

Wessely, Kurt

Article — Digitized Version

Österreichs Verkehrsbeziehungen zu Südosteuropa

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Wessely, Kurt (1961) : Österreichs Verkehrsbeziehungen zu Südosteuropa, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 41, Iss. 12, pp. 574-581

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133177>

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.

Osterreichs Verkehrsbeziehungen zu Südosteuropa

Dr. Kurt Wessely, Wien

Die wiederholt gehörte Behauptung, der Handelsverkehr zwischen West- und Mitteleuropa in der „freien Welt“ einerseits und den heutigen Oststaaten¹⁾ andererseits sei seit dem zweiten Weltkrieg stark zurückgegangen, hält einer näheren Untersuchung nicht ganz stand. Zwar hat das geteilte Deutschland viel von der einst beherrschenden handelspolitischen Stellung des Deutschen Reiches in Südosteuropa eingebüßt, wengleich die Sowjetzone dort sichtlich wieder an Boden gewinnt, aber Italien dürfte — preisbereinigt — heute einen stärkeren Osthandel als vor dem Kriege aufweisen.

Österreichs Osthandelsquote

Osterreich wickelte im Jahre 1937²⁾ wertmäßig ein Drittel seines Außenhandels mit den heutigen Oststaaten — ohne Sowjetunion — ab, also im wesentlichen mit den Donauländern bzw. den Nachfolgestaaten der Monarchie. Ihr Anteil betrug 39,4 % in der Einfuhr und 32,3 % in der Ausfuhr Österreichs (mit der Sowjetunion um 0,3 bzw. 0,6 % mehr). Im Jahre 1960 stellten alle europäischen Oststaaten einschließlich der Sowjetunion nur mehr 13,1 % der Einfuhr und 17,2 % der Ausfuhr. Dies scheint also ungefähr eine Halbierung des österreichischen Osthandels zu sein, obwohl der Anteil der Sowjetunion auf 2,9 % in der Einfuhr und 3,5 % in der Ausfuhr gestiegen ist. Auch die Hinzurechnung von Griechenland und der Türkei (Anteil an der Einfuhr Österreichs 1960 0,5 bzw. 0,4 %, an der Ausfuhr 1,2 bzw. 0,7 %) vermag an der Vorstellung vom verhältnismäßigen Schrumpfen des Handels mit Ost- und Südosteuropa nichts zu ändern.

Immerhin ist es bemerkenswert, daß Österreich mit seiner Osthandelsquote — in die hier im Gegensatz zu den Berechnungen der OEEC auch Jugoslawien mit eingeschlossen wird — den weitaus höchsten Osthandelsanteil unter allen Ländern der EWG und EFTA hat (Durchschnitt 1960 rund 4 %, Bundesrepublik allein rund 5 %). Diese Quote wird innerhalb der OEEC anteilmäßig (aber bei weitem nicht wertmäßig) nur von den Außenposten Island, Türkei und Griechenland übertroffen.

Die richtige Wertung des anteilmäßigen Rückgangs des Osthandels bringt aber erst der Vergleich mit dem Außenhandelsvolumen. Preisbereinigt hat sich

¹⁾ Unter Oststaaten werden hier verstanden alle kommunistischen Staaten Europas einschließlich Jugoslawien, UdSSR und Sowjetzone; unter Donauländern oder Südoststaaten im engeren Sinne: Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien; unter Südoststaaten im weiteren Sinne: Griechenland und die Türkei. — Die Verkehrsentwicklung in diesem Raum behandeln vornehmlich: H. v. Krannhals: „Verkehrsintegration im Ostblock“, in: Osteuropa-Wirtschaft, Nr. 5, 1960, S. 202-212; Kurt Wessely: „Verkehrsstruktur und Verkehrspolitik der Donauländer“, in: Südosteuropa-Jahrbuch, 3. Bd., München 1958; ders.: „Die Verkehrswirtschaft des COMECON“, in: Der Donauraum, Nr. 6, 1961, S. 64-90.

²⁾ „Der österreichische Osthandel“, in: Monatsberichte des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung, 1958, Beilage 53.

nämlich das Volumen des gesamten österreichischen Außenhandels von 1937 bis 1960 verdreifacht (Mengenindex der Einfuhr 280 % von 1937, der Ausfuhr 313 %). Zu konstanten Preisen war aber die Osteinfuhr Österreichs im Jahre 1960 nur etwas (—7 %) geringer als 1937, die Ausfuhr sogar um 66 % höher. Das Schrumpfen des Osthandelsanteils an Österreichs Außenhandel rührt also nur davon her, daß sein Osthandel nicht im gleichen Tempo wie der gesamte Außenhandel gewachsen ist, der in der Nachkriegszeit eine auch von den kühnsten Optimisten nicht erwartete kräftige Expansion erfuhr, während die Leistungsfähigkeit der Oststaaten für Westeuropa sank.

Trotz Verdreifachung des gesamten Importwertes hat sich die von Österreich importierte Warenmenge gewichtsmäßig nur etwa verdoppelt, da als Folge der Industrialisierung mehr hochwertige Investitionsgüter eingeführt werden, der Massengüterbedarf aber aus verschiedenen Gründen nicht im gleichen Ausmaß anstieg. So erhöhte sich der Kohlenimport Österreichs von 1937 bis 1960 dank der Elektrifizierung und der Umstellung auf Heizöl nur um 43 %. Durch die hervorragenden Produktionssteigerungen der österreichischen Landwirtschaft sank die Brotgetreideeinfuhr von 1937 bis 1960 fast um die Hälfte (von 450 000 auf 250 000 t), auch die schon in der Zwischenkriegszeit geschrumpfte Vieheinfuhr ging stark zurück (1937: 88 351 t, 1960: 36 600 t — fast nur aus den Oststaaten), so daß also diese „klassischen“ Exportartikel der Donaustaaten von Österreich nicht mehr so stark wie früher gefragt sind.

Wurden im Jahre 1937 noch aus Ungarn allein 124 178 t Weizen (32 % der damaligen Einfuhr) bezogen, so lieferte Ungarn 1960 überhaupt nur mehr 10 t (vermutlich Saatgetreide), und aus den übrigen Donaustaaten kamen auch nur 40 000 t Weizen (davon 36 000 t aus Jugoslawien), wozu überraschenderweise die Türkei als südöstlicher Lieferant mit 1215 t hinzutrat. Beim Roggenimport schieden die Oststaaten überhaupt aus (1937 lieferten sie noch 200 000 t), wohl aber konnten sie — dank hervorragender Ernten, die sich 1961 nicht wiederholten — 1960 mit 258 000 t Mais (davon 34 900 t aus der Sowjetunion) die Hälfte des österreichischen Maisimportbedarfs (54 % von 458 051 t) decken, der übrigens als Folge der vermehrten Viehhaltung fast um 100 000 t höher als in der Vorkriegszeit war. 1937 waren aber die Donaustaaten noch für 92 % des damaligen Maisimportbedarfs (342 000 t) aufgekomen. Infolge ihrer ständigen Agrarschwierigkeiten war es ihnen also nicht möglich, sich dem veränderten Getreidebedarf Österreichs anzupassen.

