

Stermann, Walter

Article — Digitized Version

Die verkehrspolitische Situation Österreichs

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Stermann, Walter (1960) : Die verkehrspolitische Situation Österreichs, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 2, pp. 91-98

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/132924>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Die verkehrspolitische Situation Österreichs

Dr. Walter Stermann, Wien

Mannigfaltig sind die Leistungen, die von zahlreichen Verkehrsmitteln für die jeweils günstigste Lösung eines Verkehrsproblems vollbracht werden. Mit der Zielsetzung der Rationalisierung und Modernisierung ist die Verkehrswirtschaft bereits in eine Phase der Fortentwicklung eingetreten, in der eine Verflechtung dieser von den verschiedenen Verkehrsmitteln angebotenen Dienste in den Vordergrund tritt und in der damit die Möglichkeit gegeben scheint, der wachsenden Konkurrenz zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln Halt zu gebieten und die Voraussetzungen für ihre sinnvolle wechselseitige Ergänzung und Befruchtung zu schaffen. Diese Entwicklung im Interesse nicht nur der nationalen Wirtschaft, sondern auch im Hinblick auf die kommende europäische Verkehrsintegration zu fördern, scheint die wichtigste Aufgabe der künftigen österreichischen Verkehrspolitik zu sein.

GEOGRAPHISCHE BEDINGUNGEN

Betrachtet man die geographischen Bedingungen eines bestimmten Raumes für die Erschließung und Entwicklung des Verkehrs dann als freundlich, wenn diese Bedingungen einheitlich sind oder sich nur langsam ändern, und als unfreundlich, wenn sie uneinheitlich oder gegensätzlich sind und sich in schroffen Übergängen ändern, dann muß man Österreich als ein vorwiegend verkehrsfeindliches Gebirgsland bezeichnen. Freilich wird diese Verkehrsfeindlichkeit durch eine Reihe sich lang hinziehender Längstalfurchen, zahlreiche Talausgänge und eine große Anzahl niedriger Pässe teilweise gemildert.

Zwei Längstalfurchen bieten sich dem Verkehr von Westen nach Osten. Die eine, nördliche, verbindet durch den Arlbergpaß (1 802 m) das Rheintal mit dem Inntal, weiter durch den Gerlospaß (1 507 m) das Inntal mit dem Tal der Salzach und stellt endlich über Wagreiner Höhe (953 m) und Mandlingpaß (810 m) die Verbindung in das Ennstal her. Die zweite, südliche Längstalfurche führt über Drautal, Rienztal, Eisacktal und oberes Etschtal unter Überwindung nur der einen Paßhöhe des Toblacher Feldes (1 209 m). Trotzdem ist sie für den Fernverkehr weit weniger bedeutungsvoll als die nördliche, weil diese das Rheintal an einer Stelle trifft, wo sowohl zwei Längstalfurchen der Schweizer Alpen als auch eine kurze Quertalverbindung zum Bodensee, und damit zum Vorland, einmünden, während jene ihre Fortsetzung zum Addatal nur über den hohen Paß des Stilfserjoches (2 755 m) hat. Zudem ist durch die Abtrennung Südtirols und der Untersteiermark nach dem ersten

Weltkrieg diese südliche Längstalfurche seither auf die drei Länder Österreich, Italien und Jugoslawien aufgeteilt. Eine dritte, kleinere Längstalfurche führt aus dem Wiener Becken über den Semmering (905 m) in das Mürz- und Murtal, endet jedoch im Lungau unvermittelt an den Quellen der Mur.

Der Nord-Süd-Verkehr quer durch die Alpen wird durch drei Paß-Systeme begünstigt, von denen das westlichste aus Brenner, Reschen-Scheideck, Seefelder Sattel und Fernpaß gebildet wird. Von diesen Pässen ist der Brenner der niedrigste (1 371 m) und auch wichtigste. Das zweite Paß-System besteht aus dem Paar Katschberg (1 641 m) und Radstätter Tauern (1 738 m), das dritte aus den Rottenmanner Tauern (1 265 m), dem Schober- (849 m), dem Neumarkter (888 m) und dem Obdacher Sattel (945 m) sowie dem Pyhrnpaß (945 m). Dieses dritte Paß-System ermöglicht zusammen mit dem Semmering nicht nur die Durchführung eines Nord-Süd-Verkehrs, sondern auch eines Diagonalverkehrs Nordost-Südwest und Nordwest-Südost.

DER EISENBAHNVERKEHR

Das organisch gewachsene Eisenbahnnetz der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, das nicht nur unter Berücksichtigung der politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten und Erfordernisse des eigenen Staates ausgebaut worden war, sondern auch mit Blickrichtung auf die weitestgehende Bedienung des internationalen Reise- und Güterverkehrs, wurde durch den Zerfall der Monarchie und den Staatsvertrag von St. Germain zerrissen. Der Ersten Republik verblieben ungeschmälert nur die international wichtige West-Ost-Verbindung, die der Längstalfurche Inn-Salzach-Enns folgt, und die Tauernroute Salzburg-Rosenbach. Alle anderen Bahnlinien wurden mehr oder weniger stark beschnitten, am stärksten die Nord-, die Nordwest- und die Ostbahnstrecken sowie das Netz der Südbahn. Dabei erfolgte die Abschnürung ohne jede Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Bahn: so liegen seit 1918 alle Übergangsbahnhöfe nach Italien und mit einer einzigen Ausnahme auch alle nach Ungarn auf fremdem Staatsgebiet. Strecken, deren Trassierung den ursprünglichen Verhältnissen angepaßt worden war, wurden aus ihrem organischen Zusammenhang herausgeschnitten, so daß die Erreichung von Orten österreichischen Staatsgebietes nur über fremdes Territorium oder auf großen Umwegen möglich ist. So ist z. B. eine direkte Verbindung zwischen dem südlichen Lavanttal in Kärnten und der Landeshauptstadt Klagenfurt nur über jugoslawisches, zwischen Nord- und Osttirol nur über italienisches Gebiet möglich.

Das Netz der wichtigeren österreichischen Bahnen zeigt ein einprägsames Bild, das den geschilderten verkehrsgeographischen Gegebenheiten entspricht: eine lange West-Ost-Linie vom Bodensee über den Arlberg nach Innsbruck, dann über Wörgl—Schwarzach/St. Veit—Bischofshofen—Salzburg und Linz nach Wien mit drei angehängten Nord-Süd-Linien: die Brennerbahn von Innsbruck nach Franzensfeste und Bozen, die von Schwarzach/St. Veit nach Spittal am Millstättersee führende Tauernbahn und als östlichste die alte Südbahnlinie von Wien über den Semmering nach Graz und Marburg. Dazwischen eingeschoben als Nordost-Südwest-Verbindung die Linie von Bruck a. d. Mur über den Neumarkter Sattel nach Klagenfurt und als Nordwest-Südost-Verbindung die Pyhrnbahn von Linz nach Selztal mit der Fortsetzung über den Schober-sattel nach St. Michael.

