKA: *Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich w ujęciu historycznoprawnym* [Die Entwicklung der Eisenbahnen in Polen in historisch-rechtlicher Auffassung], in: *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny* 1 (2015), 4, S. 100–124, hier S. 113–116.

⁶¹ Vgl.: *Sprawozdanie stenograficzne ze 136. posiedzenia Sejmu Ustawodawczego*, 26.03.1920, Sp. 9–52.

⁶² WERNER BENECKE: *Die Ostgebiete der Zweiten Polnischen Republik. Staatsmacht und öffentliche Ordnung in einer Minderheitenregion 1918–1939*, Köln 1999, S. 287.

⁶³ Ebenda.

polnischen Behörden dort mit Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur zurück. Der polnisch-sowjetische Krieg führte also hinsichtlich der Errichtung neuer Bahnstrecken zu einer Fokussierung auf die westlichen Teile des Landes.

5.2 (K)eine Änderung. Die Gründung der PKP

In Darstellungen zur Geschichte der polnischen Bahn in der Zwischenkriegszeit wird die Gründung der Polnischen Staatsbahnen (Polskie Koleje Państwowe, PKP) meist nur knapp abgehandelt.⁶⁴ Dies verwundert, scheint ein solcher Vorgang doch eine wesentliche Zäsur darzustellen, wobei hier besonders der Zusammenhang mit der Entwicklung des Schienennetzes interessiert.

Seit 1919 lag die Zuständigkeit für die Bahn beim Eisenbahnministerium, das aus dem Verkehrsministerium hervorgegangen war. Das neue Ministerium gliederte sich in verschiedene Abteilungen, von denen eine speziell für Bau und Erhalt der Bahninfrastruktur zuständig war. Dem Ministerium unterstanden zudem regionale Direktionen, denen die Verwaltung eines bestimmten geografischen Teils des Schienennetzes anvertraut war. Diese Direktionen unterschieden sich in ihrer Organisationsstruktur, die sich jeweils an derjenigen der früheren Teilungsmacht orientierte, erheblich voneinander.⁶⁵ Um hier Abhilfe zu schaffen, erließ der Sejm 1924 ein Gesetz, in dem der Wirkungsbereich des Ministeriums und der einzelnen Direktionen detailliert festgelegt wurde.⁶⁶

Nicht nur organisatorisch, sondern auch finanziell war die Situation der polnischen Bahn nach 1918 für längere Zeit unübersichtlich. Erst im Juni 1924 stellte Eisenbahnminister Kazimierz Tyszkas erstmals einen Haushaltsplan für sein Ministerium im Sejm vor, der sogleich auf fraktionsübergreifende Kritik stieß: Die Bahn beanspruche über die Hälfte des staatlichen Budgets, fahre hohe Verluste ein und seit 1918 sei hinsichtlich der Vereinheitlichung der Organisationsstrukturen und des Bahnnetzes kaum etwas passiert. Tyszka seinerseits verwies in der Debatte auf fehlende finanzielle Mittel.⁶⁷ Kritik am Zustand der Bahn hatte es zuvor bereits innerhalb der Regierung gegeben: In den Wochen der Hyperinflation im Oktober 1923 schrieb Władysław Kucharski, der Minister für Staatsvermögen, an Tyszkas Amtsvorgänger Andrzej Nosowicz, dass die finanzielle Situation bei der Bahn „einfach erschreckend“⁶⁸ sei: Ihr Defizit sei fast so hoch wie das der gesamten übrigen staatlichen Verwal-

⁶⁴ Vgl. beispielhaft: PISARSKI, S. 55 f., und TAYLOR, S. 48.

⁶⁵ Vgl.: PISARSKI, S. 52 f.

⁶⁶ Vgl.: Dziennik Ustaw (1924), no. 57, poz. 580.

⁶⁷ Vgl.: Sprawozdanie stenograficzne z 138 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej, 27.06.1924, Sp. 3–56, die Äußerung des Bahnministers Sp. 22 f.

⁶⁸ Brief des Ministers für Staatsvermögen Władysław Kucharski an Eisenbahnminister Andrzej Nosowicz, Warszawa, 22.10.1923: W sprawie wyników finansowych Kolei Państwowych [Betreffend die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen], in: AAN, Prezydium Rady Ministrów (PRM) [Präsidium des Ministerrats], Organizacja kolei 1919–1930 [Organisation der Bahn 1919–1930], sygn. IV Rkt. 59: „wprost zastraszający“.

zung, die Tarife für den Transport seien viel zu niedrig und es fehle an verlässlichen Daten.

Zur Verbesserung der finanziellen Lage erhöhte die ab Dezember 1923 amtierende Expertenregierung unter Władysław Grabski die Transporttarife und fuhr Investitionen zurück.⁶⁹ Daneben sollte die Betriebsführung der Bahn aus dem allgemeinen staatlichen Budget ausgegliedert werden. Zu diesem Zweck entwarf das Eisenbahnministerium eine Verordnung, die die Gründung eines eigenen staatlichen Unternehmens unter dem Namen PKP vorsah. Die PKP sollte für Betrieb und Verwaltung der Bahn zuständig sein, dabei jedoch weiterhin der Kontrolle des Ministeriums unterliegen. Trotz einhelliger Kritik im zuständigen Verkehrsausschuss wurde die entsprechende Verordnung zum Jahresende 1924 veröffentlicht.⁷⁰ Schon ein halbes Jahr später hob der Sejm sie allerdings aufgrund der anhaltenden parteiübergreifenden Kritik wieder auf.⁷¹

Im September 1926 gab es einen neuen Anlauf für eine Reform der Organisationsstruktur der für die Bahn zuständigen Institutionen: Präsident Ignacy Mościcki erließ zwei Verordnungen, die das Eisenbahnministerium in ein Verkehrsministerium mit erweitertem Zuständigkeitsbereich umwandelten und ein staatliches Unternehmen unter dem Namen PKP schufen.⁷² Zuvor hatte das *Sanacja*-Regime in der sogenannten Augustnovelle dem Präsidenten die Möglichkeit eingeräumt, Verordnungen mit Gesetzeskraft (und nicht wie bisher nur Ausführungsverordnungen) herauszugeben, und so die Stellung des Sejms geschwächt.⁷³ Die Verordnung zur PKP griff dabei viele Inhalte der letztlich erfolglosen Verordnung aus dem Dezember 1924 auf. Die PKP übernahm die Verwaltung der Bahn und den Betrieb aller staatlichen Bahnlinien, blieb aber weiterhin unter der Oberaufsicht des Verkehrsministeriums. Für den Bau neuer Linien war seit 1929 eine eigene Abteilung innerhalb des Ministeriums zuständig.⁷⁴

Zusammenfassend kann also festgestellt werden, dass weder der Ausbau des Schienennetzes bei der Gründung der PKP eine größere Rolle spielte noch die PKP ihrerseits wesentlichen Einfluss auf die Errichtung neuer Bahnlinien nahm. Lediglich eine indirekte Verbindung bestand insofern, als die zu überarbeitende Organisationsstruktur des Verkehrsministeriums, die auch den Bau neuer Linien erschwerte, zur Gründung der PKP führte. Umgekehrt mag sich dieser komplizierte Prozess indirekt negativ auf die Entwicklung des Schienen-

⁶⁹ Vgl.: WOJCIECH ROSZKOWSKI: Część II [Teil II], in: LANDAU/ROSKOWSKI, S. 158–296, hier S. 170–176.

⁷⁰ Vgl.: Dziennik Ustaw (1924), no. 116, poz. 1034.

⁷¹ Vgl.: Dziennik Ustaw (1925), no. 86, poz. 589.

⁷² Vgl.: Dziennik Ustaw (1926), no. 97, poz. 567, 568.

⁷³ Vgl.: ANDRZEJ GWIŹDŹ: Sejm i Senat w latach 1918–1939 [Sejm und Senat in den Jahren 1918–1939], in: JULIUSZ BARDACH, STANISŁAW GRODZISKI u. a.: Dzieje Sejmu Polskiego, 3. Aufl., Warszawa 2011, S. 131–183, hier S. 159–161.

