

MIT DER KUTSCHE ZU DEN EISENBAHNEN. DIE ANZIEHUNGSKREISE DER BAHNHÖFE IN UNGARN 1895

In einer Studie mit dem obigen Titel gibt Sándor Edvi Illés die ersten Ergebnisse der elektronischen Datenbasis für Relation bekannt, die anhand der statistischen Bände „Die Ungarischen Königlichen Staatseisenbahnen und die Verhältnisse des Warenverkehrs der sich in deren Betrieb befindlichen Eisenbahnen im lokalen Besitz ausgebaut wurde.

In der Datenbasis sind die Verkehrsdaten von etwa 90% des ganzen Eisenbahnnetzes in Ungarn (10 310 von 11 418 km) aufgeführt. Dies bedeutet insgesamt 958 Bahnhöfe von 121 Eisenbahnlinien. Die Anziehungskraft, die eine Eisenbahnlinie oder ein konkreter Bahnhof auf seine Umgebung ausübt, wird durch zwei Indizes am besten ausgedrückt: Durch die Anzahl der Siedlungen, die zu dem jeweiligen Bahnhof befördern, bzw. durch die Bevölkerungszahl dieser Siedlungen. Zwei wichtige Charakteristiken der Anziehungskreise der Eisenbahnen Ungarns sind die Siedlungszahl zwischen 1–5 sowie die Bevölkerungszahl zwischen 2000–10 000. Die Anziehungskraft der Hälfte der untersuchten 958 Bahnhöfe erstreckt sich auf fünf oder weniger Siedlungen. Es existieren 19 Bahnhöfe, wo von über 25 Siedlungen Waren zum Weiterbefördern ankommen. Ein Bahnhof in einem gegebenen Raum erfüllt dann am besten seine Aufgabe, wenn er die Güterbeförderung der nahegelegenen Siedlungen mit großer Bevölkerungszahl lösen kann. In dem Anziehungskreis von 10% der untersuchten Bahnhöfe leben 2000 oder noch weniger Menschen. Siedlungen mit einer so niedrigen Bevölkerungszahl können sich der Warenproduktion kaum anschließen, zu der die Güterbeförderung mit der Eisenbahn unbedingt dazugehört. Die Ausnutzung der Bahnhöfe mit einem solchen Anziehungskreis ist von geringem Maße.

Durch Korrelationsrechnung hat es sich herausgestellt, dass es zwischen der Bevölkerungszahl einer Siedlung und der Bevölkerung des Anziehungskreises, die zu deren Bahnhof gehört, keinen Zusammenhang gibt. Für das Verhältnis von Bahnhöfen und Siedlungen lassen sich also die Feststellungen nicht machen, die beim Untersuchen der Verhältnisse von Anziehungskreisen zwischen Stadt und Dorf immer wieder auftauchen: die Anziehung der Städte ist direkt proportional zu ihrer Masse und indirekt proportional zu ihrer Entfernung. Die Anziehungskraft der Bahnhöfe wird in erster Linie durch ihre Linienführung – ihre topographische Lage in dem gegebenen Raum oder der Region, sowie die Produktionskultur des Raums oder der Region bestimmt. Bahnhöfe können ihre Anziehung nur auf die Siedlungen ausüben, wo die Warenproduktion die quantitative und qualitative Menge erreicht, wo es sich schon lohnt, die Warenartikel auch außerhalb der lokalen und in der Gegend gelegenen Märkte zu vertreiben. In einem Teil der Siedlungen Ungarns, wo die Bevölkerungszahl nicht über einige Hunderte hinausgeht, gibt es keine solche Warenproduktion, die von einem Ausmaß oder einer Beschaffenheit wäre, deren unerlässliche Voraussetzung die Warenbeförderung mit der Eisenbahn ist. In den Siedlungen mit niedriger Bevölkerungszahl werden keine Waren zur Weiterbeförderung aufgegeben. Die Beförderungsaufgaben bzw. – Ansprüche der selbstversorgenden Bauernhöfe, die ausschließlich ihren Überfluss verkaufen, lassen sich mit den traditionellen Formen der Warenbeförderung erfüllen. Die mit der Beförderung durch die Eisenbahn verbundene Warenproduktion ist für den Block der in der Mitte der Tiefebene gelegenen Komitate (Hajdú, Jász-Nagykun-Szolnok, Békés) am charakteristischsten. In diesen Komitaten werden Waren mit der Kutsche zu den Bahnhöfen gebracht. Es gibt keinen Zusammenhang zwischen den durchschnittlichen Entfernungen der Beförderung und dazwischen, wie viel Prozent der Siedlungen der Komitate sich der Warenbeförderung mit der Eisenbahn anschließen. Auf ähnliche Weise gibt es keinen Zusammenhang zwischen der Entfernung, die in den Siedlungen der jeweiligen Landkreise mit einer Kutsche zur Eisenbahnlinie zurückgelegt werden muss und der Anzahl der bei der Zählung im Jahre 1895 registrierten bespannten Fuhrwerke.

Die Siedlungen, die ungünstig und von der Eisenbahn weiter entfernt liegen, versuchen also die Nachteile bezüglich der Beförderung nicht durch die Erhöhung der Anzahl ihrer Kutschen, bzw. Zugtiere zu verringern.

Frisnyák, Zsuzsa