Die österreichische Wirtschafts- und Verkehrspolitik seit dem ersten Weltkrieg nahm auf die Rumpfstellung des Landes Rücksicht und war bestrebt, unter Ausnutzung der an Schnittpunkten wichtiger europäischer Verkehrsverbindungen liegenden Städte Wien, Salzburg und Innsbruck das österreichische Eisenbahnnetz zu einem Kristallisationspunkt für den europäischen Verkehr zu machen. Wie ein Blick auf die Karte zeigt, kann Österreich zwar geradezu als die Drehscheibe des europäischen Verkehrs angesehen werden, doch ist durch die politischen Veränderungen, die in Europa seit 1945 eingetreten sind, die zentrale Verkehrslage Österreichs praktisch zu einer Randlage geworden. Außerdem besteht durchaus die Möglichkeit, Österreich, nicht nur aus politischen Gründen, zu umfahren, wobei sogar für eine und dieselbe Verkehrsrelation oft mehrere Umfahrungsmöglichkeiten, auf teils kürzeren, teils längeren Verbindungsstrecken, bestehen. Auf dem Sektor des Gütertransportes ist es z. B. durchaus nicht selbstverständlich, daß ein im Hafen von Rijeka gelöstes Gut, das für Deutschland bestimmt ist, den natürlichen Weg über Ljubljana—Rosenbach—Salzburg nimmt. Bei entsprechender Tariflage und Fahrzeit kann ein solcher Transport ohne weiteres auch über Kotoriba nach Ungarn ausweichen, die Donau bei Rajka überschreiten und über die Tschechoslowakei nach der Bundesrepublik geführt werden. Ebenso wenig muß ein aus Süd- oder Mittelitalien kommender und für Hamburg oder die Beneluxländer bestimmter Obsttransport über die Strecke Brenner—Innsbruck—München geleitet werden, sondern die Route über die Chiasso-Gotthardbahn—Basel und dann über die elektrifizierte Rheinstrecke ist mindestens gleichwertig.

Im Reiseverkehr zeigt eine Betrachtung der internationalen Fernverbindungen, daß etwa die durch Österreich führende Schnellverbindung Berlin—Budapest 990 km lang ist, während Österreich auf zwei kürzeren Linien von 977 bzw. 951 km Länge umfahren werden kann. In einer anderen Fernverbindung, nämlich der von Paris nach Belgrad, durchfährt der kombinierte Arlberg-Tauern-Expreß mit 1879 km zwar eine kürzere Strecke als der Österreich umfahrende Simplonexpreß (1961 km), doch ist die Fahrstrecke des über Süddeutschland und Wien fahrenden Orientexpreß mit 2016 km und des über Innsbruck und

Wien fahrenden Arlbergexpreß mit 2100 km länger als die des Simplonexpreß. Diese Beispiele sollen nur aufzeigen, daß es den Österreichischen Bundesbahnen darauf ankommen muß, dem internationalen Reisepublikum und den Verfrachtern schnelle Beförderungsmöglichkeiten und günstige Tarife anzubieten.

Der wirtschaftliche Erfolg fast jeder Eisenbahn wird im wesentlichen durch den Gütertransport bestimmt, und trotz der vorhandenen Konkurrenz durch die Straße ist die Eisenbahn in Österreich noch immer der Hauptverkehrsträger: mehr als drei Viertel des grenzüberschreitenden Güterverkehrs werden von ihr besorgt. Dabei gilt die besondere Sorgfalt der Österreichischen Bundesbahnen der Pflege des Transitverkehrs, der 1937, noch unter ganz anderen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen, 25 % der Nettotonnage betrug. Zwar erreichte er 1957 mit 4,6 Mill. t, d. s. ca. 15 % der gesamten Transportsubstanz, etwa die gleiche Höhe wie im Vorkriegsjahr — der Rückgang auf 3,9 Mill. t im Jahre 1958 war offenbar eine Auswirkung der wirtschaftlichen Recession in Europa —, doch ist die Steigerung nur auf bestimmten Strecken eingetreten, während andere, wie die Nord- und die Südbahnstrecke, im internationalen Verkehr stark unter der Randlage Österreichs leiden und bei weitem nicht ausreichend ausgenutzt werden. Während zwischen den beiden Kriegen über diese Linien sehr beträchtliche internationale Transportströme flossen, laufen diese heute z. T. hinter dem Eisernen Vorhang, z. T. sind sie, wie vor allem der Verkehr zwischen der Tschechoslowakei und den jugoslawischen Häfen, infolge der politisch bedingten strukturellen Veränderungen ganz versiegt. Die Grenzübergänge nach Ungarn sind für den Transitverkehr ohne Bedeutung, der österreichisch-tschechische Übergang Břeclav hat einen guten Teil seiner ehemaligen Bedeutung erhalten, aber weniger für den Transit als für die Kohlenlieferungen nach Österreich und die Reparationslieferungen an Erdöl aus Österreich. Der Grenzübergang Spielfeld-Strass nach Jugoslawien wird täglich von nur einem Regelgüterzugpaar ausreichend bedient, nachdem ein zweites Paar vor einiger Zeit im beiderseitigen Einvernehmen eingestellt worden ist.

Das stärkste, aber auch am schwersten zu bewältigende Güteraufkommen wird gegenwärtig über Tarvis geführt, wofür je Tag 22 Regelzüge vorgesehen sind. In Villach trifft dieser Strom mit dem über Jelenice laufenden und aus 19 täglichen Regelzügen bestehenden zusammen, um dann zum Großteil über die Tauernstrecke seinen weiteren Weg zu nehmen, über die auch die Substanz des Gegenverkehrs eingebracht wird. Damit werden über die zwischen Spittal am Millstättersee und Schwarzach/St. Veit eingleisige 81 km lange Strecke täglich mit 35 bis 40 Güterzügen etwa 30 000 t Fracht befördert, was ohne elektrische Zugmaschinen unmöglich wäre.

Von besonderer Bedeutung für den Transitverkehr ist die Brennerroute, über die ziemlich einseitig in Süd-Nord-Richtung ein Frachtstrom von Ost- und Gemüse, je nach Jahreszeit aus Sizilien, dem Raum von Florenz, Verona oder Südtirol und zu 80 % mit Bestimmung nach München, zu 20 % nach anderen deut-

schen, holländischen und skandinavischen Märkten fließt. Dem stehen in der Gegenrichtung nur wenig Warentransporte und viel unproduktive Leerwagenläufe gegenüber. Die leichte Verderblichkeit der Obst- und Gemüsesendungen erfordert übrigens besondere Präzision in der Transportabwicklung und die Vermeidung längerer Aufenthalte.