⁷⁴ Vgl.: Monitor Polski [Monitor Polens] (1929), no. 161, poz. 408.

netzes ausgewirkt haben, weil die Aufmerksamkeit des Ministeriums statt auf der Planung und Errichtung neuer Linien auf der internen Organisation lag.

Verschiebungen ergaben sich rund um die Gründung der PKP in Bezug auf die prägenden Akteure: Vor der Machtübernahme des *Sanacja*-Regimes war der Sejm der maßgebliche Diskussionsort gewesen. Dort hatten die Abgeordneten weitgehend unabhängig von ihrer parteipolitischen oder ethnischen Zugehörigkeit regelmäßig den Zustand der Bahn und die Tätigkeit des Bahnministers kritisch kommentiert, während der jeweilige Bahnminister zumeist auf die schwierigen Umstände verwies. Nach Mai 1926 wurden die Abgeordneten von der Regierung „demonstrativ übergangen“,⁷⁵ sodass nurmehr die Positionen des Ministerrats von Belang waren, wobei die Ministerien untereinander oft uneins waren, gerade in Bezug auf den Kompetenzbereich des Verkehrsministeriums.⁷⁶

5.3 Hauptschlagader des neuen Staates. Die Kohlemagistrale

Die Kohlemagistrale von Oberschlesien nach Gdingen wurde sowohl zur Zeit ihrer Errichtung als auch von der Forschung als wichtigste Investition der gesamten Zwischenkriegszeit im polnischen Bahnnetz betrachtet.⁷⁷ Um diese Einschätzung nachvollziehen zu können, wird im Folgenden der Entstehungsprozess dieser Strecke genauer dargestellt. Dabei zeigen sich Phänomene, die für die Entwicklung des polnischen Schienennetzes in der Zwischenkriegszeit generell charakteristisch waren, etwa die lange Entstehungsdauer der Linie: Überlegungen zum Bau einer Verbindung zwischen dem oberschlesischen Kohlebecken und dem polnischen Ostseezugang hatte es bereits 1919 gegeben.⁷⁸ Die tatsächliche Umsetzung erstreckte sich dann über mehr als eine Dekade. Das letzte Teilstück der Kohlemagistrale wurde statt zum vorgesehenen Termin Ende 1930 am 1. März 1933 vorläufig in Betrieb genommen; der reguläre Betrieb startete erst 1937.⁷⁹ Somit umfasst die Entstehungsgeschichte der Kohlemagistrale nahezu die gesamte Zwischenkriegszeit, wobei sich die tatsächliche Bauphase auf die Jahre 1925 bis 1933 beschränkte. Nach 1919 hatte zunächst der polnisch-sowjetische Krieg größere Investitionen verhindert. Gleichzeitig hatte das Verkehrsministerium infolge des Streiks der Hafenarbeiter in Danzig 1920 die Notwendigkeit für einen großen, leistungsfähigen polnischen Ostseehafen festgestellt und mit dem Bau einer Linie von Gdingen nach Kokoski einen ersten Schritt zur Anbindung des möglichen künftigen Hafens an den Rest des Landes unternommen.

⁷⁵ BORODZIEJ, S. 164.

⁷⁶ Vgl. hierzu die Sitzungsprotokolle in: AAN, PRM, Organizacja kolei 1919–1930, sygn. IV Rkt. 59.

⁷⁷ Vgl.: Sprawozdanie stenograficzne z 27 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej, 24.04.1931, Sp. 4; PIŚARSKI, S. 57; TAYLOR, S. 50.

⁷⁸ Vgl.: DYLEWSKI, S. 113.

⁷⁹ Vgl.: WIDERNIK, S. 39, 42.

Dass jedoch auch mit dieser zusätzlichen Linie die Kapazität der Bahninfrastruktur für die Gdingen zugeordnete Funktion als zentrale Drehscheibe des polnischen Exports nicht ausreichen würde, zeichnete sich spätestens Mitte der 1920er-Jahre ab.⁸⁰ Noch dringlicher wurde der Ausbau infolge außenpolitischer Ereignisse: Im Frühsommer 1925 lief die bisher gültige Meistbegünstigung Polens im Handel mit dem Deutschen Reich aus, die die Abnahme von Millionen Tonnen oberschlesischer Kohle durch die deutsche Seite garantiert hatte. Nachdem die deutschen Behörden nach ergebnislosen Gesprächen im Juni 1925 ein Einfuhrverbot für Waren aus dem polnischen Teil Oberschlesiens erlassen hatten, kamen als Ersatz für den weggefallenen Absatzmarkt vor allem die Ostseeanrainer infrage. Um diese zu versorgen, musste die Kohle zunächst aus Oberschlesien an die Ostsee transportiert werden. Dafür standen aber nur Linien zur Verfügung, die zum einen überlastet waren, zum anderen entweder über weite Umwege innerhalb des polnischen Staatsgebiets oder über den zum Deutschen Reich gehörigen sogenannten Kreuzburger Korridor (Korytarz kluczborski) verliefen. Damit waren die Transportkosten in beiden Fällen hoch – im ersten Fall wegen der deutlich längeren Strecke, im zweiten wegen der Transitgebühren.

Um Abhilfe zu schaffen, beschloss der Sejm den Bau zweier Bahnlinien.⁸¹ Während die erste als nördlicher Teil einer künftigen Kohlemagistrale gedacht war, sollte mithilfe der zweiten eine direkte Verbindung zwischen dem oberschlesischen Kohlerevier und der Woiwodschaft Posen unter Umgehung des Kreuzburger Korridors geschaffen werden. Wie dringlich der Bau dieser Strecken war, unterstrich die Situation im Jahr 1926, als infolge eines Streiks englischer Bergarbeiter die ausländische Nachfrage nach polnischer Kohle stark stieg, wegen der geringen Kapazität des bestehenden Schienennetzes jedoch nur teilweise befriedigt werden konnte.⁸²

Der Bau der zweiten Linie ging rasch voran, sodass bereits Ende 1926 ein erster Zug auf der neuen Strecke fahren konnte. Allerdings verlief die Gesamttrasse nach Gdingen weiterhin teilweise über Umwege. Zudem war die Kapazität des Schienennetzes für die vorgesehenen Transporte in Richtung Ostsee nach wie vor unzureichend.⁸³ Daher hatten bereits bei der Diskussion über die Genehmigung der genannten Bahnlinien die Abgeordneten im Sejm perspektivisch den Bau eines zusätzlichen südlichen Abschnitts der Kohle-

⁸⁰ Vgl.: SZTOLCMAN/ŚNIECHOWSKI, S. 172–174.

⁸¹ Vgl.: Dziennik Ustaw (1925), no. 74, poz. 513, 514.

⁸² Vgl.: WIDERNIK, S. 38.

⁸³ Vgl.: ebenda, S. 35 f.

magistrale gefordert.⁸⁴ Dieser wurde im Februar 1928 per präsidentiellem Dekret genehmigt.⁸⁵

Die Umsetzung des Baus gestaltete sich jedoch schwierig, da die erhofften ausländischen Kredite nur spärlich eintrafen und das Verkehrsministerium daher hauptsächlich staatliche Eigenmittel zur Finanzierung heranziehen musste.⁸⁶ Von der Weltwirtschaftskrise ab Herbst 1929 in vollem Ausmaß getroffen, kürzte der Staat seine Investitionsausgaben jedoch drastisch. Damit trafen auch die monatlichen Zuschüsse des Verkehrsministeriums, mithilfe derer die Arbeiten an der Kohlemagistrale im Wesentlichen finanziert wurden, nur noch unregelmäßig ein oder blieben gänzlich aus, weswegen sich die Fertigstellung weiter verzögerte.⁸⁷

