

Kohlebahnen in Böhmen und Mähren von der Hälfte des 19. Jh. bis zur Gegenwart

*Radim Ječný**

Coal Railways in Bohemia and Moravia from the Beginning till the Twenties of the 20th Century

The subject of this study is the historical analysis of so called “Coal Railways” from the beginning till the twenties of the 20th century, i.e. railway companies formed primarily to coal transportation especially in the region of North-Western Bohemia. The explored task is the economic success of the Coal Railways, eventually how their success was achieved, as well as the interrogation, if they developed differently from other railway companies. The study does analyse the ownership of Coal Railways, as well as their eventual vertical integration with ownership of coal mines. The first part is describing the development of the railway network in the Austro-Hungarian Monarchy focusing on the ownership of the companies and the relationship between the economic success and the state transportation policy. The focus is laid on the description of the individual Coal Railways and their relationship with the coal district they were engaged in. The result of the study is the validation of the hypothesis about the different economic development of the Coal Railways. Expecting their profitability, the state did not grant the Coal Railways any guaranties for the invested capital and in consequence the Coal Railways remained in private ownership in the long term. The link to the coal mines was however not sufficient for a long-term profitability. It was important to be the first to come at the respective route and to run the railway as effective as possible.

[Railway History; Coal Railways; Brünn-Rossitzer Eisenbahn; Aussig-Teplitzer Eisenbahn]

Einleitung

Außer entscheidender politischer Veränderungen brachte die Mitte des 19. Jahrhunderts in Mitteleuropa auch eine Wende in der bisherigen Industrialisierung. Die historischen Energieträger (Holz und

* Department of Economic History, Faculty of Economics, University of Economics in Prague, W. Churchill Sq. 4, 130 67 Prague 3, Czech Republic. E-mail: radim.jecny@sbscargo.cz.

Wasser ergänzt durch Tierkraft) wurden allmählich von kohlebetriebenen Dampfmaschinen ersetzt. Entdeckungen im Bereich der Chemie starteten die Entstehung einer chemischen Industrie, die auf der Verarbeitung von Kohle begründet war. Die Betreiber der entstehenden Eisenbahnen verließen eben in den 50-er Jahren des 19. Jh. Holz als Brennstoff und legten als Grundlage des Eisenbahnverkehrs für mehr als 100 Jahre kohlebetriebene Dampflokomotiven in den Vordergrund.

Eingangs sei zu erwähnen, dass die erste (Pferde-)Bahn auf unserem Gebiet von Böhmisches Budweis nach Linz, sowie die erste Dampfmaschinen-betriebene Kaiser Ferdinand Nordbahn Wien – Lundenburg – Prerau – Krakau – Wieliczka, mit einer Abzweigung von Lundenburg nach Brünn, die in den 30-er Jahren des 19. Jh. erbaut wurden, primär wegen der Salzbeförderung entstanden sind. Die erste, um Salzburger Salz nach Böhmen und dann über die Moldau und Elbe nach Sachsen zu bringen, die letztere, von den Rothschilds erbaut, um Salz aus Galizien nach Wien zu befördern. Die in den folgenden Jahrzehnten erbauten Staatsbahnen, sowohl die Nordroute von Brünn über Prag nach Dresden, und die Südroute von Wien nach Triest, entstanden aus strategischen Gründen um Wien mit Prag und Sachsen, sowie der Adria zu verbinden. Diese strategischen Verbindungen nahmen keinerlei Rücksicht auf die entstehenden Kohlereviere, wo die zu Tage gebrachte Kohle weiterhin auf Pferdegespanne angewiesen war. Das Unvermögen der Bergbauer, der steigenden Nachfrage nachzukommen, führte schließlich zur Entstehung der sogenannten Kohlebahnen, deren Ziel es war, die Kohle zu deren Kunden und den Hauptstrecken zu bringen.

Der Transport einer dominanten Ware war auch für einige weitere, später gegründete Gesellschaften charakteristisch, außer bei Kohle ging es meist nur um kürzere Strecken, die als Abzweigungen von Hauptstrecken entstanden – als Beispiel solcher Waren können wir erwähnen: Holz (z.B. Würbenthal – Milkendorf), Zucker und Zuckerrübe (Lundenburg – Grusbach), Kalkstein (Přelouč – Prachovice), oder Eisenwaren (Nezvěstice – Mírošov). Diese Eisenbahnen entstanden auf Anregung lokaler Unternehmer. Wenn wir einige Bahnen als Kohlebahnen definieren wollen, müssen sie die Bedingung erfüllen, dass die ohne Kohle nicht erbaut worden wären und dass außer Kohle keine anderen Transporte auf diesen Strecken bestanden, und wenn,

dann nur als Randerscheinung. Für die Kohlebahnen war des Weiteren auch ein großer Wettbewerb untereinander kennzeichnend, wobei das weitgedehnte Nordböhmische und Falkenauer Revier gleich von mehreren Gesellschaften bedient wurden, deren Streckenführung nicht selten parallel verlief.

Die vorliegende Studie befasst sich mit der Frage, ob die Ausrichtung auf Kohle erfolgreich war, und ob sich diese Bahngesellschaften unterschiedlich von anderen entwickelten. Damit hängt aufs engste Zusammen die Frage ihrer Eigentümer, und ihre mögliche vertikale Einbindung in Kohlebergbauunternehmen.

Bearbeitete Quellen und Literatur

Als Hauptquelle für das Studium der Eisenbahngeschichte in Österreich-Ungarn dient das in sechs Bänden zusammengefasste (mehr als 1000 Seiten lange) Werk *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*. Die allermeisten späteren Arbeiten beriefen sich auf dieses Monumentalwerk, das etappenweise in den Jahren 1898 bis 1905 herausgegeben wurde.¹ Für weitere Informationen, hauptsächlich wirtschaftlicher Art, dienten insbesondere die veröffentlichten Börseninformationen.²

Die Geschichte von Industriegebieten und des Kohlebergbaus auf unserem Gebiet wurde eingehend in den Arbeiten des Schlesischen Instituts der Tschechoslowakischen Akademie der Wissenschaften (ČSAV) in der Publikationsreihe „Industriegebiete“ beschrieben. Diese Arbeiten sind zwar teilweise von der, in der Zeit ihrer Entstehung herrschenden, Ideologie gekennzeichnet, sie stellen nicht desto trotz eine komplexe und bislang unübertroffene Einleitung in das besagte Thema dar.³

¹ H. STRACH und Koll., *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarisch Monarchie*, Wien 1895–1905.

² Z.B. *Deutsche Börsenpapiere*, II. Teil (Ausländische Bank-, Versicherungs-, Industrie- und Bahngesellschaften), Heidelberg 1890.

³ Für unser Thema die Wichtigsten: J. MATĚJČEK, *Vývoj uhelných revírů na území ČSSR v letech 1880–1914*, in: *Průmyslové oblasti 2*, ČSAV, Opava 1969; J. STEINER, *Hospodářsko-sociální vývoj SHR v letech 1918–1938*, ČSAV, Opava 1985; J. MATĚJČEK, *Formování hornictva Sokolovského uhelného revíru*, ČSAV Opava 1978.

