

13. Eisenbahnen

ÖSTERREICHISCHE STATISTIK

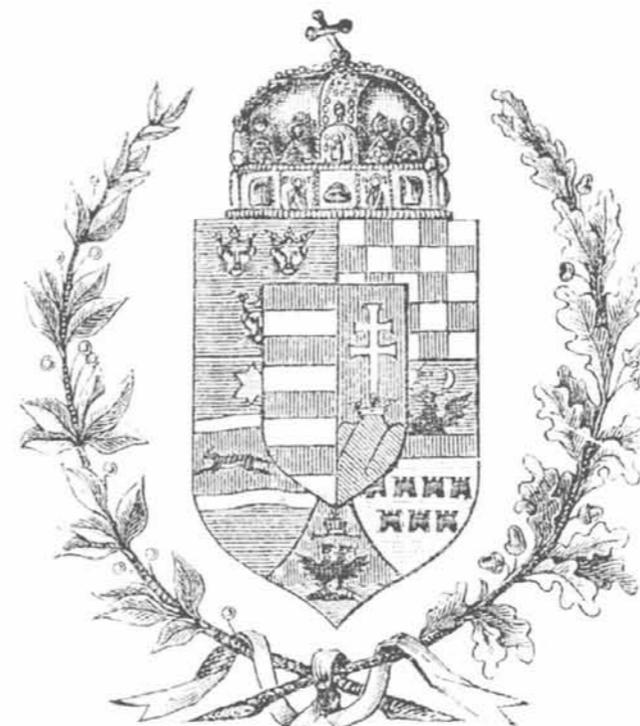
HERAUSGEGEBEN VON DER
K. K. STATISTISCHEN ZENTRAKKOMMISSION.



UNGARISCHE STATISTISCHE MITTEILUNGEN
NEUE SERIE. * * * 52. BAND.

VOLKSZÄHLUNG

IN DEN LÄNDERN DER UNGARISCHEN HEIL. KRONE IM JAHRE 1910.



13. Eisenbahnen

13.1 Bauperioden und Streckenklassifizierung des Eisenbahnnetzes 1824–1914

Das erste Privilegium zum Bau einer Lokomotiveisenbahn wurde in Österreich am 4. März 1836 erteilt, für die Strecke von Wien nach Galizien (Kaiser Ferdinand-Nordbahn). Schon 1839 war die Strecke Wien–Brünn fertig gestellt. 1845 konnte die Strecke Olmütz–Prag eröffnet werden, die Südliche Staatsbahn wurde (ohne den Semmeringtunnel) in den vierziger Jahren bis Laibach ausgebaut (1849), Triest wurde 1857 erreicht. Der Ausbau der privaten Nordbahn wurde mit der Strecke Oderberg (1847)–Dziedzitz–Oświęcim 1855 abgeschlossen, damit war eine direkte Verbindung Wiens mit Galizien hergestellt.

In Ergänzung zum Eisenbahnkonzessionsgesetz von 1854 wurde ein umfangreiches Eisenbahnprogramm erstellt, wonach die geplanten Strecken die Monarchie mittels dreier Hauptlinien von Westen nach Osten und von Süden nach Norden durchschneiden sollten. In den folgenden Jahren wurde eine Reihe von Vorhaben realisiert. 1856 wurde die Konzession für die „k.k. priv. Kaiserin Elisabeth-Westbahn“ erteilt; bereits 1858 konnte die Linie Wien–Linz eröffnet werden, die Weiterführung nach Salzburg bzw. Passau wurde 1860 und 1861 vollendet. 1872/73 erfolgte die Umgestaltung der Pferdeeisenbahn Linz–Budweis auf den Dampfbetrieb. Der Ausbau der Kaiser-Franz-Joseph-Bahn und der Nordwestbahn brachte eine Intensivierung des Verkehrs zwischen Wien und den böhmisch-mährischen Provinzen. In Galizien war bereits 1866 die Linie Lemberg–Czernowitz in Betrieb genommen worden. Der Ausbau der Carl-Ludwig-Bahn von Lemberg nach Brody bzw. Tarnopol stellte den Anschluss an das russische Bahnnetz her.

In Ungarn wurde die erste Dampflokomotive zwischen Pest und Vác im Juli 1846 dem Verkehr übergeben. Die ungarische Centralbahn begann bald darauf auch mit den Vorbereitungen der Strecke Pest–Cegléd–Szolnok, die im September 1847 eröffnet wurde. Im selben Jahr wurde die Bahnlinie zwischen Sopron und Wiener Neustadt dem Verkehr übergeben.

