

Citation style

Mick, Christoph: Rezension über: Nadja Weck, Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa. Am Beispiel der Stadt Lemberg (Lwów, L'viv), Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2020, in: Jahrbücher für Geschichte Osteuropas / jgo.e-reviews, JGO 70 (2022), 3-4, S. 550-551, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/a7737a33aab744a8b80bb715f209ef47>



Franz Steiner Verlag

IM AUFTRAG DES
Leibniz-Instituts für Ost- und Südosteuropaforschung

copyright

This article may be downloaded and/or used within the private copying exemption. Any further use without permission of the rights owner shall be subject to legal licences (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

JGO 70, 2022/3–4, 550–551

Nadja Weck

Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zentraleuropa am Beispiel der Stadt Lemberg (Lwów, L'viv)

Wiesbaden: Harrassowitz, 2020. X, 342 S., 25 Abb., 19 Ktn., 3 Tab. = Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Ostmitteleuropas, 29. ISBN: 978-3-447-11416-5.

Nach Andriy Zayarnyuk's Studie zum Lemberger Hauptbahnhof aus dem Jahre 2020 (*Lviv's Uncertain Destination: A City and Its Train Terminal from Franz Joseph I to Brezhnev*), ist dies die zweite Arbeit zur Verkehrsgeschichte Lembergs. Nadja Weck's Studie setzt allerdings andere Schwerpunkte und konzentriert sich auf die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Weck untersucht, welche Auswirkungen die Anbindung Lembergs an das Habsburger Eisenbahnnetz auf die Stadtentwicklung hatte. Die Arbeit ist dem *spatial turn*, insbesondere den Ideen des französischen Soziologen Henri Lefebvre verbunden, und versteht die Schaffung von Raum als einen „materiellen, mentalen und schöpferischen Prozess“ (S. 12). Die drei Teile des Buches beschäftigen sich mit drei Räumen verschiedener Art und Größe, die sich in und um Lemberg entfalten. Zunächst wird Lemberg im Gesamttraum der Habsburger Monarchie verortet und die Entwicklung der Stadt zu einem Verkehrsknotenpunkt samt deren Folgen für die Stadtentwicklung untersucht. Danach wird der städtische Raum selbst in den Blick genommen und die städtebaulichen Veränderungen herausgearbeitet, die durch die Platzierung von Bahnhöfen und Trassen verursacht wurden. Zuletzt geht es um den Raum des Hauptbahnhofs, seine Architektur und Repräsentationsfunktion.

Im ersten Teil gibt Weck einen Überblick über den Eisenbahnbau in Galizien, die Planungen in Wien und in der Provinz von den 1830er Jahren bis in die 1880er Jahre. Weck setzt sich ausführlich mit den Plänen von Franz Riepl, eine Ost-West-Verbindung durch die ganze Monarchie herzustellen, auseinander. Standen bei Riepl und in Wien gesamtstaatliche Interessen im Mittelpunkt, zielten die Erörterungen in Galizien auf die Entwicklung der Provinz. Weck zeigt, dass bisherige Studien zur Eisenbahnentwicklung in der Habsburger Monarchie übersehen haben, dass auch in Galizien Eisenbahn-pioniere – insbesondere Alexander Fredro und Leon Sapieha – mit eigenen Projekten Einfluss auf die Entwicklung zu nehmen versuchten. Diese Pläne sahen vor, Lemberg zu einem Schnittpunkt von West-Ost- und Nord-Süd-Verbindungen zu machen. Weck analysiert diverse Projekte und die Privat- und Staatsbahnphasen des Eisenbahnbaus. Gegen Ende der ersten Staatsbahnphase Mitte des 19. Jahrhunderts hatte die Habsburger Monarchie verglichen etwa mit Preußen oder Frankreich nur wenige Gleiskilometer. Der Eisenbahnbau wurde jetzt wieder in private Hände gelegt, allerdings nahm der Staat durch die Vergabe von Konzessionen und Vergünstigungen weiter großen Einfluss auf die Streckenführung. Bis 1900 wurden Eisenbahntrassen nach Krakau, Brody und Czernowitz gelegt und Lemberg mit Großstädten wie Wien, Bukarest, Moskau, Kyiv und Budapest verbunden. Im letzten Abschnitt dieses Teils referiert Weck die Eindrücke prominenter Reisender. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn sie neben den bekannten Berichten von Józef Wittlin und Karl Emil Franzos auch andere Reiseberichte analysiert hätte. Weck zeigt, dass militärische Interessen keine große Rolle bei der Trassenplanung spielten. Ökonomische Interessen waren wichtiger. Hier korrigiert sie eine gängige Forschungsmeinung.