Zusätzlich bediente sich der Autor der archivierten Jahresberichte der einzelnen Gesellschaften, die im Archiv der Tschechischen Bahn (ČD) lagern.⁴

Alle Namen der Gesellschaften werden in dieser Arbeit in deutscher Originalfassung verwendet, (z.B. Aussig-Teplitzer Bahn, Brixi Kohlebahn u.ä.), wobei die heutige gängige tschechische Übersetzung ebenfalls erwähnt wird. Dies trifft auch für die Namens Kürzel zu (z.B. ATE, StEG u.ä.), mit denen die Gesellschaften ihr Eigentum kennzeichneten (Lokomotiven, Waggonen, Bergwerkeinrichtung). So kommt man so manchen Missverständnissen zuvor, die man einigen anderen Arbeiten vorhalten kann.⁵ Die geographischen Namen werden in deutscher Bezeichnung (so diese ursprünglich ist) mit tschechischer Übersetzung wiedergeben, oder nur in Tschechisch (wenn kein ursprünglicher deutscher Name besteht). Die Unterscheidung Inland-Ausland bezieht sich auf die Staatsgrenzen in der jeweiligen Geschichtsetappe, d.h. ein Kohletransport nach Wien ist vor dem Jahr 1918 kein Exportgeschäft.

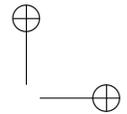
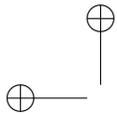
Andeutung von Etappen der Eisenbahngeschichte

Von allem Anfang an bedurfte es zum Bau einer Eisenbahn einer staatlichen Genehmigung, zunächst eines kaiserlichen „Privilegs“ (hernach als „Konzession“ bezeichnet), später einer vom Land erlassenen Genehmigung, welche die Grundbedingungen, wie etwa den Zweck und die Trasse der Bahn festlegte. Diese Privilege waren befristet und lehnten sich an die Annahme, dass nach Fristablauf die Bahn in staatliches Eigentum überführt wird, oder eventuell von einem neuen Privileg ersetzt wird.

In der ersten Etappe (bis 1841) war der Eisenbahnbau eine rein private Angelegenheit – die bereits erwähnte Rothschild-Gruppe erhielt 1836 für 50 Jahre das Privileg eine Eisenbahn zu erbauen und zu betreiben, die Wien mit Krakau und Wieliczka verbinden wird, mit Zweigstrecken nach Brünn und Olmütz. Dieser Gesellschaft – Kaiser Ferdinand Nordbahn, KFNB – genannt, gelang es die Industrie im Os-

⁴ Zurzeit schwer verfügbar in SOA Praha, verfügbar auf: www.soapraha.cz, Referenz Aktuality 2016, [2017-05-24].

⁵ K. ZEITHAMMER, *Lokomotivy Ústecko-Teplické dráhy*, Litoměřice 2011, S. 13, wo der Autor Schienenlieferungen aus dem deutschen Zöptau anführt, wobei es sich um das tschechische Sobotín handelt.



trauer Becken anzuschließen und ihr eigenes Streckennetz mit dem Preußischen über Oderberg/Bohumín – Annaberg/Chalupki zu verbinden (1847).⁶

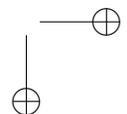
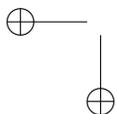
Im Jahre 1841 kommt es zum Einstieg des Staates in den Eisenbahnbau, es wird die Generaldirektion der Staatsbahnen errichtet, mit dem Ziel ein verbundenes Netz strategischer Strecken zu erbauen. Auf unserem Gebiet war es besonders die Nördliche Staatsbahn (NStB), die sich an die KFNB anschloss und die Verbindung Brünn – Böhmisches Trübau (mit Abzweigung nach Olmütz zur privaten KFNB) – Prag (1845) – Podmokly (1851) erbaute, mit Weiterführung nach Sachsen. Die Strecken der KFNB und der NStB dienen bis heute als Hauptachsen des Eisenbahnnetzes von Tschechien mit dominanten Leistungen im Personen- sowie Güterverkehr.

Die wirtschaftlichen und politischen Umbrüche nach 1848 widerspiegelten sich auch in einer veränderten Staatspolitik in Bezug zum Weiterbau der Eisenbahnen. Im Jahre 1854 wurde das sog. „Konzessionsgesetz“ verabschiedet, das abermals die Beteiligung der privaten Hand bei dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen vorsah. Das Gesetz lehnte sich an sein Pendant aus Preußen (1839 herausgegeben) und beinhaltete zwei Grundsätze: das Verbot Parallelstrecken zu bauen (aus dem gleichen Ort entspringend und am gleichen Orte endend), sowie aber vor allem die Möglichkeit eine staatliche Gewinngarantie erteilt zu bekommen. Somit war den Investoren ein Minimalzins auf das eingelegte Kapital garantiert. Diese Garantie wurde nicht allen neugebauten Bahnen gewährt, sondern nur jenen, die aus staatlicher Sicht von Notwendigkeit waren. Im Jahre 1862 wurden derart 40 % aller Bahnen garantiert, nach 1866 aber mehr als 75 %.⁷ Der Staat zog sich aber nicht nur vom Bahnneubau zurück, sondern verkaufte auch seine bestehenden Gesellschaften, als erste das Netz der NStB in Böhmen und Mähren sowie auch in Ungarn. Der Käufer war ein österreichisch-französisches Finanzkonsortium,⁸ das am 22. Februar 1855 die größte und bedeutsamste private Eisenbahngesellschaft auf

⁶ Die erste internationale Schnellzugverbindung von Wien führte ebenda über Breslau, die Zugfahrt nach Berlin dauerte 38 Stunden.

⁷ *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreich-Ungarischen Monarchie*, 1. Band, 1. Teil, Wien – Teschen – Leipzig 1898, S. 353.

⁸ Rothschild, Eskeles, Pereira und Société General du Credit Mobilier, Firmensitz war während der ganzen Existenzzeit Paris.



unserem Gebiet gründete: die Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft (StEG).

Das Wirtschaften dieser Gesellschaft war sehr erfolgreich. Daher tätigte sie bedeutsame Folgeinvestitionen in den weiteren Ausbau der Strecken, z.B. Brünn – Střelice – Hrušovany, einen Teil der böhmisch-mährischen Transversale (Iglau – Brünn – Veselí nad Moravou – Vlára), sowie eine ganze Reihe anderer Nebenstrecken. Der ganze Abschnitt von Brünn nach Bodenbach wurde praktisch noch bis Ende des 19. Jahrhunderts zweigleisig ausgebaut.⁹ Die Gesellschaft brachte aus Frankreich auch Fachkräfte, darunter ab 1872 den Direktor für Traktion und Material Gustave Ernest Polonceau Polonceau (Cousin des berühmten Eisenbahningenieurs Camille Polonceau), der dem Betrieb der österreichischen und späteren tschechoslowakischen Eisenbahn mehrere kennzeichnende Merkmale einprägte (die Konstruktion von Lokomotiv- und Besatzungsumläufen, deren graphische Darstellung usw.).¹⁰ Die StEG schränkte sich jedoch nicht nur auf Aktivitäten im Verkehr ein, sie wies eine rege Bautätigkeit aus und betrieb eigene Kohlebergwerke – nicht nur für den Eigenbedarf.

