

Österreichs Donauschifffahrt im europäischen Verkehrsgeschehen

Von Dr. Franz Pisecky, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Österreichischen Kanal- und Schiffsvereines

Im gleichen Jahr, in dem der Österreicher Josef Ressel seine Erfindung der Schiffsschraube im Triester Hafen erprobte, nämlich 1829, wurde auch die I. DDSG gegründet, jenes Schiffsverkehrsunternehmens, das auf Grund seiner Priorität, seiner Entwicklung, seiner Größe und Tradition gleichsam die Flagge Rot-Weiß-Rot auf der Donau vorstellt. Die DDSG eröffnete sodann in den folgenden Jahren und Jahrzehnten den südosteuropäischen Raum für das neuzeitliche Verkehrswesen.

Bedeutsam hierbei war, daß kein anderer Großstaat Europas in seinem Flußnetz so stark auf eine fast alle wichtigen Gewässer sammelnde Hauptader konzentriert war wie das alte Österreich. Drei Viertel der einstigen Habsburgermonarchie bzw. rund 500.000 km² gehörten dem Einzugsbereich der Donau an, das damit zu etwa zwei Drittel innerhalb der österreichisch-ungarischen Grenzen lag. Der Donauabschnitt des Reiches erreichte zudem mit 1340 km fast die Hälfte der Gesamtlänge des Stromes und etwa drei Fünftel der mit Dampfern schiffbaren Strecke.

Zehn Jahre nach der Gründung wurde durch die DDSG die Donauschifffahrt von Wien donauaufwärts aufgenommen und in Zusammenarbeit mit der bayerisch-württembergischen Donaudampfschiffahrtsgesellschaft ein Anschlußlinienverkehr Ulm—Regensburg—Passau—Linz—Wien eröffnet, — mit Verbindungen donauabwärts bzw. über das Schwarze Meer bis Konstantinopel. Die Donauschifffahrt erschloß somit für Österreich-Ungarn auch den Weg zur See. Sie verfügte bereits 1842 nicht nur über 16 Donaudampfschiffe, sondern auch über 7 Seeschiffe, die den Verkehr von Galatz aus zu den Häfen des Vorderen Orients und in den Mittelmeerbereich besorgten. Erst 1844 trat die DDSG ihre Seeschiffe an

den neu gegründeten Österreichischen Lloyd in Triest ab, der diesbezüglich ihr Erbe antrat und nicht zuletzt hierdurch binnen kurzem zur größten Reederei des Mittelmeeres aufsteigen konnte.

Nach wenigen Jahrzehnten wuchs die DDSG, die sich nun ganz dem Donauverkehr widmen konnte und im Laufe der Zeit über eigene Werften, Bergwerke, Bahnen, über ein eigenes Postwesen usw. verfügte, zur größten Binnenreederei der Welt empor. Im 50. Jahr ihres Bestandes zählte die Flotte der DDSG 188 Dampfschiffe, 100 Spezialfahrzeuge und 750 Güterboote. Um die Jahrhundertwende verfügte die DDSG über eine Flotte von 375.000

Tonnen Tragfähigkeit und damit über eine Kapazität, die weit über jener der österreichischen Seeschifffahrt lag und mehr als die Hälfte der gesamten internationalen Donauflotte umfaßte. In den Donauhäfen Wien, Budapest und Linz wurden 1912 fast ebenso viel Güter umgeschlagen wie in sämtlichen österreichischen Seehäfen an der Adria.

Nach dem Ersten Weltkrieg mußte die DDSG mehr als die Hälfte ihrer durch Kriegsverluste ohnedies schon dezimierten Flotte an die Nachfolgestaaten und an Frankreich abtreten. Sie behielt etwa noch ein Drittel ihrer früheren Kapazität. Zugleich wurde durch das neue internationale Donauregime der Verkehr von jenen Nebenflüssen des Stromes, die nicht mehrere Staaten berührten, nunmehr den nationalen Flaggen vorbehalten. Diese Flußabschnitte gingen damit der österreichischen Donauschifffahrt als Betriebsstrecken verloren. Noch behielt die DDSG aber ihre



