

Die Beziehungen der Österreichischen Bundesbahnen zu den Schulen

Beiträge zur Behandlung des Reiseverkehrs im Geographieunterricht der Mittelschulen

Vortrag, gehalten aus Anlaß der Hundertjahrfeier der Geographischen Gesellschaft im Oktober 1956 in Uttendorf

Von MAXIMILIAN SCHANTL

Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen

Die im Laufe der Veranstaltungen der Hundertjahrfeier der Geographischen Gesellschaft in Wien gehaltenen Vorträge zur Schulgeographie haben mir die Anregung gegeben, als verantwortlicher Leiter der Österreichischen Bundesbahnen anlässlich einer Besichtigungsfahrt auch etwas über die Beziehungen der Eisenbahnen zu den Schulen zu sagen.

Sicher liegt die Frage nahe, inwieweit das Interesse eines Eisenbahnunternehmens, das der Wirtschaft dient, und das selbst wirtschaftlich geführt werden muß, ein uneigennütziges ist. Man könnte vielleicht glauben, es handle sich hiebei um eine gewöhnliche kommerzielle Propagandaaktion der Bahn, bei der es lediglich darum geht, einen neuen Kreis von Bahnbenützern zu gewinnen. Eine solche Vermutung widerlegt sich freilich durch eine einfache Überlegung von selbst. Die Schuljugend besitzt ja kaum nennenswerte finanzielle Mittel und kann deshalb niemals ein entscheidender Faktor im Konkurrenzkampf zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sein.

Kommerzielle Propaganda macht man zweifellos anders. Wenn die Bundesbahnen dennoch die Verbindung zur Schuljugend suchen, so geschieht dies nicht, um etwa einseitig die Vorteile der Bahn gegenüber den anderen Verkehrsmitteln zu betonen, sondern darum, Kenntnisse über die Eisenbahn, über ihre Bedeutung und ihre Leistungen zu verbreiten. Es geht insbesondere darum, die Jugend rechtzeitig über dieses so wichtige und aus keiner der europäischen Wirtschaften auch im modernen Verkehrssystem hinwegzudenkende Verkehrsmittel zu informieren.

In einem Reiseland ist aber die Kenntnis der Aufgaben der Eisenbahn ein notwendiger Bestandteil der Allgemeinbildung. Wenn heute in der Welt Österreich als ein Reiseland angesprochen wird, so vor allem deshalb, weil dieses Land durch die Schönheit seiner Landschaft, durch seine Verkehrseinrichtungen, seine Gaststätten, Pensionen und Fremdenhotels ideale Vorzüge für Erholung und Vergnügungsreisen bietet. Für solche Reisen aber dienen hierzulande als Beförderungsmittel vornehmlich die Eisenbahn und das Auto. Es kommt vor allem in der in unserem Lande dem Reiseverkehr auf dem Bahnnetz und auf

seinen Straßen zugewandten Aufmerksamkeit zum Ausdruck, welche wichtige Hilfsquelle der staatlichen Wirtschaft der Fremdenverkehr bedeutet. Es soll darum der Jugend in Österreich auch ein Wissen um die Erhaltung Österreichs als ein ideales Reiseland, aber auch um die Voraussetzungen und Abhängigkeiten vermittelt werden. Ein solches, auf den Fremdenverkehr ausgeweitetes Wissen wird für die Jugend keineswegs nur theoretischen Wert besitzen, sondern ihr in dem immer härter werdenden Existenzkampf einmal von großem Nutzen sein können. Viele Tausende werden fernerhin in den Dienst des Fremdenverkehrs treten, sei es bei Verkehrsunternehmungen oder in Hotels und Gaststätten. Für sie wird dieses Wissen eine wertvolle Vorbildung für ihren Beruf sein können. So erklärt sich das Interesse der Bundesbahn an einer auf den Verkehr ausgerichteten Unterrichtung der heranwachsenden Jugend. Dieses Interesse besteht umso mehr, als die Österreichischen Bundesbahnen einen großen Bedarf an geeigneten Nachwuchskräften, insbesondere an absolvierten Mittelschülern, haben. Die Österreichischen Bundesbahnen beschäftigen gegenwärtig rund 70.000 aktive Bedienstete und stehen damit in dem kleinen Lande Österreich der Betriebsgröße nach unter den Unternehmungen an erster Stelle.