Im Verlauf der 60-er Jahre des 19. Jahrhunderts wurde infolge der Tätigkeit einer Reihe weiterer Gesellschaften und dank üppiger staatlicher Garantien das Skelett des Eisenbahnnetzes fertiggebaut: die Böhmisches Westbahn verband Prag mit Pilsen und Bayern, die Trautenau-Kralupy-Prager Bahn, die Kaiser Franz-Joseph Bahn Eger über Pilsen und Böhmisches Budweis (mit Anbindung über Tábor nach Prag) mit Wien u.a.

Der Krach der Wiener Börse (1873) beendete jedoch den rasanten Ausbau und eine Reihe der bestehenden Gesellschaften schlitterten infolge der Krise in finanzielle Schwierigkeiten, die jedoch dank garantiertem Erlös nicht deren Eigentümer betrafen. Die stetig steigenden Garantiezahlungen bewogen den Staat danach das sog. „Sequestrationsgesetz“¹¹ zu verabschieden (1877), dank dessen jene Gesellschaften verstaatlicht werden konnten, die langfristig Verluste erwirtschafteten, die vom Staatsbudget zu begleichen waren. Noch

⁹ Außer dem Abschnitt Kralupy n. V. – Lovosice und der Verbindung zur KFNB Böhmisches Trübau/Česká Třebová – Olmütz/Olomouc.

¹⁰ Näher in R. KOLOMNY, Ing. E. G. Polonceau a jeho lokomotivy pro StEG, in: *Svět železnice*, 52, 4, 2014.

¹¹ Gesetz No. 112/1877 RGBl.

vor dem österreichisch-ungarischen Ausgleich (1867) wurden einige Gesellschaften in Ungarn verstaatlicht. Auch die wirtschaftlich erfolgreiche StEG wurde gezwungen zunächst ihre ungarischen Unternehmungen abzutrennen, und diese in der Folge dem Königreich Ungarn zu verkaufen (1881), das auf deren Grundlage die in der Gegenwart älteste noch immer funktionierende Eisenbahngesellschaft Europas aufbaute – die Königlichen Ungarischen Bahnen.¹²

Einer Verstaatlichung entging letztendlich weder die KFNB, noch die StEG im österreichischen Teil der Doppelmonarchie, obgleich der Grund eher in deren strategischen Bedeutung für das Gesamtnetz lag, als in etwaigen Wirtschaftsproblemen. Die KFNB wurde am 1. Januar 1906 verstaatlicht, allerdings ohne das Bahnsystem, das die Ostrauer Kohlebergwerke mit den Eisenhütten Witkowitz verband (die sog. „Montanbahn“), aus der später das Eisenbahnverkehrsunternehmen OKD Doprava entstand – dieses wurde später in AWT transformiert und heute Teil des polnischen staatlichen Güterverkehrsbetreibers PKP Cargo ist – so kann die juristische und von der Staatsbahn unabhängige Kontinuität der KFNB bis in die heutigen Tage nachgewiesen werden.¹³ Die StEG wurde per 1. Januar 1909 verstaatlicht, der Betrieb ging aber erst im Oktober 1909 in die Hand der Staatsbahn über.¹⁴

Während also der Staat die Hauptstrecken selbst betreiben wollte, beteiligten sich am Ausbau der Lokalbahnen Interessenten vor Ort, obgleich mit wesentlicher staatlicher Unterstützung. Einen Durchbruch bei dem Bau dieser lokalen Bahnen bedeutete das im Jahre 1880 verabschiedete Gesetz über Vergünstigungen der Lokalbahnen,¹⁵ die weiteren Gesetze auf Landesebene folgten.¹⁶ Diese Regelungen weichten die technischen Voraussetzungen auf und gewährten großzügige staatliche Subventionen. So begann die letzte Etappe des großen Eisenbahnausbaus und der Netzverdichtung, vor allem in Böhmen, da in Mähren die Subventionen nicht derart

¹² Magyar Államvasutak, MÁV.

¹³ Siehe www.awt.eu [2017-05-24].

¹⁴ Es handelt sich bereits um ein völlig im Staatseigentum stehendes Eisenbahnverkehrsunternehmen, die kaiserlich-königliche Staatsbahnen (kkSt), entstanden 1884; während die StEG trotz des Wortes „staatlich“ im Namen eine private Aktiengesellschaft war.

¹⁵ Gesetz No. 56/1880 RGL.

¹⁶ Gesetz No. 81/1887 RGL. und No. 8/1893 RGL., im Jahre 1910 neuaufgelegt.

üppig waren. Der Vorteil des Bahnausbaus auf Kosten der öffentlichen Hand entging nicht der Aufmerksamkeit von Bauunternehmen, von denen vor allem zwei herausragten: Schön & Wessely war Eigentümer der Österreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, ÖLEG (1880 gegründet) und die Firma Muzika & Schnabel gründete die Gesellschaft Böhmisches Commercialbahnen BCB (1881), die dann eine ganze Reihe von Lokalbahnen erbaute und anschließend auch betrieb.

Die Verstaatlichung und der Ausbau einer unitären Eisenbahn wurde dann in der Tschechoslowakei in den 20-er Jahren vollbracht (siehe weiter). Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass privates Kapital erst in den 90-er Jahren des 20. Jahrhunderts wieder in den Bahnsektor zurückkehrte.

Die Kohlebahnen

Die Brünn-Rossitzer-Eisenbahn (BRE)

Im Oslavany-Rossitzer-Revier entwickelte sich der Steinkohlebergbau in den 30-er Jahren des 19. Jahrhunderts schrittweise an drei Standorten: das Müller Bergwerk in Oslavany, die Firma Rahna in Zbeschau und in Segen Gottes die Firma Ritter Herring. Die Bergwerke lieferten Kohle insbesondere nach Brünn, in kleinerem Ausmaß auch nach Wien. Die gegenseitig im Wettbewerb stehenden Unternehmen vermochten es jedoch – in Zusammenarbeit mit den Brünnern Industriellen Offermann, Schöller und Stummer – ein gemeinsames Eisenbahnprojekt zu vereinbaren und erhielten 1855 das Privileg zum Bau der k.k. Ausschließlich Privilegierten Brünn-Rossitzer Eisenbahn (BRE). Der Verkehr auf dem 22,5 km langen Abschnitt von Brünn nach Segen Gottes¹⁷ wurde 1855 eröffnet, ein Jahr später erfolgte die Verlängerung nach Zbeschau.