Der zweite Teil der Arbeit diskutiert den Einfluss von Trassen- und Bahnhofsbau auf die Stadtentwicklung Lembergs. Der Hauptbahnhof wurde am Rande der Stadt gebaut. Die Stadtbehör-

den hatten auf diese Entscheidung keinen Einfluss. Die große Entfernung des Hauptbahnhofs vom Stadtzentrum verursachte von Anfang an logistische Probleme. Die Stadtverwaltung drängte beharrlich auf eine Verlegung des Hauptbahnhofs näher zum Zentrum, scheiterte aber mit ihren Eingaben. Der zweite Bahnhof der Stadt, der Czernowitzer Bahnhof, wurde in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs gebaut und hatte mit denselben Problemen zu kämpfen. Auf den Bau des dritten Lemberger Bahnhof in Podzamcze konnten die Stadtbehörden größeren Einfluss nehmen. Er war näher am Stadtzentrum gebaut, hatte aber den Nachteil, dass die Trassen die Żółkiewer Vorstadt durchschnitten. Weck beschreibt, wie sich die Stadt um die Bahnhöfe entwickelte. Neue Wohn- und Geschäftsviertel entstanden, und Straßenbahnlinien wurden eingerichtet, die als Zubringer zu den Bahnhöfen dienten.

Der dritte Teil konzentriert sich auf die Geschichte des Hauptbahnhofs und überschneidet sich hier mit Zayarnyuks Buch. Das erste recht bescheidene Gebäude des Hauptbahnhofs aus dem Jahre 1861 wurde abgerissen und 1904 durch einen neuen modernen Repräsentationsbau ersetzt, der mehr der Bedeutung Österreich-Ungarns und der Landeshauptstadt Lemberg gerecht wurde. Es war ein moderner Bahnhof, der mit Heizung, Aufzug und elektrischem Licht ausgestattet war. Weck untersucht die Repräsentationsfunktion des Bahnhofs und analysiert die Symbolik der architektonischen Elemente. Bei der Analyse der Symbole greift Weck mit Gewinn auf Lotman's Konzept der Semiosphäre zurück.

Die Studie ist methodisch reflektiert und enthält viele aussagekräftige Abbildungen und Karten. Neben zeitgenössischen publizierten Quellen beruht die Arbeit vor allem auf Akten aus dem Österreichischen Verwaltungsarchiv und Dokumenten aus den beiden wichtigsten Lemberger Archiven, dem Historischen Archiv und dem Gebietsarchiv. Wer sich für die Geschichte des Eisenbahnwesens in Österreich-Ungarn und die Geschichte und urbane Entwicklung Lembergs interessiert, wird das Buch mit Gewinn lesen. Es ist ein wichtiger Beitrag zur Verkehrsgeschichte Europas vor dem Ersten Weltkrieg.

CHRISTOPH MICK
Coventry

JGO 70, 2022/3–4, 551–553

Daniel Jurek

Eine kleine Kirche in Europa. Die Tschechoslowakische Hussitische Kirche im Wandel zwischen Nationalkirche und europäischem kirchlichen Akteur

Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2019. 312 S. = Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte Mainz, Abteilung Abendländische Religionsgeschichte, 258. ISBN: 978-3-525-59379-0.

Die Neugründung der Tschechoslowakischen Republik 1918 führte höchst verschieden geprägte kirchlich-konfessionelle Gesellschaften und Milieus zusammen und erzwang auch einen Ausgleich zwischen unterschiedlichen Rechtstraditionen. Das Gottesgnadentum der Habsburger war 1918 zerbrochen und machte nun den Forderungen nach der Entkonfessionalisierung des öffentlichen