



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Die DDSG seit 1918“

Eine Unternehmensgeschichte

Verfasserin

Doris Raditsch

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Philosophie (Mag. Phil.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 312

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Diplomstudium Geschichte

Betreuerin / Betreuer:

A.o. Univ. Prof. Dr. Peter Eigner

1 Inhaltsverzeichnis

1 Inhaltsverzeichnis.....	3
2 Einleitung.....	6
3 Die Donau	10
3.1 Lage und Hydrogeographie	10
3.2 Bedeutung	13
4 Die Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft – Von der Gründung 1829 bis zum Ersten Weltkrieg	16
4.1 Die Anfangsjahre	16
4.2 Der Ausbau	22
4.3 Die DDSG zu Beginn des neuen Jahrhunderts.....	24
4.4 Politökonomische Rahmenbedingungen und die DDSG in Zahlen - Von der Gründung bis zum Ersten Weltkrieg	26
5 Neue Anforderungen: Die DDSG im Ersten Weltkrieg	31
5.1 Die Bedeutung der DDSG im Ersten Weltkrieg.....	31
5.2 Die DDSG in Zahlen - Erster Weltkrieg.....	32
6 Geänderte Rahmenbedingungen: Die DDSG in der Zwischenkriegszeit	35
6.1 Die Situation der DDSG nach Beendigung des Ersten Weltkrieges.....	35
6.2 Englische Beteiligung an der DDSG	36
6.3 Die Verluste der DDSG-Flotte nach dem Ersten Weltkrieg.....	38
6.4 Das Kohlebergwerk Pécs.....	39
6.5 Die wirtschaftliche Entwicklung der DDSG in der Zwischenkriegszeit	43
6.6 Die Hausbanken der DDSG in der Zwischenkriegszeit.....	45
6.7 Staatliche Subventionen und Schulden	50
6.8 Das Sanierungskonzept von 1935 und die italienische Beteiligung	55

6.9	Politökonomische Rahmenbedingungen und die DDSG in Zahlen - Zwischenkriegszeit.....	59
7	Expansion und Katastrophe: Die DDSG im Zweiten Weltkrieg.....	64
7.1	Die Bedeutung der DDSG im Zweiten Weltkrieg.....	64
7.2	Politökonomische Rahmenbedingungen und die DDSG in Zahlen – Zweiter Weltkrieg	66
8	Die DDSG von 1945 bis 2000	70
8.1	Die Situation der DDSG nach dem Zweiten Weltkrieg	70
8.2	Krisenerscheinungen: Das Unternehmen in den 1960er Jahren	73
8.3	Ein neues Unternehmenskonzept: Die DDSG in den 1970er Jahren.....	74
8.4	Kostenexplosion: Die DDSG in den 1980er Jahren	77
8.5	Politökonomische Rahmenbedingungen und die DDSG in Zahlen – 1945 bis 1991	81
8.6	Die DDSG in den 1990er Jahren	86
8.6.1	DDSG Blue Danube	88
8.6.2	DDSG-Cargo.....	89
8.6.3	DDSG-Holding	90
9	Die Nachfolgeunternehmen der DDSG ab 2000	92
9.1	DDSG Blue Danube	92
9.2	DDSG–Cargo.....	93
10	Welche Gründe gab es für ein Weiterführen der DDSG?.....	94
11	Nationalstolz und Identität - Die DDSG als Erinnerungsort.....	99
11.1	Die DDSG als Erinnerungsort	99
11.2	Die DDSG in der Werbung.....	102
11.3	Die DDSG im Film.....	110
11.3.1	Die Lindenwirtin vom Donaustrand (1957)	114
11.3.2	An der Donau, wenn der Wein blüht (1965)	115

11.3.3	Silna voda (Bulgarien, 1975).....	115
11.3.4	Alpen-Donau-Adria (1982 – 2010)	116
11.3.5	SOKO Donau (2005).....	117
12	Blick in die Zukunft.....	118
13	Conclusio	123
14	Anhang.....	126
14.1	Anhang I - Gesetzestexte	126
14.2	Anhang II – Gesamtdarstellung der Güter- und der Personenschifffahrt ..	133
14.3	Anhang III - Filmliste	134
15	Quellen- und Literaturverzeichnis	144
15.1	Quellen	144
15.2	Literatur.....	144
15.3	Tagblattarchiv	149
15.4	Internet.....	150
16	Definitionen, Abkürzungen	152
17	Abbildungsverzeichnis	154
18	Tabellenverzeichnis	155
19	Abstract.....	156
20	Lebenslauf	157