Unter den von der Europäischen Güterzugskonferenz den Verfrachtern und Dienststellen ab 1. Januar 1958 zur Benutzung empfohlenen 1 118 Hauptleitungswegen, die eine Aufzählung der zeitgünstigsten Verkehrsmöglichkeiten zwischen den europäischen Ländern darstellen, ist der verkehrsgeographischen Lage Österreichs weitgehend Rechnung getragen. Die Österreichischen Bundesbahnen bemühen sich, durch technische und organisatorische Verbesserungen und durch den fahrplanmäßigen Einsatz von Gütereil- und Schnellzügen diese Chance soweit wie möglich zu nutzen. Die systematische Verbesserung des Zustandes der Hauptstrecken und der schrittweise Ersatz des Dampftriebs durch elektrischen Betrieb spielen dabei ebenso eine wesentliche Rolle wie die in Aussicht genommene weitere moderne Ausgestaltung der zum großen Teil noch aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg stammenden Rangierbahnhöfe, wodurch ebenfalls viel an Transportdauer eingespart wird.

AUSBAU DES BAHNNETZES

Auf dem Sektor des Reiseverkehrs werden laufend die Verbindungen zu den Nachbarstaaten verbessert, auch in Verkehrsrelationen, bei denen die Einnahmen weit davon entfernt sind, auch nur einen nennenswerten Teil der Selbstkosten zu decken, wie dies beim Personenverkehr nach den Oststaaten, nach Jugoslawien und nach dem Balkan der Fall ist.

In der Ausrichtung der Reiseverkehrspolitik finden die Beziehungen zur Deutschen Bundesrepublik, der Schweiz und Italien besondere Beachtung. Die Bundesrepublik stellt das Hauptkontingent für den österreichischen Fremdenverkehr, gefolgt von Holland, England und Frankreich. Italien ist andererseits das Land, nach dem — sowohl von Österreich selbst, als auch im Transit durch Österreich — von Ostern bis Oktober in jedem Jahr eine sehr beträchtliche Anzahl von Reisenden zu befördern ist.

Im Zuge dieses Ausbaus des Reiseverkehrs ist das Bestreben der österreichischen Fahrplanpolitik erwähnenswert, schwere und namentlich auf Gebirgsstrecken wenig bewegliche klassische Tagesschnellzüge auf Entfernungen bis 1 000 km soweit wie möglich durch ein System rascher Städteverbindungen durch bequem ausgestattete Triebwagen zu ersetzen oder zumindest zu ergänzen. Solche Verbindungen bestehen bereits zwischen Wien—Venedig und Wien—Zürich und sind in näherer und fernerer Zukunft zwischen Klagenfurt—München, Innsbruck—München und nach dem Ruhrgebiet, nach Stuttgart, Bukarest, Berlin und Belgrad vorgesehen.

Die große, international bedeutsame West-Ost-Linie von Buchs nach Wien ist bereits seit Jahren elektrifiziert und so ausgebaut, daß sie allen Anforderungen des modernen Verkehrs gerecht werden kann. In den

letzten Jahren wurden verschiedene Projekte zur Verkürzung der Bahnlinien, die die Ostalpen in Nord-Süd-Richtung überqueren, diskutiert. Bei diesen Projekten ist der Bau von Basistunneln dort vorgesehen, wo die Strecke noch über die Paßhöhe in offenen Überschreitungen oder in hochgelegenen Scheiteltunneln möglich ist.

Von den nord-südlich über die Alpen führenden Linien der Semmering-, der Tauern- und der Brennerbahn ist die erste sowohl für den innerösterreichischen Verkehr als wichtigste Zufahrtstrecke von Wien nach den südlichen Bundesländern als auch für den internationalen Verkehr bedeutungsvoll, da sie die Verbindung zwischen Mitteleuropa und den Adriaufhäfen herstellt und über sie der gesamte Italienverkehr in Richtung Tarvis und der Jugoslawienverkehr Richtung Graz abgewickelt wird. Sie ist neben der Bahn von Liverpool nach Manchester wohl die bekannteste Bahnlinie Europas, gleichzeitig aber auch als eine Bahnlinie bekannt, die durch ihre starken Steigungen, kleinen Krümmungen und zahlreichen großen Kunstbauten bedeutende Erhaltungskosten und Betriebserschwernisse verursacht. Es wäre daher ein Umbau der Semmeringbahn durch die Errichtung eines Basistunnels mit teilweise neuer Trassierung, der die genannten Mängel beseitigt, durchaus wünschenswert, und zweifellos könnte die Bahn heute mit den gegenwärtigen technischen Hilfsmitteln in dieser Form gebaut werden. Sie ist jedoch mit ihrer bestehenden Trasse ein epochales Werk aus der Zeit der ersten Gebirgsbahnen, in der man trachten mußte, mit verhältnismäßig kurzem Scheiteltunnel das Gebirge zu unterfahren. Der in drei Varianten vorgeschlagene Umbau in der geschilderten Form wäre, wie eine Durchrechnung ergeben hat, äußerst kostspielig und würde sich nur sehr langfristig amortisieren. Vor allem aber scheint in absehbarer Zeit die Finanzierungsfrage nicht lösbar. Dazu kommt, daß der Semmering ein bekanntes Fremdenverkehrsgebiet ist, was im Falle der Errichtung des Basistunnels die zumindest teilweise Weiterbenutzung der alten Trasse für die oberhalb gelegenen Fremdenverkehrsorte notwendig machen würde. Damit aber würde sich die Berechnung der Rentabilität des Umbaus noch ungünstiger gestalten. Tatsächlich haben die Österreichischen Bundesbahnen durch die im Mai 1959 vollendete Elektrifizierung der Semmeringbahn in dieser Frage, zumindest für eine weitere Zukunft, eine Entscheidung getroffen. Wenn die Elektrifizierung auch die ungünstigen Anlageverhältnisse der Bahn, vor allem die starke Abnutzung des rollenden Materials und der Schienen in den engen Kurven, nicht beseitigen kann, so bietet sie doch dem Verkehr den Vorteil erhöhter Geschwindigkeiten und Zuggewichte.