Nach der Revolution 1848 übernahm die österreichische Regierung die Aufsicht über den Eisenbahnbau in Ungarn und kaufte die schon in Betrieb stehenden und noch im Bau befindlichen Strecken der Ungarischen Centralbahn. 1851 wurde die Strecke von Vác nach Pozsony fertiggestellt. 1855 verkaufte die österreichische Regierung die schon vollendeten und noch im Bau befindlichen Eisenbahnlinien in Ungarn; diese wurden von drei Eisenbahn-Gesellschaften erworben (k.k. priv. Österreichische Staatseisenbahngesellschaft, Theißbahn und k.k. priv. Südbahngesellschaft). Zwischen 1855 und 1866 verlegten diese Eisenbahngesellschaften mehr als 1600 km neue Geleise. Die k.k. priv. Österreichische Staatseisenbahngesellschaft nahm in den folgenden 25 Jahren etwa 900 km Strecken im Banat, in Transdanubien und in Oberungarn in Betrieb – in Oberungarn die Strecke von Pozsony bis Csacza und zur Staatsgrenze (1884). Die Theißbahn baute zwischen 1856 und 1860 557 km Hauptbahnlinien aus, darunter die wichtigste Strecke von Szolnok nach Debreczen (1857), von Debreczen nach Miskolcz (1859) und weiter nach Kassa (1860).

Der Bau der ungarischen Bahnlinien der k.k. priv. Südbahngesellschaft wurde aufgrund der an die Vorgängerin der Südbahn – die Kaiser

Franz-Joseph-Orientbahn – am 8. Oktober 1856 ausgegebenen Konzession begonnen. Der Südbahngesellschaft gelang es am längsten, unter den großen Bahngesellschaften ihre Selbständigkeit zu bewahren. 1868 wurden die Ungarischen Staatseisenbahnen (MÁV) gegründet. Im Eisenbahnprogramm des Verkehrsministers Imre Mikó wurde der Bahnlinie Pest–Fiume Priorität zugewiesen. Die Bahnlinie wurde in zwei Etappen gebaut. Die Bahnstrecke Zákány–Zagreb wurde im Jänner 1870 in Betrieb genommen, die Bahnstrecke Karlovac–Fiume am 23. Oktober dem Verkehr übergeben. Die Bahnlinie der Südbahn Zagreb–Karlovac, die schon 1865 fertiggestellt war, wurde 1880 verstaatlicht und der MÁV übergeben. Besondere Bedeutung maß die Staatseisenbahn dem Ausbau der Bahnlinien in Südungarn und Kroatien zu. Die Eisenbahnlinie Zemun–Brod–Sisak–Karlovac–Staatsgrenze wurde zwischen 1878 und 1891 verlegt.

Das mit Eisenbahnlinien am dünnsten durchzogene Gebiet Ungarns war in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts das Szeklerland. Der Bau neuer Eisenbahnlinien erfolgte aufgrund ökonomischer Erfordernisse und weil Ungarn sich gegenüber Rumänien vertraglich verpflichtet hatte, bis 1897 die Eisenbahnstrecken durch die Bergpässe bei Gyimes und Vöröstorony in Betrieb zu nehmen. Die einzelnen Strecken der Szekler Eisenbahn wurden zwischen 1897 und 1909 in Betrieb genommen. (U.H.)

BAUPERIODEN UND STRECKENKLASSIFIZIERUNG DES EISENBÄHNNETZES 1824-1914

Kaisertum Österreich (1804-1867)
Lombardo-Venetien (1795-1859/1866)
Österreich-Ungarn (1867-1918)
Reichslände Bosnien-Herzegowina (1878/1908-1918)
Länder- und Provinzgrenzen nach dem Stand 1859/1866-1910
Eisenbahnnetz 1913/1914

Quellen:
Politische Einteilung der österreichisch-ungarischen Monarchie/
Az osztrák-magyar Monarchia Politikai beosztása [1916] (1:800.000);
Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1910;
Österreich-Ungarns Eisenbahnen 1907. (Prochaska) 1:1.250.000 ;
G. Freytags Verkehrs-Karte von Österreich-Ungarn 1913. 1:1.500.000

Autoren und Ausführung:
Historisches Konzept: H. Rumpler
Thematische Kartographie: M. Seger
Graphik und Statistik: W. Liebhart, U. Harmat



Eisenbahnnetz 1914

- Fernzüge
- Schnellzüge
- Lokal- und Nebenbahnen
- als Pferdeeisenbahnen gebaut (Linz-Budweis, Prag-Lány, Pozsony-Szered, Pest-Kőbánya)

Bauperioden 1824-1914

- 1824-1854 Startphase des Bahnbaues
- 1855-1867 Privatbahnsystem
- 1868-1881 gesamtstaatliche Konjunkturphase
- 1882-1905 Verstaatlichungsperiode
- 1906-1914 Staatsbahnära
- Strecken gemischter Bauperioden

Ländergruppen der österreichisch-ungarischen Monarchie

- Alpen- und Donauländer
- Adrialänder
- Böhmisches Länder
- Karpatenländer
- Königreich Ungarn
- Kroatien-Slawonien
- Bosnien-Herzegowina