Ende 1930 konnte zumindest der nördliche Teil der Trasse von Verkehrsminister Alfons Kühn provisorisch freigegeben werden. Zur Fertigstellung des letzten noch fehlenden Abschnitts, einer 156 Kilometer langen Trasse von Karsznice nach Hohensalza (Inowrocław), fehlten der Regierung hingegen die finanziellen Mittel. Sie bemühte sich daher, private Investoren für die Vollenendung dieser Linie zu gewinnen. Im Inland waren solche allerdings kaum vorhanden, und ausländische Investoren zogen sich krisenbedingt aus Polen zurück. Schließlich gelang es jedoch, ein französisches Konsortium für den Bau der Linie zu interessieren und unter dem Namen Französisch-Polnische Eisenbahngesellschaft (Francusko-Polski Towarzystwo Kolejowe, FPTK, bzw. Compagnie Franco-Polonaise de Chemins de Fer) ein gemeinsames Unternehmen mit Sitz in Paris zu gründen. Von französischer Seite waren die Banque des Pays du Nord sowie der Rüstungskonzern Schneider & Creusot beteiligt, von polnischer Seite die staatliche Bank der einheimischen Wirtschaft (Bank Gospodarstwa Krajowego).⁸⁸ Diesem Unternehmen wurde im April 1931 per präsidentieller Verordnung eine Konzession zur Fertigstellung und zum anschließenden Betrieb der Kohlemagistrale erteilt. Gleichzeitig wurde vom Sejm ein Gesetz erlassen, kraft dessen das Verkehrsministerium die gesamte

⁸⁴ Vgl.: Sprawozdanie stenograficzne z 216 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej, 10.06.1925, Sp. 20, und Sprawozdanie stenograficzne z 217 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej, 18.06.1925, Sp. 6.

⁸⁵ Vgl.: Dziennik Ustaw (1928), no. 16, poz. 123.

⁸⁶ Vgl.: WIDERNIK, S. 38 f.

⁸⁷ Vgl. die Darstellung in: Notatka o budowie Kolei Państwowych Herby Nowe–Inowrocław i Bydgoszcz–Gdynia z południowym obejściem węzła bydgoskiego / odcinek Nowawieś Wielka–Kapuścisko Tranzytowe–Maksymiljanowo / i z odnogą Czorsk-Bąk [Notiz über den Bau der staatlichen Bahnen Herby Nowe–Inowrocław und Bydgoszcz–Gdynia mit einer südlichen Umgehung des Knotens von Bydgoszcz / Abschnitt Nowawieś Wielka–Kapuścisko Tranzytowe–Maksymiljanowo / und mit dem Abzweig Czorsk-Bąk], [1934], in: AAN, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie (MK) [Verkehrsministerium in Warschau], Biuro Wojskowe (BW) [Armeebüro], sygn. 1400, S. 14–22.

⁸⁸ Vgl.: WIDERNIK, S. 40.

Kohlemagistrale an die FPTK abtrat und zusätzlich eine staatliche Bürgschaft für die von der FPTK aufzunehmenden Kredite gewährt wurde.⁸⁹ Die FPTK verpflichtete sich ihrerseits, den fehlenden Abschnitt bis Anfang 1933 zu vollenden und dem Verkehrsministerium weitgehende Eingriffsrechte zu gewähren.

Am 1. März 1933 wurde die gesamte Kohlemagistrale – vorläufig – von Verkehrsminister Michał Butkiewicz eröffnet. Sie erwies sich vom Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme an als rentabel. Wie beabsichtigt, erleichterte sie die Anbindung Gdingens an den Rest des Landes, was die Entwicklung des Ostseehafens positiv beeinflusste. Dank der verkürzten Streckenführung verringerten sich zudem die Transportkosten für polnische Kohle, deren internationale Konkurrenzfähigkeit damit gestärkt wurde. Darüber hinaus brachte der Betrieb der Kohlemagistrale den bereits bestehenden Strecken eine erhebliche Entlastung.⁹⁰

Die Geschichte der Kohlemagistrale ist auch bezüglich des Phänomens der Phantomgrenzen und ihrer Persistenz typisch: Die neue Linie, die ja zur Überwindung der früheren Teilungsgrenzen beitragen sollte, verband mit dem ober-schlesischen Kohlerevier und Gdingen zwei Punkte, die beide in einem vergleichsweise gut entwickelten ehemaligen Teilungsgebiet lagen und deren Prosperität durch die neue Verbindung noch zunahm. Somit wurden die Unterschiede zwischen den einstigen Teilungsgebieten und damit die Phantomgrenzen nolens volens noch verstärkt.

Die Entstehungsgeschichte der Kohlemagistrale lässt außerdem zwei Aspekte hervortreten: Erstens zeigt sie, dass der polnische Staat selbst in einer Phase der wirtschaftlichen Hochkonjunktur nicht über ausreichende finanzielle Mittel verfügte, um den Ausbau der Bahninfrastruktur zügig voranzutreiben. Zweitens kommen zu den positiven Auswirkungen der Linie auf das polnische Bahnnetz gewisse Ambivalenzen hinzu: Die Linie verlief ausschließlich durch Woiwodschaften im Westen des Landes, die bereits vergleichsweise gut durch die Bahn erschlossen waren. Darüber hinaus diente die Strecke nahezu ausschließlich dem Güter- und nicht dem Personenverkehr. Die für den Export und die Handelsbilanz Polens dringend notwendige Kohlemagistrale band somit Mittel, die, wie im folgenden Beispiel gezeigt wird, dann an anderer Stelle im Schienennetz nicht zur Verfügung standen.

5.4 Nach 15 Jahren eine kürzere Strecke. Die Direktverbindung Warschau-Krakau

Die Bahnverbindung zwischen Warschau und Krakau war ein Erbe der Teilungszeit *par excellence*. Weil weder die russische noch die österreichische Regierung sich an einer Direktverbindung interessiert zeigten, waren für eine Bahnfahrt zwischen beiden Städten längere Umwege erforderlich. Dement-

⁸⁹ Vgl.: Dziennik Ustaw (1931), no. 40, poz. 350, 351.

⁹⁰ Vgl.: WIDERNIK, S. 49 f.

sprechend sah das Verkehrsministerium in seinen ersten Ausbauplänen für das Schienennetz 1919 eine Verkürzung der Strecke vor. Tatsächlich eröffnet wurden die dafür notwendigen Abschnitte jedoch erst 1934. Daher soll im Folgenden sowohl die Entstehungsgeschichte der Verbindung dargestellt als auch nach den Gründen für die späte Eröffnung gefragt werden.

Im Jahr 1924 kam in einer Sejm-Debatte eine Verkürzung der Strecke Warschau–Krakau zur Sprache. Bahnminister Tyszka betonte dabei, eine solche Verkürzung habe für ihn hohe Priorität. Staatlicherseits sei jedoch nicht genügend Geld für den Bau neuer Linien vorhanden, weswegen Verhandlungen mit privaten Geldgebern über deren Errichtung geführt würden.⁹¹ Diese Verhandlungen blieben jedoch ergebnislos, und erst einige Jahre später wurde eine verbesserte Verbindung erneut ins Auge gefasst. Als Teil eines vom *Sanacja*-Regime ins Parlament eingebrachten umfangreichen Gesetzespakets zur wirtschaftlichen Wiederbelebung wurde im Oktober 1931 der Bau des Abschnitts Krakau–Miechów beschlossen.⁹² Rund eineinhalb Jahre später folgte ein Gesetz zum Bau des anderen fehlenden Abschnitts zwischen Warschau und Radom.⁹³ Nach der Genehmigung schritten die Bauarbeiten zügig voran, so dass bereits im November 1934 die gesamte verkürzte Linie von Warschau nach Krakau mit einer Einweihungsfahrt von Präsident Mościcki und zahlreichen Regierungsvertretern eröffnet werden konnte.