Für die Brennerbahn wird von italienischer Seite der Bau eines Tunnels zwischen Steinach am Brenner und Gossensass als die beste Lösung angesehen. Der Tunnel soll 14,4 km bis 15,6 km lang sein und durch ihn soll der Scheitelpunkt der Linie von gegenwärtig 1 371 m auf 1 080 m gesenkt werden. Die Linienführung würde um die Länge von 75 km verkürzt werden. Zwar blieben auch bei Ausführung des Projektes

die ungünstigen Steigungsverhältnisse auf den größeren, nicht umgebauten Teilen von Innsbruck bis Steinach auf der einen und von Brixen bis Gossensass auf der anderen Seite bestehen, so daß eher von einem Scheiteltunnel mit auf beiden Seiten hinaufführenden Steilrampen als von einem Basistunnel gesprochen werden müßte, doch bleiben die Vorteile einer Verkürzung der Strecke und der damit gesenkten Unterhaltskosten und die Ausschaltung der durch Erdbeben, Steinschlag und Lawinen besonders gefährdeten Stellen der Bahn bestehen. Den Bau eines Basistunnels im Sinne des Semmeringprojektes schließen die örtlichen Verhältnisse aus. Im Hinblick auf die Konkurrenz durch die St. Gotthart-Bahn und das daraus resultierende Bestreben, jede Möglichkeit zu nutzen, um der Brennerbahn die Transportsubstanz zu erhalten, wird das Projekt auch von österreichischer Seite eingehend geprüft.

Die Brennerbahn ist, ebenso wie die Tauernbahn, schon seit langem elektrifiziert, wodurch die Überwindung der großen Steigungen, die bei der Brennerbahn bis 25 ‰ und bei der Tauernbahn noch mehr betragen, wesentlich erleichtert wird. Eine Verbesserung der Anlageverhältnisse bei der Tauernbahn durch die Errichtung eines Basistunnels würde praktisch eine vollständige Neuanlage bedeuten, und entsprechende Projekte hätten daher wohl kaum mehr als theoretische Bedeutung.

Sehr interessant sind hingegen Pläne, die auf eine Ausgestaltung der Bahnverbindungen des Hafens von Triest mit seinen nördlichen Verkehrskunden, also vor allem Österreich, aber auch Polen, die Tschechoslowakei und Teile Süddeutschlands, hinzielen. Triest befindet sich gegenwärtig in einem entscheidenden Kampf um sein Hinterland. Da infolge der politischen Veränderungen die Tschechoslowakei, die vor dem Kriege einen nicht unbedeutenden Anteil am Triester Transitverkehr hatte, aber auch Polen und Ungarn als Kunden weitgehend ausfallen, hat sich die schon früher dominierende Stellung Österreichs weiter gefestigt, und zwar nicht nur relativ, sondern auch absolut. Es wäre jedoch verfehlt, wenn Triest darin einen bleibenden Ersatz für die entfallenden Transitgüter erblicken wollte, denn einerseits machen die Nordseehäfen alle Anstrengungen, den aus dem österreichischen und süddeutschen Raum anfallenden Überseeverkehr an sich zu ziehen, und andererseits wird mit der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals eine Verkehrsverbindung geschaffen werden, die mit den niedrigen Frachtraten der Binnenschifffahrt der Eisenbahn große Konkurrenz machen wird.

Als wirksamste Hilfe in diesem Kampf wird eine Verbesserung der nördlichen Bahnverbindungen Triests über italienisches Gebiet nach dem österreichischen Verkehrszentrum Villach angesehen. Die natürlichste sich anbietende Lösung wäre dabei die Errichtung der schon seinerzeit im alten Österreich projektierten Linie durch das Isonzotal über den Prebilpaß nach Villach, doch scheidet diese unter den neuen politischen Verhältnissen, die eine mehrmalige Grenzüberschreitung (Italien—Jugoslawien—Italien—Österreich) bedingen würde, aus. Auch an einen Ausbau der vor dem

ersten Weltkrieg errichteten, heute über Jugoslawien führenden Wocheinerbahn ist wegen der schwierigen Linienführung mit Steigungen bis zu 25 ‰, die auch durch einen Basistunnel nicht beseitigt werden könnten, und der Anfälligkeit gegen Naturereignisse nicht zu denken. So bleibt als beste Lösung der Bau einer Linie von Villach in die Höhe von Hermagor, von wo die Karnischen Alpen mit einem 12,5 km langen Tunnel durchquert werden, dessen Südportal etwa 2 km von Pontebba entfernt liegen soll. Von Pontebba bis Udine soll die bestehende Linie zweigleisig ausgebaut und von einem in Udine zu errichtenden neuen Bahnhof unter Verbesserung der Strecke über San Giovanni al Natisone und — unter Umgehung von Görz — Monfalcone entlang der Küste nach Triest geführt werden. Auf dem österreichischen Teil der Strecke würden durch den Umbau die Höchststeigungen von 20 ‰ auf 5 ‰ herabgesetzt und maximale Krümmungsradien in der Ebene von 800 m und im Gebirge von 500 m erreicht werden. Die Entfernung Villach—Triest würde um rd. 25 km verkürzt werden.

Endlich sei noch ein von italienischer Seite mit großer Energie verfolgtes Projekt erwähnt, das eine Schnellverbindung Venedig—München vorsieht. Die Pläne für diese Linie wurden nach dem Kriege vom italienischen Ministerium für öffentliche Arbeiten den österreichischen Regierungsstellen zur Stellungnahme übermittelt. Die Strecke würde von Venedig über Treviso unter zweimaliger Überquerung des Piave in Richtung Follina-Sedico das Tal des Cordevoli (Agordo) hinaufführen, in einem 44 km langen Tunnel die Marmolata unterfahren und bei Bruneck in einem weiteren etwa 19 km langen Tunnel die Zillertaler Alpen durchqueren. Vom Zillertal würde sie bei Rattenberg die Hauptstrecke von Innsbruck erreichen, die über Kufstein nach Bayern führt. Damit würde, gerechnet in Bahnkilometern, die Entfernung Venedig—München nur noch 326 km statt 567 km und Triest—München nur noch 416 statt 706 km betragen. Die Anlageverhältnisse der Bahn sollen Geschwindigkeiten von 140 bis 200 Stundenkilometern gestatten.