2 Einleitung

Mehr Staat oder mehr privat? Diese Frage steht seit Jahrzehnten in der wirtschafts-politischen Diskussion im Focus. Die Vor- bzw. Nachteile sind vielfältig und unterschiedlich. Ein österreichisches Unternehmen, das nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges verstaatlicht und Mitte der 1990er Jahre des vorigen Jahrhunderts privatisiert wurde, ist die Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (im Folgenden DDSG) - an ihrer Geschichte lassen sich einige Pro und Contras ablesen.

Die vorliegende Arbeit konzentriert sich auf den wirtschaftshistorischen Teil der Geschichte der DDSG. Ein Aspekt, der in anderen Publikationen in dem Maße nicht genügend aufgearbeitet wurde. Vor allem die Rolle der Banken und des Staates hinsichtlich der Fortführung des Unternehmens soll beleuchtet werden. Weiter wird die Frage untersucht, ob die DDSG ein österreichischer „Gedächtnisort“ ist, ein Aspekt, der bis dato noch nicht berücksichtigt wurde. Auf die Technikgeschichte der Schifffahrt in genauem Ausmaß ist bewusst in dieser Abhandlung verzichtet worden, da es sich um eine wirtschaftshistorische Unternehmensgeschichte der DDSG handelt und wirtschaftliche Darstellungen und Beweggründe im Vordergrund stehen sollen. Schiffsarten, -typen und die Art der Binnenschifffahrt werden nur insofern erwähnt, als sie für das Verständnis der wirtschaftlichen Entscheidungsfindungen von Belang sind. Die Kontextualisierung bzw. die Klärung der Rahmenbedingungen erfolgt zum besseren Verständnis in den jeweiligen Kapiteln.

Im Vorfeld zu dieser Arbeit haben sich mir einige Forschungsfragen gestellt. Als erste und wichtigste Frage erachte ich diejenige nach der Begründung des Weiterführens eines Unternehmens, das defizitär arbeitete. Nachfolgend und nicht weniger wichtig war für mich die Frage nach der Rolle des Staates bei der Aufrechterhaltung der DDSG. Zuletzt widme ich mich der Frage, ob die DDSG zu den österreichischen „Gedächtnisorten“ zählte oder noch zählt, ob sie identitätsstiftend war und ob mit dem Unternehmen Nationalstolz verbunden war. Aus den Fragestellungen ergeben sich folgende Thesen: Das Weiterbestehen der DDSG im 20. Jahrhundert wurde nur aufgrund von politischem Willen und staatlicher Subvention gewährleistet. Die DDSG verkörpert somit ein Fallbeispiel für jene österreichischen Unternehmen, die enge

Beziehungen zum Staat aufwiesen. Und als weitere These: Die DDSG zählt zu den österreichischen Gedächtnisorten. Dementsprechend trug vielleicht auch die große symbolische Bedeutung dieses Unternehmens zu seinem Weiterbestand bei.

Da es sich um eine wirtschaftshistorische Diplomarbeit handelt, stehen wirtschaftliche Daten im Vordergrund, die sowohl textlich als auch in Tabellen und Diagrammen präsentiert werden. Ein Schwerpunkt gilt dabei der Entwicklung der Güterschifffahrt. Die transportierten Güter werden in Tonnen pro Jahr erfasst und hinsichtlich Minima, Maxima bzw. dem Verlauf der Entwicklung und den Gründen dafür in den einzelnen Perioden der Unternehmensgeschichte untersucht. Dieselbe Verfahrensweise wird auch für die Personenschifffahrt der DDSG angewandt, wobei die Anzahl der beförderten Personen pro Jahr untersucht wird. Im Zentrum der Untersuchung liegt die Höhe der gewährleisteten Subventionen, die von 1970 bis 1990 ebenfalls jährlich präsentiert wird, vor allem im Vergleich zu den anfallenden Löhnen und dem jährlichen Cash flow. Zur Demonstration des politischen Willens werden außer den Subventionen noch einige Zitate bedeutender Politiker genannt. Die Untersuchung, ob die DDSG als „Gedächtnisort“ gültig ist, stützt sich vor allem auf die Werbung der DDSG und die DDSG bzw. die Donau als Drehort in Film, Fernsehen und Dokumentationen.