Mithin dauerte es nach 1918 über eine Dekade, bis konkrete Schritte zu einer verbesserten Verbindung zwischen zwei wichtigen polnischen Metropolen unternommen wurden. Die Fertigstellung der Strecke nahm dann aber nur drei Jahre in Anspruch. Um dies zu verstehen, gilt es, sich die Stellung Krakaus und Galiziens im Polen der Zwischenkriegszeit zu vergegenwärtigen. In Galizien hatte es bereits vor 1914 aufgrund der vergleichsweise weitreichenden Autonomie zahlreiche polnische Beamte gegeben. Nach 1918 wurden viele von ihnen nach Warschau versetzt, um in den Zentralbehörden tätig zu werden. Allerdings schlug ihnen dort häufig Misstrauen entgegen. Umgekehrt wurde in Krakau der Fortzug dieser Schicht und die damit einhergehende Verlagerung von Institutionen nach Warschau beklagt.⁹⁴ Die im Zuge dieser Entwicklung in Krakau auftretende „oppositionelle[] Haltung gegenüber den Regierenden in Warschau“⁹⁵ könnte auch den Bau neuer Bahnlinien beeinflusst haben: Im Verkehrsministerium in Warschau, das für die Entwicklung des Schienennetzes verantwortlich war, mag angesichts einer solchen Haltung die Unterstützung für den Bau einer besseren Verbindung nach Krakau gering gewesen sein.

⁹¹ Vgl.: Sprawozdanie stenograficzne z 138 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej, 27.06.1924, Sp. 22 f.

⁹² Vgl.: Dziennik Ustaw (1931), no. 97, poz. 742.

⁹³ Vgl.: Dziennik Ustaw (1933), no. 21, poz. 144.

⁹⁴ Vgl.: HANNA KOZIŃSKA-WITT: Krakau in Warschaus langem Schatten. Konkurrenzkämpfe in der polnischen Städtelandschaft 1900–1939, Stuttgart 2008, S. 46–48, 180–187.

⁹⁵ Ebenda, S. 137.

Nicht vergessen werden darf zudem, dass das ehemalige österreichische Teilungsgebiet nur ein Fünftel des Territoriums der Zweiten Polnischen Republik ausmachte und sich dieses Verhältnis auch in der Zusammensetzung des Sejms widerspiegelte, der über die Errichtung neuer Linien zu entscheiden hatte.

Hinzu kam ein zweiter, noch wichtigerer Aspekt: Die für die Entwicklung des Schienennetzes zuständigen Stellen wurden in erster Linie von wirtschaftlichen Erwägungen geleitet. Krakau und seine Umgebung verfügten aber nicht in nennenswertem Umfang über Industriebetriebe, deren Produkte in andere Landesteile und ins Ausland hätten transportiert werden können.⁹⁶ Das weiter im Westen gelegene Dombrowaer Kohlebecken mit seiner Industrie war hingegen schon über andere Linien einigermaßen gut an das bestehende Bahnnetz angebunden. Die geringere wirtschaftliche Bedeutung dürfte folglich ebenfalls dazu beigetragen haben, dass die Strecke Warschau–Krakau nachrangig behandelt wurde.

Die rasche Umsetzung einer verbesserten Verbindung, noch dazu inmitten der Wirtschaftskrise, scheint auf einer Kombination aus kommunalen Krakauer und gesamtpolnischen Entwicklungen beruht zu haben. Die Stadtpräsidenten Krakaus um 1930 legten bei ihren Bemühungen um die Entwicklung der Stadt einen Schwerpunkt auf die Verbesserung der Verkehrsanbindungen. Auf gesamtpolnischer Ebene wiederum markierte der Herbst 1932 den Übergang von einer eher defensiven staatlichen Wirtschaftspolitik zu einer stärker intervenierenden und korrigierenden. Neben zahlreichen Maßnahmen in Landwirtschaft und Industrie ging damit auch ein deutlicher Ausbau öffentlicher Arbeiten einher, bei denen tausende Arbeitslose beschäftigt werden konnten.⁹⁷ Hinzu kam die politische Symbolik der raschen Fertigstellung der Strecke für das *Sanacja*-Regime.⁹⁸ Auch die oppositionellen Abgeordneten sahen den Nutzen einer besseren Verbindung zwischen Warschau und Krakau. Die zugehörigen Debatten im Sejm nutzten beide Seiten daher eher zum intensiven Austausch gegenseitiger Vorwürfe genereller Natur.⁹⁹

Die Frage nach der möglichen Rolle von Phantomgrenzen in diesem Beispiel führt auf die Ebene der Raumimagination: Zwar wurde von Warschau aus zu Galizien keine „zivilisatorische Grenze“¹⁰⁰ gezogen; es wirkten aber hinsichtlich der Beamenschaft Stereotype, die sich auf die früheren Teilungsge-

⁹⁶ Vgl.: ebenda, S. 109.

⁹⁷ Vgl.: LANDAU/TOMASZEWSKI, *Zarys*, S. 238–247.

⁹⁸ In der Debatte über das Gesetz zum Bau des Abschnitts Warschau–Radom lobte ein *Sanacja*-Abgeordneter die geplante Errichtung mit den Worten, es sei „ein großes Verdienst der gegenwärtigen Regierung, dass sie trotz der tobenden Krise auf der ganzen Welt dieses Projekt erarbeitete“ („wielk[a] zasług[a] Rządu obecnego, że pomimo szalejącego kryzysu w całym świecie z projektem powyższym wystąpił“), in: *Sprawozdanie stenograficzne z 93 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej*, 08.03.1933, Sp. 26.

⁹⁹ Vgl.: *Sprawozdanie stenograficzne z 29 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej*, 01.–02.10.1931, Sp. 27–78, und *Sprawozdanie stenograficzne z 93 posiedzenia Sejmu Rzeczypospolitej*, 08.03.1933, Sp. 26 f.

¹⁰⁰ GRANDITS/HIRSCHHAUSEN u. a., *Eine wissenschaftliche Positionierung*, S. 41.

biete bezogen und zumindest mittelbar den Bau der betreffenden Strecken verzögerten. Daneben beeinflusste diese Imagination wiederum die Raumgestaltung, indem das Verkehrsministerium lange Zeit keine bequemere Verbindung über die früheren Teilungsgrenzen hinweg errichtete und diese Grenzen somit in der Konstellation des Schienennetzes weiterhin präsent waren.

Für die allgemeine Entwicklung des Schienennetzes in der Zwischenkriegszeit schließlich scheint das Beispiel vor allem deswegen relevant, weil es zeigt, dass die allgemeine wirtschaftliche Situation des polnischen Staates für die Entwicklung der Bahninfrastruktur zwar eine wichtige Rolle spielte, aber in ihren Auswirkungen im Einzelfall differenziert betrachtet werden muss. Der Bau der hier behandelten Strecke kann im Übrigen auch als Vorbote des staatlichen Interventionismus der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre gesehen werden. Dessen Einfluss auf die Entwicklung des Schienennetzes soll im letzten Fallbeispiel anhand des Zentralen Industrieviers (Centralny Okręg Przemysłowy, COP) untersucht werden.

5.5 Der Staat beabsichtigt zu bauen. Das Zentrale Industrievier COP und das Schienennetz

Die Region um Sandomir (Sandomierz) an der Grenze zwischen dem früheren russischen und dem früheren österreichischen Teilungsgebiet war bereits in den ersten Jahren der Zwischenkriegszeit von der polnischen Industriepolitik in den Blick genommen worden. Bis in die 1930er-Jahre hinein gelang es trotz einiger Investitionen jedoch nicht, die wirtschaftliche Rückständigkeit des Gebiets zu überwinden.¹⁰¹ Das lag unter anderem an der teilungsbedingt schlechten Anbindung an das Verkehrsnetz. Zudem hatte die Region mit starker Überbevölkerung und Arbeitslosigkeit zu kämpfen. Neue Aufmerksamkeit wurde ihr zuteil, als im Zuge einer aktiveren wirtschaftlichen Interventionspolitik das Ausmaß der staatlichen Investitionen erhöht wurde. Der Vizepremier und Minister für Staatsvermögen Eugeniusz Kwiatkowski stellte Mitte 1936 einen Vierjahresplan¹⁰² vor, der von einem in seinem Ministerium eigens eingerichteten Planungsbüro entwickelt worden war. Er sah über das ganze Land verteilte Investitionen zum Zweck der Industrialisierung Polens vor. Erste, eher ernüchternde Ergebnisse ließen in der Regierung die Idee entstehen, die Investitionen auf ein

¹⁰¹ Die Anfänge des COP sind detailliert dargestellt bei: JERZY GOŁĘBIEWSKI: COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922–1939 [COP. Die Geschichte der Industrialisierung in der Sicherheitsregion 1922–1939], Kraków 2000, S. 11–73.

