



DDSG bereitet sich auf den Europaverkehr vor

Nachdem die Transportleistungen der österreichischen Donauschifffahrt im Mai und Juni des heurigen Jahres infolge der günstigeren Fahrwasserhältnisse gesteigert werden konnten und sogar höher liegen als in den vergleichbaren Monaten 1971, können allmählich die Rückschläge des von einer anhaltenden Niederwasserperiode gezeichneten Vorjahres aufgeholt werden. Die von den im internationalen Verkehr tätigen Schifffahrtsunternehmen DDSG und COMOS beförderte Transportmenge betrug im ersten Halbjahr 1972 rund 1,1 Millionen Tonnen. Eine weiterhin expansive Entwicklung ist für den Donau-See-Verkehr festzustellen. Die mehr als acht Monate andauernde Niederwasserperiode des Jahres 1971 war ausschlaggebend dafür, daß die österreichische Donauschifffahrt um insgesamt rund acht Prozent weniger befördern konnte als in dem — allerdings Rekordjahr — 1970. Die Beförderung erreichte im Vorjahr 2,862.533 Tonnen. Es zeigten sich jene Probleme und großen Risiken, denen die Binnenschifffahrt ausgesetzt ist. Der Wasserstraßenverkehr erleidet jedoch durch solche naturbedingten Rückschläge in seiner fundamentalen volkswirtschaftlichen Bedeutung keinerlei Abbruch.

Nachdem bereits 1970 der Vorstand der DDSG eine Rationalisierungsstudie in Auftrag gegeben hatte, wurde im letzten Jahr in Zusammenarbeit mit ministeriellen Vertretern ein Unternehmenskonzept ausgearbeitet, welches grundsätzlich von der österreichischen Bundesregierung gebilligt wurde. Demnach soll die bisher von der DDSG bereits zielbewußt vorangetriebene Investitionspolitik, welche eine Umstellung vom Zugschiffsverkehr auf das selbstfahrende Motorgüterschiff

und den Schubverband zum Ziele hat, intensiv fortgesetzt werden.

Welche Rationalisierungsergebnisse in der DDSG-Schifffahrt in den letzten Jahren erzielt wurden, zeigt folgender Vergleich: Während die DDSG-Güterflotte 1960 noch 32 Zugschiffe, nur ein Motorgüterschiff sowie 255 Anhangobjekte zählte, sind es heute nur mehr 18 Zugschiffe (einschließlich ein Bugsiertrecker), jedoch ebenfalls 18 Motorgüter- bzw. Tankschiffe sowie ein Schubaggregat, sechs Schubleichter und 164 Anhangobjekte, von denen ebenso wie ein Teil der Motorgüter- bzw. Tankschiffe einige bereits mit Schubschultern ausgestattet sind. Die PS-Leistung ist im letzten Jahrzehnt um etwa 50 Prozent angestiegen und beträgt heute 38.165 PS. Der Beschäftigtenstand ist bei wachsender Beförderungsleistung um nahezu 40 Prozent auf 1450 zurückgegangen. Das Wesentliche liegt hierbei auch an der Sicherstellung, sich investitionsmäßig auf den nach 1981 einsetzenden Rhein-Main-Donau-Verkehr vorbereiten zu können. Wie notwendig dies ist, beweist die Tatsache, daß jenes Transportvolumen, welches Österreich bereits nach kurzer Anlaufzeit über den Europakanal beziehen bzw. exportieren wird, auf ca. 5,8 Millionen Tonnen geschätzt wird.

Ein Bereich, dem auch in diesem Zusammenhang besondere Bedeutung zukommt, ist die Tankschifffahrt. Der Vorstand der DDSG hat schon im vergangenen Jahr nachdrücklich darauf verwiesen, daß die Donauschifffahrt leistungsmäßig vollauf imstande ist, etwa den oberösterreichischen Raum von Wien aus mit allen nötigen Mineralölprodukten zu versorgen. Neben der günstigeren Kostensituation ergäben sich volkswirtschaftlich aus der Beschäftigung der Donauschifffahrt

Die DDSG ist die erste westliche Donaureederei, die nach dem Zweiten Weltkrieg die reine Schubschifffahrt aufgenommen hat. Der Schubverband „Linz“ — hier im Einsatz auf der mittleren Donau — befördert bei voller Tauchtiefe mit sechs Schubleichtern ca. 8000 t Massengut.

aber noch weitere Vorteile daraus, daß einerseits die beiden österreichischen Werften in Linz und Korneuburg zusätzlich Aufträge erhalten würden und daß auf diese Weise die österreichische Donauschifffahrt instandgesetzt würde, sich auch in der Tankschifffahrt kapazitätsmäßig auf die ab 1981 stoßartig zu erwartenden Erfordernisse des durchgehenden Rhein-Main-Donau-Verkehrs vorzubereiten.

Ebenso wie in der Güterschifffahrt trachtet die DDSG auch im Personenverkehr, für die Anforderungen der Zukunft gerüstet zu sein. Die diesbezüglichen Initiativen beschränken sich hierbei nicht nur auf die Investitions- und Rationalisierungspolitik des Unternehmens, sondern erfolgen auch im kommerziellen und organisatorischen Bereich. In der Güterschifffahrt wurde mit der Blickrichtung auf den Europaverkehr Rhein-Main-Donau bereits vor mehreren Jahren in Zusammenarbeit mit niederländischen, deutschen und Schweizer Reedereien unter der Bezeichnung „Rhemado“ eine eigene Gemeinschaftsfirma gegründet, deren Aufgabe es ist, schon jetzt Transporte über die Rhein-Main-Donau-Route zu leiten und, wenn auch im derzeit noch gebrochenen Verkehr, Erfahrungen für die späteren Gegebenheiten zu sammeln. Auch auf anderem Gebiete ist die DDSG bemüht, Kooperationen in die Wege zu leiten. Die DDSG ist sich der Aufgaben und Verpflichtungen bewußt, die die Flagge „Rot-Weiß-Rot“ auf der Europa-Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau bzw. im Rahmen des kontinentalen Transversalverkehrs zu erfüllen haben wird.

DDSG — Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien

**A-1031 Wien, Hintere Zollamtsstr. 1
Telephon 72 51 41, Fernschreiber
01 1698.**