

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Kartenskizzen	VIII
Verzeichnis der Abbildungen	IX
Verzeichnis der Tabellen	X
Einleitung	1
Verortung der Arbeit in der geschichtswissenschaftlichen Forschung	4
Die Produktion des Raumes nach Henri Lefebvre	10
Quellen, Methodik, Gliederung	12
Forschungsstand	14
Schreibweisen	17
I. Abschnitt: Lemberg als Verkehrsknotenpunkt	19
1 Eisenbahnvisionen für die Habsburgermonarchie und Galizien:	
Der konzipierte Raum	19
1.1 Franz Riepls „Unterthänigstes Gutachten“ und sein Entwurf einer Nord-Süd-Transversale	26
1.1.1 Routenverlauf	28
1.1.2 Die Vorteile des neuen Verkehrsmittels	32
1.2 Engagement für Galizien: Eisenbahnvisionen galizischer Akteure	38
1.2.1 Galizische Akteure und ihre Motive: Die Eisenbahn als Teil der „praca organiczna“	41
1.2.2 Routenverlauf: Von „Luftschlössern“ und realen Vorschlägen	44
1.2.3 Erhoffte Vorteile durch die Eisenbahn: Verbesserung der Handelsbeziehungen und wirtschaftlicher Aufschwung	49
2 Habsburgische Eisenbahnpolitik – staatliche und private Initiativen:	
Die Herstellung des materiellen Raumes	51
2.1 Galizien – Stiefkind staatlicher Eisenbahnpolitik? Verzögerungen des Eisenbahnbaus in Galizien in der ersten Staatsbahnepoche (1841–1854)	51
2.1.1 Die Staatsbahn in der Sackgasse. Die Entwicklung seit Mitte der 1840er Jahre	60
2.1.2 Bilanz am Ende der ersten Staatsbahnepoche: Galizien in Wartestellung	64
2.2 Lemberg wird vernetzt: Baufortschritte in der zweiten Privatbahnepoche (1854–1873)	66
2.2.1 Verbindung Krakau – Lemberg im Jahr 1861: Die galizische Carl Ludwig-Bahn	71
2.2.2 Verbindung Lemberg – Czernowitz im Jahr 1866: Die Lemberg – Czernowitz Bahn	73
2.2.3 Verbindung Lemberg – Brody im Jahr 1869: Die galizische Carl Ludwig-Bahn	77
2.3 Lemberg wird Verkehrsknotenpunkt	85
2.3.1 Überregionale Verbindungen	85
2.3.1.1 Krakau, Wien, Warschau und Berlin – Routen in den Westen	85
2.3.1.2 Budapest, Galatz, Constantinopel, Odessa – Routen in den Süden	87

2.3.1.3 Kiew, Brest, Sankt Petersburg – Routen in den Osten	90
2.3.1.4 Fehlende Routen in den Norden	92
2.3.2 Regionale Verbindungen. Die Aufschließung der Fläche	99
3 Mit der Eisenbahn durch Galizien: Der gelebte Raum	107
3.1 Das Bild von Galizien in frühen Reiseberichten	111
3.2 Aufbau der Reiseberichte und Umstände ihres Entstehens	113
3.2.1 Warmholz' Eindrücke von Westgalizien: reizvolle Karpatenlandschaft, geschichtsträchtiges Krakau	115
3.2.2 Jandaureks Eisenbahnreise durch Galizien: Landschaft mit Eisenbahn, geborgene Fahrt	116
3.2.3 Das Bild von den Bewohnern Galiziens.....	118
3.3 Warmholz und Jandaurek als Wegbereiter des Tourismus in Galizien und <i>Der Illustrierte Führer durch Galizien</i> aus dem Jahr 1914.....	119
3.4 Der Anteil der Eisenbahn am Entstehen eines veränderten Bildes von Galizien.....	122
4 Schlussfolgerungen I. Abschnitt: Lemberg als Verkehrsknotenpunkt	123
II. Abschnitt: Die Eisenbahn verändert die Stadt.....	129
1 Debatten rund um den Bau der ersten drei Lemberger Bahnhöfe: Die mentale Produktion des Raumes	133
1.1 Bahnhof der Carl Ludwigs-Bahn (der spätere Hauptbahnhof), 1861.....	133
1.2 Czernowitzer Bahnhof, 1866.....	144
1.3 Bahnhof Podzamcze, 1869.....	148
1.3.1 Das Memorandum aus dem Jahr 1865	150
1.3.2 Die Stadtgemeinde setzt sich durch: Die Errichtung der Bahnstation Podzamcze im Bezirk Żółkiewski.....	155
1.4 Städtebauliche Herausforderungen durch den Bau von Bahnhöfen	157
2 Die Wirkung der Eisenbahn auf die städtebauliche Entwicklung Lembergs: Die materielle Produktion des Raumes	159
2.1 Stadtentwicklung Lembergs am Beginn der Habsburgerzeit	160
2.2 Die Bahnhöfe Lembergs und ihr Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung	166
2.2.1 Bahnhöfe als Magneten: Die Konzentration städtebaulicher Entwicklung auf das westlich der Innenstadt gelegene Territorium.....	167
2.2.2 Die Bahnstation Podzamcze und ihre Wirkung auf die Entwicklung der Żółkiewer Vorstadt	180
2.2.3 Die ambivalente Wirkung des Eisenbahnbaus auf die städtebauliche Entwicklung Lembergs. Ein Zwischenresümee	187
2.3 Der Einfluss der Eisenbahn auf die wirtschaftliche Entwicklung Lembergs	190
2.3.1 Die Eisenbahn als Triebkraft wirtschaftlichen Wandels	200
3 Pläne zur Schaffung Groß Lembergs: Die schöpferische Produktion des Raumes.	207
4 Schlussfolgerungen II. Abschnitt: Die Eisenbahn verändert die Stadt.....	217
III. Abschnitt: Grenzraum in der Stadt: Der Lemberger Hauptbahnhof	221
Theoretische Einführung: Der Lemberger Bahnhof als Grenzraum der Stadt: Jurij Lotmans „semiotischer Raum“ und der „Begriff der Grenze“	224
1 Architektur und Funktion des Bahnhofs: Die mentale und materielle Produktion des Raumes.....	226