Umschichtung der Handelsstruktur

Diese wenigen Hinweise zeigen bereits die erhebliche Umschichtung in Österreichs Einfuhr aus den Donaustaaten. Wenn Österreichs Einfuhr aus allen Ost-

Güterbewegung im Ost- und Südostverkehr Österreichs

Land	EINFUHR					AUSFUHR				
	1937		1960		Veränd. 1937—1960 in %	1937		1960		Veränd. 1937—1960 in %
	in t	in %	in t	in %		in t	in %	in t	in %	
Insgesamt	6 179 801	100	13 501 965	100	+118,5	3 808 765	100	7 238 022	100	+ 90,0
davon:										
Bulgarien	10 865	0,2	55 449	0,4	+410,3	7 523	0,2	18 385	0,2	+144,3
Tschechoslowakei	1 846 233	29,9	807 820	6,0	- 56,2	301 835	7,9	119 195	1,6	- 60,5
Jugoslawien	497 773	8,0	433 947	3,2	- 12,8	84 333	2,2	214 973	3,0	+154,9
Rumänien	444 310	7,2	275 661	2,1	- 38,0	31 728	0,8	26 128	0,4	- 17,7
Ungarn	504 454	8,2	460 580	3,5	- 8,7	574 236	15,1	236 142	3,3	- 58,9
Donaustaaten zus.	3 303 635	53,5	2 033 457	15,1	- 38,4	999 655	26,2	614 823	8,5	- 38,5
UdSSR	13 986	0,2	1 383 678	10,2	+9 793,3	3 243	0,1	102 651	1,4	+3 065,3
Donaustaaten u. UdSSR	3 317 621	53,7	3 417 135	25,3	+ 3,0	1 002 898	26,3	717 474	9,9	- 28,5
Polen	931 687	15,1	1 191 405	8,8	+ 27,9	25 569	0,7	90 734	1,3	+254,9
Sowjetzone	—	—	619 038	4,6	—	—	—	54 178	0,7	—
Oststaaten zus.	4 249 308	68,8	5 227 578	38,7	+ 23,2	1 028 467	27,0	862 386	11,9	- 16,1
Türkei	15 419	0,2	64 662	0,5	+319,4	6 537	0,2	29 122	0,4	+345,5
Griechenland	47 351	0,8	201 516	1,5	+325,6	49 404	1,3	94 200	1,3	+ 90,7
Ost- u. Südoststaaten zus.	4 312 075	69,8	5 493 756	40,7	+ 27,4	1 084 408	28,5	985 708	13,6	- 9,1

staaten heute trotzdem wertmäßig fast so hoch wie vor dem Kriege ist, obwohl der Anteil der Agrarerzeugnisse an der Osteinfuhr 1937—1960 von 56 % auf 31 % zurückgegangen ist, so müssen andere Waren an ihre Stelle getreten sein oder/und neue Lieferländer hinzugekommen sein. Beides ist der Fall gewesen.

Der wertmäßige Anteil der Rohstoffe an Österreichs Osteinfuhr stieg nämlich 1937—1960 von 8,2 % auf 14,4 % und der Anteil der Brennstoffe sogar von 15,3 % auf 31,9 %, wobei der Anteil dieser beiden Gruppen an der Gesamteinfuhr 14 % bzw. 44 % beträgt. Obwohl die Getreideeinfuhr aus den Oststaaten zurückgegangen ist, bestimmen diese mengenmäßig stark ins Gewicht fallenden Massengüter die Einfuhr, während Industrieerzeugnisse (SITC-Gruppen 5—9) ihren Anteil an den Ostimporten nur von 18,9 % auf 21,4 % erhöhen konnten.

Während sich Österreichs Gesamteinfuhr von 1937 bis 1960 mengenmäßig mehr als verdoppelte (+ 119 %), ging die Einfuhr aus den Donaustaaten allein um 38 % (1,3 Mill. t) zurück.³⁾ Das entspricht im großen und ganzen ihren Minderlieferungen an Getreide und Kohle (Tschechoslowakei). Durch das Hinzutreten der Sowjetunion als Rohstofflieferant mit verzehnfachter Exportmenge (1,4 Mill. t) wird dieser Rückgang jedoch mehr als ausgeglichen (mengenmäßiger Anteil am Import 10 %, wertmäßiger Anteil nur 2,5 %). Da ferner nun auch Polen Kohle aus Westoberschlesien liefert und die Sowjetzone mit 0,6 Mill. t (Briketts und Kali) als Lieferant erscheint, schließt die Osteinfuhr mengenmäßig im Gegensatz zur wertmäßigen Berechnung mit einem Plus von 23 % gegenüber 1937 ab. Da auch die Türkei und Griechenland Massengüter (Kohle und Eisenerz) liefern, vergrößert sich dieser Zuwachs für alle Ost- und Südoststaaten auf 27 %.

Bei der Ausfuhr finden wir wie bei anderen Weststaaten⁴⁾ aber die entgegengesetzte Struktur. Es fehlen die Massengüter, dafür sind Industrieerzeugnisse wertmäßig am Ostexport mit 91,7 % beteiligt (1937:

73,7 %). Trotz eines wertmäßigen Aktivums hinkt daher die Ostausfuhr mengenmäßig gewaltig der viermal so hohen Einfuhr nach. Einer wertmäßigen Steigerung der Ausfuhr nach den Donaustaaten steht mengenmäßig ein Rückgang von — zufälligerweise ebenfalls — 38 % gegenüber. Der Grund hierfür sind Minderbezüge Ungarns an Holz und Papier und der Tschechoslowakei an Holz und Erz (1937: 157 000 t Eisenerz, jetzt beschränkt auf ein historisches Kontingent von 20 000 t). Das kann auch durch die Verstärkung des Polengeschäftes und das Hinzutreten der Sowjetzone nicht ausgeglichen werden, da an diese Länder wenig Massengüter geliefert werden. Obwohl sich der Export in die Sowjetunion auf 102 651 t verdreifacht hat, entfallen auf sie zwar 3,5 % des wertmäßigen, aber nur 1,5 % des mengenmäßigen Exports, worin sich die günstige Struktur des österreichischen Osthandels widerspiegelt. Mengenmäßig sank daher der Export in alle Oststaaten von 1937 bis 1960 um 16 %. Rechnet man aber auch noch den weiteren Südosten hinzu, so beträgt dieser Rückgang nur 9 %, da Griechenland und die Türkei starke Holzbezieher sind.

