



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Boder-Allenstein, Gustav: Der Ausbau des polnischen Eisenbahnnetzes

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

sichtbaren Fremdherrschaft zu erdulden haben. Das allein würde uns heilen. Der Feind muß Plage gegen Plage spüren: Das Geschäft muß aufhören, sich für ihn zu lohnen. Es gibt keinen andern Weg aus dem grauen Elend heraus.

Mit unendlicher Trauer und Scham erleben wir die Unfähigkeit unseres Volkes, die Waffen, die uns geblieben sind, gläubig und stark in Bereitschaft zu nehmen.



## Der Ausbau des polnischen Eisenbahnnetzes

Von Gustav Hoder-Allenstein



Im vergangenen Sommer wurde, infolge der militärischen Ereignisse an der polnischen Ostfront nur wenig beachtet, die Eisenbahnlinie Kutno—Stralkowo fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Durch sie wird über Breschen eine unmittelbare Verbindung von Posen nach Warschau geschaffen. Darüber hinaus ist sie insofern noch von großer Bedeutung, als sie einen Teil eines umfangreichen Eisenbahnbauprogramms bildet, durch das ein festes Gerippe in das polnische Eisenbahnssystem kommen, ein enger Anschluß Kongreßpolens mit den ehemals preussischen und österreichischen Gebieten hergestellt und damit der Bestand Polens militärisch, wirtschaftlich und politisch auf eine feste Grundlage gestellt werden soll. Es wurde bereits im Herbst 1919 aufgestellt und dann nach Besetzung der früheren preussischen Provinzen ergänzt. Der russisch-polnische Krieg unterbrach seine Ausführung, an die aber jetzt nach einer Rede des polnischen Eisenbahnministers mit allen Kräften herangegangen werden soll.

Es handelt sich um sechs große Eisenbahnprojekte. Sie liegen naturgemäß zum größten Teil in Kongreßpolen und nur zu einem kleinen Teil in Galizien, in Posen und Westpreußen.

### 1. Herstellung eines leistungsfähigen Eisenbahnnetzes von Galizien über Kongreßpolen nach Danzig durch den Bau folgender Bahnen:

- a) Belzec—Tomaszow—Samostje—Lublin—Radom—Stierniewice und Lowitsch—Plock—Serpez—Gollup. Sie findet bei Belzec den Anschluß an das galizische, bei Gollup den an das westpreussische Eisenbahnnetz. Die Verbindung der beiden Baustrecken wird durch die bereits bestehende Strecke Lowitsch—Stierniewice hergestellt.
- b) Przemysl — Dnnow — Rzeszow — Tarnobrzeg — Sandomir — Ostrowez—Radom—Warschau. Sie schneidet bei Rzeszow die große galizische Längsverbindung Czernowitz—Lemberg—Kraukau, findet bei Ostrowez den Anschluß an die Lodzer Strecke und führt in südlicher Richtung durch die ebenfalls geplanten Zweigstrecken Denbica—Jaslo—Smigrod und Dnnow—Rymanow—Krosno bis tief in die Beskiden hinein.

- c) Nasjelsk—Serpec. Sie ist ebenso wie die Strecke Plock—Serpez—Gollub bereits im Bau und bei Nasjelsk an die Bahn Warschau—Mlawa angeschlossen.

Durch diese Bahnen werden von Lublin aus zwei voneinander unabhängige, über Warschau—Mlawa und Lowitzsch—Gollub führende unmittelbare Verkehrswege Rumänien—Galizien—Kongresspolen—Danzig geschaffen, die Zahl der von Galizien nach Warschau und von dort nach Danzig laufenden Bahnen wesentlich vermehrt, und dadurch schließlich ein enger Zusammenschluß Danzigs, Sembergs und Przemysls mit der Landeshauptstadt Warschau erreicht. Der militärische und politische Wert dieser Bahnen ist im Hinblick auf das Verhältnis Warschaws zu Galizien und Danzig sowie mit Rücksicht auf die Bestrebungen Polens, in ein enges Verhältnis zu Rumänien zu gelangen, ohne weiteres klar. Wirtschaftlich liegt er in der Ausfuhr rumänischen Getreides und galizischen Holzes über Danzig nach Deutschland und England.

2. Herstellung unmittelbarer Verbindungen von Westgalizien, besonders Krakau, nach Warschau durch den Bau folgender Bahnen:

- a) Krakau—Miechow, wo sie auf die Linie Dombrowa—Kielzch stößt, und  
 b) Dombrowa—Zelislawice—Tomaszow—Rawa—Skiernewice, wo der Anschluß an die Warschau—Wiener Bahn erreicht wird.

