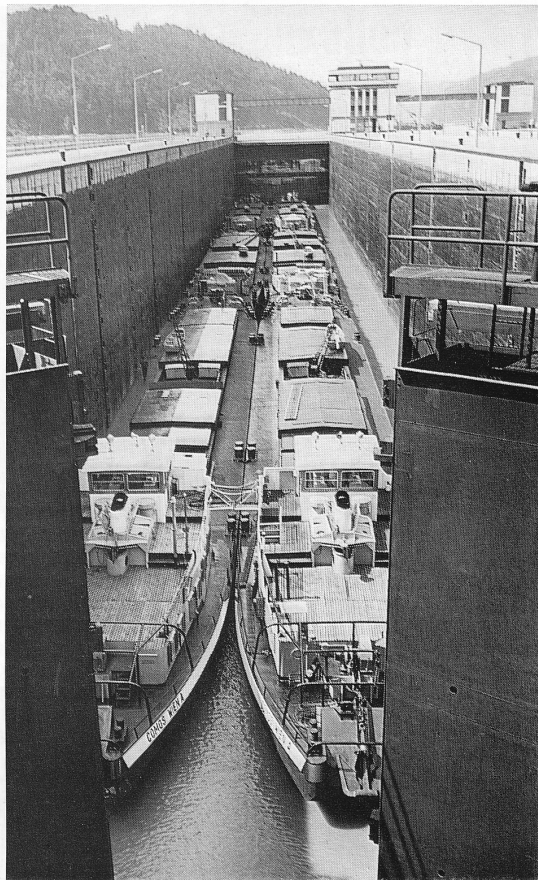


Continentale Motor-schiffahrts-ges. m. b. H.

Wien 1014
 Jasomirgott-
 straÙe 6.
 Telefon 63 17 01
 Serie, Fernschrei-
 ber 07/4289
 Telegr.: Donau-
 comos Wien.

Der aus sechs Einheiten bestehende Schubkoppelverband „Mur-Möll“ der Comos, eine Kombination, die mit 2100 PS Leistung 5740 Tonnen zu befördern vermag, in einer der beiden Schleusenkamern des Donaukraftwerkes Aschach.



50 Jahre COMOS

Vor nunmehr 50 Jahren, im Mai 1922, wurden die Vorgängerinnen der heutigen COMOS, die „Donau Petroleum Motorscheepvaart Maatschappij“ („DPM“) und die „Kontinentale Flußschiffahrtsgesellschaft“ („KFG“) gegründet. Sitz beider Gesellschaften war Amsterdam, mit Repräsentanz in Wien. Obwohl damals alle Donauschiffahrtsgesellschaften noch Serien von Dampfschiffen bauten, entschieden sich diese Unternehmen vom Anfang an ausschließlich für Schiffe mit Verbrennungskraftmotoren und außerdem für den Bau von motorisierten Frachtschiffen. Der Einsatz solcher Einheiten war für die damalige Zeit revolutionierend und seiner Zeit weit voraus.

Da beide Gesellschaften dem gleichen finanziellen Einflußbereich angehörten, schloß man sie am 1. Mai 1924 zur „N. V. Continentale Motorscheepvaart Maatschappij“ — Amsterdam, kurz „COMOS“, zusammen.

Die COMOS baute ihre Flotte in

den nächsten Jahren zügig aus. U. a. wurde das erste Motorzugschiff auf der Donau überhaupt, die „COMOS“, bereits im Jahre 1924 in Dienst gestellt. Aber in erster Linie betrieb man den Bau von Tankschiffen, so daß die COMOS bald eine der stärksten Tankreedereien auf der Donau wurde. Zugschiffe, selbstfahrende Motortankschiffe und Motorfrachtschiffe sowie Güterkähne und Tankkähne entstanden in den nächsten Jahren in ununterbrochener Aufeinanderfolge. Den Höhepunkt bildete das Jahr 1944, in dem die COMOS 125 Einheiten, davon 25 Motorschiffe, besaß.

Schon in dieser Zeit gingen die ersten Schiffe durch Kriegseinwirkungen verloren. Das Jahr 1945 brachte dann die Katastrophe. Die COMOS verlor, hauptsächlich durch Beschlagnahme, 85 Proz. ihrer Zugkraft und 70 Proz. ihrer Tonnage. Von diesem schweren Schlag erholte sich die COMOS nur langsam, und der Wiederaufbau des Unter-

nehmens bereitete große Schwierigkeiten. Vor allem deshalb, weil die Donauschiffahrt nach Kriegsende nur ganz zögernd wieder ihren Dienst aufnehmen konnte, und eine freie Schiffahrt erst wieder ab 1955, nach Abschluß des Staatsvertrages, möglich wurde. Mit diesem Zeitpunkt begann der Wiederaufbau der Flotte, und bis 1960 konnte ein Teil der Kriegsverluste wieder ersetzt werden.

Ab diesem Jahr begann eine Umstrukturierung der Flotte, mit dem Ziel einer weitgehenden Rationalisierung, vor allem durch Senkung der Personalkosten.

In den Jahren von 1960 bis 1970 wurde die COMOS-Flotte systematisch von den bis dahin allgemein üblichen Zugschiffverbänden, bestehend aus Motorzugschiffen und Schleppkähnen, auf kostensparende und universell einsetzbare selbstfahrende Frachtschiffe sowie Schubkoppelverbände umgebaut. In den zehn Jahren der Umstrukturierung wurde die Zahl der Schiffe um 40 Prozent und die Zahl der Beschäftigten um 53 Prozent gesenkt, wobei die beförderten Frachtmengen um 41 Prozent anstiegen. Von den in dieser Zeit entstandenen Schiffen bzw. Schiffsverbänden fand vor allem der Schubkoppelverband „Mur-Möll“ nicht nur an der Donau, sondern in ganz Europa Beachtung.

Mit Beginn des Jubiläumsjahres 1972 vollzog sich ein weiterer bedeutsamer Schritt in der Entwicklung der COMOS, von dem sich alle Beteiligten eine positive Auswirkung auf die Zukunft erwarten. Einem vom Vorstand des Unternehmens ausgearbeiteten Unternehmenskonzept folgend, wurde die COMOS von einer AG in eine Ges. m. b. H. umgewandelt, unter Neubesetzung der Gesellschaftsorgane. Gleichzeitig damit legten die COMOS und die VTG — Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Wien, deren Muttergesellschaft, die VTG Hamburg, an der COMOS beteiligt ist, ihre Büros und ihre Organisation zusammen, bei Bildung einer Personalunion in der Geschäftsführung und im Aufsichtsrat beider Gesellschaften.

Ziel dieser Neuordnung ist es, eine weitere Rationalisierung auf dem Gebiet der Verwaltung zu erreichen und den Kunden ein breit gestreutes Transportprogramm aus einer Hand anbieten zu können. Die COMOS-VTG kann flüssige Fracht vom Tankschiff über den Kesselwagen bis zur Einlagerung im Tanklager betreuen. Mit dieser Konzeption hofft die COMOS in Zukunft zum Nutzen ihrer Kunden tätig zu sein.