Verschiebungen in Österreichs Handelsverkehr

(Mengen in 1000 t)

Einfuhr aus:		1937	1960	Differenz
Tschechoslowakei:	Kohle, Koks	1 550	587	- 963
Rumänien:	Getreide	226	56	- 170
Ungarn:	Getreide	229	3	- 226
Jugoslawien:	Getreide	271	195	- 76
Abnahme				-1 535
Polen:	Kohle, Koks	851	1 048	+ 197
UdSSR:	Kohle und Öl	3	768	+ 765
	Eisenerz	—	384	+ 384
Zunahme				+1 346
Per Saldo				- 189

Die Förderung des Massengüterimports aus den Oststaaten ergab sich in erster Linie aus dem schwerindustriellen Öl- und Rohstoffbedarf Österreichs, der nicht zuletzt zur bilateralen Stützung des Ostexports in hohem Maße aus der Sowjetunion gedeckt wird. Hatte die Sowjetunion vor dem Kriege nur ganz

³⁾ Alle Angaben über den mengenmäßigen Verkehr Österreichs beziehen sich, soweit nichts anderes erwähnt, auf das Jahr 1960. Grundlage hierfür ist: „Der internationale Güterverkehr im Jahre 1960“, in: Statistische Nachrichten, Wien, N. F., Nr. 4, 1961, S. 166—171 und die nur teilweise veröffentlichte österreichische Donauschiffahrtsstatistik.

⁴⁾ Landwirtschaftliche Erzeugnisse machten 1960 32 % und Roh- und Brennstoffe 30 % des Imports der OEEC-Staaten aus den Oststaaten (ohne UdSSR und Jugoslawien) aus. Bei einzelnen Donaustaaten stieg der Agraranteil an der Westausfuhr auf 51 % (Ungarn) und 59 % (Bulgarien), während der Industriewarenanteil bis auf 12 % (Rumänien) sank. P. Peter in: Kulkereskedelem, Nr. 7/8, 1961, S. 7.

sporadisch Kohle geliefert und wird Kokskohle überwiegend aus dem Westen (Ruhr und USA) bezogen, so kommen heute doch wieder 55 % der Steinkohlenbezüge aus dem Osten (1937: 79 %, 1957 aber nur 34 %), und zwar vorwiegend aus der Sowjetunion und Polen, während die Lieferungen der Tschechoslowakei wegen ihres hohen Eigenbedarfs stark zurückgegangen sind. Die Donaustaaten sind nur durch geringfügige Kohlenlieferungen Jugoslawiens beteiligt, doch wurde 1960 auch die Türkei — wohl zur Auftauung eingefrorener Guthaben — mit 29 203 t zu Kohlenlieferungen an Österreich herangezogen.

An dem von Null in der Vorkriegszeit auf 1,61 Mill. t gesteigerten Eisenerzimport ist der Osten mit 24 % beteiligt, was ausschließlich der Sowjetunion (383 628 t) zu danken ist. Von den Südostländern trägt Griechenland mit 175 168 t zu den Eisenerzlieferungen bei. Fallen die Donaustaaten in diesem Verkehr aus, so sind sie um so stärker im Ölimport vertreten, obwohl Österreich selbst Ölproduzent ist.

Zwar hatte Österreich schon vor dem Kriege sein Erdöl vorwiegend aus dem Osten, nämlich von Rumänien, bezogen (1936: 84 %, 1937 wegen Devisenschwierigkeiten allerdings nur 31 %), jedoch erreichte der gesamte Erdölbezug nur 270 000 t. Im Jahre 1960 hatte sich dagegen der kommerzielle Erdölimport auf 1,21 Mill. t erhöht, und zwar fast durchweg Erdölprodukte. Davon kommt die Hälfte, nämlich 603 000 t, aus den heutigen Oststaaten, wobei die Donaustaaten mit dem jungen Erdölland Ungarn (270 000 t) an der Spitze stehen, während Rumänien knapp unter der Grenze von 100 000 t bleibt. Die Lieferungen aus der Sowjetzone (18 000 t) und Polen (26 000 t) — meist Heizöl — fallen dagegen kaum ins Gewicht. Die aus der Sowjetunion im kommerziellen Verkehr bezogenen 77 484 t (überwiegend Heizöl, aber auch Benzin und Dieselöl) sind verkehrsmäßig ebenso dem österreichischen Südostverkehr zuzurechnen wie die sowjetischen Erzlieferungen, da sie über die Tschechoslowakei oder Ungarn eingeführt werden.

Von vereinzelt Transporten abgesehen, die im Export über Kufstein und die Bundesrepublik in die Sowjetunion gehen (1960: 187 t) oder die über Passau und Lindau, also ebenfalls über die Bundesrepublik, aus der UdSSR nach Österreich kommen (167 t), wird der ganze Eisenbahnverkehr mit der Sowjetunion an den östlichen Grenzübergängen Österreichs abgewickelt. Auch die wenigen über die Nordgrenze gehenden Sowjettransporte, nämlich 6154 t mineralische Rohstoffe (wohl Asbest für Österreichs Eternitfabrik), müssen die Tschechoslowakei durchqueren, gehören also auch zum Südostverkehr.

Der Einfluß des Reparationsverkehrs

Der Güterverkehr zwischen Österreich und den Oststaaten ist aber viel lebhafter, als es die bisher erwähnten, der kommerziellen Handelsstatistik entnommenen Werte erkennen lassen. Sie enthalten ebenso wie die auf ihren Angaben fußende Tabelle über die Aufteilung des Ostverkehrs nach Verkehrsträgern, nicht den österreichischen Reparationsverkehr.

Die Ablöselieferungen⁵⁾ wurden bisher nur wertmäßig zusammengefaßt (1960: 22,3 Mill. \$ im sogenannten Warenabkommen) und ergaben Transportleistungen von mehreren zehntausend Tonnen jährlich. Diese Leistungen liefen zwar Mitte 1961 aus, doch werden etwa 60 % der bisherigen Warenlieferungen in den kommerziellen Verkehr übergeführt werden. Daher wird der Export Österreichs in die Sowjetunion sowohl in der Handelsstatistik als auch in den Verkehrsübersichten erheblich ausgeweitet werden, obwohl die tatsächlichen Verkehrsleistungen zurückgehen werden. Die Reparationslieferungen wurden im übrigen von den Österreichischen Bundesbahnen und den ungarischen Anschlußbahnen gleich den kommerziellen Exporten befördert, so daß sich weder eisenbahnrechtlich noch transporttechnisch Abweichungen von der noch zu besprechenden generellen Regelung für österreichisch-sowjetische Bahntransporte ergaben.

