



Zu den Bildern: Nebenstehend: Begegnung an der oberösterreichischen Donau. Rechts unten: Schloß Schönbühel am Eingang zur Wachau.

Von Komm.-Rat
Walter Figdor,
Präsident des
Aufsichtsrates
der I. DDSG

Die „Weiße Donauflotte“, ein wichtiger Faktor des Fremdenverkehrs

Die I. DDSG ist nicht nur das auch heute auf Grund seiner Flottenstärke und Leistungsfähigkeit für das Donauland Österreich repräsentierende Schiffahrtsunternehmen, sondern mit seinem Gründungsjahr 1829 eine der ältesten Flußschiffahrten Europas, die seinerzeit Jahrzehnte hindurch die größte Binnenreederei der Welt war. Das Primäre war damals zunächst die Personenbeförderung. Die DDSG eröffnete einst für Österreich und den europäischen Südosten das Dampfmaschinenzeitalter im Verkehrswesen. Sie bewältigte mit jährlichen Passagierzahlen von oftmals mehr als drei Millionen eine große Erschließungsarbeit für die wirtschaftliche Entwicklung der

Länder an der mittleren und unteren Donau.

Aber auch auf der österreichischen Donaustrecke selbst waren die weißen Schiffe der DDSG vielfach das einzige öffentliche Verkehrsmittel zwischen den Uferorten. Die sogenannte Postschiffahrt, die bis zum Einsetzen des massiven Eis-treibens betrieben wurde, hatte eine wichtige Verbindungsfunktion zu erfüllen und wurde in dieser Eigenschaft verschiedentlich erst knapp vor dem 2. Weltkrieg durch den Autobuslinienverkehr abgelöst. Heute ist die weiße Flotte der österreichischen Donauschiffahrt ein überaus wichtiger Faktor des Ausflugsverkehrs und des Reiseverkehrs geworden, wobei zu be-

rücksichtigen ist, daß dem Fremdenverkehr im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft weitreichende Bedeutung zukommt. Nur den Deviseneingängen aus dem Fremdenverkehr, die 1971 nahezu 32 Milliarden Schilling bzw. 40 Prozent des Exportwertes erreichten, hat es Österreich zu danken, daß in seiner Zahlungsbilanz immer wieder ein Ausgleich des strukturell bedingten Handelspassivums erreicht wird. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Donauverkehrs für Österreich ist daher nicht nur von der Warte des Güterverkehrs und seiner Dynamik, sondern auch von jener des Reiseverkehrs zu beurteilen.

Die Tatsache, daß sich die industrielle Entwicklung an der österreichischen Donau nur auf einige Schwerpunkte konzentriert und weite Strecken des Donautales nahezu völlig unberührt und infolge der natürlichen Gegebenheiten eines Durchbruchtales auch kaum für Industriestandorte geeignet sind, bietet die Voraussetzungen für den Strom als eine Schlagader des Fremdenverkehrs. Neben den Schönheiten der Natur findet sich eine Vielzahl reizvoller Uferorte mit berühmten Bau- und Kulturdenkmälern, welche die österreichische Donaustrecke begleiten. Abgesehen davon, daß die DDSG alljährlich von Mai bis September etwa eine halbe Million Ferienreisende und Ausflugs Gäste befördert, sind die vielen Sekundärwirkungen des Personenverkehrs zu bedenken. Das Verhältnis zwischen den in- und ausländischen Passagieren beträgt etwa 3 : 2. Ein Großteil der in Passau zusteigenden Passagiere sind ausländische

Gäste, die auf der Donau nach Österreich einreisen. Aber auch im Rahmen des Ausflugsverkehrs, etwa von Wien oder den Orten der Wachau, ist der Ausländeranteil sehr hoch, desgleichen auch bei den Donaureisen nach dem Südosten. Damit ist der Passagierverkehr der österreichischen Donauschifffahrt gleichsam ein Katalysator für den Fremdenverkehr im gesamten Einzugsbereich der Donau, wobei allein in den Donauorten einschließlich Wien und Linz derzeit jährlich etwa fünf Millionen Fremdennchtigungen registriert werden können.

Diese Entwicklung läßt erkennen, daß nach der Motorisierungswelle des Personenverkehrs auf der Straße in den letzten Jahren das Publikumsinteresse für Donaufahrten stark zunimmt und die allgemeine Hast der heutigen Lebensverhältnisse immer breitere Kreise dazu veranlaßt, im Urlaub und zum Wochenende das Auto wieder daheim zu lassen und in eine Ferienreise wenigstens einige geruhsame Tage einzuschalten, die eben eine Fahrt auf dem Strom vermitteln kann.