Der eigenständige Betrieb der BRE dauerte nur 15 Jahre, als es zu maßgebenden Veränderungen in der Aktionärsstruktur gekommen ist: im Jahre 1870 kaufte die Wiener Firma Innerberg die Müller Bergwerke und im gleichen Jahr wurden die übrigen Bergwerke in der Rossitzer Bergbau-Gesellschaft zusammengeführt. Die neue Lage nutzte die StEG, die allmählich die Aktien der Bahngesellschaft aufkaufte, sodass sie 1870 im Stande war auf der BRE den Verkehr zu übernehmen. Zum definitiven Verkauf des Aktienmehrheitspakets

¹⁷ Heute Zastávka u Brna.

kam es dann 1879. Im Folgejahr kauft die Rossitzer Bergbau-Gesellschaft (auch dank der durch den Bahnverkauf erworbenen Finanzen) alle restlichen Bergwerke von Inneberg und wird zum alleinigen Förderunternehmen im Revier. Die StEG nutzte ihrerseits die Strecken der BRE für den Ausbau der sog. Böhmischo-mährischen Transversale (Taus – Sušice – Tábor – Iglau – Brünn – Trenčianská Teplá), wo die StEG sie mit ihrer anderen Strecke Pressburg – Sillesin verband. Es liegt nahe anzunehmen, dass die StEG vom Rossitzer Revier Steinkohle für ihre Lokomotiven bezog, da dessen Bergwerke von den damals erschlossenen, dem StEG Streckennetz am nächsten waren.

Das Revier und auch die Bahn selbst wurden von zahlreichen sozialen Unruhen und Problemen geplagt. Als eines der Motive für den Bahnbau wird „Diebstahl bei dem Kohletransport in Fuhrkarren“ angegeben. Bei dem Bahnbau traten Betrügereien bei Brotlieferungen für die Bauarbeiter auf. Zur Tragödie kam es nach Ausbruch einer Typhus- und Cholera-Epidemie, in Folge derer 1855 mehrere Hundert Arbeiter verstarben.¹⁸ Das Revier war auch Austragungsort einer Reihe von Streiks.

Buštehrender Eisenbahn (BEB) – Linie A

Die BEB wurde 1853 gegründet von den Eigentümern der Steinkohlebergwerke Kladno (die sich später – 1857 – unter Federführung der Gebrüder Klein, der Bauunternehmung Lanna und der Firma von Florentin Robert in den Prager Eisenindustriegesellschaft zusammenschlossen) und dem Eigentümer der Prag-Lana-Pferdebahn Fürst Karl Egon zu Fürstenberg, der formell schon seit 1846 Träger des Privilegs zum Bau einer Flügelbahn zu den kaiserlichen Kohlebergwerken in Buschtehrad¹⁹ war, mit der Auflage die Pferdebahn in eine Lokomotivbahn umzubauen. Fürst zu Fürstenberg übernahm 1846 die erfolglose Pferdebahn von den ursprünglichen Gründern als deren Hauptkreditgeber und verwendete sie für Holztransporte aus seinen Forsten von Lana nach Prag.

¹⁸ Vgl. A. BUTSCHEK, *150 let železnice z Brna do Zastávky*, Rosice 2006.

¹⁹ Kaiser Ferdinand erwarb die Kohlegruben samt der Buštehrender Kaduzität-Länderei und war deren Eigentümer auch nach seiner Abdankung. Während seiner Verwaltung kam es zur Entfaltung der Kohleförderung, nach dessen Tod (1875) und dem Übergang der Länderei unter Verwaltung von Kaiser Franz-Josef wurde jedoch die weitere Entwicklung eingestellt.

Die neuentstandene Gesellschaft – die Buschtährader Eisenbahn (BEB)²⁰ erwähnt in ihrem Ansuchen eines neuen Privilegs neben dem bestehenden Recht die ursprüngliche Bahn nach Prag umzubauen als Hauptanliegen die Anbindung der Bergwerke an die Hauptstrecke Prag – Dresden, die seit 1855 von der StEG betrieben wurde. Der Anschluss erfolgte in der damals unbekanntem Ortschaft Kralupy (heute Kralupy nad Vltavou).

Der Betrieb auf der ganzen Strecke zwischen Alt-Kladno-Dubi und Kralupy wurde im November 1855 eröffnet. Schon 1856 beförderte die BEB von Kladno 142 Tsd. Tonnen Kohle und 3,5 Tsd. Tonnen Eisen, in entgegengesetzter Richtung dann 11 Tsd. Tonnen Kalk und Koks. Im Jahre 1863 erfüllte sie schließlich die im Privileg auferlegten Auflagen und eröffnete die Strecke von Brusky (heute Prag-Dejvice) nach Vejhybka (heute Kladno). Im Jahre 1868 beförderte die BEB in Richtung Prag 166 Tsd. Tonnen Ware (davon 140 Tsd. Tonnen Kohle) und in der Relation Kladno – Kralupy 689 Tsd. Tonnen (davon 652 Tsd. Tonnen Kohle).²¹

Im Jahre 1855 beginnt, nach Erwerb der k.k. Bergbaukommission Brandeisl, auch die StEG in letztlich sieben Bergwerken im Kladno- und Otvovic-Revier Kohle zu fördern – primär für den Eigenbedarf. Die StEG förderte Kohle bis in das 1936 hinein, als sie die Kohlegruben der Prager Eisenindustriegesellschaft verkaufte – die StEG existierte also auch noch viele Jahre nach der Verstaatlichung ihres Eisenbahnverkehrs.

Auch die BEB selbst begann mit der eigenen Kohleförderung 1888, als sie die bereits erwähnten kaiserlichen Kohlebergwerke in Buschtährad übernahm. Für die Koordinierung des Kohlevertriebes wurde 1856 eigens der sog. „Kohleverschleißverein“ gegründet, an dem sowohl die Kohlegruben, als auch die BEB beteiligt waren. Ziel des Vereines war es den Kohleendpreis festzulegen – außer über den Verein konnte die Kohle nicht gekauft werden.

Schon seit Anfang des eigenen Bahnbetriebes arbeitete die BEB bei dem Kohletransport auf das Engste mit der StEG zusammen – diese setzte auf der BEB eigene Lokomotiven ein, wodurch es zum ersten Mal zum Einsatz eines Bahnunternehmens auf fremder Eisenbahnin-

²⁰ Geschrieben auch als Buschtährader Eisenbahn und bis 1870 mit der Abkürzung BE bezeichnet.

²¹ V. ŠIMŮNEK, Učňovská léta Buštähradské železnice, in: *Železničář*, 7, 1990.

frastruktur gekommen ist – nicht nur im Rahmen der Monarchie, aber wohl europaweit. Die BEB verkaufte der StEG auch die Mehrzahl ihrer Kohlewagen (140 von insgesamt 190) um 196 Tsd. Gulden, bei Eigenbedarf mietete sie diese um 45 Kreuzer pro Wagen und Tag zurück.²² Grund für diesen Verkauf waren Liquiditätsprobleme bei der BEB im Jahre 1857 infolge der tiefen Wirtschaftskrise, und die StEG stützte durch dieses „lease-back“-Verfahren das Cash-Flow der Partnerbahn. Die Anlagerendite belief sich bei den oben genannten Preisen bei 8,5 Jahren, was bei einer geschätzten Nutzungsdauer von 30 Jahren für einen Eisenbahnwagen für die StEG kein schlechtes Geschäft gewesen sein muss.