Es muß zugegeben werden, daß dieses Projekt für Venedig und auch für Triest Vorteile brächte und daß auch vom gesamteuropäischen Standpunkt der Gedanke der Errichtung einer solchen Schnellbahnverbindung von Mitteleuropa zur Adria etwas Bestechendes hat. Österreich jedoch muß diesen Plan, trotz seiner durchaus positiven Einstellung zu gesamteuropäischen Lösungen auch im Verkehrswesen, ablehnen, da er den wirtschaftlichen Interessen des Landes zu sehr widerspricht. Die Bahn würde Österreich an der schmalsten Stelle durchqueren, durch ein Gebiet führen, aus dem in keiner Weise ein zusätzliches Frachtaufkommen erschlossen werden könnte und sich nur zwischen die bestehenden und leistungsfähigen internationalen Linien der Brenner- und der Tauernbahn einschieben. Es scheint aber auch sehr fraglich, ob aus Westdeutschland ein zusätzliches Frachtaufkommen zu erwarten wäre und ob es Venedig durch die Errichtung der Strecke gelingen würde, süddeutsche Gebiete, die sich jetzt der deutschen See- und der Beneluxhäfen bedienen, für sich zu gewinnen, da

zweifellos die deutschen Häfen in Verbindung mit der Deutschen Bundesbahn entsprechende Gegenmaßnahmen ergreifen würden. So bliebe wahrscheinlich die einzige, für Österreich recht nachteilige Folge, daß die neue Linie Frachtgut von der Brenner- und Tauernbahn abzöge, was beträchtliche Einbußen im Transitverkehr mit sich brächte.

Die österreichische Verkehrspolitik bemüht sich, im Eisenbahnwesen durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen den Gedanken der Konzentration, wie er sich aus der Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnverwaltungen ergibt, zu fördern, um damit auch weiterhin den wichtigen Transitverkehr nach Österreich zu ziehen, gleichzeitig aber auch die Bedingungen für den innerösterreichischen Schienenverkehr ständig zu verbessern. Diese Konzentration mit Blickrichtung auf eine künftige europäische Verkehrsintegration, die nicht nur die Schiene, sondern ebenso die Straße und die Binnenschifffahrt erfassen und eine organische Aufgabenteilung für die einzelnen Verkehrsträger bringen soll, dient neben einer aufgeschlossenen Tarifpolitik der österreichischen Bundesbahnen der laufenden Verbesserung der Verkehrsbedingungen im Rahmen der durch das Budget gegebenen Möglichkeiten. Hier ist von besonderer Bedeutung die fortschreitende Elektrifizierung der Bahnstrecken. Nach deren Abschluß in voraussichtlich etwa vier bis fünf Jahren werden 2 500 km Strecke, über die rund 80 % des Transportvolumens abgewickelt werden, elektrifiziert sein. Auf den übrigen Strecken werden von Diesellokomotiven gezogene Züge, Dieseltriebwagen und Schienenomnibusse den Dampfbetrieb vollständig ausschalten und damit, wenn auch nicht so weitgehend wie beim elektrischen Betrieb, eine merkliche Senkung der Betriebskosten ermöglichen. Weitere Vorteile dieser Umstellung werden die Verkürzung der Fahrzeiten, eine bedeutende Verbesserung der Zugleistung, vor allem auf den gebirgigen Strecken, und die dem Reisepublikum zugute kommende erhöhte Sauberkeit der Beförderung sein.

ENTWICKLUNG DES STRASSENNETZES

Es ist durchaus kein spezifisch österreichisches, sondern ein allgemein europäisches Problem, daß das sprunghafte Ansteigen der Zahl der Kraftfahrzeuge in den meisten Ländern Europas Anforderungen an den neuzeitlichen Ausbau der Straßen stellt, die, vor-

wiegend aus Finanzierungsgründen, keineswegs befriedigt werden können. Es lag daher nahe, daß man sich bald nach dem Krieg auf gesamteuropäischer Ebene mit dieser Frage befaßte. Schon 1947 hat die Europäische Wirtschaftskommission (ECE) der Vereinten Nationen die Festlegung eines Netzes von Hauptautostraßen in Europa und der Bedingungen, die für den Ausbau und den Neubau solcher Straßen bestimmend sein sollen, in Angriff genommen. Sie ging dabei von dem Gedanken aus, daß der Verkehrsraum eines Landes nicht für sich allein betrachtet werden dürfe, sondern daß die Entwicklung des Verkehrs die Koordinierung des internationalen Hauptstraßennetzes und die Festlegung einheitlicher Richtlinien für dessen Ausbau erfordere. Mit der Genfer Deklaration vom September 1950 haben elf europäische Staaten, darunter auch Österreich, eine Erklärung unterzeichnet, mit der das Netz dieser großen internationalen Straßen und ihre Merkmale festgehalten werden.

Die Linienführung dieses Europastraßennetzes in Österreich entspricht ungefähr der der Eisenbahnen. Eine große West-Ost-Linie führt vom Bodensee bis Wien, wobei sie meist dem Schienenstrang folgt mit der Ausnahme, daß sie dem Umweg, den die Bahn über Zell am See und Bischofshofen nach Salzburg macht, nicht folgt, sondern Salzburg auf der kürzeren Verbindung über Lofer erreicht. Von Salzburg bis Wien ist eine Autobahn WEST im Bau, von der Ende 1958 bereits 137 km im Betrieb waren, während der Rest der insgesamt 296 km langen Strecke bis Ende 1962 dem Verkehr übergeben sein soll. Von dieser großen West-Ost-Linie zweigen ebenfalls drei in nord-südlicher Richtung führende Hauptstraßen ab; die westlichste, von Bayern auf österreichisches Gebiet eintretend, führt über den Fernpaß, Innsbruck und den Brennerpaß nach Südtirol. Sie wird ebenfalls durch eine Autobahn ersetzt werden, die von Kufstein über Innsbruck bis zum Brenner führen wird und mit deren Ausbau bereits begonnen wurde. Die mittlere Hauptstraße führt über die Radstätter Tauern und den Katschbergtunnel nach Spittal an der Drau und Villach und die östlichste, aus der Tschechoslowakei kommend, über Wien und den Semmering nach Bruck an der Mur, von wo sie einerseits, der alten Südbahn folgend, über Graz und Marburg nach Laibach und Triest, andererseits über den Neumarkter Sattel nach Klagenfurt und Villach und von dort weiter nach Udine,

* HELL *Attache'* MILD *

90 Jahre *eine Havilla-Zigarre* 90 Jahre

* HAVILLA ZIGARRENFABRIKEN G.M.B.H. HEIDELBERG *

Padua und Bologna führt. Eine Autobahn SUD, als europäische Durchgangsstraße die Bezeichnung E7 führend, wird mit insgesamt 370 km von Wien über Graz, Klagenfurt und Villach bis an die italienische Grenze bei Tarvis gebaut werden.

In Genf war festgelegt worden, daß in der technischen Ausgestaltung der Haupt- und Neben-(Verbindungs-)linien grundsätzlich kein Unterschied bestehen und daß sämtliche Straßen das in den nächsten fünfzehn bis zwanzig Jahren zu erwartende Verkehrsaufkommen berücksichtigen sollen.