Für die Diplomarbeit wurden Archivalien aus dem Historischen Archiv der Bank Austria (Creditanstalt-Industriebeteiligungen), die Geschäftsberichte der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, Stenographische Protokolle zu den Sitzungen des Nationalrates und Auszüge aus den Bundesgesetzblättern als Quellenmaterial verwendet.¹ Die Konzentration auf wirtschaftshistorische Fragestellungen und vor allem die Forschungsfrage nach dem Unternehmen als Gedächtnisort stellt ein Novum hinsichtlich der bereits publizierten Arbeiten zur DDSG dar. Die bereits

¹Siehe: Bank Austria(=BA), Creditanstalt-Industriebeteiligungen (=CA-IB), Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (=DDSG) Nr. M(appe) Nr.: BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 1 + 2; DDSG 35/02,M 2; DDSG 35/03; DDSG 35/05,M 4 + 7.

Geschäftsberichte der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft 1970 – 1990.

Stenographische Protokolle zu den Sitzungen des Nationalrates.

BGBI. Nr. 706/1922 (NR: GP I 934 AB 1022 S. 121.) Übereinkommen betreffend das endgültige Donaustatut.

BGBL 278/1973 Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

vorhandene Literatur beschränkt sich hauptsächlich auf Jubiläumsschriften² der DDSG im Eigenverlag. Einige wenige Diplomarbeiten haben ab den 1980er Jahren die DDSG als Thema, aber unter Berücksichtigung rein wirtschaftlicher und hier vor allem wirtschaftstheoretischer oder verkehrswirtschaftlicher Aspekte. Wirtschaftshistorische Fragestellungen wurden hierbei nicht beachtet. Die meisten Publikationen beschäftigen sich mit der Donau als Wasserstraße oder mit der Technikgeschichte der Schifffahrt.

Die Sekundärliteratur und hier vor allem die Jubiläumsschriften der DDSG weisen die Tendenz auf, sich mit der „glorreichen Vergangenheit“ zu beschäftigen.³ Sie stellen eine heroische Geschichte dar, bei der in erster Linie technische Errungenschaften und Fortschritt zu verzeichnen waren. Zeiten des wirtschaftlichen Untergangs und von geschäftspolitischen Fehlentscheidungen werden tunlichst gemieden beziehungsweise kurz gehalten. Es erfolgt kein Eingeständnis von Fehlern und Misswirtschaft teils mit dem Hinweis, dass dies womöglich sowieso niemanden interessieren würde, weil zeitlich noch präsent.⁴ Somit findet keine kritische Auseinandersetzung mit der jüngeren Geschichte statt.

Auch in jüngeren Arbeiten zur Unternehmensgeschichte der DDSG liegt der Schwerpunkt noch immer bei den Anfangsjahren bis hin zum Beginn des Ersten Weltkrieges. So widmete sich Helmuth Grössing in seiner 1979 erschienen Unternehmensgeschichte zum 150jährigen Bestehen der DDSG zu 75 Prozent der Geschichte von der Entstehung bis zum Ersten Weltkrieg. Es mag sein, dass dies mit

² Siehe: *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, Wissenschaftliches Jahrbuch der Ersten Donaudampfschiffahrt-Gesellschaft (Wien 1937).

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 125 Jahre Erste Donaudampfschiffahrts-gesellschaft: 1829-1954 (Wien 1954).

Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen. 150 Jahre DDSG (Wien 1979).

Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt. 150 Jahre DDSG: Wanderausstellung 1979 (Wien 1979).

Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004).

Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, (Bilder der Schifffahrt, Erfurt 2009).

³ Wie zum Beispiel in: *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, Wissenschaftliches Jahrbuch der Ersten Donaudampfschiffahrt-Gesellschaft (Wien 1937).