Ausbau- und Anschlussstrecken 1824-1905

- Brod n.S. (1846), (1858), (1876), (1883) Start- bzw. Schlussstationen der Ausbaustrecken und Grenzstationen; mit Teilstreckenabschlüssen der Bauperioden bis 1905 (in Auswahl)
- Déva Bezirkshauptorte in Österreich (politische Bezirke), Komitatshauptorte in Ungarn, Kreishauptorte in Bosnien-Herzegowina, Stautar- und Munizipalstädte
- BRÜNN Landeshauptstädte in Österreich und Bosnien-Herzegowina
- WIEN, BUDAPEST Reichshaupt- und Residenzstädte
- Warschau Auslandsdestinationen der Fernzüge

Grenzen

- Reichsgrenzen Österreich-Ungarn, Grenzen der Reichsteile Österreich, Ungarn, Bosnien-Herzegowina
- Ländergrenzen
- Distriktgrenzen in Ungarn

13. Eisenbahnen

13.2 Eisenbahnverwaltung und Eigentümer 1907/1914

Die „Allgemeine(n) Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Konzessionssystem“ des Jahres 1838 enthielten Normen für das Zustandekommen von Eisenbahnen und statuierten das „staatliche Heimfallsrecht“, welches nach Ablauf der Konzessionsdauer wirksam wurde. Die nicht den Erwartungen entsprechenden Erträge brachten jedoch die meisten Eisenbahngesellschaften in eine prekäre Lage. Infolgedessen wurde 1841 das erste staatliche Eisenbahnprogramm erstellt und im Februar 1842 eine neue technisch-administrative Staatsbehörde – die Generaldirektion der Staatseisenbahnen – ins Leben gerufen. Bis 1854 gelangte eine Reihe von Privatbahnen in das Eigentum des Staates. 1850 wurde die Übernahme der Ungarischen Centralbahn vollzogen (nunmehr Südöstliche Staatsbahn), im selben Jahr erfolgte der Ankauf der Krakau-Oberschlesischen-Bahn (Östliche Staatsbahn). 1851/52 folgte die Verstaatlichung der bereits erbauten Teilstrecken der norditalienischen Bahnen (Lombardisch-Venetianische Staatsbahnen), 1853 die Eingliederung der Wien–Gloggnitzer Bahn. 1854 erwarb der Staat noch die Reststrecke der Ödenburger Linie von Katzelsdorf nach Sopron. Als einziges Privatunternehmen blieb zu diesem Zeitpunkt die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn.

Mitte der 50er Jahre setzte mit dem Konzessionsgesetz (September 1854) eine Reprivatisierungsphase ein. Die erste Konzession wurde der neu gebildeten „Österreichischen Staatseisenbahngesellschaft“ erteilt und dieser die Nördliche und Südöstliche Staatsbahn käuflich überlassen. Die Östliche Staatsbahn wurde in den beiden folgenden Jahren zum Teil der Nordbahn, zum Teil der galizischen Carl-Ludwig-Bahn übergeben. Am 23. September 1858 erfolgte die Konzessionierung der Südbahn, welche die Südliche Staatsbahn und die Tiroler Staatsbahnlinien erwarb. Bis 1867 wurden folgende neue Eisenbahnlinien konzessioniert und mit Zinsgarantie ausgestattet: die Kaiserin Elisabeth-Westbahn, die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, die Kaiser Franz Joseph-Bahn, das

Ergänzungsnetz der Staatseisenbahngesellschaft, die Kronprinz Rudolf-Bahn und die Lemberg–Czernowitz–Jassy Eisenbahn, sowie die Böhmisches Westbahn. Ende 1858 war der Übergang vom Staatsbahn- zum Privatbahnsystem vollzogen.

Die Ereignisse des Jahres 1866 hatten für die Entwicklung des Eisenbahnwesens einen weiteren Aufschwung zur Folge, indem sie die Bedeutung eines ausgedehnten, nicht nur nationalökonomischen und handelspolitischen, sondern auch strategischen Rücksichten Rechnung tragenden, systematisch angelegten Eisenbahnwesens zeigten. Nach 1867 wurden noch folgende Bahnen konzessioniert und mit Zinsgarantie ausgestattet: die Mährisch-Schlesische Nordbahn, die Österreichische Nordwestbahn, die Vorarlberger Bahn, die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn (österreichischer Teil), die Ungarische Westbahn (steirische Linie), die Mährische Grenzbahn und die Erzherzog Albrecht-Bahn.

Die wirtschaftliche Krise des Jahres 1873 machte nicht nur der Beteiligung des Privatkapitals an weiteren Eisenbahnunternehmungen ein Ende, sondern brachte auch die meisten bestehenden Eisenbahnen in eine prekäre Situation. Durch das „Sequestrationsgesetz“ (1877) sollte eine Sanierung eingeleitet werden. Die Regierung wurde ermächtigt, jene Bahnen unter Zwangsverwaltung zu stellen, die ein vom Staat zu bedeckendes Betriebsdefizit aufwiesen oder durch fünf Jahre mehr als die Hälfte des garantierten Reinertrages in Anspruch nahmen. Erstmals wurde das Gesetz 1879 angewandt, als die Kronprinz Rudolf-Bahn sequestriert wurde. Diese Maßnahme sowie die im Juli 1880 vollzogene Betriebsübernahme der Erzherzog Albrecht-Bahn bildeten den Übergang zum eigentlichen Staatsbetrieb. 1906 erfolgte die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinand-Nordbahn, 1908 der Böhmisches Nordbahn, 1909 erfolgten die Einlösung der österreichischen Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der österreichischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Von den großen Bahnunternehmungen verblieben nunmehr – abgesehen von den beiden mit Ungarn gemeinsamen Unternehmungen der Südbahn und der Kassa–Oderberger Eisenbahn – nur die Buschtehrader- und die Aussig–Teplitzer Eisenbahn im Privateigentum.