Anders steht es jedoch mit den österreichischen Öllieferungen, die ebenfalls auf Grund der Ablöseverpflichtungen für das von den Sowjets beim Abschluß des Staatsvertrages freigegebene deutsche Eigentum in Österreich seit 1955 erbracht werden müssen. Unter diesem Titel mußte Österreich den Sowjets 1960 1 Mill. t Rohöl übergeben, die aber von ihnen nicht selbst verbraucht, sondern zu je einem Viertel der Sowjetzone und Polen sowie der Tschechoslowakei und Ungarn verkauft wurden. Der Abtransport erfolgte für die erstgenannte Gruppe per Bahn, für die Donaustaaten hingegen durch Osttanker auf dem Wasserweg (laut Schiffsstatistik 468 583 t).

Die Sowjetunion lieferte aber ihrerseits 1960 unentgeltlich an Österreich 500 000 t eigenes Rohöl zurück, von dem die Hälfte (268 990 t) auf der Donau befördert wurde. Somit führten die Öllieferungen 1960 zu einem zusätzlichen Verkehr von rd. 1,5 Mill. t — davon 0,74 Mill. t auf der Donau —, indirekt aber auch zu einer kommerziellen Rücklieferung von Heizöl aus der Sowjetzone und Polen, weil dadurch sonst leerlaufende Kesselwagen wenigstens einigermaßen ausgenutzt werden konnten.

Genauso wie das Ende der Warenreparationslieferungen den Verkehr Österreichs mit der Sowjetunion beeinflusste, wird die Einstellung der Öl- und Ablöselieferungen im Jahre 1964 zu einer weiteren Verringerung der Frachtsubstanz, aber nur mehr um 0,5 Mill. t Öl, führen. Im Jahre 1961 fand nämlich bereits eine Verminderung im gegenseitigen Ölreparationsverkehr statt, da die Sowjets die Rücklieferung ihrer 0,5 Mill. t Öl unterließen und dafür von Österreich nur die Nettolieferung von 0,5 Mill. t österreichisches Öl forderten. Wirksam wurde dieses Abkommen jedoch erst in der Jahresmitte 1961, so daß es sich erst 1962 voll in den Verkehrszahlen niederschlagen wird. Auch der Binnenölverkehr wird bis dahin um 0,5 Mill. t zurückgehen.

Da Österreich trotz dieser Erleichterungen der Öl- und Ablöseverpflichtungen 1961 auf Rohölimporte nicht verzichten konnte, kommen 1961 auf kommerzieller

⁵⁾ „Die österreichischen Ablöselieferungen im Kalenderjahr 1960“, in: Monatsberichte des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Nr. 2, 1961.

Basis 250 000 t sowjetisches Rohöl, vorwiegend auf der Donau, nach Österreich; diese Menge soll sich 1962 auf mindestens 300 000 t erhöhen. So dürfte der Ölimport Österreichs in den nächsten Jahren weiter zunehmen, wobei jedoch nicht gesagt ist, daß er aus der Sowjetunion stammen wird.

Auf diese Veränderungen wird also zu achten sein, wenn sich in der Donauverkehrsstatistik, in der abweichend von der Handels- und Gesamtverkehrsstatistik auch der Reparationsverkehr aufgenommen wurde, vorübergehend ein Rückgang im internationalen Rohöltransport — der 1960 ausschließlich dem Reparationsverkehr diente — ergeben wird.

Die Rolle des Donauverkehrs

Aber auch wenn der Ölreparationsverkehr (737 573 t), der nicht kommerziell erfolgt, ausgeschaltet wird, werden im gesamten Donauverkehr Österreichs recht beachtliche Leistungen erbracht, nämlich rd. 5,5 Mill. t⁹⁾ gegenüber 1,2 Mill. t im Jahre 1936. Nun läßt sich aber Österreichs Donauverkehr mit der Bundesrepublik (2,05 Mill. t) vor Vollendung des Rhein-Main-Donau-Kanals kaum mehr steigern, und der Binnenverkehr (1,2 Mill. t bei einfacher Zählung) war durch Umschichtung des Rohölverkehrs (Konzentration der Raffinerien) erwartungsgemäß schon 1961 rückläufig. Dagegen ist Österreichs Donauverkehr mit dem Südosten noch weiter ausbaufähig. Allerdings ist auch hierbei ein Rückgang nach Fortfall des Ölreparationsverkehrs zu erwarten, da dieser 1960 ein Drittel des mit 2,2 Mill. t ausgewiesenen Donauverkehrs mit dem Südosten ausmachte. Außerdem ist zu bedenken, daß der Bau der sowjetischen Erdölleitung von der Wolga bis Preßburg etwa ab 1964 eine Verminderung der sowjetischen Öltransporte auf dem Donauweg bringen wird, doch fehlen bisher Hinweise, daß die Sowjets auch ihren Erdölexport nach Österreich von der Donau auf die Ostblock-Erdölleitung verlagern wollen.

Osterreichs Donauverkehr 1960
(in 1 000 t)

Verkehr/Güter	von Südost	von Bundesrepublik	Insgesamt
Einfuhr zusammen	1 582	1 434	3 016
davon:			
Getreide	174	63	237
Eisenerz	356	239	595
Kohle, Koks	483	1 037	1 520
Öl u. Ölprodukte	537	2	539
Ausfuhr zusammen	694	611	1 305
davon:			
Öl u. Ölprodukte	469	135	604
Stickstoffdünger	151	—	151
Eisen und Stahl	38	304	342
Andere Metalle	5	0	5
Maschinen und Fahrzeuge	1	5	6
Durchfuhr	619	73	692
Binnenverkehr			1 189
Insgesamt	2 812	2 200	6 202
Abzügl. Reparationsölverkehr	—738	—	—738
Insgesamt ohne Reparationsölverkehr	2 074	2 200	5 464

⁹⁾ Amtliche Angabe der österreichischen Donauschiffahrtsstatistik für den ganzen österreichischen Donauverkehr einschließlich Reparations- und Transitverkehr 1960: 6,2 Mill. t, 1936 mit Transitverkehr: 1,7 Mill. t. Die nachfolgenden Ausführungen über den Verkehr Österreichs mit der Bundesrepublik und dem Südosten verstehen sich ohne Transitverkehr.



München Frankfurt Hamburg Köln/Bonn

Bewährtes läßt sich noch verbessern! Darum enthält der Winterflugplan weiterhin die täglichen LUFTHANSA-Nonstop- und Direktdienste Deutschland-New York mit Boeing Jet — die neue Ankunftszeit am frühen Nachmittag jedoch sichert Ihnen Anschluß an das inneramerikanische Streckennetz. Und ein weiterer Vorteil für Sie ist jetzt der preisgünstige 17-Tage-Tarif. Ihr IATA-Reisebüro berät Sie gern.