Die Rentabilität der BEB belegen die folgenden Informationen über die ausbezahlte Dividende:

Tabelle 1. Ausbezahlte Dividende in % zum Nennwert der Aktie²³

Jahr	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
Dividende [%] vom Nennwert	12,02	12,02	13,92	18,09	10	5	4	3,5	3,45	2,3

Der Aufschwung der Braunkohle

Steinkohlelager konzentrieren sich in Böhmen und Mähren/Schlesien in kleinere Becken,²⁴ in denen aus großer Tiefe gefördert wurde (auch in der Gegenwart). Der Bergbau war kapitalintensiv und auf eine kleinere Zahl von Akteuren beschränkt. Verkehrsmäßig war es allerdings günstig ein kleines Revier zu bedienen. Anfangs stand Steinkohle auch im vordergründigen Interesse der Investoren, da sie als Ausgangsstoff für die Koksproduktion in der Eisenindustrie dient.

Braunkohle befindet sich in einem weitläufigen Becken unter dem Erzgebirge in dem sog. Nordböhmischen Kohlerevier (von Teplitz über Brüx bis nach Komotau) und im Falkenauer Revier.²⁵ Die Kohle

²² Ebenda.

²³ *Deutsche Börsenpapiere*, 1880.

²⁴ Abgesehen von dem Ostrau-Karwiner-Revier, das außerhalb des Gegenstandes dieser Studie steht, sind die bedeutendsten Gebiete der Steinkohleförderung in Böhmen und Mähren das Oslavany-Rossitzer-Becken, das Kladno-Rakovnik-Becken, das Pilsener Becken und das Slaný-Becken.

²⁵ Heute Sokolov-Revier, Falkenau (tschechisch Falknov) wurde 1948 in Sokolov umbenannt.

befindet sich in geringer Tiefe und wurde anfangs in offenen Gruben gefördert – zur Verwendung kam sie in unmittelbarer Nähe der Grube. Der Beginn des Tiefbaus datiert erst in die 40-er Jahre des 19. Jahrhunderts. Trotz allmählicher Konzentration blieb die Förderung in Hand zahlreicher Unternehmen – in beiden Revieren. Obwohl Braunkohle im Vergleich zur Steinkohle einen geringeren Energiewert aufweist, war ihr Abbau wesentlich günstiger (der geringere Brennwert widerspiegelte sich in 2–3 Mal geringeren Preisen, bei 4-Mal geringeren Förderkosten).²⁶

Zum Vergleich führen wir die Verkaufspreise für einen Meterzentner Kohle 1854 an:²⁷

- Steinkohle (Kladno)
 - Stückkohle 30–46 Kronen,
 - Kohlenstaub 20–30 Kronen,
- Braunkohle (Brüx)
 - Stückkohle 14–24 Kronen,
 - Kohlenstaub 10–18 Kronen.

Dieser Preisunterschied blieb der Industrie nicht lange verborgen und so etablierte sich Braunkohle seit Ende der 50-er Jahre des 19. Jahrhunderts als Industriebrennstoff in Böhmen (vor allem im Zusammenhang mit dem beschriebenen Ausbau des Eisenbahnnetzes verdrängte sie allmählich Steinkohle aus Kladno und Pilsen als Brennstoff).²⁸ Die fortschreitende Vervollkommnung der Dampfmaschinen ermöglichte es den geringeren Brennwert zu kompensieren, und so wurde Braunkohle gleichberechtigter Brennstoff auch für Dampflokomotiven.

An der gesamten Fördermenge beteiligte sich maßgebend der Export in das benachbarte Sachsen, in den 90-er Jahren des 19. Jahrhunderts überschritt er 50 % der Gesamtförderung.²⁹ In der Lausitz gab

²⁶ MATĚJČEK, S. 241.

²⁷ Ebenda.

²⁸ Zurzeit wird Braunkohle als Brennstoff ausschließlich für Haushalte und Fernwärme verwendet.

²⁹ Der Exportanteil an der Gesamtförderung (das Falkenauer-Becken nicht inbegriffen): 1870: 67 %, 1880: 60 %, 1890: 55 %, 1902: 43 %; der Anteil des Inlandabsatzes außerhalb Böhmens stieg leicht an von 1 % in den 70-er Jahren des 19. Jh. auf 6 % im Jahre 1907. Vgl. MATĚJČEK, S. 267.

es zu jener Zeit auch bekannte Braunkohlelager, die Lausitzer Kohle konnte allerdings dank einem noch geringeren Brennwert (hoher Erdanteil) der Kohle aus dem Nordböhmischen und Falkenauer Revier nicht konkurrieren. Die Lage änderte sich erst 1897,³⁰ als in Sachsen die Brikett-Produktion für die Industrie anließ und die beliebten Briketts verdrängten die böhmische Kohle aus Sachsen und Preußen. Böhmische Kohle eignet sich nicht zur Brikettierung, es gab nur lokal beschränkte Produktionsversuche.³¹

Aussig-Teplitzer-Bahn (ATE)

Über eine Verbindung des industriellen Aussig an der Elbe und seines Elbehafens mit den Kohlegruben bei Teplitz und Bilin begann man nachzusinnen, nachdem die Eisenbahn 1850 Aussig erreicht hatte. Im Jahre 1852 wurden auf Staatskosten die ersten Untersuchungen unternommen, bei denen man von zwei Alternativen ausging: entweder bis nach Teplitz, oder nur in das kohlereiche Biela-Tal. Die Führung des Komitees für den Bahnbau übernahm der der Teplitzer Fürst Karl von Clary und Aldringen, zu den weiteren Gründern zählten Albert Graf von Nostitz-Rienek (Eigentümer einiger Bergwerke in der Gegend und Gründer der Aktiengesellschaft Österreichischer Verein für chemische und metallurgische Produktion zu Aussig a. d. Elbe),³² Baron Werner Friedrich von Riese-Stallburg (Eigentümer der Duxer Zuckerfabrik und Abgeordneter des Böhmisches Landtages), der Dresdner Industrielle Leonhardi (Miteigentümer der Sächsischen Dampfschiffahrtsgesellschaft), der Teplitzer Landtagsabgeordnete und Rechtsanwalt Dr. Franz Stradal, sowie der Präsident der Prager Handelskammer Albert Riedl. Wie auch bei anderen Projekten handelte es sich also um einen Zusammenschluss von Hochadel mit den heranwachsenden Industriellen und Kaufleuten. Übrigens: ohne eine Audienz bei dem Kaiser selbst wäre das Privileg für den Bahnbau wohl nicht zustande gekommen. Das Privileg erhielt schließlich die Aussig-Teplitzer Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft (ATE) im Jahre 1856. An deren Spitze stand Graf von Nostitz-Rienek und von den

³⁰ Vgl. ebenda, S. 266.

³¹ In der Gegenwart werden Briketts nach Tschechien ausschließlich aus Sachsen importiert, aus den Lausitzer Spreewitz und Profen, wobei beide Brikett-Werke in „tschechischer Hand“ sind als Teil der EP-Energy-Gruppe.

³² Heutige Spolchemie.

beiden Alternativen wurde jene mit Anbindung der Kurstadt Teplitz gewählt.