1882 wurde die „Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb“ errichtet, 1884 die „Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen“ sowie eine Anzahl von Eisenbahnbetriebs-Direktionen geschaffen. Im Jänner 1896 kam es zur Errichtung eines selbständigen Eisenbahnministeriums.

Eine ähnliche Entwicklung zum Staatsbahnsystem vollzog sich in Ungarn. Nachdem auch hier der Konjunktumschwung zu einer Krise der Privatbahnen und zu einer starken Belastung des Budgets durch die Zinsgarantie geführt hatte, wurden zuerst 1876 die Ungarische Ostbahn, dann 1880 die Theißbahn und die Linie Zagreb–Karlovac vom Staat erworben. Die bereits 1879 eingelöste Waagthalbahn konnte 1882 im Zuge der Reorganisation der Österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, die zur „Priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft“ umbenannt wurde, gegen die Linie Újcsöny (bei Komárom)–Bruck eingetauscht werden. 1884 folgte die Verstaatlichung der Donau-Drauf-Bahn, der Alföld–Fiumer-Bahn und der Ersten Siebenbürger Eisenbahn. 1889 wurde die Verstaatlichungsaktion mit der Übernahme der transleithanischen Linien der Ungarischen Westbahn und der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn fortgesetzt. Im selben Jahr kam es zur Erwerbung der 1881 konzessionierten Budapest–Fünfkirchner-Bahn. Ihren Höhepunkt erreichte die Verstaatlichungswelle 1891 mit der Einlösung der ungarischen Strecken der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die Wiederverstaatlichung ging in Österreich langsamer vor sich als in Ungarn, wo bereits 1893 82% des Eisenbahnnetzes im Staatseigentum waren (dessen Anteil bis 1913 gleich blieb). In Cisleithanien wurde dieser Prozentsatz erst 1913 erreicht. (U.H.)

EISENBahnVERWALTUNG UND EIGENTÜMER 1907/1914

Eigentümer bzw. Betriebsgesellschaften 1907
Eisenbahnnetz 1913
Länder- und Provinzgrenzen 1910

Quellen:
Politische Einteilung der österreichisch-ungarischen Monarchie/
Az osztrák-magyar Monarchia Politikai beosztása [1916] (1:800.000);
Österreich-Ungarns Eisenbahnen 1907. (Prochaska) 1:1.250.000;
G. Freytags Verkehrs-Karte von Österreich-Ungarn 1913. 1:1.500.000

Autoren und Ausführung:
Historisches Konzept: H. Rumpler
Thematische Kartographie: M. Seger
Graphik und Statistik: W. Liebhart, U. Harmat



Eisenbahnnetz 1914

- Fernzüge
- Schnellzüge
- Lokal- und Nebenbahnen

Eigentümer- bzw. Betriebsgesellschaften (1907)

- Österreichische Staatsbahnen und Privatbahnen im österreichischen Staatsbetrieb
- Ungarische Staatsbahnen und Privatbahnen im ungarischen Staatsbetrieb
- Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen, bzw. k.u.k. Militärbahn
- Südbahn bzw. im Betrieb der Südbahn
- Privatbahnen in Österreich und Ungarn

Ländergruppen der österreichisch-ungarischen Monarchie

- Alpen- und Donauländer
- Adriatländer
- Böhmische Länder
- Karpatenländer
- Königreich Ungarn
- Kroatien-Slawonien
- Bosnien-Herzegowina

Bahnstationen

- OLMÜTZ Szabadka BUDAPEST (LD, RD)
- LEMBERG Szeged
- Kolomea
- Tabor

Warschau

Grenzen

- Reichsgrenzen Österreich-Ungarn, Grenzen der Reichsteile Österreich, Ungarn, Bosnien-Herzegowina
- Ländergrenzen
- Districtgrenzen in Ungarn

- Direktionen Betriebsleitungen in Ungarn Linkes bzw. Rechtes Donauufer
- Werkstätte und Direktion Werkstätte und Betriebsleitungen in Ungarn
- Werkstätte
- Verbindungsstationen der Betriebsgesellschaften, Bahnknoten, Zweig-, End- und Grenzstationen (in Auswahl)
- Auslandsdestinationen der Fernzüge