¹⁰² WIESŁAW SAMECKI: Centralny Okręg Przemysłowy 1936–1939. Wstępna faza programu uprzemysłowienia Polski [Das Zentrale Industrievier 1936–1939. Die Anfangsphase des Programms zur Industrialisierung Polens], Wrocław 1998, S. 137–142, betont, dass es dabei um eine Koordination der bisher über verschiedene Ministerien verstreuten und nicht miteinander abgestimmten Investitionsprojekte gegangen und der Plan nicht mit den späteren Mehrjahresplänen in kommunistischen Staaten gleichzusetzen sei.

bestimmtes Gebiet zu konzentrieren.¹⁰³ Die Region um Sandomir bot sich dabei gerade wegen ihrer wirtschaftlichen Rückständigkeit als „Versuchsgelände“¹⁰⁴ für eine zukünftige umfassende Industrialisierung des ganzen Landes an. Zudem standen dort zahlreiche billige Arbeitskräfte zur Verfügung und das Gebiet lag an der Grenze zwischen Polen A und Polen B – die Ansiedlung von Industriebetrieben in dieser Region sollte somit auch zum Abbau der Unterschiede zwischen den Landesteilen beitragen.

Gemäß den Anfang 1937 unter Kwiatkowski entwickelten Plänen sollte das Gebiet, nunmehr COP genannt, etwa ein Sechstel sowohl der Fläche als auch der Bevölkerung ganz Polens umfassen. Innerhalb des COP war eine Aufteilung in drei Regionen vorgesehen, in denen jeweils ein bestimmter Industriezweig angesiedelt werden sollte. Entgegen anfänglicher Hoffnungen beteiligten sich private Investoren kaum an dem Projekt, sodass der Großteil der Investitionen von staatlicher Seite erfolgte. Die Regierung wertete den COP dennoch als Erfolg, und Kwiatkowski stellte im Dezember 1938 einen Fünfzahnjahresplan vor, mit dessen Hilfe bis zum Jahr 1954 die Industrialisierung Polens zum Abschluss gebracht und die Unterschiede zwischen den einzelnen Landesteilen gänzlich überwunden werden sollten.

Zur Verbesserung der mangelhaften Verkehrsinfrastruktur im COP waren seit 1918 einige kürzere lokale Strecken gebaut worden. Es fehlte jedoch an Linien, die die einzelnen Teile des COP miteinander verbanden, und die durch das Gebiet fließende Weichsel wirkte zusätzlich als Barriere.¹⁰⁵ Während der Status quo somit viel zu wünschen übrig ließ, waren die Pläne für einen Ausbau des Schienennetzes im COP weitreichend. So sah Kwiatkowskis Planungsbüro für Sandomir eine Rolle als überregionaler Bahnknoten vor. Insgesamt summierten sich die Pläne auf über 1 000 Kilometer an neu zu bauendem Schienennetz.¹⁰⁶ Das Verkehrsministerium sprach sich jedoch lediglich für einen Teil dieser neuen Linien aus und bis September 1939 wurde für keine davon eine Baugenehmigung erteilt. Errichtet wurde allerdings eine Reihe zusätzlicher Gleise und Ausweichstellen, weil die Kapazitäten der bestehenden Bahnlinien angesichts der wachsenden Bedürfnisse im COP nicht mehr ausreichten.

Ein Grund dafür, dass die Errichtung der geplanten Linien im COP nicht angegangen wurde, lag in der Entwicklung des Schienennetzes im Rest des Landes. Ab 1935 wurden verstärkt bestehende Linien modernisiert.¹⁰⁷ Hinzu kam die Genehmigung neuer Strecken insbesondere in den zentralen Woiwodschaften, die sich am Ende der Zweiten Polnischen Republik vielfach noch im Bau befanden. So wurde auch eine Linie vom Sejm genehmigt, die als Ausgangspunkt einer Magistrale aus der Woiwodschaft Śląsk nach Wolhynien die-

¹⁰³ Vgl.: ebenda, S. 227–249.

¹⁰⁴ Ebenda, S. 466: „poligon[] doświadcza[n]y“.

¹⁰⁵ Vgl.: GOŁĘBIEWSKI, S. 217–224.

¹⁰⁶ Vgl.: ebenda, S. 225 f.

¹⁰⁷ Vgl.: LANDAU/TOMASZEWSKI, *Gospodarka IV*, S. 407.

nen sollte, deren geplanter Verlauf jedoch nicht durch das Gebiet des COP führte.¹⁰⁸ Während also Kwiatkowskis Planungsbüro im COP eine Reihe neuer Strecken vorsah, erstreckten sich die tatsächlich vom Verkehrsministerium realisierten Linien auf andere Landesteile. Zwar bestand auch in diesen ein erheblicher Bedarf an neuen Verbindungen, verwunderlich erscheint dieses Vorgehen allerdings vor dem Hintergrund, dass der COP ja gerade dazu gedacht gewesen war, Investitionen in einem bestimmten Gebiet zu konzentrieren, anstatt sie über das gesamte Land zu verteilen.

Eine Erklärung für dieses scheinbare Paradoxon kann ein Blick auf die maßgeblichen Akteure liefern: Auf der einen Seite wirkte Kwiatkowski mit dem ihm unterstellten Planungsbüro als treibende Kraft hinter dem COP. In seinem Ministerium sollten alle den COP betreffenden Aktivitäten koordiniert werden.¹⁰⁹ Dementsprechend erarbeitete das Planungsbüro auch ein Konzept für den Ausbau des dortigen Schienennetzes. Auf der anderen Seite kam dem Verkehrsministerium die prinzipielle Zuständigkeit für den Ausbau des Schienennetzes in ganz Polen zu. Dieses sah die Prioritäten an anderer Stelle und setzte die knappen vorhandenen Investitionsmittel entsprechend ein.¹¹⁰ Diese Vorgehensweise, die den Überlegungen hinter dem COP zuwiderlief, mag auch in einer politischen Differenz zwischen den Leitern der beiden Ministerien begründet gewesen sein. Nach dem Tod Piłsudskis im Jahr 1935 bildeten sich im Lager der *Sanacja* zwei konkurrierende Fraktionen: Kwiatkowski gehörte denjenigen um den Präsidenten an, Verkehrsminister Juliusz Ulrych dürfte als Oberst hingegen eher der Gruppe um Marschall Edward Śmigły-Rydz zuzurechnen gewesen sein.¹¹¹ Dass Ulrych dem COP nicht allzu positiv gegenüberstanden haben mag, lässt sich auch daran ablesen, dass dieser weder in seinen Ansprachen vor parlamentarischen Gremien noch in seinen Reden bei der Eröffnung von Infrastrukturbauten Erwähnung fand.¹¹²

Phantomgrenzen spielten auch in dem hier behandelten Beispiel eine wichtige Rolle, war doch der COP auf der Ebene der Raumgestaltung mit seiner Lage auf den Gebieten zweier ehemaliger Teilungsmächte der Versuch, den Phantomgrenzen eine sichtbare neue Gestaltung des Raumes entgegenzusetzen. Ähnliches gilt für die geplante Magistrale Śląsk–Wolhynien, die sogar durch die Gebiete aller drei Teilungsmächte verlaufen wäre. Wie sehr der COP die Raumerfahrung der Akteure allerdings tatsächlich verändert hätte, muss offenbleiben.

Aufschluss über die Entwicklung des polnischen Schienennetzes im Allgemeinen gibt dieses Beispiel in zweierlei Hinsicht: Zum einen wurden weiterhin umfangreiche Pläne für den Bau neuer Linien entworfen, auch wenn angesichts

¹⁰⁸ Vgl.: Dziennik Ustaw (1939), no. 17, poz. 99.

¹⁰⁹ Vgl.: SAMECKI, S. 138 f.

¹¹⁰ Vgl.: GOŁĘBIEWSKI, S. 224, 232.

¹¹¹ Vgl.: BORODZIEJ, S. 182 f.