Die Gesellschaft entstand in einer günstigen Atmosphäre der spekulativen Konjunktur, in der Aktien von Eisenbahngesellschaften hoch gefragt waren. Kurz nach der Markteinführung der ATE krachte jedoch die Börse, und die folgende Wirtschaftskrise widerschlug sich auch am Wert der ATE-Aktie. Zahlreiche Aktien-Zeichner erwiesen sich als insolvent und eine außerordentliche Generalversammlung musste das Stammkapital von 3 Mio. auf 2 Mio. Gulden³³ herabsetzen. Aufgrund fehlender Mittel wurde auch von den geplanten Investitionen in den Bergbau abgesehen und die Gesellschaft firmierte den Namen um in Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Ähnlich wie im Falle der Buschtehrader-Eisenbahn half auch hier finanziell die StEG mit dem Rückkauf von Güterwagen, indem sie von der ATE 145 Kohle-Wagen kaufte und sie wieder um die 45 Kreuzer pro Tag und Wagen an die ATE zurückvermietete.³⁴ Eine weitere Finanzquelle war die Emission von Vorzugsaktien³⁵ im Umfang von 1 Mio. Gulden, die von der Wiener Creditanstalt erworben wurden.

Den Bau selbst führte die Prager Firma Adalbert³⁶ Lanna³⁷ durch und der Verkehr zwischen Teplitz und Aussig wurde 1858 eröffnet, einschließlich der Anschlussbahnen zu den Kohlebergwerken. Seine Anschlussbahn erhielten auch der Verein für chemische und metallurgische Produktion und der Elbehafen Marienfels. Mit dem StEG-Netz war die ATE mittels einer zweigleisigen Strecke vom Teplitzer Bahnhof (heute Ústí nad Labem-západ) zum heutigen Aussiger Hauptbahnhof verbunden. Ein Vertrag zwischen der ATE und der StEG wurde noch 1856 (vor der Inbetriebnahme der ATE) abgeschlossen. Der Aussiger ATE-Bahnhof wurde großzügig angelegt – zum ersten Mal in der K.&K. Monarchie wurde ein Rangierbahnhof³⁸ mit einem Ablaufhügel (Rollberg), sowie zentral bedienten Weichen ausgestattet,

³³ *Geschichte der Eisenbahnen*, S. 365.

³⁴ Ebenda.

³⁵ D.h. ohne Stimmrecht bei der Generalversammlung, aber mit Vorzugsrecht bei der Dividendenausschüttung.

³⁶ Adalbert, Tschechisch Vojtěch, wird in der Literatur in beiden Sprachformen erwähnt.

³⁷ Vergleiche: Eigentümer der BEB, die Firma Lanna gehörte auch zu deren Gründern.

³⁸ Im Jahre 1900 ist der Bahnhof bereits nachweislich derart ausgestattet.

die die Zusammenstellung einer Richtungsgruppe für einen bestimmten Zielbahnhof mittels Schwerkraft ermöglichen.

Der größte Reichtum des Nordböhmischen Reviers lag allerdings westlich von Teplitz, im Becken unterhalb des Erzgebirges zwischen Dux, Brüx und Komotau. Die ATE versuchte zunächst eine staatliche Garantie für die Streckenweiterführung zu erwerben, und legte ihr Anliegen in Wien vor. Nach Ablehnung überarbeitete die ATE ihr Konzept, um es dem Böhmischem Landtag vorzulegen, mit der Forderung einer Landesgarantie von 4,5 % auf eingesetztes Kapital, wobei im Fall einer Genehmigung die ATE potenziellen Investoren noch ein weiteres 0,5 %³⁹ aus den Erlösen der bestehenden Strecke Aussig – Teplitz selbst garantieren wollte. Aber auch dieses Ansuchen wurde 1864 abgelehnt. Der Hauptgrund lag im Konkurrenzprojekt des Annaberger Eisenbahn-Comitees aus Sachsen, das in Zusammenarbeit mit der Buschtehrader Eisenbahn sich um eine Konzession für die Strecke Prag – Dux – Weipert – Annaberg (Sachsen), mit Abzweigung nach Teplitz bewarb. Dieses Projekt verlangte keinerlei staatliche Garantien und beriefen sich zudem auf den Staatsvertrag mit Sachsen (aus dem Jahre 1864), in die neuen Eisenbahnverbindungen zwischen Böhmen und Sachsen vorgesehen waren. Die Finanzierung brachte aber die ATE als erste zustande, und sie erhielt daher 1866 das Privileg zur Verlängerung ihrer Bahn, sowie eine staatliche Unterstützung in Form eines Steuererlasses für die neugebaute Strecke bis in das Jahr 1890.

Den Weiterbau der Strecke führte abermals die Firma Adalbert Lanna's durch. Aufgrund des Preußisch-Österreichischen Krieges zog sich der Bau fast ein Jahr lang hin, was in jener Zeit eher ungewöhnlich war. Der regelmäßige Betrieb nach Dux wurde am 15. Juli 1867 eröffnet. Die Weiterführung nach Ladowitz und Komotau baute alsdann eine andere Prager Baufirma – Schön & Wesely.

Die Entwicklung der ATE war vor allem vom Kohleumschlag in die Elbe-Kähne in Aussig gekennzeichnet, nicht durch die Zugübergabe an das StEG-Netz – und von der Industrialisierung des Großraums Aussig. Im Jahre 1868 waren elf Anschlussbahnen angebunden, im Jahre 1878 bereits achtundsiebzig.⁴⁰ Neben dem Güterverkehr war für

³⁹ Vgl. *Geschichte der Eisenbahnen*, S. 366.

⁴⁰ Vgl. K. ZEITHAMMER, *Lokomotivy Ústecko-Teplická dráhy*, Čada, Litoměřice 2011, S. 17.

die ATE von großer Bedeutung der Personenverkehr in den Teplitzer Kurort.

Um ihr Ziel, die Braunkohle auch in die Gegend von Reichenberg zu bringen, zu verwirklichen, baute die ATE in den Jahren 1896–1900 die sog. Nordböhmische Transversalbahn von Settenz über Lovosice und Leitzmeritz nach Reichenberg. Dabei ging es um den Bau der letzten „Fernstrecke“ in Böhmen überhaupt.

Während ihrer gesamten Existenz war die ATE in der Regel im Gewinn mit dominierendem Braunkohletransport. Sitz der Gesellschaft war Teplitz, ihre Aktien wurden in Berlin und Leipzig gehandelt.

Tabelle 2. Ausbezahlte Dividende in % zum Nennwert der Aktie⁴¹

Jahr	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Dividende [%] vom Nennwert	10	10	12	12	11	9	8,5	10	11	11

Das ATE-Privileg war bis 1950 gültig, für die Strecke Türmitz – Bilin sogar bis 1964, der Staat durfte aber ab 1900 die Strecken entgeltlich erwerben.⁴²

Bušthräder Eisenbahn (BEB) – Linie B

Trotz ihrer eigentumsmäßigen Verflechtung mit den Steinkohlebergwerken in Kladno entschied sich auch die BEB rationell ihr Streckennetz mit den Braunkohlegruben zu verbinden. Eine nicht garantierte Konzession erhielt sie 1868 für die Strecke Smíchov – Komotau, mit Abzweigungen Lužná-Lišany⁴³ – Rakovník und Priesen – Eger – Franzensbad. Diese Strecken wurden anschließend bis 1872 gebaut, inklusive der Anbindung von Weipert nach Annaberg, die von den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen betrieben wurde. Im Jahr 1868 wurde noch die zweite Anbindung der BEB zur StEG-Strecke Prag – Dresden über die Prager Verbindungsbahn Bruska – Bubny zu Ende gebaut. Für den Bau ihrer Linie B erhielt die BEB bis 1885 einen Steuererlass, bis 1895 dann eine 50 % Steuerermäßigung.⁴⁴ Die Rentabilität der BEB lag bei etwa einem Viertel der ATE Gewinne, die Linie B hatte noch geringere Gewinne.