 **LUFTHANSA**

Die Sowjetunion stellt den Löwenanteil an Österreichs Donautransporten, nämlich 855 000 t. 62% des kommerziellen Imports Österreichs aus der UdSSR (ohne das rückgelieferte Ablöseöl) wurden daher 1960 bereits auf dem Wasserwege abgewickelt.⁷⁾ An erster Stelle stehen die sowjetischen Kohlen- und Koks-transporte mit etwa 460 000 t (die Donau sah aber auch 30 800 t Fracht, vorwiegend Kohle, aus der Türkei), dann folgten Eisenerz (356 000 t aus der Sowjetunion), Heizöl und Benzin. Auch an den Getreideimporten aus dem Südosten dürfte die Sowjetunion entsprechend beteiligt gewesen sein, doch fehlt in der Schifffahrtsstatistik eine Aufgliederung nach Ländern.

Eine stärkere Heranziehung der Donauschifffahrt — die am Gesamtimport nur mit 21% beteiligt ist — dürfte nicht so sehr durch neue, bisher nicht auf dem Donauweg beförderte sowjetische Waren möglich sein, sondern durch erhöhte Importe der bisherigen Hauptgüter im Donauverkehr. So sieht auch der österreichisch-sowjetische Handelsvertrag eine Erhöhung der sowjetischen Lieferkontingente von 1961 bis 1965 vor: bei Eisenerz von 450 000 t auf 500 000 t, bei Heizöl von 50 000 t auf 100 000 t und bei Rohöl von 250 000 auf 500 000 t bei gleichbleibenden Kontingenten für Kohle und Koks (insgesamt 950 000 t). Der Anteil des Donauverkehrs an den Lieferungen der Donaustaaten beträgt nur 25%. Eine Ausweitung dieser Donau-transporte wäre wohl möglich, würde aber mengenmäßig nicht so ausschlaggebend wie die Entwicklung der sowjetischen Transporte sein.

Der Donauverkehr wird freilich jetzt noch, wie z. B. im Herbst 1961, durch Niedrigwasser arg behindert. Das Bauprogramm der Donaukommission sieht jedoch die Vertiefung der Fahrrinne bei Niedrigwasser ab Preßburg auf 2,5 m bis 1965 und auf 3 m bis 1968/69 statt der heute nicht immer gesicherten 2,2 m vor. Das wird auch Österreich eine bessere Ausnutzung der Donau im Südostverkehr ermöglichen, obwohl es seine Fahrrinne nur auf 2,5 m eintiefen will. Um Wien mit seegängigen Schiffen erreichen zu können, würde es aber, selbst bei Überstauung der Schifffahrtshindernisse im Eisernen Tor (der Bau von zwei Staudämmen mit Kraftwerken ist mit einem Kostenaufwand von 700—800 Mill. \$ geplant), noch weiterer umfangreicher Regulierungsarbeiten bedürfen.

Die österreichische Wirtschaft würde es natürlich begrüßen, wenn ihrem Export auch dieser Weg geöffnet würde, obwohl die Wirtschaftlichkeit eines bis Wien reichenden ungebrochenen See-Donau-Verkehrs noch nicht erwiesen ist. Bislang gelang es nämlich nur, durch den südslawischen Hafen Rijeka (Fiume) das einstige Monopol Triests im österreichischen Adriaverkehr zu brechen und dadurch auch die Tarifsituation im Nordseeverkehr zugunsten Österreichs zu beeinflussen.⁸⁾

⁷⁾ Nach österreichischen Angaben wurden außerdem im gebrochenen Verkehr aus der Sowjetunion über die Bundesrepublik und die deutsche Donau 4 736 t eingeführt, die Regensburger Hafenstatistik verzeichnet für den Transitumschlag aus der UdSSR aber nur 638 t.
⁸⁾ In Rijeka wurden bei einem Gesamttransit von 1,4 Mill. t 781 199 t (55%) von oder für Österreich umgeschlagen, und zwar eingehend Erz, ausgehend Stickstoffdünger; österreichischer Transit in Triest: 1,9 Mill. t. Vergl. Walter Stermann: „Der seewärtige Verkehr Österreichs in der Konkurrenz zwischen Nordwesthäfen und Südhäfen“, in: Wirtschaftsdienst, Nr. 8, 1960, S. 453.

Zieht man aber den Ölreparationsverkehr von Österreichs Donauverschiffungen ab, verbleiben für den Exportverkehr auf der Donau zu Tal nur 225 023 t, während auf der Donau zu Berg 1 312 802 t importiert wurden. Von diesen Exporten entfallen 151 453 t auf Stickstoffdünger (Ungarn, Jugoslawien) und 37 506 t auf Eisen und Stahl, meist für die Sowjetunion bestimmt. Ein Teil dieser Bleche und Rohre wurde aber auf Reparationskonto verschifft, so daß der Anteil des Donauweges (37 931 t) im österreichischen Sowjetexport unter 40% liegt. Für den Export nach überseeischen Ländern diente der Donauweg nur bei 668 t, doch gab es einen gebrochenen Verkehr auf der Donau für Griechenland (1 179 t).

So fällt auch auf, daß der Donauweg nach dem Südosten nur für den Export von 1263 t Maschinen und Fahrzeugen verwendet wurde und daß sonstige Fertigwaren fehlen, obwohl sie im Verkehr mit den Oststaaten eine bedeutende Rolle spielen. Davon macht übrigens auch der ostblockinterne Donauverkehr keine Ausnahme. Lediglich landwirtschaftliche Maschinen aus der Tschechoslowakei, die für Bulgarien bestimmt waren, sowie einige andere tschechische Maschinen-sendungen, die in Ismail auf Seeschiffe umgeladen werden, fielen uns im Sommer 1961 bei einer Donaufahrt mit dem sowjetischen, in Österreich erbauten Passagierschiff „Amur“ auf. Die tschechischen Sendungen gehen übrigens gemäß Vereinbarung vom Jahre 1958 teilweise mit polnischen Schiffen weiter, während die österreichische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft seit Sommer 1961 einen direkten Donau-Levante-Verkehr eingerichtet hat, bei dem die österreichischen Waren in den sowjetischen Donaumündungshäfen auf sowjetische Schiffe umgeladen werden. Daß dies trotz des sehr beachtlichen Mechanisierungsstandes dieser Häfen zeitraubend ist, liegt auf der Hand. Dieser Verkehr hat sich aber dennoch ganz gut angelassen und dient auch für nach Österreich eingehende Importe.⁹⁾

Die Bedeutung des Transitverkehrs

Diese Darstellung wäre nicht vollständig, wenn nicht noch an den auf der Donau durch Österreich gehenden Transitverkehr erinnert würde, der ausschließlich der Verbindung zwischen dem Südosten und der Bundesrepublik, gelegentlich auch darüber hinaus, dient. Dieser Transitverkehr machte 1960 692 094 t oder rd. 13% des gesamten durch Österreich gehenden Transitverkehrs (5,4 Mill. t) aus. Der Donautransit stellte trotz des starken, ausschließlich auf der Bahn abrollenden deutsch-italienischen Transits 19% des von oder nach der Bundesrepublik durch Österreich gehenden Durchzugsverkehrs, wodurch seine Bedeutung auch für Deutschland genügend hervorgehoben sein dürfte.¹⁰⁾

⁹⁾ „Österreichischer Donau-See-Verkehr im Anlaufen“, in: Verkehr, Nr. 15, 1961, S. 509; ebenda Nr. 9, 1961, S. 292.