Für die Querschnittsgestaltung aller Europastraßen sind drei Größen festgelegt: 1. zweispurige Straßen mit 7 m Fahrbahnbreite bei einem Verkehrsaufkommen von höchstens 600 Kraftfahrzeugen in der Stunde, 2. vierspurige mit zwei durch einen Mittelstreifen (Grünstreifen) getrennte Fahrbahnen von je 7 m Breite für ein Aufkommen von mehr als 600 Kraftfahrzeugen in der Stunde und 3. dreispurige Straßen mit einer Fahrbahnbreite von 10,5 m anstelle der unter 2. genannten Autobahnen für jene Fälle, in denen Geländeschwierigkeiten oder ungünstige wirtschaftliche Verhältnisse den Bau von Autobahnen nicht gestatten.

Im Zusammenhang mit diesen Vereinbarungen über die Ausgestaltung der Europastraßen steht ein Abkommen, das in Genf über Höchstgewicht und Höchstmaße von Kraftfahrzeugen abgeschlossen wurde, die auf diesen Europastraßen zugelassen sind. Danach dürfen das Gesamtgewicht von Lastzügen 40 t und die größte Achslast eines Fahrzeuges 10 t nicht übersteigen, wobei als Höchstmaße 2,5 m Breite und 4 m Höhe festgelegt sind. Diese in richtiger Erkenntnis der Wechselwirkung zwischen Verkehrslasten und Straßendecke getroffenen Beschränkungen tragen der Tatsache Rechnung, daß die Transportkosten von Lastkraftwagen mit zunehmender Ladefähigkeit und steigendem Ausnutzungsgrad abnehmen und daß daher das Bestreben besteht, die Achslast der Fahrzeuge zu erhöhen.

Der Kraftfahrzeugbestand ist in Österreich in den letzten Jahren in einem Ausmaß gestiegen, das weit über der Zuwachsrate im europäischen Durchschnitt liegt. Damit hat die Zusammenballung von Verkehrsmitteln auf den österreichischen Straßen bereits beängstigende Formen angenommen, denen der Ausbau des Straßennetzes trotz ständig erhöhter Kapitalbereitstellung für diesen Zweck keineswegs mehr gerecht wird. Während für Europa, im Hinblick auf die notwendigen Investitionen im Straßenbau, eine ziemlich regelmäßige jährliche Steigerung der Kraftwagen von etwa 15 bis 16% errechnet wurde, stieg die Anzahl der Personenkraftwagen in Österreich von 1952 bis 1958 auf das Viereinhalbfache, wobei die Zuwachsrate der letzten Jahre zwischen 24 und 56% lag. Bei den Lastkraftwagen betrug die Steigerung seit 1952 allerdings nur etwa 44,5%. Berücksichtigt man dazu, daß Österreich einen von Jahr zu Jahr steigenden Fremdenverkehr aufzuweisen hat, der sich im Zuge der fortschreitenden Motorisierung Europas in zunehmendem Ausmaß auf die Straße verlagert, so ist offensichtlich, welche vordringliche Aufgabe der

Ausbau des österreichischen Straßennetzes, und zwar nicht nur der großen internationalen, sondern auch der Bundes- und Landesstraßen, darstellt, das in seiner gegenwärtigen Form noch lange nicht den neuzeitlichen Anforderungen eines Güterverkehrs mit schweren Lastkraftwagen und eines Personenverkehrs mit schnellen Personenkraftwagen und Autobussen entspricht. Da diese Aufgabe vorwiegend ein Problem der Finanzierung ist, strebt man nach einer Lösung, um den Straßeninvestitionen laufend die erforderlichen Mittel in Übereinstimmung mit einem langfristigen Programm zu sichern. Es dürfte kein Zweifel bestehen, daß auch für Österreich eine Lösung auf lange Sicht nur in einem gesamteuropäischen Rahmen zu finden sein wird, der durch die allgemeine Einführung ähnlicher Finanzierungsmethoden die größtmögliche, mit der nationalen Gesetzgebung zu vereinbarende finanzielle Unabhängigkeit garantiert.

DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Durch den Ausgang des ersten Weltkrieges ist Österreich ein Binnenstaat ohne eigenen Zugang zum Meer geworden. Seine Schifffahrt bleibt auf den Bodensee und die Donau beschränkt, da die anderen Gewässer nur für einen lokalen Verkehr im kleinsten Rahmen Bedeutung haben. Mit ihren 817 000 qkm Stromgebiet ist die Donau nach der Wolga der zweitgrößte Strom Europas und die einzige Binnenwasserstraße, die von Mitteleuropa nach dem Südosten, nach dem Schwarzen Meer führt. Dieser Umstand macht einerseits ihre Verkehrsbedeutung aus, erklärt aber andererseits die seit über einem Jahrtausend bestehenden Bestrebungen, sie mit dem Rhein durch einen schiffbaren Kanal zu verbinden. Das Projekt des Rhein-Main-Donau-Kanals ist daher für Österreich von einem eminenten Interesse.

Die Bedeutung des Rhein-Main-Donau-Kanals, der nach seiner Fertigstellung den Südosten Europas mit Mittel- und Westeuropa verbinden wird, liegt nicht so sehr in der Tatsache der transkontinentalen Direktverbindung zweier Meere, denn die Güterverschiffung etwa von einem Schwarzmeerhafen an die Rheinmündung wird auf dem Seeweg immer billiger sein als über Donau-Main-Rhein. Vielmehr liegt die Bedeutung einer solchen Großschiffahrtsstraße darin, daß zunächst das Hinterland der an eine solche Straße angeschlossenen Seehäfen erweitert wird. Darüber hinaus aber wird damit für jene Wirtschaftsräume, die am weitesten vom Meerhafen entfernt sind, die Möglichkeit erschlossen, die Ungunst ihrer verkehrsgeographischen Situation dadurch auszugleichen, daß sie etwa Rohstoffe von der einen Seite der Wasserscheide beziehen und Fertigerzeugnisse nach der anderen Seite ausliefern. Die im Raum von Linz ansässige österreichische Stahlindustrie könnte etwa mit russischen über Ismail auf der Donau angelieferten Eisenerzen und Kohle, wie sie sie jetzt schon bezieht, Stahl erzeugen und diesen weiter auf dem Wasserweg an die westeuropäischen Abnehmer versenden.