Zum Rüstzeug, zu dem der Eisenbahner schon von der Schule her etwas mitbringen soll, gehört ein gediegenes Wissen auf dem Gebiete der Verkehrsgeographie. Um ihren Dienst gewissenhaft zu versehen, und während des Dienstes mit Sicherheit auftreten zu können, müssen die Schalterbeamten, die Fahrdienstleiter und in den Zügen die Schaffner über günstige Reisewege, Verbindungen und Anschlüsse Aufklärungen geben können. So soll das Personal in den Reisezügen das Reisepublikum damit aufmerksam bedienen, daß es auf landschaftliche Schönheiten und Besonderheiten auf dem Reiseweg hinweist. Die Ladeschaffner in den Bahnhöfen und in den Zügen müssen die Güter richtig zu leiten wissen, das Rangier- und Zugabfertigungspersonal muß für den richtigen Lauf der Wagen sorgen können.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben bereits Anfang 1948 mit dem Bundesministerium für Unterricht Fühlung aufgenommen, um den wünschenswerten Kontakt zwischen der Eisenbahn und der österreichischen Schuljugend herzustellen. Bis zu einem gewissen Grade konnte man sich hiebei auch auf Erfahrungen des Auslandes, insbesondere der Schweiz und Deutschland, stützen. Schon kurze Zeit nach dieser ersten Fühlungnahme hat in Linz ein sehr interessanter Versuch stattgefunden. Das Thema „Eisenbahnwesen“ ist an der Lehrerbildungsanstalt Linz zum Gegenstand eines Konzentrationsunterrichtes während der Dauer einer Schulwoche gewählt worden. Es hat sich hiebei gezeigt, daß das gewählte Thema mit nahezu allen Lehrgegenständen in sinnvolle Beziehung gebracht werden konnte. Dies gilt vor allem für das Unterrichtsfach Geographie.

Die Kenntnis der wichtigsten Bahnlinien in Europa und eine genaue Kenntnis der Bahnstrecken unserer Heimat gehört ja zweifellos zu den wichtigsten Erfordernissen des Allgemeinwissens. Die Bemühungen gingen zudem dahin, den Schülern die Kenntnis wirtschaftsgeographischer Gegebenheiten und Zusammenhänge klarzumachen und dabei die Funktion der Eisenbahn als Hauptverkehrsträger und als Dienerin der Wirtschaft herauszustellen. Dabei galt es besonders, auf den bedeutsamen Transitverkehr bei den Österreichischen Bundesbahnen hinzuweisen. Den Schülern sollte vor Augen geführt werden, daß die Eisenbahnen nicht nur Lebensadern der einzelnen Nationalwirtschaften sind,

sondern daß sie erst die Möglichkeit zur Entwicklung großräumiger Wirtschaftsgebilde geschaffen haben. Die weltumspannende Tendenz des Verkehrs macht ihn ja zum Wirtschaftsfaktor ersten Ranges. Schließlich wurde auch versucht, den Schülern die Abhängigkeit der Netzgestaltung von den natürlichen Verhältnissen des Geländes näherzubringen.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind aber bei diesem ersten Schritt nicht stehen geblieben, sondern haben ihre Bemühungen zur Vertiefung der Beziehungen der Eisenbahn zu den Schulen weiter — und wie wir glauben auch erfolgreich — fortgesetzt. In diesem Zusammenhang sind zunächst die zahlreichen **Werbefahrten** mit Organen der Landesschulbehörden und Lehrpersonen zur Besichtigung von Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen zu erwähnen. Da eine unmittelbare Kontaktnahme zwischen der Schule und der Eisenbahn praktisch nicht möglich ist, bedarf es der Mitwirkung der Schulbehörden und der Lehrkräfte selbst. Es galt daher, zunächst diesen Personenkreis für die Bemühungen der Bundesbahnen zu interessieren und zu gewinnen. Es haben deshalb im Laufe der Zeit praktisch in allen Bundesländern Besichtigungsfahrten zu interessanten Anlagen und Einrichtungen der Österreichischen Bundesbahnen stattgefunden. Allein im letzten Jahr hatten wir schon mehrfach Gelegenheit, Unterrichtsbehörden und Lehrerschaft bei solchen Exkursionen willkommen heißen zu können.