¹¹² In den zahlreichen Ansprachen und Reden in: AAN, MK, Gabinet Ministra (GM) [Ministerkabinett], sygn. 3339, taucht der COP nicht auf.

der fehlenden finanziellen Mittel abzusehen war, dass eine Umsetzung in näherer Zeit nicht möglich sein würde. Zum anderen folgte die tatsächliche Genehmigung und Errichtung neuer Trassen keinem kohärenten Plan. Statt der zusammenhängenden Linien im COP bewilligte und baute das Verkehrsministerium Strecken über das gesamte Staatsgebiet hinweg verteilt – allerdings hauptsächlich in den westlichen und zentralen Woiwodschaften. Deren Bau war durchaus notwendig; die mangelnde Kohärenz führte aber dazu, dass an vielen verschiedenen Orten Investitionen vorgesehen wurden, die dann aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel nicht oder nur verzögert umgesetzt werden konnten.

6 Verstärkte Unterschiede. Versuch einer Bilanz

Zur Bewertung der Fallbeispiele in ihrer Gesamtheit ist ein Rückbezug auf die in der Einleitung angesprochenen zeitlichen und räumlichen Dimensionen sinnvoll. Für Erstere erscheint insbesondere relevant, dass sich die Entwicklung des polnischen Schienennetzes nur bedingt anhand der wirtschaftlichen Phasen der Zwischenkriegszeit gliedern lässt. Zwar wurde in Phasen des wirtschaftlichen Aufschwungs die Errichtung neuer Linien in verstärktem Maße geplant – durch das Verkehrsministerium, aber etwa auch durch Kwiatkowskis Planungsbüro – und ausgeführt; in wirtschaftlichen Krisenzeiten geschah dies allerdings – in etwas geringerem Umfang – ebenfalls. Zudem herrschte durchgehend ein Mangel an finanziellen Mitteln für die Entwicklung der Bahninfrastruktur. Gänzlich ungeeignet als Gliederungsgrundlage erscheint die politische Zäsur des Jahres 1926. Zwar wurden unter dem *Sanacja*-Regime pro Jahr gerechnet mehr neue Streckenkilometer freigegeben als zu Zeiten der parlamentarischen Demokratie; dieser Unterschied ist aber nicht auf eine wesentlich veränderte Bahnpolitik zurückzuführen, sondern eher darauf, dass in den Zeitraum der *Sanacja*-Herrschaft im Vergleich mehr Jahre mit wirtschaftlichem Wachstum fielen.¹¹³

Bezüglich der räumlichen Dimension ist ein Vergleich der Netzdichte in den einzelnen Regionen zu Beginn und am Ende des Untersuchungszeitraums hilfreich. Auf Basis von Daten aus den Jahren 1912 und 1937¹¹⁴ und anhand der Unterteilung des polnischen Staatsgebiets in vier Regionen lässt sich dabei Folgendes feststellen: In den östlichen Woiwodschaften wurde das Netz auf niedrigem Niveau etwas ausgebaut, sodass die Netzdichte dort zwar leicht anstieg, im landesweiten Vergleich aber immer noch am wenigsten Linien aufwies. Die zentralen Woiwodschaften verfügten 1918 über ein etwas dichteres Netz, das auch stärker ausgebaut wurde, sodass es 1937 in etwa mit dem Netz in den

¹¹³ Inwiefern nun wiederum ein Zusammenhang zwischen der jeweiligen Wirtschaftspolitik und der wirtschaftlichen Situation Polens bestand, kann hier nicht erörtert werden.

¹¹⁴ Vgl.: Historia Polski w liczbach, 5, S. 95 (zu 1912), und Mały Rocznik Statystyczny 1939, S. 188 (zu 1937).

südlichen Woiwodschaften vergleichbar war, wo in der Zwischenkriegszeit fast gar keine neuen Linien gebaut wurden. In den westlichen Woiwodschaften schließlich hatte es bereits vor dem Ersten Weltkrieg ein gut ausgebautes Netz gegeben, das nach 1918 noch weiter verdichtet wurde. Folglich vergrößerten sich die Unterschiede in der Netzdichte zwischen den einzelnen Regionen bis 1939 noch.

Der Netzausbau lässt sich zusätzlich aus anderen räumlichen Perspektiven betrachten. Drei Aspekte scheinen hier besonders erwähnenswert: Erstens lässt sich eine klare Trennlinie zwischen Polen A und Polen B ziehen. Während in Polen A zahlreiche neue Linien gebaut wurden, geschah dies in Polen B nur vereinzelt. Dieser Gegensatz tritt zudem deutlich stärker hervor als die Unterschiede zwischen den vier Regionen. So kam es innerhalb der zentralen Woiwodschaften in den Polen A zuzurechnenden Woiwodschaften Warschau, Lodz und Kielce in der Zwischenkriegszeit zu einem massiven Netzausbau, während in den in Polen B gelegenen Woiwodschaften Lublin und Białystok gar keine neuen Linien gebaut wurden. Ebenso verlief die einzige größere Investition in den südlichen Woiwodschaften, ein Abschnitt der Direktverbindung Krakau–Warschau, durch ein Polen A zuzurechnendes Gebiet. Die beabsichtigten Investitionen in das Schienennetz im Rahmen des COP lassen sich sogar als ein Versuch zur Abmilderung der Unterschiede in der Netzdichte zwischen Polen A und Polen B deuten, die sich im Laufe der Zwischenkriegszeit noch stärker ausgeprägt hatten.¹¹⁵ Auch die bisherige Ausstattung mit Schieneninfrastruktur spielte keine große Rolle für die weitere Entwicklung: In einer kaum mit Bahnlinien ausgestatteten Woiwodschaft wie Polesien wurden ebenso wenig neue Linien gebaut wie in der etwas besser an das Schienennetz angebundenen Woiwodschaft Stanisław, die ebenfalls in Polen B lag. Umgekehrt wurde in Polen A sowohl in der bislang nur wenig durch die Bahn erschlossenen Woiwodschaft Warschau als auch in der bereits mit einem äußerst dichten Bahnnetz ausgestatteten Woiwodschaft Śląsk eine erhebliche Anzahl neuer Linien errichtet.

An diese Feststellung knüpft eine zweite an: Prioritär mit neuen Linien versorgt wurden Gebiete mit hoher Wirtschaftskraft, von denen die meisten in Polen A lagen. Das betraf etwa die Kohlemagistrale. Aber auch bei weiteren Linien stand die Anbindung wirtschaftsstarker Regionen im Vordergrund: So lässt sich der starke Ausbau des Schienennetzes in den Woiwodschaften Warschau, Lodz und Kielce auch darauf zurückführen, dass dort größere Industriegebiete rund um die beiden Woiwodschaftshauptstädte Warschau und Lodz sowie das Dombrowaer Kohlebecken lagen. Die Unternehmen in diesen Gebieten

¹¹⁵ Immerhin wird auch in dem zeitgenössischen Beitrag von BISSAGA, S. 208, vom Ziel einer „Annäherung der industrialisierten westlichen und südwestlichen Gebiete (*Polen A*) an die wirtschaftlich passiven östlichen *kresy*“ („zbliżenie zachodnich i południowo-zachodnich uprzemysłowionych obszarów (*Polska A*) do biernych gospodarczo kresów wschodnich“) gesprochen [Hervorhebung im Original].

waren zudem nach 1918 auf neue inländische Absatzmärkte angewiesen, die mit einer guten Bahnanbindung und somit niedrigeren Transportkosten leichter erschlossen werden konnten.¹¹⁶ Schließlich spielte auch im selteneren Fall der Errichtung einer Linie in Polen B die Wirtschaftskraft der durch diese Linien erschlossenen Gebiete eine erhebliche Rolle, etwa bei der Strecke Luzk (Łuck) – Stojaniv (Stojanów), die vor allem deswegen gebaut wurde, weil sie agrarisch ertragreiche Gebiete in Wolhynien an das Bahnnetz anschloss.¹¹⁷