Beide Bahnen haben besonders mit Rücksicht auf Oberschlesien und infolge unmittelbarer Verbindung des Kohlenbeckens von Dombrowa mit Warschau große politische, militärische und wirtschaftliche Bedeutung. Ihr militärischer Wert wird noch erhöht durch den Bau zweier zur slowakischen Grenze führenden Seitenstränge der galizischen Hauptbahn, der Bahnen Oswienchym—Kenty—Sahbusch, Krakau—Wieliczka—Mszana und Verlängerung der letzteren von Neumarkt aus an der slowakischen Grenze entlang über Szawnica—Kroszientko nach Neu-Sandec.

3. Anschluß des Kohlenbeckens von Dombrowa an das Industriegebiet vom Lodz und die aus Polen nach Danzig führenden Strecken durch den Bau folgender Bahnen:

- a) Dombrowa—Sjewersz—Tschensstochau—Edunka Wola—Lentschica—Kutno—Plock, wo sie mit der über Radom—Lowitzsch heraufführenden Galizien—Danzig-Strecke zusammenstößt. Eine Abzweigung soll von Lentschica nach Lodz führen. Diese sowie der Teil Lentschica—Kutno—Plock der Hauptstrecke sind bereits im Bau,  
 b) Dombrowa—Tschensstochau—Wesjun—Sjeradz—Warta—Wlocławek, wo sie Anschluß an die Warschau—Thorner Strecke findet.

Der politische, militärische und wirtschaftliche Wert dieser Bahnen ist ohne weiteres einleuchtend. Er bedarf keiner weiteren Betonung.

4. Herstellung von drei durchlaufenden Verbindungen von Ost- nach Westpolen durch den Bau folgender Bahnen:

- a) Kutno—Kolo—Konin—Stralkowo, die bei Kutno auf die Warschau—Thorner Strecke stößt und auf der anderen Seite

- von Stralkowo aus über Breschen nach Posen führt. Sie ist, wie bereits erwähnt, schon eröffnet,
- b) Weruschow—Welsun—Petrikau—Tomaszow—Garwolin—Lukow mit Anschluß an die von Brest-Litomsk und Lublin kommenden Linien,
  - c) Dombrowa—Mjechow—Kozadow—Grubeschow—Cholm mit Anschluß nach Nowel und Galizien.

Durch diese Bahnen wird Ostpolen mit dem Westen, der früheren preussischen Provinz Posen und dem Kohlengebiet von Dombrowa in unmittelbare Verbindung gebracht, die Zahl der über die ehemalige deutsch-russische Grenze führenden Schienenwege vermehrt und besonders eine durchgehende kürzere Verbindung Warschau—Posen geschaffen. Alle drei Bahnen sind als unmittelbare Transitwege von Rußland und der Ukraine über Polen wirtschaftlich und politisch von hoher Bedeutung. Ihr Hauptwert dürfte jedoch wohl, der geographischen Lage Polens entsprechend, militärischer Natur sein.

5. Vermehrung der Eisenbahnverbindungen von Polen nach Ostpreußen durch Fertigstellung bzw. weiteren Ausbau der Bahnen:
  - a) Kolno—Lomza, die bei Kolno den Anschluß an die nach Johannsburg heraufführende Bahn erreicht,
  - b) Ostrolenka—Flammberg, die, während des Krieges von uns Deutschen erbaut, nunmehr einen stärkeren Ausbau erhalten soll.

Beide Bahnen dürften weniger wirtschaftlichen als vielmehr im Hinblick auf die Lage Ostpreußens und die polnischen Absichten in Masuren und Ermland vorwiegend politischen und militärischen Interessen dienen.

6. Herstellung einer unmittelbaren Verbindung Posen—Puzig—Gela durch den Bau folgender Bahnen:
  - a) Posen—Welnau—Elnau, wo der Anschluß an die Linien Nakel—Gnesen und Rogasen—Hohensalza erreicht wird,
  - b) Krone a. Brahe—Tuchel—Gzerst—Berent mit Anschluß an die Linien Konitz—Dirschau—Danzig und Biltow—Dirschau—Danzig,
  - c) Karthaus—Neustadt mit Anschluß bei Karthaus an die Berenter, bei Neustadt an die Puziger Strecke,
  - d) Puzig—Schwarzau—Heisterneft—Gela.

Diese Bahnen sollen in gleicher Weise politischen und wirtschaftlichen wie militärischen Zwecken dienen. Durch sie wird einmal eine neue Längsverbinding durch den Korridor längs der deutsch-polnischen Grenze und ferner eine von Danzig unabhängige Verbindung Polens mit dem Meere geschaffen, deren Bedeutung noch dadurch erhöht wird, daß die Polen Puzig zu einem modernen Hafen auszubauen beabsichtigen. Militärisch sind diese Bahnen besonders wichtig, als die schon bestehende, an der Grenze entlang führende Bahn Nakel—Wandsburg—Konitz—Lippusch—Berent zu nahe an der deutschen Grenze liegt, um als Aufmarschbahn in Betracht zu kommen.