Einen sehr breiten Raum in den Bemühungen der Bundesbahnen um die Schuljugend nimmt unsere Aktion „**Schulausstellungen**“ ein. Im Jahre 1954 haben wir erstmals in Wien versuchsweise zwei derartige Ausstellungen gestaltet, davon eine im Gebäude des Wasa-Gymnasiums und eine andere in einer Hauptschule im 15. Bezirk. Die Anregung hiezu gab uns das große Interesse, das eine andere, allgemeine Wanderausstellung der Bundesbahnen, die in den Jahren 1952 und 1953 in verschiedenen österreichischen Städten gezeigt wurde, unerwarteterweise auch bei der Schuljugend gefunden hatte. Das Material dieser Wanderausstellung ist entsprechend umgearbeitet und ergänzt worden; dem Auffassungsvermögen der 13- und 14jährigen Schüler angepaßt, ist daraus dann die erste spezifische Schulausstellung zusammengestellt worden. Die schon erwähnte Ausstellung im Wasa-Gymnasium — sie hat in der Zeit von Ende November bis Mitte Dezember 1954 stattgefunden — hat beispielsweise eine Besucherzahl von rund 8100 Schülern aufzuweisen gehabt, nicht eingerechnet jene Schüler, die allein und ohne Begleitung von Lehrpersonen gekommen sind.

Durch den Erfolg des ersten Versuchs angespornt, ist die Ausstellung — selbstverständlich jeweils erneuert und ergänzt — in der Folgezeit in einer ganzen Reihe von Orten, so in Tulln, Eisenstadt, St. Pölten, Krems, Horn, Korneuburg gezeigt worden. Zweifellos haben hierbei die zahlreichen Wandtafeln und Karten zu einer Erweiterung und Vertiefung der Kenntnisse in der Geographie beigetragen. Wenngleich das Anschauungsmaterial, aus dem sich die Ausstellungen zusammensetzen, nicht nach Unterrichtsfächern geordnet ist, so ergibt sich doch schon allein aus der Natur des Gegenstandes für den Schüler die Notwendigkeit, sich mit den geographischen Gegebenheiten des Raumes und der Lokalgeographie zu befassen. Die Österreichischen Bundesbahnen versuchen damit, ebenso wie mit ihren verschiedenen Publikationen, dazu beizutragen, daß die modernen Verkehrsmittel — und zu diesen zählen zufolge ihrer Entwick-

lungsfähigkeit und Bedeutung auch die Eisenbahnen — in den Vordergrund der Betrachtung wirtschafts- und verkehrsgeographischer Gegebenheiten gerückt werden. Es liegt in unserem Bemühen, durch Darstellung des gesamten Verkehrsnetzes und seiner Ausstattung, seiner Leistungsfähigkeit und des tatsächlichen Verkehrsablaufes mitzuarbeiten, daß bei geographischen Betrachtungen die technisch hochstehenden Verkehrsmittel, die Eisenbahn, der Kraftwagen, das Flugzeug und die Motorschiffahrt, ohne in Einseitigkeit zu verfallen, in ihrer Bedeutung richtig abgeschätzt werden.

Wenn auch die Wertgrenzen der Verkehrsarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel fließend sind, so ergibt sich doch aus ihren Eigenarten eine grundsätzlich technisch-wirtschaftliche Eignung der Verkehrsmittel für den Transport.

So soll herausgestellt werden, daß der Kraftwagen technisch und wirtschaftlich in erster Linie für den Nah- und leichten Fernverkehr geeignet ist, der Luftverkehr für die schnellste Beförderung von Personen, Post und leichter Fracht, die Wasserstraße für den schweren und langsamen Fernverkehr von Massengütern, die Eisenbahn aber für den Massennahverkehr von Personen und Gütern und für den schweren und schnellen Fernverkehr von Personen und Gütern. Und da besitzt aber die Eisenbahn, die sich ihrerseits zu immer noch größerer technischer und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit zu entfalten vermag, noch in einem solchen ausgedehnten Maße ein Tätigkeitsfeld, daß sie das Rückgrat des ganzen Verkehrssystems bleibt.

Um Unterschätzungen der Eisenbahn bei verkehrsgeographischen Betrachtungen fernzuhalten, ist hiebei insbesondere auf den Grad der Verkehrssicherheit hinzuweisen. In dieser Hinsicht ist der Schienenverkehr jedem anderen Verkehr unbestreitbar überlegen. Hier genügt der Hinweis, daß sich in Österreich im Jahre 1955 insgesamt 61.878 Verkehrsunfälle ereignet haben und an diesen Unfällen die Eisenbahnen nur in 488 Fällen beteiligt waren.