Die Umschlagslande der DDSG in Regensburg, auf der nicht nur der Großteil der österreichischen Donaulieferungen nach und von der Bundesrepublik Deutschland, sondern auch jener überseeischen Ex- und Importe umgeschlagen wird, die von den Nordseehäfen nach Regensburg angeliefert und von hier aus auf dem Donauweg weiterbefördert werden. Der Anteil des Donauverkehrs am Volumen des österreichischen Überseehandels erreicht im langjährigen Durchschnitt etwa ein Fünftel.

weit gestreuten Besitzungen wie Agentiegebäude, Bergwerke, Werften, Eisenbahnlinien etc. in den südöstlichen Donauländern. Und obwohl nun auch neue Flaggen, wie jene Frankreichs, Englands und der Niederlande, auf der Donau als Konkurrenz auftraten, konnte die österreichische Donauschiffahrt sich wieder erholen und sogar durch die Anschaffung neuer Einheiten auch modernisieren und vergrößern. Sie war ferner initiativ an der Bildung einer Betriebsgemeinschaft aller Donauschiffahrtsgesellschaften beteiligt – einem Zusammenschluß, der in ganz Europa als vorbildlich anerkannt wurde und der entscheidend mithalf, daß die internationale Donauschiffahrt die Jahre der Weltwirtschaftskrise überwinden konnte.

Erst nach 1945 verlor die DDSG zusammen mit neuerlich dem größten Teil ihrer Flotte sämtliche Besitzungen in den südöstlichen Anrainerländern. Die Höhe dieser Vermögensverluste betrug etwa 1,2 Mrd. Schilling, wobei noch 2 Millionen Dollar für die Anlagen im östlichen Österreich an die UdSSR gezahlt werden mußten. Das zweite österreichische Unternehmen, das im internationalen Verkehr tätig ist, die Comos, büßte durch den Zweiten Weltkrieg gleichfalls den größten Teil seiner Flotte ein.

Und doch wurde die österreichische Donauschiffahrt erneut ein dynamischer Faktor des europäischen Verkehrsgeschehens. Der Gesamtgüterverkehr auf der schiffbaren Donau ist bis 1970 bzw. dem von der Donaukommission in Budapest zuletzt ausgewiesenen Jahr auf 55,5 Millionen Jahrestonnen gestiegen. Er war damit achtmal so stark wie in der Zwischenkriegszeit. Allein im internationalen Verkehr, der etwa 21,4 Millionen Tonnen erreichte, ist Österreich, obwohl es nur über ein Siebtel der schiffbaren Donaustrecke verfügt, mit gut 27 Prozent beteiligt. Die modernisierte österreichische Donauflotte befördert, obwohl sie zahlenmäßig nur mehr ein Sechstel ihrer einstigen Größe vor dem Ersten Weltkrieg umfaßt, das gleiche Gütervolumen wie in den besten Jahren der einst „größten Binnenreederei der Welt“.

Österreich verfügte laut der Statistik der Donaukommission im Jahre 1970 über etwa sechs Prozent und die UdSSR über etwa 15 Prozent aller 4296 Einheiten der internationalen Donauschiffahrt. Tonnagemäßig entfallen auf die UdSSR jedoch 27 Prozent und auf Österreich rund acht Prozent. Dies deutet auf die relativ große Leistungsfähigkeit der einzelnen Einheiten bzw. auf den

modernen Ausbauzustand der nationalen Flotten hin.

Die österreichische Donauschiffahrt rangiert im internationalen Vergleich hinsichtlich der Transportfähigkeit der einzelnen Einheiten in vorderster Reihe. Bei den Selbstfahrern bzw. den Gütermotorschiffen reiht sie mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 1015 Tonnen pro Einheit unmittelbar nach der UdSSR, die nach dem Zweiten Weltkrieg mit den Möglichkeiten und Mitteln einer Großmacht eine völlig neue Donauflotte aufbauen konnte. Bei den Güterkähnen folgt Österreich mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 930 Tonnen pro Einheit an 4. Stelle hinter der UdSSR, Rumänien und der CSSR.