Obwohl die 1971 erstmalig vorgenommene Ausweitung der Personenschiffahrtssaison bis in den Oktober bzw. die Einführung eines Nachsaisonverkehrs in der Relation Wien—Linz sowie in der Wachau durch das anhaltende Niederwasser stark beeinträchtigt war und der Verkehr sogar frühzeitig abgebrochen werden mußte, konnten doch 504.916 Reisende gezählt werden bzw. um 71.406 mehr als im Vorjahr. Damit befördert die heutige weiße Flotte der DDSG, welche infolge der Verluste durch den Zweiten Weltkrieg auf knapp ein Viertel des einstigen Flottenstandes zurückgefallen ist, fast die gleiche Anzahl von Passagieren wie die einst 22 großen Einheiten der Zwischenkriegszeit — ein Zeichen für den hohen Leistungsstand

des Personals und der Schiffe —, ein weiterer Beweis aber auch für die große Fremdenverkehrsbedeutung der DDSG-Personenschiffahrt. Die DDSG betreut nicht nur den Personenverkehr auf der österreichischen Donau, sondern liegt auch im internationalen Verkehr von und nach Österreich nach wie vor weitaus an der Spitze. Insgesamt beförderte sie 1971 etwa das Neunfache der Zahl jener Passagiere, die von allen übrigen Donauschiffahrtsgesellschaften, das heißt mit Schiffen tschechoslowakischer, ungarischer, bulgarischer, rumänischer und sowjetrussischer Flagge von Wien in Richtung donauabwärts abgefertigt wurden.

Durch die starken Kriegsverluste und die zwangsläufige Ausmusterung überalterter Einheiten umfaßt die Personenschiffsflotte der DDSG heute nur mehr fünf große Einheiten, darunter allerdings mit dem Kabinenschiff „Theodor Körner“ und dem erst 1969 in Dienst gestellten Ausflugschiff „Austria“ zwei Schiffe modernster Bauart. Außerdem zählt die weiße Flotte noch drei Donaubusse bzw. Motorboote und ein Tragflügelschnellboot. Auch auf den älteren Fahrgastschiffen wurden in jüngster Zeit die Kabinen modernisiert und die Deckräumlichkeiten den heutigen Komfortanforderungen angepaßt.

Eine vor einiger Zeit in Amerika durchgeführte Untersuchung hat ergeben, daß das Hauptinteresse der Amerikaner bei einer Europareise der Rhein-Schifffahrt gilt. Weil die Donau zweifellos ebenfalls touristische Attraktionen zu bieten hat, wäre durch eine entsprechende Werbung noch eine wesentliche Verbesserung der Interessentenkreise für Donaureisen gegeben. Die Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Werbung wäre aber nur durch eine weitere Modernisierung, vor allem durch einen kapazitätsmäßigen Ausbau

der Personenschiffahrt zu erreichen. Dies gilt sowohl für den Bestand der Kabinenschiffe wie für die Einheiten des Lokalverkehrs.

Daß Bedarf hier bereits jetzt vorhanden ist, zeigt die Sowjetische Donauschifffahrt, welche heuer erstmalig einen Teil ihrer Südostfahrten mit überdies in Österreich gebauten Komfort-Kabinenschiffen nicht mehr in Wien, sondern bereits in Passau beginnen läßt.

Ein schwieriges Problem ist freilich dadurch gegeben, daß wegen verschiedener Ursachen sich die Bedeutung der österreichischen Personenschiffahrt auf der Donau nicht vom Gesichtspunkt des unmittelbaren betriebswirtschaftlichen Erfolges, sondern nur vom Standpunkt der Umwegsrentabilität im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft messen läßt. Um so erfreulicher ist es, daß sich die österreichische Bundesregierung im Zusammenhang mit dem neuen Unternehmenskonzept für die DDSG grundsätzlich zu der Schaffung einer konsolidierten Basis für die Zukunftsentwicklung auch der „Weißen Flotte“ ausgesprochen hat. Dies berechtigt zu der Hoffnung, daß im Einvernehmen mit allen interessierten Stellen ehestens jene Maßnahmen getroffen werden, welche erforderliche Neuinvestitionen ermöglichen. In einem Vorbericht der Reederei zu dem von der Bundesregierung genehmigten Unternehmenskonzept sind diesbezüglich bereits konkrete Vorschläge enthalten. Ihre zumindest schrittweise Realisierung ist ein Anliegen, das ebenso wie durch die wirtschaftlichen Interessen auch durch die völkerverbindenden Aufgaben Österreichs als neutrales Donauland der europäischen Mitte begründet ist — es enthält in diesem Sinne auch einen Auftrag, zu dem sich die Donauschifffahrt der Flagge „Rot-Weiß-Rot“ voll und ganz bekennt.