⁴¹ *Deutsche Börsenpapiere*, 1880.

⁴² Vgl. *Deutsche Börsenpapiere*, S. 668.

⁴³ Heute Lužná u Rakovníka.

⁴⁴ Vgl. ebenda, S. 670.

Das BEB-Privileg war für die Linie A bis 1947 gültig, für die Linie B bis 1963, der Staat hatte jedoch das Recht nach 1897⁴⁵ beide Linien entgeltlich zu übernehmen. Für die Strecke wurde keinerlei staatliche Garantie geboten. Die Aktien der Gesellschaft wurden an den Börsen in Frankfurt/Main und Wien gehandelt, der Firmensitz war Prag.

Tabelle 3. Die Position der ATE und BEB am Markt der Eisenbahnkohletransporte (1892) – die Gesamtproduktion des Nordböhmisches und Falkenauer Reviers war 13 Mio. Tonnen⁴⁶

Gesellschaft	Beförderte Tonnen	%-Anteil
Aussig-Teplitzer Eisenbahn – ATE	7 100 000	43
Buštěhrader Eisenbahn – BEB	2 500 000	15
Österreichische Nordwestbahn – ÖNWB	1 350 000	8
Dux-Bodenbacher Eisenbahn – DBE	2 100 000	13
Prag-Duxer (PDE) und Eisenbahn Pilsen – Priesen – Komotau – EPPK ⁴⁷	3 250 000	21

Dux-Bodenbacher-Eisenbahn (DBE)

Ende der 60-er Jahr des 19. Jahrhunderts begann ein „Rennen“ zwischen den einzelnen unternehmerischen Allianzen um Konzessionen für den Bahnbau zu Braunkohlegruben. Als letzte von den bedeutenden Kohlebahnen ersuchte um eine Konzession im Jahre 1869 die Dux-Bodenbacher Eisenbahn (DBE), die vor allem von Dr. Franz Stradal betrieben wurde, nachdem er von der ATE ausschied, mit Unterstützung des Reichenberger Großhändlers Johann Liebbig (als Hauptaktionär der Bahngesellschaft) und eines Bankkonsortiums.⁴⁸

Gegenüber der ebenerdigen Streckenführung der ATE entschied sich die DBE für die schwierige Bergpassage von Dux nach Tetschen, mit dem Ziel, die Aussiger Häfen zu umgehen und direkt an die StEG anzuschließen. Der erste Abschnitt Dux – Bodenbach wurde 1871 eröffnet, weitere wichtige Abschnitte folgten 1872 (Dux – Ossegg –

⁴⁵ Ebenda.

⁴⁶ Die Summe der beförderten Kohle ist größer als die Gesamtmenge der geförderten Menge, da an einigen Transporten mehrere Bahnen beteiligt waren, und jede Bahn die Menge gesondert zu ihrer Leistung hinzurechnete, d.h. die Tonnen wurden mehrfach gerechnet, wobei bei der BEB auch Steinkohle aus dem Kladno-Revier mitberechnet wurde. *Statistische Monatsschrift*, Band 20, 1895.

⁴⁷ Beide Bahnen im Staatsbetrieb.

⁴⁸ Wiener Bankverein, die Unionbank Wien, Dresdner Bank und Württembergische Bank-Anstalt, Stuttgart.

Komotau) und 1879 (Dux – Ladowitz). An die Bahn wurden allmählich 32 Berggrubenanschlussbahnen angeschlossen, sowie eine Anschlussbahn zum Elbehafen.

Die Bahn wurde jedoch den Erwartungen ihrer Aktionäre nicht gerecht, der größte Teil der Kohle aus dem Revier, und dies einschließlich jener von DBE-Anschlussbahnen, wurde nach wie vor von der ATE befördert. Demgegenüber gedieh sehr wohl der Bergbau selbst. Schon im Jahre 1871 kaufte die DBE um 1 Mio. Gulden die Duxer Braunkohlegruben (die Bergwerke in Dux und Ladowitz) vom Grafen Wallenstein, und später kaufte sie weitere Bergwerke in der Gegend von Brüx und Falkenau. Im Jahre 1898 erwarb der Kohlegroßhändler Jacob Weinmann Exklusivität für die Kohle der DBE-Bergwerke. Sein Prokurist war Ignaz Petschek, der später selbstständig wurde. Beide Firmen arbeiteten alsdann unabhängig voneinander, aber meist akkordiert, und beherrschten allmählich die wichtigsten Gesellschaften der Region, die größte Brüxer Kohlegesellschaft mit inbegriffen. Die Petscheks gehörten auch zu den wichtigen Aktionären der ATE.

Das Privileg war bis 1961 gültig, nach 1899 konnte der Staat entgeltlich die Gesellschaft übernehmen. Firmensitz war Teplitz, die Aktien wurden in Berlin, Leipzig, Frankfurt/Main und Wien gehandelt. Während der Betriebszeit der Bahn hat die Gesellschaft keine Dividenden ausbezahlt. Die Gesellschaft hatte als Rechtsnachfolge die Falkenauer Kohlebergwerke, die in die heutige Gesellschaft Sokolovská uhelná übergangen.

Prag-Duxer-Eisenbahn (PDE)

Die DBE arbeitete seit ihrer Gründung auf das Engste mit der Prager-Dux Eisenbahn (PDE) zusammen, die 1870 ihre Konzession bekam und seit 1873 auf der Grundlage eines Staatsprojektes die Strecke⁴⁹ von Smíchov⁵⁰ über Louny⁵¹ nach Dux baute, mit einer Anbindung nach Sachsen über Moldau. Die PDE war von Anfang an ein „adliges“ Unternehmen, die wichtigsten Gesellschafter waren F. von Thun und

⁴⁹ Bei dem Bau dieser Bahn wurde anders verfahren, der Staat legte die Trassierung fest und suchte daraufhin einen Betreiber über eine Konzession.

⁵⁰ In Smíchov erbaute die Gesellschaft einen gemeinsamen Bahnhof mit der BEB und hier entstand der größte Kohle-Umschlagplatz im Prager Gebiet.

⁵¹ In den Eisenbahnwerkstätten der Gesellschaft PDE in Louny ist heute die europaweit aktive Wagonbaufabrik Legios angesiedelt.