Keine Rolle spielte hingegen, um zur dritten Überlegung zu kommen, die ethnische Zusammensetzung einer bestimmten Region. Auch wenn der Ausbau des Bahnnetzes hauptsächlich in denjenigen Gebieten erfolgte, in denen die polnische Bevölkerung in der Mehrheit war, so lässt sich anhand der Fallbeispiele und der ersten beiden Überlegungen schlussfolgern, dass dieses Ungleichgewicht weniger einer bewussten Entscheidung geschuldet war als vielmehr dem Umstand, dass die ethnischen Minderheiten eher in den wirtschaftlich rückständigen Gebieten im Osten Polens lebten.¹¹⁸

Neben der Erhellung der räumlichen und zeitlichen Dimension des Netzausbaus erlauben die Fallbeispiele auch einige Rückschlüsse zu der Frage nach zentralen Akteuren. Zu nennen ist hier an erster Stelle das Verkehrsministerium, an dessen Zuständigkeit für die Konzeptionierung und den Bau neuer Linien weder die zahlreichen organisatorischen Umstrukturierungen innerhalb des Ministeriums und die Gründung der PKP noch die Machtübernahme des *Sanacja*-Regimes Wesentliches änderten. Eine gewichtige Rolle spielte daneben als legislatives Organ der Sejm. Allerdings lässt sich über die Zwischenkriegszeit hinweg eine Tendenz zu dessen fortschreitender Entmachtung feststellen, die sich auch auf die Genehmigung neuer Bahnlinien erstreckte.

Zwei Punkte lassen sich schließlich hervorheben, die zeigen, dass und inwieweit das Phänomen der Phantomgrenzen die Entwicklung der Bahninfrastruktur im Polen der Zwischenkriegszeit prägte. Erstens war die Raumerfahrung der Akteure durch die Phantomgrenzen geprägt, die das Schienennetz strukturierten. Entsprechend war ein großer Teil der neu gebauten Linien von dem Bemühen getragen, diese Phantomgrenzen zu überwinden, und zwar bis zum Ende der Zwischenkriegszeit, wie das Beispiel des COP verdeutlicht. Zweitens wirkten die Phantomgrenzen bei der Entwicklung des Schienennetzes in etwas weniger offensichtlicher, aber vielleicht noch nachdrücklicherer Weise. Wie das Beispiel der Kohlemagistrale zeigt, waren die wirtschaftlichen Zentren innerhalb des polnischen Staatsgebiets so verteilt, dass Bemühungen, diese Zentren besser miteinander zu verbinden, einer Verstetigung der Phantomgrenzen auf der Ebene der Raumgestaltung noch Vorschub leisteten. Zwar

¹¹⁶ Vgl. zur wirtschaftlichen Situation in den verschiedenen polnischen Regionen zu Beginn der Zwischenkriegszeit: LANDAU/TOMASZEWSKI, Zarys, S. 40–50.

¹¹⁷ Vgl.: KOZIARSKI, Sieć 1918–1992, S. 37.

¹¹⁸ Inwiefern nun wiederum ein Zusammenhang zwischen der ethnischen Zusammensetzung dieser Gebiete und ihrer wirtschaftlichen Rückständigkeit bestand, ist eine Frage, die über den Rahmen dieses Aufsatzes hinausgeht.

trat in der Zwischenkriegszeit verstärkt die Unterscheidung zwischen Polen A und Polen B in den Vordergrund; damit wurde aber letztlich lediglich eine Phantomgrenze durch eine andere ersetzt.

7 Fazit. Viel und doch (zu) wenig

Wie lässt sich schließlich die Entwicklung des polnischen Schienennetzes in der Zwischenkriegszeit generell beurteilen? Je nach Perspektive fällt diese Einschätzung überaus unterschiedlich aus: Wird die Zahl an neu gebauten Streckenkilometern den kühnen Ausbauplänen des Verkehrsministeriums und des Eisenbahnrats in den ersten Jahren nach Kriegsende gegenübergestellt, so scheiterten die Entscheidungsträger der Zweiten Polnischen Republik an ihren eigenen Ansprüchen. Sie waren darüber hinaus, bevor das unvorhergesehene Ende der Republik eintrat, nie dazu imstande, ihre Ansprüche der Realität anzunähern, wie das Beispiel des COP zeigt. Wird hingegen der tatsächliche Stand des Jahres 1918 mit einem großräumig zerstörten Bahnnetz als Ausgangspunkt genommen, so stellen der Wiederaufbau und die Weiterentwicklung dieses Netzes eine bemerkenswerte Errungenschaft des polnischen Staates dar. Zu bedenken sind außerdem die finanziellen Probleme: Da privates inländisches Kapital kaum vorhanden war und ausländische Geldgeber wenig investierten, musste vor allem der Staat den Ausbau der Bahninfrastruktur finanzieren. Der verfügte aber kaum über die notwendigen Mittel.

Für die Bewertung lassen sich auch zwei eingangs erwähnte Punkte heranziehen. Hinsichtlich erstens der Ausgangsbedingungen ist zu differenzieren zwischen solchen, die auf den Ersten Weltkrieg, und solchen, die auf die über hundertjährige Teilungszeit zurückzuführen waren. Die Kriegsfolgen bedurften unmittelbarer Lösungen, die auch rasch gefunden wurden. Die aus der Teilungszeit herrührende Struktur des polnischen Schienennetzes hingegen erforderte deutlich umfangreichere Veränderungen, die es in der Zwischenkriegszeit in unterschiedlichem Ausmaß umzusetzen gelang. Verbindungen zwischen den früheren Teilungsgebieten wurden an vielen Stellen insbesondere im Westen des Landes geschaffen, im Osten und Süden hingegen kaum. Das Schienennetz wurde in einigen Woiwodschaften, wieder vor allem im Westen, deutlich verdichtet, in denen im Osten und Süden hingegen wenig bis gar nicht, sodass sich im Ergebnis die Unterschiede in der Netzdichte zwischen den einzelnen Regionen insgesamt noch vergrößerten.

Bezüglich zweitens der Bemühungen um eine Anpassung des Schienennetzes an die Bedürfnisse des neuen Staates gibt die Anzahl von acht eingeführten Kategorien neuer Linien bereits einen Hinweis: Gebaut wurde weitgehend unsystematisch, wobei sich ein gewisser Schwerpunkt in den westlichen und zentralen Woiwodschaften ergab. Weil an so vielen Stellen Bedarf für neue Bahnlinien bestand, aber die finanziellen Mittel dafür bei Weitem nicht ausreichten, wurden an vielen verschiedenen Stellen Infrastrukturmaßnahmen begonnen und häufig erst nach Jahren fertiggestellt, sodass das Bahnnetz letztlich

einem Flickenteppich ähnelte. Verstärkt wurde dies noch durch externe Faktoren, wie etwa das Importverbot für polnische Kohle durch das Deutsche Reich und den englischen Bergarbeiterstreik, die die Ansprüche an das Schienennetz veränderten und als Konsequenz seinen flickenteppichartigen Charakter noch verstärkten.

Somit lässt sich die Entwicklung des polnischen Schienennetzes in der Zwischenkriegszeit am besten mit der Formulierung im Titel dieses Abschnitts zusammenfassen. Einerseits waren die rund 1 800 Kilometer an neu gebauten Linien ein beträchtlicher Wert angesichts eines Gesamtumfangs des Netzes von rund 18 000 Kilometern. Andererseits war dies wenig mit Blick auf die in den Entwürfen jener Jahre vorgesehenen neuen Linien und zu wenig in Bezug auf den Anspruch, das Schienennetz zu vereinheitlichen und die Unterschiede zwischen den Teilungsgebieten zumindest hinsichtlich der Infrastruktur zu überwinden. Einen neuen Staat zu bauen, wie es im Titel dieses Beitrags heißt, gelang also bezüglich des Schienennetzes nur in Ansätzen. Veranschaulichen lässt sich diese Feststellung anhand einer Formulierung von Mieczysław Widernik, der die Kohlemagistrale als „Wirbelsäule“¹¹⁹ der Zweiten Polnischen Republik bezeichnet hat. Stellte folglich die Kohlemagistrale die stabile und gesunde Wirbelsäule des neuen Staates dar, so waren dessen Rippen an zahlreichen Stellen kränklich und fragil.