Diese Eisenbahnpläne sind, soweit sie Kongresspolen betreffen, als solche nicht neu. Es handelt sich vielmehr um Bahnbauten, deren Vorarbeiten bereits lange Zeit vor dem Kriege in ihren Einzelheiten festlagen, deren Ausführung aber von der russischen Regierung, obwohl ihre wirtschaftliche Notwendigkeit längst erkannt

war, aus Gründen der Landesverteidigung immer wieder hinausgeschoben wurde, bis schließlich Frankreich kurz vor Kriegsausbruch mit seiner 2 $\frac{1}{2}$ -Milliarden-Anleihe aus strategischen Gründen ihren Bau durchsetzte, der den russischen Aufmarsch von der Weichsellinie nach der deutschen Grenze verlegen sollte. Die Verwirklichung des russischen Eisenbahnbauprogramms verhinderte der Krieg. Die jahrelange systematische Vernachlässigung des Eisenbahnnetzes Kongreßpolens durch die Russen hat sich für diese während des Krieges einmal bitter gerächt, das andere Mal aber während des großen russischen Rückzuges 1915 bezahlt gemacht, indem die deutschen Operationen dadurch nicht unwesentlich behindert wurden. Die Folge war, daß die damals russischen Pläne sofort nach der Besetzung Kongreßpolens von Deutschen und Österreichern aufgenommen und mit den Kriegsverhältnissen entsprechenden Änderungen in Gestalt von Voll- und Kleinbahnen ihre Verwirklichung fanden.

Die Gesamtlänge dieser Bahnprojekte soll über 3500 Kilometer betragen. Man hofft von ihnen bei den der Regierung zur Verfügung stehenden Mitteln jährlich etwa 300 Kilometer fertigstellen zu können. Bis zur Vollendung des ganzen Programms würden also über 10 Jahre vergehen.

Die finanziellen Schwierigkeiten sollen nach einer Mitteilung des polnischen Eisenbahnministers durch Übertragung der Bauten an Privatunternehmer überwunden sein, die auch für die Finanzierung selbst zu sorgen haben. Der größte Teil der jetzt zur Ausführung gelangenden Bahnprojekte war bereits lange Zeit vor dem Kriege durch Privatkapital gedeckt, dem schon allein an einer möglichst schnellen Herstellung dieser Bahnen gelegen war. Es sollen sich auch jetzt wieder unter Beteiligung fremdländischen Kapitals Konzerne mit bedeutendem finanziellen Hintergrund der Regierung zur Verfügung gestellt haben. Trotzdem kann die Mitteilung des polnischen Eisenbahnministers, die Ausführung der Bauten könne nunmehr endgültig als gesichert angesehen werden, bei der gänzlich zerrütteten Finanzlage des polnischen Staates nur mit allergrößter Vorsicht aufgenommen werden.

Das polnische Eisenbahnprogramm richtet sich den politischen und militärischen Verhältnissen entsprechend hauptsächlich gegen Westen und Süden. Es läßt den Osten im Hinblick darauf, daß die polnische Grenze dort noch nicht festlag, vorläufig unberücksichtigt. Nach seiner Vollendung wird Polen nach Westen und Süden über ein den Erfordernissen des Landes entsprechend leistungsfähiges Eisenbahnnetz verfügen, das die Verteidigungs- und Angriffsfähigkeit Polens seiner geographischen, politischen und militärischen Lage anpaßt. Es schafft Polen in einem Kriege gegen mehrere Fronten die Möglichkeit und die Vorteile des Operierens auf der inneren Linie, befähigt es, innerhalb kürzester Frist größere Truppenmassen von einem Kriegsschauplatz zum anderen hin- und herzuwerfen, auf dem einen mit starken Kräften entscheidend zum Angriff überzugehen und an anderer Stelle sich mit schwächeren zu verteidigen. Es stellt damit die Landesverteidigung Polens auf eine sichere Grundlage. Mit diesen Bahnen wird Polen über durchgehende Verbindungen von der Landeshauptstadt nach allen Teilen seines Reiches verfügen. Es wird diese eng miteinander verschmelzen, eine Tatsache, die nicht nur für die Kriegsbereitschaft, sondern auch für das gesamte staatliche, wirtschaftliche und politische Leben des Landes, überhaupt für die Lebensfähigkeit Polens von entscheidender Bedeutung ist.