In den Jahren 1952, 1953, 1954 und 1955 betrug der Prozentsatz der Verkehrsunfälle, an denen die Eisenbahn in irgend einer Form beteiligt war, 1,27, 0,92, 0,84 und zuletzt 0,79%. Das relative Verhältnis der Unfallquote der Eisenbahn gestaltete sich im Vergleich zu den übrigen Landesverkehrsmitteln im Zeitraum von 1952 bis 1955, demnach von Jahr zu Jahr, günstiger und beträgt im Durchschnitt 1%.

Ein besonders eindrucksvolles Bild der Verkehrssicherheit der Österreichischen Bundesbahnen bietet sich auch, wenn man die Statistik der bei den Eisenbahnunfällen verletzten und getöteten Reisenden betrachtet.

Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen in Österreich verletzten und getöteten Personen:	Anzahl der bei Eisenbahnunfällen in Österreich verletzten und getöteten Personen (Reisende):
1951	24.146
1952	23.469
1953	31.738
1954	39.898
1955	51.091
	120
	98
	78
	144
	110

Dieses erfreuliche Bild verschiebt sich noch weiter zu Gunsten der Eisenbahn, wenn man die Verschuldensfrage berücksichtigt. 1955 sind von den verletzten Reisenden 46, von den getöteten Reisenden nicht weniger als 16 durch eigenes Verschulden zu Schaden oder ums Leben gekommen.

Einen ähnlich hohen Grad von Verkehrssicherheit, wie sie den Österreichischen Bundesbahnen eigen ist, weisen auch alle übrigen europäischen Eisenbahnverwaltungen auf. In 18 europäischen Staaten, deren Gebiet praktisch dem gesamten Europa mit Ausnahme der Oststaaten entspricht (darunter England, Frankreich, Deutschland und Italien), sind im Jahre 1954 zusammen 505 Eisenbahnreisende tödlich verunglückt, von diesen wiederum nur 148 bei ausgesprochenen Zugsunfällen. Im gleichen Jahr sind aber im kleinen Österreich allein 1119 Menschen — also mehr als die doppelte Zahl! — bei Verkehrsunfällen anderer Art ums Leben gekommen.

Die Zahl der tödlichen Eisenbahnunfälle für das Jahr 1955 betrug in Österreich 26, während bei durch andere Verkehrsmittel verursachten tödlichen Unfällen insgesamt 1459 Personen ums Leben kamen. Stellt man der Zahl der von den Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1954 geleisteten Personenkilometer (5,174,400.000 km) die Zahl der in diesem Jahr getöteten Reisenden (29) gegenüber, so ergibt sich daraus, daß ein Reisender bei gleichbleibenden Sicherheitsverhältnissen im Durchschnitt eine Strecke von rund 180 Millionen Kilometern zurückzulegen hätte, ehe er aller Wahrscheinlichkeit nach das Opfer eines tödlichen Verkehrsunfalles würde.

Was die **Schnelligkeit** anlangt, wird von uns in den Ausstellungen dargestellt, daß die modernen Eisenbahnen dem Fernreisebus, ja sogar dem Privatpersonenkraftwagen zweifellos überlegen sind, vor allem, wenn man den immer stärker werdenden Verkehr in Betracht zieht, der auf den größeren Straßen und in den Ortschaften bisweilen eine rasche Verkehrsabwicklung hemmt.

Was hingegen das Flugzeug betrifft, so ist festzustellen, daß dieses auf den Festlandstrecken eindeutig erst von einer bestimmten Entfernung an im Vorteil ist. Man hat errechnet, daß diese Entfernung bei etwa rund 800 km liegt. Bis zu dieser Entfernungsgrenze bleibt die Eisenbahn im Vorteil, da das Flugzeug durch Anschlußfahrten benachteiligt ist, die der Reisende vom Flughafen bis zur Stadtmitte oder umgekehrt zurücklegen muß. Der Einsatz von Hubschraubern im Verkehr zwischen den Stadtzentren und den Flugplätzen wird freilich das Bild zu Ungunsten der Bahn verschieben.