Verkehrsraum Wien



0 50 100 km
M 1:4,2 Millionen

13. Eisenbahnen

13.3 Eisenbahnlinien und regionale Erwerbsstrukturen 1907/1914

Für die wirtschaftliche Entwicklung im 19. Jahrhundert spielte der Eisenbahnbau als Leitsektor des wirtschaftlichen Fortschritts eine überragende Rolle. Die Bildung von Kapitalgesellschaften und neuen Finanzierungsformen, die Expansion der Eisenindustrie und Kohleförderung, das Wachstum der ungarischen Agrarproduktion sowie die Mobilität bei Industrieerzeugnissen aller Art und die Herausbildung neuer Wirtschaftsräume finden ihren Hauptmotor im Eisenbahnsystem. Das Europa kennzeichnende Gefälle vom industriellen, fortschrittlichen, schnell expandierenden Westen zum unterentwickelten, agrarisch geprägten Osten spiegelte sich innerhalb der österreichisch-ungarischen Staatsgrenzen wider.

Der Eisenbahnbau induzierte eine Reihe regionaler Industrialisierungseffekte, schon beim Bau selbst. Wesentlich bedeutsamer waren die langfristigen Folgen, die aus dem Vorhandensein einer Bahnlinie resultierten. Generell lässt sich sagen, dass sich im Verlauf der Industrialisierung Industriestädte ausschließlich an Plätzen bildeten, die verkehrstechnisch gut erschlossen waren. Entlang der Eisenbahnlinien bildeten sich in unmittelbarer Nähe der Stationen bevorzugte Punkte für bereits

bestehende Betriebe wie auch für Neuinvestitionen. So lagen entlang der Kaiser Ferdinand-Nordbahn zum Zeitpunkt der Eröffnung 384 Fabriken, 1880 war ihre Zahl bereits auf 983 angewachsen. Andererseits wird aber deutlich, dass der Eisenbahnbau offensichtlich nur dort einen industriellen Aufschwung brachte, wo bereits gewisse gewerbliche Grundstrukturen vorhanden waren; wo diese fehlten, wie in weiten Bereichen des Ostens, blieb auch der forcierte Bahnbau für die regionale Industrialisierung nahezu bedeutungslos.

Die Karte zeigt deutlich die industriellen Schwerpunkte in der österreichischen Reichshälfte, vor allem die dominierende Stellung Böhmens, Mährens und Schlesiens. Um 1873 war das Eisenbahnsystem der Monarchie in seinen Grundlinien festgelegt, in räumlicher Hinsicht waren die Vorarbeiten für eine wirtschaftliche Integration des weitläufigen Reiches geleistet. Die Südliche Staatseisenbahn hatte bereits 1844 (Graz) die Industriegebiete der Steiermark erreicht, 1857 Triest, dessen Stellung als Haupthafen der Monarchie gefestigt wurde. Die Böhmisches Westbahn verband Prag mit den Kohlenrevieren um Pilsen und der Eisenindustrie um Kladno (1861/62), die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn Prag mit

Reichenberg und der deutschen Grenze im Norden. Die Kronprinz Rudolf-Bahn verband das oberösterreichische Donauufer mit den Eisenlagern der Steiermark durch eine Strecke von St. Valentin nach Laibach und von St. Michael nach Bruck a.d. Mur.

Direkte Verbindungen zwischen Wien und den wachsenden Handels- und Industriezentren Böhmens schuf der Bau der Kaiser Franz-Josephs-Bahn. 1872 gab es bereits eine Linie von Wien nach Prag und weiter nach Sachsen, von Wien nach Pilsen und von Wien nach Eger in Böhmen.

Die Linie Wien–Pest–Szeged–Temesvár bedeutete die Erschließung Südungarns, des wichtigsten Getreidezentrums, und die Linie Wien–Szolnok–Debreczen die des Zentrums der Viehzucht jenseits der Theiß. Der Bau der Eisenbahnlinie zwischen den Kohlenrevieren in der Umgebung von Pécs und den Donauhäfen wurde vor allem von der an der Kohlenförderung interessierten DDSG befürwortet, die die Bauausführung auch selbst übernahm und 1857 vollendete. Die Bahnlinien der Kassa–Oderberger-Bahn eröffneten den Weg für die ungarischen Waren über Deutschland zur Ostsee. (U.H.)