Die tiefgreifenden wirtschaftsstrukturellen Veränderungen, die sich seit 1945 in Südosteuropa vollzogen haben und die infolge der Abkehr der Donauländer

von der reinen Agrarwirtschaft zur Industrialisierung eine starke Verminderung des Güterausstausches zwischen diesem Raum und Westeuropa gebracht haben, sollten nicht unbedingt als Argument für eine Ablehnung oder Verschiebung des Projektes herangezogen werden. Denn der Südosten Europas ist nun einmal der gegebene Handelspartner des europäischen Westens, und die Anerkennung des Eisernen Vorhanges als eine für alle Zukunft feststehende, unänderliche Tatsache hieße, wie der Schweizer Verkehrsfachmann Dr. Jacquet bei der letzten Jahresversammlung der deutschen Rhein-Main-Donau A.G. ausgeführt hat, zugeben, daß Österreich und weite Gebiete Deutschlands mit der Zeit an ein wirtschaftliches Niemandsland grenzen. Es hieße aber vielleicht auch die Lehren der Geschichte übersehen, daß Gruppierungen von Machtverhältnissen einem zeitlichen Wechsel unterworfen und daß Wirtschaftsblöcke nicht Granitblöcken vergleichbar sind. Vor allem aber würde der Verzicht auf die verbindende Wasserstraße die Südostländer wirtschaftlich noch mehr an die Sowjetunion fesseln. Gerade das Projekt des Donau-Oder-Kanals, der die Ostsee mit dem Schwarzen Meer verbinden soll, würde den Südosten noch stärker an die Wirtschaft der Tschechoslowakei und Polens binden. Bei der Überlegenheit, die totalitäre Wirtschaftsregime in der kurzfristigen Realisierung einmal beschlossener Projekte gegenüber der freien Welt haben, besteht zweifellos die Gefahr, daß mit der Verwirklichung des Oder-Donau-Kanals eine vollendete Tatsache geschaffen wird, die vom Westen vielleicht mit einer rechtzeitigen Fertigstellung der Donauverbindung zum Rhein hätte vermieden werden können.

In realistischer Betrachtung der nun einmal gegebenen gegenwärtigen Machtposition der Sowjetunion im Donaunraum ist Österreich im vergangenen Jahr der 1948 neugeschaffenen Donaukonvention als vollkommen gleichberechtigter Partner beigetreten. Diese neue Donaukonvention bestätigt übrigens, wenn auch nicht die volle Internationalität der Donau wie die frühere, so doch den Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit auf der Donau für alle Uferstaaten. Es ist zu hoffen und hat den Anschein, daß die Bundesrepublik als zweiter Anrainer der oberen Donau diesem schon durch reinen Selbsterhaltungstrieb diktierten Schritt folgen und damit die Position Österreichs in der Konvention stärken wird. Schließlich haben die beiden Länder — und das weiß auch die Gegenseite — manches zu bieten.

Die beiden westlichen Schifffahrtsgruppen (die österreichischen DDSG und COSMOS, die deutschen BL und WALLNER) haben sich nach Überwindung jahrelanger Schwierigkeiten nun dem Ausbau ihrer Flotten, die, besonders die der DDSG, im Krieg Verluste erlitten haben, gewidmet. Leider ist der Anteil der westlichen Schifffahrtsgruppen am gesamten Verkehrsaufkommen der Donau noch immer unverhältnismäßig gering.

Im Jahre 1955 wies die Donau bereits wieder einen Güterverkehr von insgesamt 8,5 Mill. t auf, das sind um fast 50 % mehr als 1937. An dieser Steigerung

war die obere Donau durch die im Linzer Raum aufgebauten Großindustrien etwa zur Hälfte beteiligt, den gleichen Anteil hatten die Uferstaaten an der mittleren und unteren Donau. Dabei haben die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen im Donauraum und die damit verbundene Orientierung der östlichen Uferstaaten nach der Sowjetunion die volle Entfaltung des Verkehrs in beiden Richtungen verhindert. Im übrigen ist der Güterausstausch auf der Donau zwischen der Sowjetunion und dem Ostblock in den letzten Jahren rückläufig, doch hat der Verkehr innerhalb des Ostblocks stark zugenommen.

An der Steigerung des Güterverkehrs zwischen den Oststaaten und dem Westen konnten, wie gesagt, die westlichen Schifffahrtsgruppen mit einem Anteil am Transportvolumen nur äußerst unbefriedigend teilnehmen, wobei dieser Anteil in den letzten Jahren ständig rückläufig ist. In dieser Hinsicht haben sich die österreichischen Hoffnungen weder bei der Ausweitung des Handelsvertrags mit der Sowjetunion noch bei den Ablöselieferungen aus dem Staatsvertrag erfüllt. Der Grund dafür ist die bekannte Praxis der östlichen Handelsgesellschaften, cif zu verkaufen und fob zu kaufen. Alle diesbezüglichen Bemühungen blieben ohne Erfolg, erst in der letzten Zeit konnte von den sowjetischen Lieferungen an die VOEST in Linz von Kohle und Erzen und auch für die österreichischen Lieferungen nach dem Südosten ein etwas größerer Anteil für die Verschiffung auf österreichischen Schiffen erreicht werden. Im ersten Halbjahr 1959 stiegen die Transportzahlen der österreichischen Schifffahrtsgruppen im Bergverkehr aus dem Südosten auf 96 733 t gegenüber 82 642 t im ersten Halbjahr 1958 und im Talverkehr nach dem Südosten auf 34 505 t (gegenüber 12 100 t).

Liegt eine Realisierung der Verbindung von Rhein und Donau vorwiegend im Interesse der an der Donau gelegenen Bundesländer Nieder- und Oberösterreich, so ist der Ausbau der Hochrheinschifffahrt für das am Bodensee liegende Vorarlberg und das angrenzende Tirol von Bedeutung. Mit Unterstützung der österreichischen Bundesregierung und der Bundesbahn hat der Österreichische Rheinschifffahrtsverband in Bregenz die Errichtung eines eigenen österreichischen Landeshafens der Rheinschifffahrt im Altrheingebiet projektiert. Die westlichen Bundesländer Österreichs sehen im Ausbau der Hochrheinschifffahrt die Möglichkeit, auf kürzerem und billigerem Weg über den Rhein ans Meer zu kommen.