Im Güterverkehr wird oft behauptet, daß der Lastkraftwagen schneller als die Eisenbahn sei. Hierbei wird jedoch zumeist übersehen, daß die Eisenbahn selbstverständlich heute jene Güter besonders rasch befördert, bei denen dies ihrer Natur nach erforderlich erscheint, zum Beispiel leicht verderbliche Güter, Tiere und alle Stückgüter. Hiezu ist zu sagen, daß der größte Teil der leicht verderblichen Güter in Europa durch die Eisenbahn befördert wird. In diesem Fall ist die Eisenbahn unbestrittenermaßen wesentlich schneller als der Lastkraftwagen.

In Österreich ist es heute im Binnenverkehr so, daß alle Stückgüter, die bis zum Abend verladen sind, bereits am nächsten Morgen zum Entladebahnhof gebracht werden. Beschleunigte Güterzüge besorgen in der Nacht diesen raschen Binnengüterverkehr.

Das Postulat der **Bequemlichkeit** findet bei Reisen auf den Österreichischen Bundesbahnen in immer höherem Maße Erfüllung, da das Bahnnetz weiter elektrifiziert wird und bequeme sowie elegant ausgestattete Trieb- und Reisezugwagen eingestellt werden.

Bei den Darstellungen durch die Österreichischen Bundesbahnen soll die Aufmerksamkeit der Geographen auch darauf gelenkt werden, daß dem Expres- und D-Zugverkehr kein übertrieben hoher und ausschließlicher Wert mehr beizumessen ist, da ihm heute ein Netz von Triebwagenschnellverbindungen zwischen den größeren Städten gegenübergestellt werden kann. Auch soll zum Ausdruck kommen, daß es in Österreich der Güterverkehr verdient, mehr als bisher in verkehrsgeographischen Betrachtungen berücksichtigt zu werden. Für diese ist ferner auch die Feststellung dienlich, daß — vom Güternahverkehr abgesehen, bei dem der Kraftwagen unter Umständen wirtschaftlicher als die Eisenbahn sein kann — die Selbstkosten der Eisenbahn für Massenbeförderung nur den vierten bis fünften Teil der Selbstkosten der Straßenbeförderung ausmachen.

Diese Folgerung ergibt sich daraus, daß der Gesamtverbrauch an Kilogrammkalorien je Tonnenkilometer bei den modernsten Fahrzeugen im beladenen Zustand für einen Diesellastkraftwagen von 10 Tonnen rund 240, für den Dampfzügerzug im gewöhnlichen (nicht beschleunigten) Verkehr rund 120, für den elektrischen Zug rund 70 und für den Diesellastzug rund 48 beträgt, und daß für die Beförderung und Begleitung eines Zuges von 60 Güterwagen mit einer Nutzlast von 1000 Tonnen normalerweise nur 2—3 Bedienstete eingesetzt werden, wogegen zur Beförderung der gleichen Gütermenge 50 Diesel-Straßenlastzüge mit je zwei Anhängern und je zwei Mann Begleitung, das sind insgesamt 100 Mann, also ungefähr 30 Mal so viel wie bei der Eisenbahn, erforderlich sind.

Das Bild der Eisenbahn als ein wirtschaftliches Verkehrsmittel zeichnet sich auch in der Entwicklung der im Verkehr installierten Kräfte ab. Die Entwicklung des Straßenverkehrs in Österreich ist nicht nur durch die rasche Zunahme der Anzahl der Straßenfahrzeuge, sondern auch durch eine Steigerung der in den Straßenfahrzeugen installierten Pferdekkräfte von 2,4 Millionen im Jahre 1929 auf 11,8 Millionen im Jahre 1954 gekennzeichnet. Hingegen haben die in den Lokomotiven der Österreichischen Bundesbahnen installierten Pferdekkräfte von 2,4 Millionen im Jahre 1929 eine Verminderung auf 2 Millionen im Jahre 1955 erfahren. Dabei wurde die Leistung der Eisenbahn von 55,7 Millionen Zugkilometer im Jahre 1929 auf 68,9 Millionen Zugkilometer im Jahre 1955 gesteigert. Daraus ist das Ergebnis der Rationalisierungs- und Modernisierungsbestrebungen der Österreichischen Bundesbahnen klar erkennbar.