Damit zeigt es sich, daß sich die österreichische Donauschiffahrt trotz der großen Verluste und Nachkriegsschwierigkeiten mit Erfolg durch eine zielbewußte Investitionstätigkeit zu einem sehr modernen und leistungsfähigen Verkehrsträger entfaltet hat, der wiederum eine beachtliche Stellung einnimmt. Rechnet man jene nationalen Flottenbestände zusammen, für die einstmals die „Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ in dieser oder jener Hinsicht mehr oder weniger Pate gestanden ist und in deren Register auch heute noch einstige DDSG-Schiffe aufscheinen – es sind dies die jugoslawische, die ungarische und die tschechische Donauschiffahrt –, so ergibt sich einschließlich der österreichischen Einheiten ein Anteil an der Gesamtflotte auf der Donau zahlen- und tonnagemäßig von je etwa 50 Prozent.

Österreichs Größe auf der Donau wirkt also in gewissem Sinne auch heute noch fort, und der Österreicher hat in mehrfacher Beziehung allen Grund, auf die Flagge Rot-Weiß-Rot auf einem Donauschiff stolz zu sein.

Durch das für 1981 zu erwartende Einsetzen des Rhein-Main-Donau-Verkehrs wird die österreichische Donauschiffahrt, die nicht nur ein bedeutender Faktor der Weltmarktverbundenheit der österreichischen Volkswirtschaft ist, sondern auch in vielfältiger Hinsicht immer wieder den Anstoß zur internationalen Zusammenarbeit in der Donauschiffahrt gibt, unter anderen Vorzeichen als bisher, aber noch umfassender, noch „kontinentaler“ zu einer wichtigen Komponente der europäischen Binnenschiffahrt werden. Im Zuge der Vorbereitungen auf den Europa-Verkehr Rhein-Main-Donau wird sie sich auch noch kapazitätsmäßig auf den Verkehr nach Westen, der sich derzeit

nur in der Relation nach Regensburg vollzieht, einstellen müssen.

Nach den Prognosen des ECE-Gutachtens bezüglich des Transportvolumens auf der Schlüsselstrecke Nürnberg–Regensburg des Europakanals Rhein-Main-Donau wird bis 1989 der Österreichanteil an dem zu erwartenden Gesamtverkehr von 16 Millionen Tonnen ca. 5,8 Millionen Tonnen betragen. Da diese Volumina sodann nicht mehr auf der nur 245 km oder 430 km langen Strecke zwischen Linz bzw. Wien und Regensburg befördert werden, sondern über eine Entfernung von rund 1200 bis 1500 km zum Ruhrgebiet oder den Nordseehäfen, ergibt sich ein Schiffsraumbedarf, der etwa 400 bis 500 Selbstfahrern der Tragfähigkeit des Europagüterschiffes entspricht. Die österreichische Donauschiffahrt trachtet, im gegebenen Zeitpunkt befähigt zu sein, sich in diese Verkehre entsprechend einzuschalten. Ebenso wie die österreichischen Donauhäfen ist auch die österreichische Donauschiffahrt derzeit ein bedeutsamer Faktor für die Überseeverbindungen Österreichs. Die im Rahmen des DÖSDU (deutsch-österreichischer Seehafen-Donau-Umschlagtarif) beförderte Gütermenge erreicht einschließlich der außerhalb dieses Tarifes transportierten Erzbezüge der österreichischen Schwerindustrie bis zu einem Fünftel des österreichischen Übersee-transits. Stark expandierte auch der in Zusammenarbeit mit der sowjetischen Dampfschiffahrt 1961 aufgenommene Donauseeverkehr, der 1971 nahezu 85.000 Tonnen erreichte und im heurigen Jahr erneut zunimmt.

Erstmals seit 1918 fahren auch nunmehr wieder Schiffe unter österreichischer Flagge in die Drau ein, um im Hafen Osijek Brasilerte für die Linzer Schwerindustrie aufzunehmen, die via den jugoslawischen Adria-hafen Bakar antransportiert werden.

Hinsichtlich der technischen Entwicklung in der Donauschiffahrt bzw. der Binnenschiffahrt im allgemeinen sei erwähnt, daß durch den Wandel vom Zugschiffverband zum Selbstfahrer und zum Schubverband der konventionelle Radantrieb von der Schiffsschraube verdrängt wurde. Abgesehen davon, hat in der Personenschiffahrt vielfach der Voith-Schneider-Antrieb Anklang gefunden, der gleichfalls die Konstruktion eines Österreicherers ist. Der Weg zum Europaverkehr in der Binnenschiffahrt steht somit auch im Zeichen des technischen Fortschritts, den österreichische Erfindungen und ihre Weiterentwicklung ermöglicht haben.