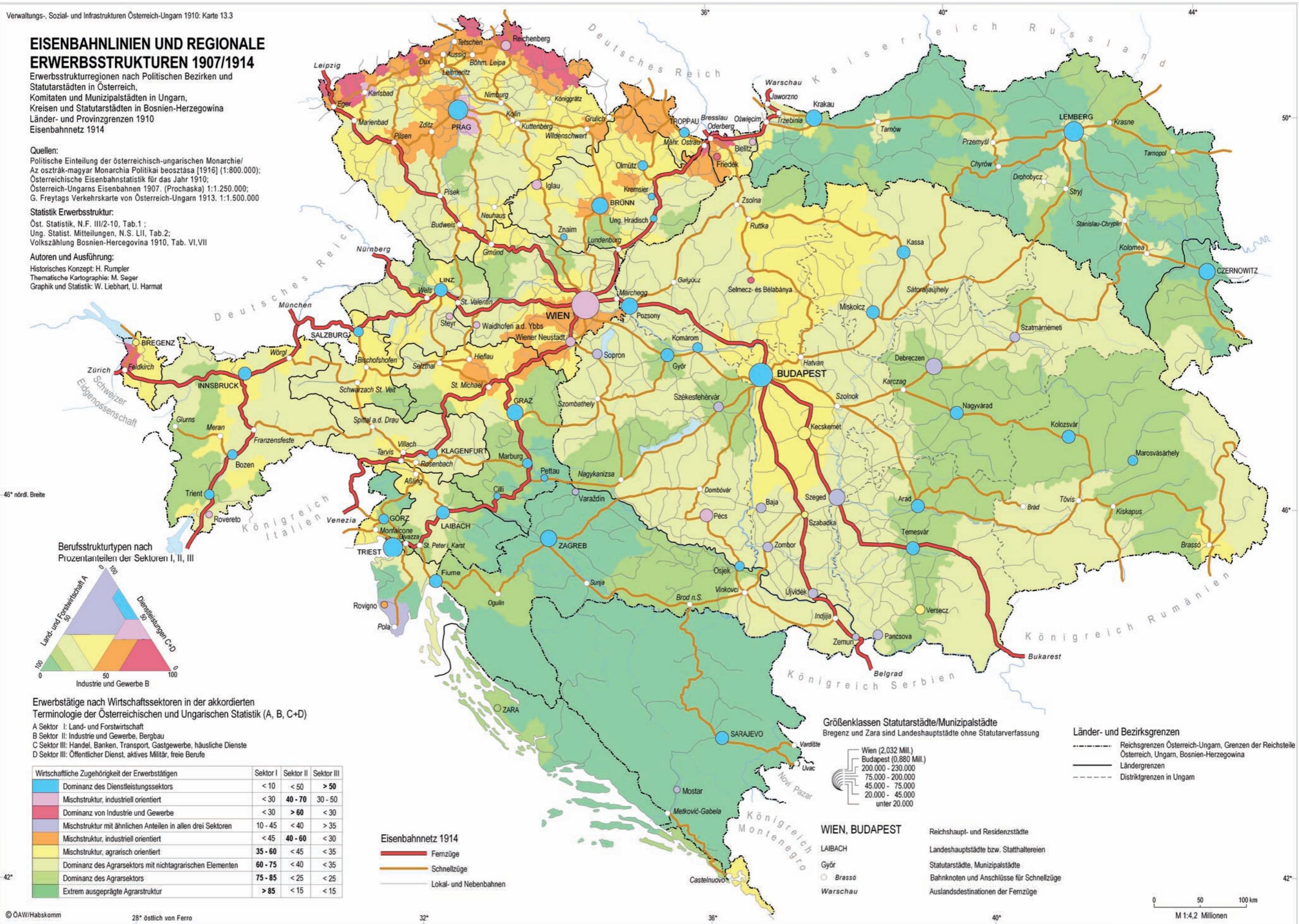
EISENBAHNLINIEN UND REGIONALE ERWERBSSTRUKTUREN 1907/1914

Erwerbsstrukturregionen nach Politischen Bezirken und Statutarstädten in Österreich, Komitaten und Munizipalstädten in Ungarn, Kreisen und Statutarstädten in Bosnien-Herzegowina
Länder- und Provinzgrenzen 1910
Eisenbahnnetz 1914

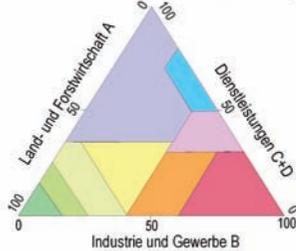
Quellen:
Politische Einteilung der österreichisch-ungarischen Monarchie/
Az osztrák-magyar Monarchia Politikai beosztása [1916] (1:800.000);
Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1910;
Österreich-Ungarns Eisenbahnen 1907. (Prochaska) 1:1.250.000;
G. Freytags Verkehrskarte von Österreich-Ungarn 1913. 1:1.500.000

Statistik Erwerbsstruktur:
Öst. Statistik, N.F. III/2-10, Tab.1;
Ung. Statist. Mitteilungen, N.S. LII, Tab.2;
Volkszählung Bosnien-Herzegowina 1910, Tab. VI, VII

Autoren und Ausführung:
Historisches Konzept: H. Rumpler
Thematische Kartographie: M. Seger
Graphik und Statistik: W. Liebhart, U. Harmat



Berufsstrukturtypen nach Prozentanteilen der Sektoren I, II, III



Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren in der akkordierten Terminologie der Österreichischen und Ungarischen Statistik (A, B, C+D)

A Sektor I: Land- und Forstwirtschaft
B Sektor II: Industrie und Gewerbe, Bergbau
C Sektor III: Handel, Banken, Transport, Gastgewerbe, häusliche Dienste
D Sektor III: Öffentlicher Dienst, aktives Militär, freie Berufe