¹⁰⁾ „Der Güter-Transitverkehr durch Österreich“, in: Monatsberichte des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Nr. 10, 1959. Weitere Angaben, die für unsere Arbeit nicht mehr benutzt werden konnten, von M. Schantl: „Der zwischenstaatliche Verkehr der österreichischen Eisenbahnen und Binnenschifffahrt“, in: Mitteilungen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Nr. 4, 1961, S. 139—162; ferner F. Lang: „Der Güterverkehr der österreichischen Eisenbahnen“, Wien 1960.

Transitverkehr durch Österreich 1960¹⁾
(Mengen in t)

Land	Von der Bundesrep.		Nach der Bundesrep.	
	Alle Verkehrswege	Davon Donauweg	Alle Verkehrswege	Davon Donauweg
Insgesamt	1 354 956	73 049 ²⁾	2 356 595	619 045 ²⁾
in %	100	5,4	100	26,8
davon nach bzw. von:				
Jugoslawien	223 098	26 426 ²⁾	679 875	517 840 ²⁾
Ungarn	29 120	13 644 ²⁾	184 822	73 706 ²⁾
Rumänien	5 042	3 903 ²⁾	125 986	49 367 ²⁾
Bulgarien		31 515 ²⁾		519 ²⁾
Tschechoslowakei	1 118	—	—	—
Sonst. Südostländer		—		1 520 ²⁾
Alle Südostländer	258 378	75 488 ²⁾	990 683	642 952 ²⁾

¹⁾ Berechnet nach der österreichischen Durchfuhrstatistik. Statistische Nachrichten des Statistischen Zentralamtes, Nr. 4, 1961, S. 169.

²⁾ Österreichische Donauverkehrsstatistik.

³⁾ Hafen Regensburg 1960 (Hafenstatistik) — außerdem noch Deutscher Donautransit nach dem Südosten: 9 568 t, vom Südosten: 5 327 t.

Der Transitverkehr zwischen der Bundesrepublik und dem Südosten über Österreich spielt überhaupt eine bedeutende Rolle im österreichischen Verkehrsgeschehen. Nach den österreichischen Statistiken (einschließlich Donauverkehr) transitierten 1960 von der Bundesrepublik nach dem Südosten 258 000 t, in umgekehrter Richtung aber 990 000 t, die vorwiegend auf den Verkehr mit Jugoslawien entfielen (223 000 t von der Bundesrepublik, 680 000 t in die Bundesrepublik).

Sowohl im Donautransit, bei dem 619 000 t bergwärts nur 73 000 t von der Bundesrepublik nach dem Südosten beförderte Güter gegenüberstehen, als auch im Eisenbahntransit zeigt sich ebenso deutlich wie im Verkehr Österreichs die Eingleisigkeit der Massengüterbewegung zwischen Mitteleuropa und dem Südosten. Gingen früher vor allem Getreidelieferungen zu Berg (1960 wurden auf der Donau nach Österreich nur 173 754 t Getreide — etwa 8 % seines Imports auf

dem Donauweg — und in die Bundesrepublik gar nur 18 152 t Getreide importiert), so sind es heute für die Bundesrepublik Öl, Bauxit, Schleifholz und für Österreich überdies noch Donezkohle und Krivojrog-Erz. Transitlieferungen aus der Sowjetunion über Österreich nach Süddeutschland finden aber bisher weder auf der Eisenbahn noch auf dem Wasserweg statt, außer einer Schiffsladung (500 t), die aus der Sowjetunion über die Tschechoslowakei kommend im Linzer Stadthafen für die Bundesrepublik umgeladen wurde.

Der Straßengüterverkehr

Zunehmende Bedeutung erlangte in den letzten Jahren auch der Straßengüterverkehr mit dem Südosten, obwohl er in keinem Verhältnis zum Gesamtverkehr und den Leistungen auf der Straße im grenzüberschreitenden Verkehr mit den Weststaaten steht. Bemerkenswert dabei ist aber die Umkehr des Verhältnisses zwischen Ausfuhr und Einfuhr, da der Anteil des Straßenverkehrs an der Einfuhr aus den Donaustaaten 4 %, an der Ausfuhr in diese Staaten nur 0,8 % beträgt gegenüber 6 % bzw. 21 % im gesamten grenzüberschreitenden Verkehr. Es wird nämlich ein Großteil des in die Bundesrepublik und nach Italien exportierten Holzes über die Straße abgefahren. Im Südostverkehr fehlt es aber Österreich an entsprechenden Ausfuhrsgütern, so daß der Straßengüterverkehr, der meist mit Fahrzeugen der Südoststaaten erfolgt, ihrem Export von Obst und Gemüse dient. Er führt auch auf der Straße im Transit durch Österreich bis in die Bundesrepublik.¹¹⁾

¹¹⁾ Nach der österreichischen Verkehrsstatistik bestand folgender Straßentransitverkehr durch Österreich in die Bundesrepublik 1960: Jugoslawien 15 785 t, Ungarn 2 632 t, Tschechoslowakei 86 t; und aus der Bundesrepublik nach Jugoslawien 7 941 t, Ungarn 821 t und Tschechoslowakei 70 t sowie ein geringfügiger Transitverkehr in der Kombination Straße mit anderen Verkehrsträgern. Die hier genannten Länder sind nur die Ein- und Austrittszonen, so daß beispielsweise im Übergang Ungarn auch die bulgarischen Transporte mit enthalten sind.