Hohenstein, N. von Lobkowitz, F. von Kinsky, J. von Clam-Martinic mit der Finanzgarantie der Anglobank. Ziel der Gesellschaft war es Kohle nach Prag zu transportieren, in Konkurrenz zu den bestehenden Strecken der BEB und StEG. Als Problem erwies sich die betriebsmäßig (und daher finanziell) schwierige Passage über das Böhmisches Mittelgebirge, und auch die Bahn über Moldau im Erzgebirge nach Sachsen führte zu keinem kommerziellen Erfolg. Der Firmensitz war in Prag, das Privileg war gültig bis 1949, mit der Option des Aufkaufs seitens des Staates ab 1899.

In die Braunkohleverkehre war noch wesentlich die Eisenbahn Pilsen – Priesen – Komotau (EPPK) involviert, die anhand einer 1870 erteilten Konzession die Strecke Eisenerz – Klattau – Pilsen – Saatz – Priesen baute, mit dem Ziel die Kohle nach Bayern zu transportieren. Die Bahn bedurfte jedoch seit ihrem Beginn staatliche Subventionen und wurde daher von diesem bereits 1884 übernommen.

Die Verstaatlichung der Kohlebahnen

Wie bereits beschrieben wurde, behielt sich der Staat seinen Vorbehalt nach gewisser Zeit die Bahn entgeltlich zu übernehmen, sowie die unentgeltliche Übernahme von staatlicher Hand nach Ablauf der Konzession (etwa nach 100 Jahren). In einem gewissen Sinne handelte es sich um eine Analogie heutiger PPP-Projekte.⁵² Die Kohlebahnen wurden ohne staatliche Gewinngarantie gebaut, d.h. sie waren nicht von dem Sequestrationsgesetz betroffen.

Aktiv begann die BDE mit dem Staat zu verhandeln, weil sie den Betrieb ihrer Bahn abtreten wollte, um freie Hand (und das notwendige Kapital) für die Erweiterung des eigentlichen Kohlebergbaus zu haben. Am 25. April 1884 wurde eine Vereinbarung zwischen dem Finanz- und Handelsministerium einerseits und den Verwaltungsräten der DBE und PDE andererseits protokolliert, über die Fusion beider Unternehmen, ausgenommen den Kohlebergbau der DBE, anhand dessen die PDE ihren eigenen Bahnbetrieb einstellte und ihre Strecken wurden von der DBE betrieben. Auf dieses Protokoll folgte das Gesetz No. 66/1886 RGBl. über die staatliche Übernahme beider Eisenbahnen. In den Jahren 1887–1894 wurde für beide Gesellschaften der staatlich garantierte Gewinn festgelegt und per 1. Jänner 1892 wurden

⁵² Public Private Partnership.

beide Unternehmen vom Staate gekauft, die Rente sollte den Eigentümern bis 1962 ausbezahlt werden. Die Rente belief sich auf 3.100 Tsd. Gulden jährlich, auf die BDE entfielen 1.690 Tsd. Gulden und auf die PDE 1.410 Tsd. Gulden und sie wurde auch den Rechtsnachfolgern beider Gesellschaften ausbezahlt.⁵³

Die BEB und die ATE wurden erst durch Gesetze der Tschechoslowakei verstaatlicht. Nach dem Ersten Weltkrieg überwog in Europa die Idee unitärer, nationaler und im staatlichen Eigentum sich befindender Eisenbahngesellschaften.⁵⁴ Keine der beiden Gesellschaften fand Rückhalt bei den Kohlebergwerken, nach der Entstehung der Tschechoslowakei wurde der Kohlehandel von Deutschland in den Ostteil der neugeschaffenen Republik umgeleitet und ein günstiger Bahntarif war wichtige Voraussetzung eines erfolgreichen Handels. Die Bergwerke, die über private Kohlebahnen angeschlossen waren hatten darum höhere Transportpreise wie jene, die direkt an die staatliche ČSD angebunden waren, da sie den Transportpreis zuerst der Kohlebahn, dann aber auch der Staatsbahn zu zahlen hatten. Nach einer ausufernden Debatte im Parlament wurde die ATE per Gesetz No. 234/1922 Gb um 80 Mio. Kronen und die BEB per Gesetz No. 124/1923 Gb. um 70 Mio. Kronen gekauft, beide mit Gültigkeit per 1. Jänner 1923.

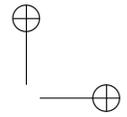
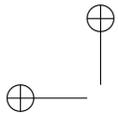
Zusammenfassung

Kohlebahnen wurden mit dem Ziel gebaut Gewinne zu erzielen und erhielten daher keine direkten staatlichen Subventionen. Eigentümern waren sie meist mit den Kohlebergwerken verflochten, ihre Eigentümer förderten Kohle entweder direkt (Brünn-Rossitzer-Eisenbahn, Buštěhrader Eisenbahn, Aussig-Teplitzer-Eisenbahn), oder waren die Bergwerke direkt im Eigentum der Eisenbahngesellschaften (Buštěhrader Eisenbahn, Dux-Bodenbacher-Eisenbahn).

Die Anbindung an die Kohlegruben allein reichte jedoch nicht für einen langfristigen Erfolg. Wichtig war es, die jeweilige Strecke als erster zu bauen und den Streckenverlauf so effektiv wie nur möglich zu führen, wie es die Erfolgsgeschichte der Aussig-Teplitzer-Eisenbahn

⁵³ Nach der Entstehung der Tschechoslowakei ging die Pflicht die Rente zu bezahlen auf die neugegründete tschechoslowakische Staatsbahn ČSD über.

⁵⁴ Die man auch als sog. „unitäre“ Eisenbahnen bezeichnet.



bekundet. Diese Bahn dient als einzige ihrem Ziel bis in die heutigen Tage und ist eine wichtige Güterbahn für die Anbindung der chemischen, Energie- und Kohleindustrie. Die übrigen Kohlebahnen verloren in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhundert an Bedeutung und ihre Strecken sind entweder vollkommen verwaist (wie im Falle des Großteils der Dux-Bodenbacher-Eisenbahn), oder dienen höchstens für den regionalen Personenverkehr in der Umgebung von Prag. Außerhalb ihrer ursprünglichen „Kohlebestimmung“ fanden sie keinerlei neue Existenzbegründung.

Kohle ist heutzutage eine der am stärksten geächteten Energiequellen, der die Folgen des globalen Klimawandels zur Last gelegt werden. Vor allem die EU-Länder bekunden ein Ende des fossilen Zeitabschnitts und einen Übergang zu einer „karbonfreien Wirtschaft“. Wenn wir also Kohle als Quelle der Strom- und Wärmeerzeugung außer Acht lassen, da sie technisch (obgleich bislang mit höheren Produktionskosten) ersetzbar ist, bleibt die Stahlproduktion. Stahl ist nach wie vor eine der Grundlagen der modernen Industriegesellschaft und ohne Kohle kann Stahl nicht produziert werden.⁵⁵ Daher galt, gilt und wird wohl mit Sicherheit auch weiterhin gelten: wo Kohle ist, da ist auch Eisenbahnverkehr.

⁵⁵ Die Stahl-Produktion in der Welt belief sich 2011 auf etwa 1,5 Mrd. Tonnen. Siehe V. SMIL, *Energy in World History*, University of Manitoba 2013.