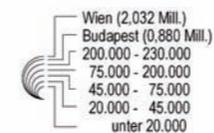
Wirtschaftliche Zugehörigkeit der Erwerbstätigen	Sektor I	Sektor II	Sektor III
Dominanz des Dienstleistungssektors	< 10	< 50	> 50
Mischstruktur, industriell orientiert	< 30	40 - 70	30 - 50
Dominanz von Industrie und Gewerbe	< 30	> 60	< 30
Mischstruktur mit ähnlichen Anteilen in allen drei Sektoren	10 - 45	< 40	> 35
Mischstruktur, industriell orientiert	< 45	40 - 60	< 30
Mischstruktur, agrarisch orientiert	35 - 60	< 45	< 35
Dominanz des Agrarsektors mit nichtagraren Elementen	60 - 75	< 40	< 35
Dominanz des Agrarsektors	75 - 85	< 25	< 25
Extrem ausgeprägte Agrarstruktur	> 85	< 15	< 15

Eisenbahnnetz 1914

- Fernzüge
- Schnellzüge
- Lokal- und Nebenbahnen

Größenklassen Statutarstädte/Munizipalstädte

Bregenz und Zara sind Landeshauptstädte ohne Statutarverfassung



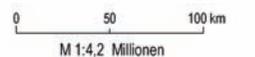
WIEN, BUDAPEST

- LAIBACH
- Győr
- Brassó
- Warschau

- Reichshaupt- und Residenzstädte
- Landeshauptstädte bzw. Statthaltereien
- Statutarstädte, Munizipalstädte
- Bahnknoten und Anschlüsse für Schnellzüge
- Auslandsdestinationen der Fernzüge

Länder- und Bezirksgrenzen

- Reichsgrenzen Österreich-Ungarn, Grenzen der Reichsteile Österreich, Ungarn, Bosnien-Herzegowina
- Ländergrenzen
- Districtgrenzen in Ungarn



13. Eisenbahnen

13.4 Eisenbahnfahrzeiten ab Wien 1898

Bei dieser Karte handelt es sich um eine „Isochronenkarte“, eine besondere Gattung verkehrsgeographischer Darstellung, die, auf einen zentralen Ort bezogen, die Darstellung von Zonen gleicher Reisedauer zum Inhalt hat. Dabei werden – von Wien ausgehend – Zeitzonen von jeweils 2 Reisestunden errechnet. Als Zentrum wurde Wien gewählt, das nicht nur politisches, wirtschaftliches und kulturellen Zentrum des Staates war, sondern auch verkehrsgeographischer Mittelpunkt. Von diesem Zentrum strahlen Bahnlinien in alle Himmelsrichtungen aus. Die Karte zeigt nicht

nur, inwieweit ein bestimmtes Gebiet vom Eisenbahnverkehr erschlossen war, sondern auch die Geschwindigkeit bzw. die Erreichbarkeit bestimmter Regionen/Orte, woraus auch Rückschlüsse auf die Eisenbahnpolitik möglich sind. Anhand der Zeitzonen und deren Ausbuchtungen kann auf die Bedeutung einzelner Regionen bzw. Verbindungslinien geschlossen werden, nicht zuletzt auf deren militärische Bedeutung. Aus der Karte ist ersichtlich, dass für Cisleithanien die Verbindung nach Galizien von besonderer Bedeutung war, aber auch jene nach Triest.