Ausgehend von den Ergebnissen dieser Arbeit bieten sich gleich in mehrfacher Hinsicht Perspektiven für weitere synchrone wie diachrone Vergleiche. So kann etwa die Entwicklung des Schienennetzes im Polen der Zwischenkriegszeit Vereinheitlichungsbemühungen in anderen Bereichen gegenübergestellt werden. Daneben bietet sich ein Blick auf die Entwicklung der Schienennetze anderer Länder an. Schließlich können die hier beschriebenen Tendenzen mit denjenigen in Polen nach dem Zweiten Weltkrieg verglichen werden. Dabei ließe sich auch untersuchen, inwiefern die Phantomgrenzen zwischen den früheren Teilungsmächten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts noch nachwirkten und ob es der Volksrepublik Polen gelang, jene Einebnung der Unterschiede zwischen den einzelnen Regionen des Landes in Bezug auf ihre Ausstattung mit Bahninfrastruktur zu erreichen, die in der Zweiten Polnischen Republik angestrebt worden war.

¹¹⁹ WIDERNIK, S. 52: „kręgosłup“.

Bibliography

Unpublished Sources

Archiwum Akt Nowych, Warszawa (AAN)

Komitet Narodowy Polski w Paryżu (KNP), Akta Urzędu [Wydziału] Ekonomicznego.
Ministerstwo Komunikacji w Warszawie (MK), Biuro Wojskowe (BW).
Ministerstwo Komunikacji w Warszawie, Gabinet Ministra (GM).
Prezydium Rady Ministrów (PRM), Organizacja kolei 1919–1930.

Published Sources

BISSAGA, TEOFIL: *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Warszawa 1938.

Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, 1919–1939.

Mały Rocznik Statystyczny 1939, Warszawa 1939.

Monitor Polski, 1919–1939.

SCHMIDT, MAX: *Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Polen nach der Unabhängigkeitserklärung im Jahre 1918*, Lodz 1931.

Sprawozdania Stenograficzne z posiedzeń Sejmu Rzeczypospolitej, 1919–1939.

SZTOLCMAN, SZTEFAN—ŚNIECHOWSKI, JÓZEF—WASILEWSKI, STANISŁAW (eds.): *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928.

Literature

BENECKE, WERNER: *Die Ostgebiete der Zweiten Polnischen Republik: Staatsmacht und öffentliche Ordnung in einer Minderheitenregion 1918–1939*, Köln 1999.

BÖHLER, JOCHEN: *Civil War in Central Europe, 1918–1921: The Reconstruction of Poland*, Oxford 2018.

BORODZIEJ, WŁODZIMIERZ: *Geschichte Polens im 20. Jahrhundert*, München 2010.

CONRAD, BENJAMIN: *Umkämpfte Grenzen, umkämpfte Bevölkerung: Die Entstehung der Staatsgrenzen der Zweiten Polnischen Republik 1918–1923*, Stuttgart 2014.

DAVIES, NORMAN: *White Eagle, Red Star: The Polish-Soviet War 1919–20*, London 1983.

DYLEWSKI, ADAM: *Historia kolei w Polsce*, Warszawa 2012.

GOŁĘBIEWSKI, JERZY: *COP: Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922–1939*, Kraków 2000.

GRANDITS, HANNES—HIRSCHHAUSEN, BÉATRICE VON—KRAFT, CLAUDIA—MÜLLER, DIETMAR—SERRIER, THOMAS: *Phantomgrenzen im östlichen Europa: Eine wissenschaftliche Positionierung*, in: HIRSCHHAUSEN/GRANDITS et al., *Phantomgrenzen*, pp. 13–56.

GWIŹDŹ, ANDRZEJ: *Sejm i Senat w latach 1918–1939*, in: JULIUSZ BARDACH, STANISŁAW GRODZISKI et al.: *Dzieje Sejmu Polskiego*, 3rd ed., Warszawa 2011, pp. 131–183.

HIRSCHHAUSEN, BÉATRICE VON—GRANDITS, HANNES—KRAFT, CLAUDIA—MÜLLER, DIETMAR—SERRIER, THOMAS: *Phantomgrenzen. Räume und Akteure in der Zeit neu denken*, Göttingen 2015.

HIRSCHHAUSEN, BÉATRICE VON—GRANDITS, HANNES—KRAFT, CLAUDIA—MÜLLER, DIETMAR—SERRIER, THOMAS: *Vorwort*, in: HIRSCHHAUSEN/GRANDITS et al., *Phantomgrenzen*, pp. 7–12.

Historia Polski w liczbach, 5: *Transport, łączność*, Warszawa 1995.

KELLER, DAWID (ed.): *Dzieje kolei w Polsce*, Rybnik 2012.

KELLER, DAWID: *Dzieje kolei normalotorowych na obszarze byłej Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych*, in: KELLER, *Dzieje kolei w Polsce*, pp. 337–374.

KOZIARSKI, STANISŁAW M.: *Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918*, Opole 1993.

- KOZIARSKI, STANISŁAW M.: Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992, Opole 1993.
- KOZIŃSKA-WITT, HANNA: Krakau in Warschaus langem Schatten: Konkurrenzkämpfe in der polnischen Städtelandschaft 1900–1939, Stuttgart 2008.
- LABUDA, GRZEGORZ: Dzieje kolei normalnotorowych na Pomorzu Gdańskim, in: KELLER, Dzieje kolei w Polsce, pp. 247–264.
- LANDAU, ZBIGNIEW: Część I, in: LANDAU/ROSZKOWSKI, pp. 10–157.
- LANDAU, ZBIGNIEW—ROSZKOWSKI, WOJCIECH (eds.): Polityka gospodarcza II RP i PRL, Warszawa 1995.
- LANDAU, ZBIGNIEW—TOMASZEWSKI, JERZY: Gospodarka Polski międzywojennej. Tom IV: Lata interwencjonizmu państwowego 1936–1939, Warszawa 1989.
- LANDAU, ZBIGNIEW—TOMASZEWSKI, JERZY: Zarys Historii Gospodarczej Polski 1918–1939, 6th ed., Warszawa 1999.
- LIJEWSKI, TEOFIL—KOZIARSKI, STANISŁAW: Rozwój sieci kolejowej w Polsce, Warszawa 1995.
- MICHALAK, ROBERT: Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, in: KELLER, Dzieje kolei w Polsce, pp. 152–184.
- MÜLLER, MICHAEL G.—STRUVE, KAI (eds.): Fragmentierte Republik? Das politische Erbe der Teilungszeit in Polen 1918–1939, Göttingen 2017.
- NADOLSKI, PRZEMYSŁAW: Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, in: KELLER, Dzieje kolei w Polsce, pp. 109–130.
- PISARSKI, MAREK: Koleje polskie 1842–1972, Warszawa 1974.
- PISKOZUB, ANDRZEJ: Dziedzictwo polskiej przestrzeni: Geograficzno-historyczne podstawy struktur przestrzennych ziem polskich, Wrocław et al. 1987.
- RICHTER, KLAUS: Fragmentation in East Central Europe: Poland and the Baltics 1915–1929, Oxford 2020.
- ROSZKOWSKI, WOJCIECH: Część II, in: Landau/Roszkowski, pp. 158–296.
- ROTH, RALF: Allgemeine Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte, in: RALF ROTH, KARL SCHLÖGEL (eds.): Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert, Frankfurt am Main 2009, pp. 47–64.
- SAMECKI, WIESŁAW: Centralny Okręg Przemysłowy 1936–1939: Wstępna faza programu uprzemysłowienia Polski, Wrocław 1998.
- TAYLOR, ZBIGNIEW: Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce, Warszawa 2007.
- WECK, NADJA: Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa am Beispiel der Stadt Lemberg (Lwów, L'viv), Wiesbaden 2020.
- WIDERNIK, MIECZYŚLAW: Magistrała węglowa Śląsk—Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym, in: Zapiski Historyczne 49 (1984), 2, pp. 31–53.
- WILCZEK-KARCZEWSKA, MAGDALENA: Rozwój kolei żelaznych na ziemiach polskich w ujęciu historycznoprawnym, in: Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny 1 (2015), 4, pp. 100–124.