1.1 Die architektonische Gestaltung des ersten (1861) und zweiten (1904) Lemberger Bahnhofs	226
1.1.1 Der erste Lemberger Bahnhof (1861): Aushängeschild der Carl Ludwig- Bahngesellschaft?	227
1.1.2 Der zweite Lemberger Bahnhof (1904) – ein Prestigeobjekt.....	236
1.1.3 Fassadengestaltung	248
1.2 Der Bahnhof: Zwischen Fürsorge und Reglementierung.....	253
1.2.1 Bahnhofs-Utopie um 1900: Hans Schmidkunz’ „Zur Ästhetik der Verkehrsbauten“	253
1.2.2 Der zweite Lemberger Bahnhof: ein Ort zum Wohlfühlen.....	255
1.2.3 Ort der Reglementierung	262
2 Der Lemberger Bahnhof als Ort politischer Inszenierung und literarischer Symbolisierung: Die schöpferische Produktion des Raumes.....	264
2.1 Der Bahnhof als Bühne: Die Feierlichkeiten zur Eröffnung des ersten (1861) und zweiten (1904) Lemberger Bahnhofs	264
2.1.1 Die Eröffnung des neuen Lemberger Hauptbahnhofs im Jahr 1904.....	267
2.1.2 Der Lemberger Bahnhof als Ort politischer Inszenierung. Ein Zwischenresümee	270
2.2 Der Lemberger Hauptbahnhof in der Literatur	272
2.2.1 Karl Emil Franzos’ Von Wien nach Czernowitz (1875): Verortung des Lemberger Bahnhofs in „Halb-Asien“	272
2.2.2 Alexander Granachs Autobiographie Da geht ein Mensch (1943): Der Lemberger Bahnhof als Sinnbild für Aufbruch und Emanzipation	278
2.2.3 Józef Wittlin: Mój Lwów (1946) / Mein Lemberg (1994 Deutsch): Der Lemberger Bahnhof als Refugium	281
2.2.4 Bezug der drei Texte zur Theorie Jurij Lotmans	284
3 Einzigartiger Lemberger Hauptbahnhof? Ein Vergleich zum Hauptbahnhof in Krakau.....	285
4 Das Schicksal des Bahnhofs nach 1914	301
5 Schlussfolgerungen III. Abschnitt: Grenzraum in der Stadt: Der Lemberger Hauptbahnhof.....	304
Resümee	311
Anhang	319
English Abstract: Railway and Urban Development in Central Europe: The Case of Lemberg (Lwów, L’viv)	319
Conclusions.....	320
Quellen- und Literaturverzeichnis	321
Ungedruckte Quellen	321
Zeitungen und Zeitschriften	322
Gedruckte Quellen	322
Lexika, Nachschlagewerke, Spezialbibliographien und Atlanten.....	324
Sekundärliteratur.....	324
Personenregister	333
Register geografischer Begriffe.....	337