Zu den Studien über die Verkehrsdichte der Eisenbahnen bemerken wir, daß zweifellos die Spurbundenheit der Dichte des Verkehrs gewisse Grenzen setzt, die enger sind, als bei den Verkehrsmitteln der Straße, des Wassers und der Luft. Dieser Nachteil wirkt sich umso stärker aus, je größer der Unterschied in den Geschwindigkeiten der verschiedenen Züge ist. Das Bestreben der verschiedenen Bahnverwaltungen geht deshalb in erster Linie dahin, nicht die Geschwindigkeiten der einzelnen Züge so weit als möglich zu steigern, sondern die Durchschnittsgeschwindigkeit aller verkehrenden Züge zu erhöhen, das heißt, die Schwankungsbreite zwischen der Durchschnittsgeschwindigkeit der schnellsten und der langsamsten Züge immer mehr zu verringern.

Der Mangel der fehlenden Häufigkeit im schienengebundenen Reisezugverkehr wird insbesondere in den letzten Jahren immer mehr und mehr beseitigt. Die Eisenbahnverwaltungen sind längst von der Auffassung abgekommen, die

Länge und das Gewicht der Reisezüge ständig zu erhöhen, sondern bereits dazu übergegangen, durch eine Intensivierung des Verkehrs den Wünschen der Reisenden entgegenzukommen. Es wird daran gegangen, den Verkehr zu „individualisieren“.

Die zum Teil nachteilige Spurgebundenheit birgt jedoch andererseits die entscheidenden Vorteile der Ausnutzung durch hohe Transportlasten in sich. Die Leistungsfähigkeit einer eingleisigen Eisenbahn beträgt in der Regel in Österreich bis zu rund 70 Zügen, die einer zweigleisigen ungefähr 200 in beiden Richtungen, und zwar innerhalb von 24 Stunden. Bei Annahme eines ausschließlichen Personenverkehrs (Schnell- und Personenzüge) und Zügen von durchschnittlich nur 7 Wagen mit insgesamt 400 Personen Fassungsvermögen würden somit auf einer eingleisigen Strecke 28.000 Personen pro Tag und auf einer zweigleisigen Strecke etwa 80.000 Personen täglich befördert werden können. Bei der Annahme eines ausschließlichen Güterverkehrs könnte somit in Österreich auf einer eingleisigen Strecke eine Tagesleistung von rund 21.000 Tonnen und auf einer zweigleisigen Strecke 60.000 Tonnen befördert werden. Rechnet man die Leistungsfähigkeit, die bei den Österreichischen Bundesbahnen gegeben ist, auf die Straßenverkehrserfordernisse um, so ergeben sich, und zwar für einen Tag, folgende Zahlen:

Bei einer Straßenbreite von 4 Metern (Breite des Fahrweges einer eingleisigen Strecke) müßten fahren:

Rund 9000 Personenkraftwagen oder 1400 Omnibusse oder 1050 Lastkraftwagen mit Anhänger.

Bei einer Straßenbreite von 7—8 m (Breite des Fahrweges einer zweigleisigen Strecke) müßten fahren:

Rund 27.000 Personenkraftwagen oder 4000 Omnibusse oder 3000 Lastkraftwagen mit Anhängern.

In einer sich auf deutsche Verhältnisse beziehenden Studie stellt der Präsident des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, Prof. Dr. Ing. FROHNE, mit Berechtigung die Frage, ob es auf der Welt eine solche Straße von 4 oder 8 Metern Breite gibt, die nur einen Bruchteil der Leistungen erfüllen könnte, die die Eisenbahn auf der Schiene zu vollbringen vermag.

Die immer wachsenden Anforderungen an unser Straßennetz führen zu immer größeren Breiten. Die deutschen Autobahnen haben eine Breite von 24, bzw. 28,5 m. Die neue österreichische Autobahn von Salzburg nach Wien wird zwei Fahrbahnen zu je 7,50 m Breite erhalten. Die ganze Kronenbreite wird ungefähr 28 m betragen. Die Forderungen für die Zukunft gehen dahin, die Breite der Autobahnen auf 29 m zu erhöhen. Zweifellos entstehen damit Probleme, die für unser landarmes Europa von einschneidender Bedeutung sind. Wenn man die derzeit bestehende Verkehrsdichte auf den Straßen und vor allem die großen Flächen berücksichtigt, die zur Abstellung der Kraftfahrzeuge erforderlich sind, so muß zugegeben werden, daß die Umkehrung der gegenwärtigen Lage außerordentlich hohe Kosten verursachen und eine Geländeverwendung mit sich bringen würde, die von keiner Stelle verantwortet werden könnte.