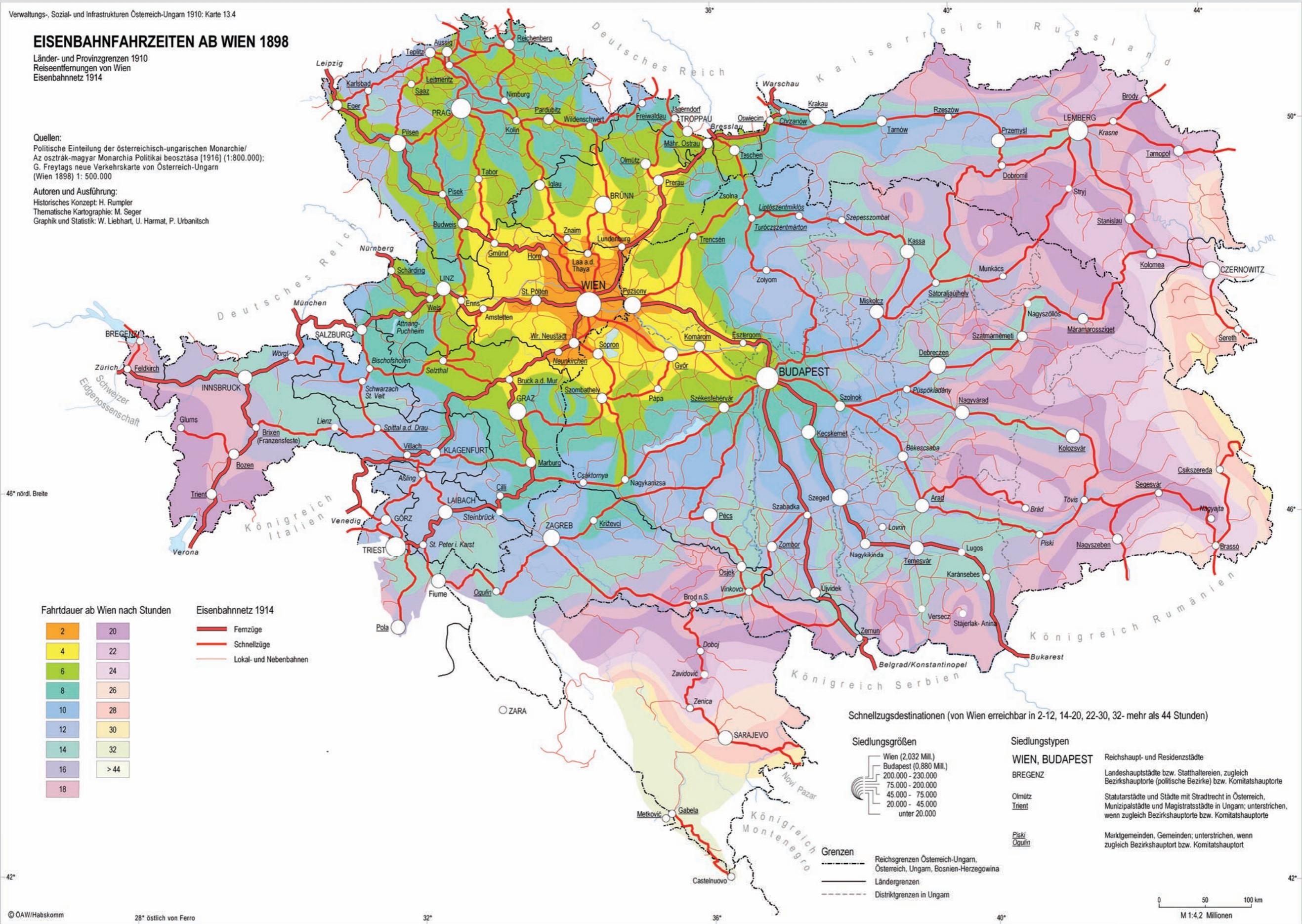
Ein indirekter Hinweis auf die ungarische Eisenbahnpolitik ergibt sich daraus, dass die Wiener Eisenbahnverbindungen nach Kroatien über Budapest verliefen, wie die Verbindung nach Zagreb zeigt, das verkehrstechnisch weiter entfernt von Wien lag als Krakau, das sich in derselben Zeitzone befindet wie etwa Salzburg. (U.H.)

EISENBahnFAHRZEITEN AB WIEN 1898

Länder- und Provinzgrenzen 1910
Reiseentfernungen von Wien
Eisenbahnnetz 1914

Quellen:
Politische Einteilung der österreichisch-ungarischen Monarchie/
Az osztrák-magyar Monarchia Politikai beosztása [1916] (1:800.000);
G. Freytags neue Verkehrskarte von Österreich-Ungarn
(Wien 1898) 1: 500.000

Autoren und Ausführung:
Historisches Konzept: H. Rumpler
Thematische Kartographie: M. Seger
Graphik und Statistik: W. Liebhart, U. Harmat, P. Urbanitsch



Fahrtdauer ab Wien nach Stunden

2	20
4	22
6	24
8	26
10	28
12	30
14	32
16	> 44
18	

Eisenbahnnetz 1914

- Fernzüge
- Schnellzüge
- Lokal- und Nebenbahnen

Schnellzugsdestinationen (von Wien erreichbar in 2-12, 14-20, 22-30, 32- mehr als 44 Stunden)

Siedlungsgrößen

Wien (2,032 Mill.)
Budapest (0,880 Mill.)
200.000 - 230.000
75.000 - 200.000
45.000 - 75.000
20.000 - 45.000
unter 20.000

Siedlungstypen

WIEN, BUDAPEST	Reichshaupt- und Residenzstädte
BREGENZ	Landeshauptstädte bzw. Statthaltereien, zugleich Bezirkshauptorte (politische Bezirke) bzw. Komitatshauptorte
<u>Olmütz</u>	Statutarstädte und Städte mit Stadtrecht in Österreich, Munizipalstädte und Magistratsstädte in Ungarn; unterstrichen, wenn zugleich Bezirkshauptorte bzw. Komitatshauptorte
<u>Trient</u>	
<u>Piski</u>	Marktgemeinden, Gemeinden; unterstrichen, wenn zugleich Bezirkshauptort bzw. Komitatshauptort
<u>Opulin</u>	

- #### Grenzen
- Reichsgrenzen Österreich-Ungarn, Österreich, Ungarn, Bosnien-Herzegowina
 - Ländergrenzen
 - Distriktgrenzen in Ungarn