Verkehrsträger im österreichischen Ost- und Südostverkehr

Land	EINFUHR						AUSFUHR							
	Zusammen ¹⁾ t	Bahn		Straße		Donau		Zusammen ¹⁾ t	Bahn		Straße		Donau	
		in t	in %	in t	in %	in t	in %		in t	in %	in t	in %	in t	in %
Insgesamt	13 501 965	9 797 064	100	866 253	100	2 833 869	100	7 238 022	4 379 540	100	1 523 688	100	1 332 641	100
davon:														
Bulgarien	55 449	17 167	0,2	2 416	0,3	35 864	1,3	18 385	11 819	0,3	536	0,0	6 023	0,5
Jugoslawien	433 947	270 394	2,8	4 039	0,5	159 510	5,6	214 973	104 663	2,4	3 184	0,2	107 117	8,0
Rumänien	275 661	158 312	1,6	2 999	0,3	114 348	4,0	26 128	22 822	0,5	18	0,0	3 286	0,2
Tschechoslowakei	807 820	762 900	7,8	7 498	0,9	37 385	1,3	119 195	118 105	2,7	360	0,0	692	0,1
Ungarn	460 580	239 073	2,4	61 524	7,1	159 977	5,7	236 142	170 769	3,9	721	0,1	64 647	4,9
Donaustaaten zus.	2 033 457	1 447 846	14,8	78 476	9,1	507 084	17,9	614 823	428 178	9,8	4 819	0,3	181 765	13,7
UdSSR	1 383 678	523 880	5,3	44	0,0	859 749	30,3	102 651	64 693	1,5	10	0,0	37 931	2,8
Donaustaaten u.														
UdSSR	3 417 135	1 971 726	20,1	78 520	9,1	1 366 833	48,2	717 474	492 871	11,3	4 829	0,3	219 696	16,5
Polen:	1 191 405	1 191 394	12,2	11	0,0	—	—	90 734	90 678	2,1	23	0,0	14	0,0
Sowjetzone	619 038	618 771	6,3	250	0,0	—	—	54 178	54 076	1,2	94	0,0	0	0,0
Oststaaten zus.	5 227 578	3 781 891	38,6	78 781	9,1	1 366 833	48,2	862 386	637 625	14,6	4 946	0,3	219 710	16,5
Griechenland	201 516	196 305	2,0	5 210	0,6	—	—	94 200	90 752	2,1	2 264	0,2	1 179	0,1
Türkei	64 662	29 890	0,3	3 970	0,4	30 802	1,1	29 122	27 530	0,6	1 564	0,1	26	0,0
Oststaaten u.														
Südoststaaten zus.	5 493 756	4 008 086	40,9	87 961	10,1	1 397 635	49,3	985 708	755 907	17,3	8 774	0,6	220 915	16,6
Anteile d. Verkehrsträger in %	100	73,0		1,6		25,4		100	76,7		0,9		22,4	
davon:														
Donaustaaten u.														
UdSSR	100	57,7		2,3		40,0		100	68,7		0,7		30,6	
Donaustaaten	100	71,2		3,9		24,9		100	69,6		0,8		29,6	

¹⁾ Mit Post- und Luftverkehr.

Quelle: Statistische Nachrichten (Österreichisches Statistisches Zentralamt) April 1961.



DEUTSCHE MAIZENA WERKE GMBH

HERSTELLER VON MAISSTÄRKEERZEUGNISSEN

HAMBURG · MAIZENAHAUS

Dieser Verkehr wird durch Straßengüterverkehrsabkommen¹²⁾ Österreichs mit Jugoslawien, Ungarn und Bulgarien erleichtert, während mit der Tschechoslowakei noch kein Abkommen und auch so gut wie kein Straßengüterverkehr besteht. Die unterschiedlichen Besteuerungsvorschriften führten jedoch wiederholt zu vorübergehender Aufhebung der Abkommen. Die mangelnden Service-Möglichkeiten erschweren den österreichischen Straßentransportunternehmen auch die volle Ausnutzung der vorgesehenen Reziprozität.

Schiffahrts- und Eisenbahntransportabkommen

Österreich hat mit allen Donaustaaten Schiffahrtsabkommen getroffen, die die in der Belgrader Donaukonvention vom 18. 8. 1948 proklamierte Schiffahrtfreiheit ergänzen. Österreich hatte aber, ebenso wie die Bundesrepublik, schon vor seinem Beitritt zur Donaukommission (Anfang 1961) volle Schiffahrtfreiheit auf der Donau, so daß sich in dieser Hinsicht keine besonderen, rechtlich bemerkenswerten Umstände ergeben.

Das gleiche gilt auch für den Eisenbahngüterverkehr mit allen Donaustaaten, die Mitglieder der verschiedenen gesamteuropäischen Verkehrsabkommen sind. Anders ist die Lage beim Verkehr mit der Sowjetunion, die sich von diesen Abkommen stets ferngehalten hat und dafür ein Sonderrecht („SMYS“) innerhalb des durch die asiatischen Volksdemokratien erweiterten Ostblocks geschaffen hat.¹³⁾ Es ist aber gelungen, trotzdem eine Verbindung zwischen dem westlichen und dem sowjetischen Eisenbahntransportrecht dadurch zu schaffen, daß die Bahnhofsvorstände an den tschechischen und den ungarischen Bahnübergängen die Weiterleitung der mit westlichen Frachtbriefen ankommenden Sendungen in die Sowjetunion mit östlichen Frachtbriefen oder umgekehrt vornehmen. Dies ist jedoch kein Privileg für Österreich, sondern wird in ähnlicher Weise auch für Sendungen von und in die Bundesrepublik gehandhabt.

¹²⁾ Vornehmlich die rechtlichen Voraussetzungen behandelt Kurt W e s s e l y : „Grundlagen der Verkehrsbeziehungen Deutschlands und Österreichs zu Südosteuropa“, in: „Wirtschaft und Gesellschaft Südosteuropas“, München 1961, S. 137—170.

¹³⁾ Kurt W e s s e l y : „Verkehrsprobleme des Ostblocks“, in: Wirtschaftsdienst, Nr. 10, 1953. Neuere Literatur in der unter ¹²⁾ angeführten Abhandlung.

Beschränkter Eisenbahn-Personenverkehr

Wenn, wie vorstehend geschildert, der Güterverkehr zwischen Österreich und den Oststaaten mengenmäßig sogar um fast 1 Mill. t größer als vor dem zweiten Weltkrieg ist, so gilt das Gegenteil für den nach dem zweiten Weltkrieg fast ganz zum Erliegen gekommenen Personenverkehr. Er beschränkt sich seit Jahren auf die notwendigsten Geschäftsreisen, die allerdings seit dem Abschluß des Österreichischen Staatsvertrags im Jahre 1955 lebhafter geworden sind. Von einer gewissen Normalisierung im Verkehr mit Jugoslawien abgesehen (Belebung durch die Südtirolkrise 1961!), zeigen sich auch Ansätze zu Fremdenverkehr und zu Verwandtenbesuchen in den Oststaaten. Die Erschwerungen im Reiseverkehr durch die zahlreichen Paß- und Zollformalitäten und die dadurch verlängerten Reisezeiten haben zu einer Beschränkung des Personenverkehrs auf ganz wenige Züge geführt. Selbst der so bedeutsame und legendäre Orient-Express (1883 geschaffen) ist 1961 diesen ungünstigen Verhältnissen zum Opfer gefallen.

Neue Entwicklungsmöglichkeiten im Luftverkehr

Dafür bahnt sich eine ganz neue Entwicklung an: nämlich der Luftverkehr.¹⁴⁾ Im Luftverkehr mit den Südoststaaten scheint Österreich besondere Chancen zu besitzen, die von der Österreichischen Luftverkehrsgesellschaft „AUA“ auch ausgenutzt werden. Diese erst 1957 gegründete Gesellschaft — durch die alliierte Besetzung besaß Österreich vorher keine Lufthoheit — nahm Anfang 1958 den Flugdienst auf. Die AUA bemüht sich vor allem um die Herstellung durchgehender Ost-West-Verbindungen, so daß Wien zu einem wichtigen Knotenpunkt des Luftverkehrs mit Südosteuropa geworden ist („Luft-Orientexpress“). So werden von der AUA im Winterflugplan 1961/62 Belgrad, Bukarest, Budapest, Moskau, Prag, Sofia und Warschau, ferner im weiteren Südosten Athen und Istanbul angeflogen.

