

Concession vom 11. November 1866 erbaute Kaiser Franz Josephbahn, welche einerseits Wien-Budweis-Pilsen und Eger direct verbindet und anderseits von Prag nach Gmünd läuft und die Flügelbahn Wesseli-Budweis umfaßt. Ein drittes großes Verkehrsnetz bildet die Österreichische Nordwestbahn mit ihren Strecken Wien-Nimburg-Jungbunzlau (352·914 Kilometer), Nimburg-Tetschen-Mittelgrund (136·796 Kilometer), Prag-Mittelwalde (209 Kilometer). Endlich sind zu erwähnen das Verkehrsgebiet der Bústěhrader Eisenbahn mit 420·300 Kilometer Betriebslänge, insbesondere die Strecke Prag-Komotau-Eger (238·079 Kilometer), dann die Prag-Duxer Eisenbahn (180·331 Kilometer) und die den Westen und Norden verbindende Eisenbahn Eisenstein-Pilsen-Saaz, die sogenannte Pilsen-Priesener Bahn (257·846 Kilometer).

Die im Jahre 1880 in Österreich eingetretene Änderung der Eisenbahnpolitik, welche den Bau von Staatsbahnen und die Übernahme der Privatbahnen in das Eigenthum oder in die Verwaltung des Staates begünstigt, äußerte auch ihre Rückwirkung auf das Eisenbahnnetz Böhmens. Es erfolgte die Erwerbung der Elisabeth-Westbahn und damit der auf böhmischem Territorium befindlichen Strecken dieser Bahn, dann die Erwerbung der Franz Josephbahn, der Pilsen-Priesener Bahn und die Übernahme der Prag-Duxer Bahn in die Verwaltung des Staates.

Auf Grund des Gesetzes vom 25. November 1883 erfolgte der Bau der böhmisch-mährischen Transversalbahn mit den Strecken Wesseli-Neuhaus-Jglau (92·328 Kilometer), Obercerkve-Tabor (68·794 Kilometer), Tabor-Pisek (59·021 Kilometer), Horazdiovitz-Plattau (57·825 Kilometer) und Janovitz-Laus (31·691 Kilometer). Auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880, welches den Localbahnen besondere Begünstigungen und Erleichterungen gewährt, entstanden eine Reihe von Localbahnen, die, soweit sie nicht ein Zugehör des großen Eisenbahnnetzes bilden, von zwei Unternehmungen betrieben werden: der Gesellschaft der böhmischen Commercialbahnen mit 191·294 Kilometer und der österreichischen Localbahngesellschaft, deren Thätigkeit sich aber nicht auf Böhmen beschränkt.

Erwähnen wir schließlich, daß in Prag eine Actiengesellschaft eine Tramway mit einer Betriebslänge von 18·536 Kilometer besitzt, auf der im Jahre 1891 im Ganzen 8,804.784 Personen befördert wurden, daß ferner im Jahre 1891 eine elektrische Eisenbahn vom Belvedere in Prag zum königlichen Thiergarten in Vubenc dem Verkehr übergeben worden ist und daß im Südosten Böhmens die Herstellung von zwei neuen Eisenbahnlinien Bodňan-Prachaticz und Strakonitz-Winterberg vollendet ist, so haben wir das Eisenbahnnetz Böhmens in seinen Umrissen dargestellt.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen findet ihren Ausdruck in den Ergebnissen des Frachten- und Personenverkehrs. Eine erschöpfende Darstellung desselben