

w i e n, 23.6.(apa) der gestern unter vorsitz von general-  
direktor josef bauer abgehaltene verkehrspolitische ausschuss  
der bundeshandelskammer befasste sich mit der schwierigen  
situation der personenschiffahrt auf der oesterreichischen  
donaustrecke. in einer resolution wurden die landesregierungen  
der an der donauschiffahrt interessierten bundestaender ersucht,  
subventionen zur verfuegung zu stellen, die der ddsG die  
aufrechterhaltung des personenlinienverkehrs mit donauschiffen  
ermoeglichen. die fortfuehrung des personenschiffverkehrs  
liegt, wie einmuetig festgestellt wurde, in erster linie im  
interesse des niederoesterreichischen fremdenverkehrs, aber  
auch aller anderen gewerblichen betriebe an der donau.

ohne finanzielle hilfe waere die ddsG nicht mehr in der  
lage, schiffe fuer die personenbefoerderung auf der donau  
zur verfuegung zu stellen. gegenwaertig bringt jedes auslaufende  
schiff der ddsG schwere finanzielle verluste. im jahre 1954  
konnte die ddsG ihren gesamten betriebsfaehigen fahrzeugpark,  
der aus 8 schiffen (und zwar "stadt passau", "stadt wien",  
"johann strauss", franz schubert", "schoenbrunn",  
"budapest", "hebe" und "linz") besteht, nur in der zeit  
von mitte mai bis mitte september einsetzen. die schiffe  
befoerderten in dieser zeit insgesamt 346.200 fahrgaeste.  
die gesamteinnahmen aus dem personenverkehr des jahres  
1954 beliefen sich auf rund s 3.475.000.-, die nach betriebs-

....

Sp/1735

.... die nach betriebs-  
wirtschaftlichen grundsuetzen ermittelten kosten dieses verkehrs  
betrugen dagegen rund s 12.277.000.-, sodass sich ein rechnungs-  
maessiger abgang von rund s 8,8 mill. s ergibt. ein derartiges  
defizit weiterhin zu verursachen, waere aus volkswirtschaftlichen  
gruenden nicht zu verantworten, unsemehr als die mittel  
fuer die ddsG aus einnahmen der oeffentlichen hand zur verfuegung  
gestellt werden.

die schwierige finanzielle lage der oesterreichischen  
personenschiffahrt auf der donau resultiert vor allem daraus,  
dass der verkehr saisongemess auf 4 monate beschraenkt ist,  
gewisse region, wie die instandhaltung der schiffe etc.  
aber waehrend des ganzen jahres gedeckt werden muessen.  
auch in diesen vier monaten ist die frequenz stark witterungs-  
bedingt. an sonn- und feiertagen sind die schiffe stark ueber-  
lastet, waehrend an wochentagen und bei schlechtwetter kaum  
passagiere befoerdert werden. durch grosszuegige werbeaktionen,  
vor allem im ausland, koennte dieser umstand allerdings weit-  
gehend beseitigt werden. ausserdem dient die donauschiffahrt  
im gegensatz zur zeit ihrer gruendung im jahre 1838 heute  
nicht mehr den reiseverkehr (wofuer raschere befoerderungsmittel  
bevorzugt werden) sondern ausschliesslich zu erholungs-  
und ausflugsfahrten.

die einstellung des personenschiffahrtsverkehrs wuerde  
besonders die an der donau gelegenen fremdenverkehrsorte schwer  
schaedigen. dies muesste insbesondere im gegenwaertigen  
zeitpunkt vermieden werden, denn durch den abschluss des  
staatsvertrages haetten gerade diese orte, die bisher vielfach  
von auslaenderfremdenverkehr abgeschnitten waren, nunmehr  
aussicht auf einen wesentlich besseren besuch von auslaendlichen  
gaesten.

abschliessend gab der verkehrspolitische ausschuss der  
bundeskammer der erwartung ausdruck, dass mit der einrichtung  
eines oesterreichischen flugverkehrs solange zugewartet  
werde, bis alle voraussetzungen hiefuer geprueft und die  
wirtschaftlichste form der finanzierung sichergestellt ist.  
eine uebersteuerzte gruendung einer oesterreichischen flug-  
gesellschaft waere nicht nur vom standpunkt der gesamten volks-  
wirtschaft gefaehrlich, sondern koennte unter umstaenden  
auch den steuerzahlern neue lasten aufbuerden, was aber nach  
ansicht des verkehrspolitischen ausschusses der bundeskammer  
unbedingt vermieden werden muesste. (schluss) 1655+bl