Außerdem hat die AUA eine Reihe von Zusammenarbeits- und Agenturverträgen abgeschlossen, darunter mit der ungarischen MALEV, der bulgarischen

¹⁴⁾ „Österreichs Stellung im Luftverkehr des Südostens“, in: Monatsberichte des Creditanstalt-Bankvereins, Nr. 106, 1958, S. 6—8.

TABSO, der rumänischen TAROM und der polnischen LOT, die auch über Wien nach dem Westen hinaus fliegen, und unterhält neben den Büros in den Weststaaten auch solche in den von ihr beflogenen Oststaaten, darunter auch in Moskau. Besonders eng ist die Zusammenarbeit mit der LUFTHANSA, während die sowjetzonale „Lufthansa“ unter ihrem Namen Österreich nicht befliegen darf. Besonders hervorzuheben ist die über Prag nach Düsseldorf führende AUA-Linie sowie die Linie Warschau—Moskau, so daß westliche Reisende nicht nur im Südosten, sondern auch bei Flügen in die Sowjetunion — deren AEROFLOT übrigens auch Wien mit TU 104 anfliegt — sich den Dienste der österreichischen Gesellschaft bedienen können. Die großen westlichen Fluggesellschaften haben dagegen ein weniger dichtes Netz im Ostverkehr oder beschränken sich wie die LUFTHANSA aus politischen Gründen auf die Bedienung von Istanbul und Athen im interkontinentalen Verkehr. Daher entfallen auch auf diese beiden südöstlichen Destinationen 18% des Passagieraufkommens der von Wien abgehenden Flüge bzw. 15% der Landungen.

Nach den bisherigen Ergebnissen hat sich die Zahl der von der AUA beförderten Fluggäste 1961 gegenüber 1960 um etwa die Hälfte erhöht und erreicht fast ein Viertel der von und nach Österreich fliegenden Passagiere (1960: 19%). Das spricht für die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit der von der Gesellschaft eingeschlagenen Verkehrspolitik, nämlich ein dichtes Zubringer- und Verteilernetz zu den Zentren des internationalen europäischen Flugverkehrs zu entwickeln, der verkehrspolitischen Lage entsprechend Wiens Stellung im Ost-West-Verkehr auszunutzen und ein regionales Flugnetz in Südosteuropa von Wien aus zu schaffen. Der Neubau des österreichischen Zentralflughafens Wien-Schwechat für den Jetverkehr (Startbahn gegenwärtig 3 km, später 3,5 km) schafft dafür auch Anschlußmöglichkeiten aus Übersee. Trotz dieser günstigen Voraussetzungen steht aber der gesamte Wiener Flugverkehr mit allen Oststaaten mit nur rd. 10% des Passagieraufkommens weit hinter allen anderen Flugverkehrsrichtungen zurück, was sich auch in absehbarer Zeit kaum ändern dürfte. Es läßt sich aber nicht übersehen, daß sich auch im Ost-West-Verkehr neue Möglichkeiten ergeben, die Österreichs Verkehrswirtschaft vorbereitet treffen werden.

Entwicklung und Pläne der Verkehrswirtschaft Spaniens

Dr. Werner Ballmann, Essen

Die verkehrsgünstige Oberflächenstruktur Spaniens — Hochplateaus, die durch Gebirgsketten getrennt sind, Flußtäler, die tief in die Hochebenen eingeschnitten sind, und einzelne sehr schmale Küstenstreifen — hat viel dazu beigetragen, daß der inner-spanische Landverkehr nicht genügend ausgebaut wurde. Über die Hälfte der Landesfläche nimmt die Meseta ein, die von den Wirtschaftszentren der Randgebiete durch steil zur Küste abfallende Quergebirge abgeriegelt ist. Natürliche Wasserstraßen fehlen. Da in früheren Jahrzehnten der größte Teil des spanischen Binnenhandels durch die Küstenschiffahrt abgewickelt wurde, hatte zum Ausbau der Landverkehrswege nicht die unbedingte Notwendigkeit vorgelegen. Das ist mit der Industrialisierung anders geworden, und die Regierung hat in den letzten zwanzig Jahren mit der Durchführung der industriellen Entwicklung Spaniens auch das Verkehrswesen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausgebaut und wird weitere Modernisierungspläne durchführen.

Dagegen hat die geographische Lage im äußersten Südosten Europas — als „Brücke zwischen Europa und Afrika“ — Spanien zu einem wichtigen Stützpunkt des internationalen Schiffs- und Luftverkehrs gemacht und den Wirtschaftsaustausch Spaniens mit seinen Nachbarländern und den bedeutendsten Handelszentren der Welt gefördert. Durch Ausbau der Handelsflotte, der Häfen und der Flugplätze will die spanische Regierung auch den internationalen Verkehr fördern. Allerdings ist in Spanien, wie in den

übrigen Staaten Europas, noch das volkswirtschaftliche Problem der Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger zu lösen, um zu einer optimalen Verkehrsleistung zu gelangen.

Ausbau des Straßennetzes

Die Linienführung der Landtransportwege Spaniens wurde schon von den Römern festgelegt, die ein Straßennetz zur Sicherung ihrer Herrschaft über die Iberische Halbinsel spannten. In den folgenden Jahrhunderten verfielen die Straßen der Römer, und der Ausbau des Straßennetzes wurde durch das wechselvolle Schicksal Spaniens nur sehr langsam vorangetrieben. Erst Ende des 19. Jahrhunderts hat man größere Summen für den vernachlässigten Straßenbau aufgewendet, um vor allem im Zentrum des Landes brauchbare Verkehrswege zu schaffen. Doch betrug die Gesamtlänge der fertigen Straßen 1895 erst ca. 22 500 km. Mit der Entwicklung der Kraftfahrzeuge erhielt der Straßenbau neue Impulse, und unter der Regierung Primo de Riveras erreichte der Ausbau der Verkehrswege einen neuen Höhepunkt.

Der Bürgerkrieg und der zweite Weltkrieg unterbrachen wiederum den Straßenbau, der jetzt auf Grund des Straßenbauprogramms von 1950 forciert wird. Neue Straßen werden gebaut. Durch Begradigung von Kurven und Beseitigung von Ortsdurchfahrten ist der Verkehr auf vielen Straßen schneller geworden, wie z. B. auf den Strecken Madrid—Burgos und Madrid—Sevilla. Aber auch heute ist das Straßennetz mit ca.