Die Eisenbahn erweist sich demnach durch die von ihr angebotene Aufnahme- und Ladefähigkeit für die Massenbeförderung als unentbehrlich. Denn

sie allein besitzt die erforderliche Leistungsfähigkeit zur Bewältigung des Vorortepersonenverkehrs der Großstädte, des Berufs- und Urlaubsverkehrs, ebenso wie zur Durchführung der Massengütertransporte, zur Versorgung der Großstädte und Industrien. Wollte man diesen Verkehr mit Autobussen und mit Lastkraftwagen bewältigen, so ergäben sich daraus unlösbare Schwierigkeiten und praktisch unüberwindliche Verkehrsstockungen.

Um die entsprechende Anzahl von Nachwuchskräften für den mittleren Eisenbahndienst zu gewinnen, haben die Österreichischen Bundesbahnen von Wien aus sämtliche Abschlußklassen aller österreichischen mittleren Lehranstalten für Knaben zur Besichtigung von Bahnanlagen eingeladen. Es ist dabei jeder einzelnen Klasse — gleichgültig, wo immer sich der Sitz der Anstalt befand — freigestellt worden, als Ziel ihrer Reise eine der vier Direktionsstädte, Wien, Linz, Innsbruck oder Villach zu wählen. Die Bundesbahnen haben dabei die Kosten der Hin- und Rückreise getragen; der Aufenthalt in den Zielorten war zeitlich nicht begrenzt und bot den Klassen deshalb Gelegenheit zu jeder beliebigen Programmgestaltung. Wir haben uns lediglich vorbehalten, den einzelnen Reisegruppen im Rahmen der Besichtigungen einen kurzen Vortrag über die Berufsaussichten der Maturanten im Eisenbahnerberuf zu halten.

Von diesem Angebot — das es beispielsweise einer Innsbrucker Maturaklasse ermöglicht hat, kostenlos nach Wien zu fahren — hat eine sehr große Zahl von Lehranstalten Gebrauch gemacht. Der stimmungsmäßige Erfolg war ausgezeichnet, und auch die Einstellungsansuchen, die wir als Ergebnis der Exkursionen später erhalten haben, waren der Zahl nach zwar nicht überwältigend, aber doch zufriedenstellend.

Die Beziehungen der Österreichischen Bundesbahnen zu den Schulen beschränken sich aber nicht nur auf die unteren und mittleren Lehranstalten, sondern reichen auch tief in das Hochschulwesen hinein. Die Durchdringung des Eisenbahnwesens mit wirtschaftlichem Geist läßt es notwendig erscheinen, gerade den Nachwuchs für den höheren Dienst für wirtschaftswissenschaftliche Fragen aufgeschlossen zu machen. Diesem Zweck dienen auch indirekt die zahlreichen Veranstaltungen der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, die den verkehrswirtschaftlichen Fragen breiten Raum gibt. Diese Gesellschaft ist besonders bemüht, den Ausbau der verkehrswissenschaftlichen Studien und, einvernehmlich mit den Hochschulen, die Einrichtung von Sonderkursen für die Verbesserung der Heranbildung des Nachwuchses im gesamten Verkehrswesen zu erreichen. Aus dem Gesichtspunkte heraus, eine Verbindung zwischen der Wissenschaft und der Praxis herzustellen, will die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft als eine neutrale Plattform des verkehrswissenschaftlichen Gedankenaustausches angesehen werden.

Ich begrüße es als Präsident dieser Gesellschaft dankbar, daß die Geographische Gesellschaft in Wien bereit ist, mit uns eine Zusammenarbeit zu pflegen. Liegt es doch auf der Hand, daß für die Weiterentwicklung der Verkehrstechnik und der Verkehrswirtschaft die natürlichen Gegebenheiten des Raumes und ihre sich immer mehr vervollkommnende Ausnutzung künftig eine noch größere Bedeutung haben werden als zuvor, und einläßliche Betrachtung verdienen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1957

Band/Volume: [99](#)

Autor(en)/Author(s): Schantl Maximilian

Artikel/Article: [Die Beziehungen der österreichischen Bundesbahnen zu den Schulen 63-70](#)