DER LUFTVERKEHR

Österreich befindet sich in der vom technischen Standpunkt aus günstigen, vom finanziellen Standpunkt aus jedoch schwierigen Lage, seit 1954 den gesamten zivilen Luftverkehr neu aufbauen zu müssen. Es gibt in Österreich an Flugverkehrsgesellschaften außer der einzigen Liniensfluggesellschaft AUSTRIAN AIRLINES (AUA) noch 10 Bedarfs-, bzw. Erwerbsfluggesellschaften, die Schulungs-, Rund-, Werbe- und Charterflüge durchführen. Die Vorgeschichte der Gründung der AUA hat starke politische Akzente und gab Anlaß zu lebhaften Diskussionen in der Öffentlichkeit. Der erste Vorschlag des Verkehrsministers, die Gesell-

schaft nach dem Muster etwa der Lufthansa unter Beteiligung von Bund und Ländern zu errichten, fand nicht die Mehrheit der Regierung. So kam es auf Umwegen zur Gründung der AUA auf privater Grundlage, wobei neben einer 30 %igen skandinavischen Beteiligung die Banken mit 28 %, die Städtische Versicherung der Gemeinde Wien mit 9 % und die privaten Aktionäre mit 33 % beteiligt sind. Das Aktienkapital von 60 Mill. S reicht aber weder für den Ankauf eigener Maschinen, noch für die Ausgestaltung des Betriebes aus. Die hohen Leihgebühren für die Chartermaschinen stellen eine starke Belastung dar. Da die privaten Aktionäre kaum die notwendige Kapitalerhöhung auf mindestens das Fünffache ihrer gegenwärtigen Einlagen aufbringen würden, das angebotene ausländische Kapital jedoch eine nicht erwünschte Überfremdung bedeuten würde, befinden sich die „Friendly Airlines“ in einer bedrängten finanziellen Situation, für die bisher noch keine Lösung gefunden werden konnte.

Trotz dieser Hemmungen war die Entwicklung der AUA seit der Aufnahme des Betriebes im Frühjahr 1958 durchaus normal und befriedigend. In den im Dezember 1958 endenden ersten neun Betriebsmonaten wurden 2 344 Flüge mit 28 351 Fluggästen, 153,3 t Fracht und 51,3 t Post durchgeführt, was einem durchschnittlichen Ausnutzungsfaktor von 25,2 % je Flug entspricht. Im ersten Halbjahr 1959 hat sich die Entwicklung mit 28 342 Fluggästen, 215,3 t Fracht und

64,7 t Post noch günstiger gestaltet und eine Ausnutzung von 38,7 % gestattet. Gegenwärtig werden mit Vickers-Viscount-Turboprop-Maschinen 18 Städte in 14 Staaten Europas angefliegen.

An den sechs Flughafenbetriebsgesellschaften Österreichs in Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt und Graz sind der Bund mit 40 bis 60 % und die Länder mit je 20 bis 30 % sowie die Städte mit ebenfalls 20 bis 30 % beteiligt. Eine siebte Gesellschaft mit analoger Beteiligung wird in Vorarlberg gegründet. Die Entwicklung der Flughäfen, voran der größte und weitaus wichtigste in Wien-Schwechat, verläuft befriedigend und besser als die vieler Flughäfen außerhalb Österreichs. Vergleichsweise betragen die jährlichen Frequenzen von Wien-Schwechat gegenüber dem Frankfurter Rhein-Main-Flughafen immerhin 44 % an Flugzeugbewegungen, 20 % an Fluggästen und 36 % an Fracht.

Der staatliche Flugsicherungsdienst endlich fällt nach dem seit 1. Januar 1958 wirksamen neuen Luftfahrtgesetz in die Kompetenz von drei Verwaltungsgruppen: das Amt für Zivilluftfahrt im Verkehrsministerium, mit vorwiegend legislativen Aufgaben und der Aufsicht über die Flughäfen und die Flugverkehrsgesellschaften, das Bundesamt für Zivilluftfahrt, das neben der Prüfung und Zulassung von Fluggesellschaften und Fluggeräten den gesamten Flugsicherungsdienst zu versehen hat und schließlich die Mitwirkung der Landeshauptleute in örtlichen Angelegenheiten.

Die Verstärkerung und die Krise in Belgisch-Kongo

Prof. Dr. Jean Comhaire, New York

Ganz Afrika ist heute ein Unruheherd, aber in der jüngsten Zeit dürfte wohl keine Nachricht aus diesem Erdteil mehr Aufsehen in der Welt erregt haben als die Kunde von den Tumulten in Leopoldville und von der künftigen Unabhängigkeit Belgisch-Kongos, die im Januar 1959 nach dem Aufstand versprochen wurde. Ein derartiges Aufsehen ist berechtigt, denn Belgisch-Kongo ist ein großes, wenn auch spärlich besiedeltes Gebiet, das außerdem sehr zentral gelegen ist. Es ist das einzige Territorium, das an alle wichtigen Gebiete Afrikas südlich der Sahara angrenzt, an Süd-, Ost- und Westafrika und an den Sudan. Was sich auch immer im Kongo ereignet, muß sich auf die Zukunft des gesamten afrikanischen Kontinents auswirken.

DIE ENTWICKLUNGSFortsCHRITTE

Auch aus einem anderen Grund ist Belgisch-Kongo wichtig: Während des vergangenen halben Jahrhunderts hat das Gebiet sehr rasche Fortschritte erzielt. Nach dem zweiten Weltkrieg stellte die belgische Kolonialverwaltung ein gewisses Ungleichgewicht in dieser Entwicklung fest. So hatte die Industrie viel schnellere Fortschritte gemacht als die Landwirtschaft, und zwei der sechs Provinzen — die Provinz Katanga

im Südosten und die Provinz Leopoldville im Westen — hatten einen größeren Anteil des in der Kolonie investierten Kapitals erhalten. Deshalb wurde ein Zehnjahresplan aufgestellt, dessen Hauptziel eine gleichmäßigere Entwicklung des Landes war, und erstmalig wurden ausländische Investoren eingeladen, an diesem wichtigen wirtschaftlichen Projekt mitzuarbeiten.

In den Jahren 1938 bis 1958 ist der afrikanische Anteil der Bevölkerung Belgisch-Kongos von 10,3 Mill. auf 13,5 Mill., die nicht-afrikanische Bevölkerung von 25 200 auf 112 800 angewachsen. Die Zahl der Kinder, die eine Schule besuchen, hat sich in der gleichen Zeit von 730 000 auf 1,5 Mill. erhöht. Auch die Ausfuhr hat in diesen Jahren einen bedeutenden Aufschwung genommen. So stieg die Ausfuhr von Kupfer 1938 bis 1958 von 490 Mill. auf 5 400 Mill. kfrs, die Ausfuhr pflanzlicher Öle von 122 Mill. auf 2 523 Mill. kfrs, von Kaffee, Tee und Gewürzen von 107 300 auf 295 200 kfrs, die Ausfuhr von Gold und Diamanten von 570 000 auf 2,3 Mill. kfrs und von Baumwolle von 224 300 auf 1,2 Mill. kfrs. Trotz des Aufstandes übertraf die Ausfuhr im ersten halben Jahr 1959 die Ausfuhr während des gleichen Zeitraums 1958.