

[\[ HOME \]](#)    [\[ INHALTSVERZEICHNIS \]](#)

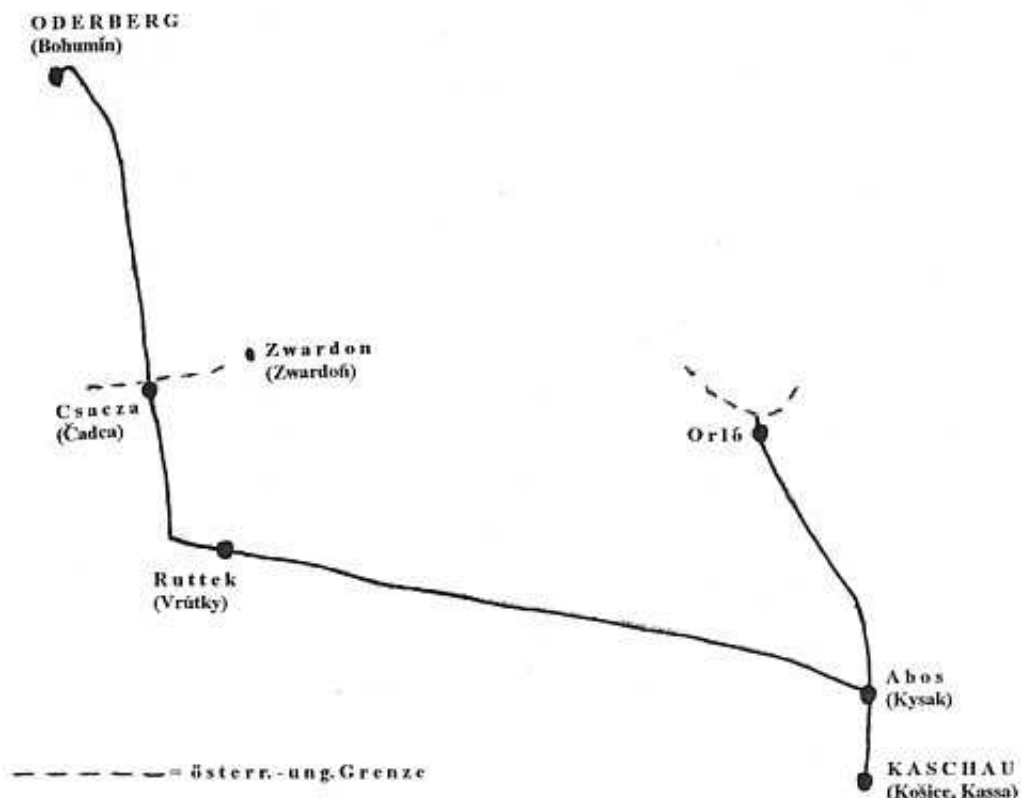
## >> KASCHAU-ODERBERGER-BAHN.

Mit „k.k.priv. Kaschau-Oderberger-Bahn“ wurde eine am 26. Juni 1866 konzessionierte Eisenbahngesellschaft bezeichnet, deren Linien sowohl in Österreich als auch in Ungarn lagen. Ihr Sitz war in Budapest, wo sich auch die Generaldirektion befand. In Teschen(C.Tesin) gab es eine Betriebsdirektion für den österreichischen, in Kaschau(Kosice) eine Betriebsleitung für den ungarischen Streckenteil.

Das Netz umfaßte folgende Linien:

- 1) Oderberg(Bohumín)-ungarische Landesgrenze bei Csacza(Cadca).
- 2) Ungarische Landesgrenze bei Csacza-Ruttek(Vrútky)-Kaschau(Kosice).
- 3) Abos(Kysak)-Orló-österreichische Landesgrenze bei Leluchow.

**Das Netz, ca. 426 Kilometer:**



Copyright: Elmar Oberegger

Daneben besorgte die Kaschau-Oderberger-Bahngesellschaft den Betrieb für mehrere andere Linien, darunter die Zahnradbahn Csorba-Csorbató.

Aufgrund Kapitalmangels war es lange Zeit unmöglich gewesen, mit dem Bahnbau

zu beginnen. Erst als die „Anglo-österreichische Bank“ die Angelegenheit in die Hand nahm, waren erste Erfolge zu verzeichnen. Am 1. Februar 1869 wurde der erste Streckenabschnitt Oderberg-Teschen feierlich eröffnet. Seither machte die Entfaltung des Netzes große Fortschritte. Ab 1874 strebte die Gesellschaft danach, mit der 1871 konzessionierten „Eperjes-Tarnówer-Bahn“ zu fusionieren. Bis 1879 gelang es, dieses Ziel zu verwirklichen.

Die Kaschau-Oderberger-Bahn war vor allem für den Güterverkehr von Bedeutung und verband das ungarische mit dem deutschen Netz. Transportiert wurden: Agrargüter, Kohle, Erze, Bauholz u.a. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr spielten somit die Hauptrolle. Nur ca. ein Fünftel der Gesamteinnahmen stammten aus dem Personenverkehr.

### Der Bahnhof Oderberg(Bohumin) in der alten Zeit:



Aus: GDÖU I/2, 129.

Die Betriebsergebnisse **vor 1914** gestalteten sich durchaus günstig: Im Jahr **1887** wurden noch 1,742.730 Tonnen Güter befördert, **1891** bereits 2,802.305, **1913** schließlich 7,511.757. Aufgrund dessen wurde **bis 1915** der Abschnitt Sillein(Zilina)-Oderberg(Bohumin) doppelgleisig ausgestaltet.

Nach dem Ersten Weltkrieg fiel das Netz der neu gegründeten Tschecho-Slowakei zu. Dessen Verstaatlichung zog sich grundsätzlich bis zum Jahre 1948 hin. Zwischen 1935 und 1940 wurde der Abschnitt Sillein-Ruttek unter großem Kostenaufwand zweigleisig ausgebaut.

Der Zweite Weltkrieg brachte große Zerstörungen mit sich, welche behoben werden mußten. Aufgrund der politischen Verhältnisse der Zeit wurde die „Strecke der Freundschaft“(CSSR-UdSSR), d.h. die Relation Cierna n. Tisou-Kaschau-Sillein etabliert und in der Folge großzügig ausgebaut(weiterer 2-Gleis-Ausbau, Elektrifizierung u.a.).

Seit dem Zerfall der Tschecho-Slowakei liegt der Großteil des Netzes auf slowakischem Gebiet.

**Quellen:**

Art. „Kaschau-Oderberger-Bahn“. In: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Hrsg. v. Victor RÖLL. -Berlin/Wien 1912 ff.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Bde. I-VI. -Wien u.a. 1898 ff.

HONS Josef: Von der Kaschau-Oderberger-Bahn zur „Strecke der Freundschaft“. In: Eisenbahn 12 (1971), S. 181 ff.

Copyright: Elmar Oberegger 2006.