⁴ Vgl. „Die Darstellung der letzten fünfzig Jahre wurde nur in großen Zügen gehalten, da die Ereignisse dieser gegenwartsnahen Periode der lebenden Generation ziemlich bekannt und auch derzeit in ihrer endgültigen Auswirkung noch nicht zu überblicken sind.“ In: *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, 125 Jahre Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft: 1829-1954 (Wien 1954) 9.

dem Verlust von Quellen in Archiven und Bibliotheken zusammenhängt bzw. der Zugang zu diesen Quellen erschwert oder zur Gänze unzugänglich war. Die Website der DDSG Blue Danube, neben der DDSG Cargo eines der Nachfolgeunternehmen der DDSG, präsentiert in ihrer Kurzform der Unternehmensgeschichte hauptsächlich Eckdaten, und wiederum liegt hierbei der Schwerpunkt auf baulichen Tätigkeiten und der Einführung von neuen Schiffen. Als letzte Publikation erschien 2004 von Susanne Völkl (Hg), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004. In diesem Buch sind einige Aufsätze zur DDSG veröffentlicht, die sich zeitlich ab den 1980er Jahren mit dem Thema DDSG beschäftigen. Verfasser sind aber ausschließlich ehemalige führende Mitarbeiter der DDSG und diese sind somit nicht ganz neutral und kritisch einzustufen.

Die vorliegende Diplomarbeit beginnt mit einer kurzen Vorstellung der Donau in geographischer und physiogeographischer Hinsicht, die die Grundlage für die Donauschifffahrt darstellt, und einer knappen Darstellung der Bedeutung der Donau. Die Unternehmensgeschichte wird in mehrere Hauptkapitel unterteilt, wobei die beiden Weltkriege und die Trennung und Privatisierung der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft bedeutende Zäsuren zur Abgrenzung darstellen. In jedem Kapitel wird versucht, die wirtschaftlichen relevanten Geschehnisse und Entscheidungen herauszuarbeiten, die für den jeweiligen Zeitabschnitt von Bedeutung sind. Jedes Hauptkapitel ist in die politökonomischen Rahmenbedingungen eingebettet und mit statistischen Fakten versehen. Den Abschluss bilden die Kapitel „Die DDSG als Erinnerungsort“, ein kurzer Blick in die Zukunft und die Conclusio, die die eingangs gestellten Thesen begründet verifizieren oder falsifizieren soll.

3 Die Donau

3.1 Lage und Hydrogeographie

Die Donau ist mit 2.857 Kilometern Länge der zweitlängste Fluss Europas, aber der einzige Strom, der eine Verbindung von Westen nach Osten darstellt. Der Ursprung der Donau ist im Schwarzwald beheimatet, die Mündung liegt am Schwarzen Meer. Zu den Anrainerstaaten zählen Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Moldawien und die Ukraine.⁵

Die nachfolgende Karte demonstriert den Verlauf der Donau und die Lage ihrer Haupthäfen. Österreich selbst hat nur 320 Kilometer (12,4 Prozent) Anteil an dem Fluss. In der Donauschifffahrt wird der Strom in drei Hauptabschnitte eingeteilt: Die obere Donau, die mittlere Donau und die untere Donau. Die obere Donau verläuft von Regensburg bis Gönyü, welches drei Kilometer unterhalb der Mündung des Raaber Donauarmes liegt, über eine Strecke von 588 Kilometern. Dieses erste Teilstück wird abermals in zwei Teile zerlegt, nämlich in die 154 Kilometer lange Strecke von Regensburg und der Innmündung, genannt die bayrische Donau, und die 434 Kilometer lange Distanz unterhalb der Innmündung bis Gönyü. Gekennzeichnet ist der Abschnitt obere Donau durch verschieden starke Wasserführung und Strombreiten. Die bayrische Donau weist eine sehr geringe Wasserführung und eine mittlere Strombreite von 150 Meter auf, während der Abschnitt Innmündung- Gönyü durch starke Wasserführung und eine mittlere Strombreite von 315 Metern gekennzeichnet ist. Die Strömungsgeschwindigkeit der Donau zwischen Passau und Wien liegt mit durchschnittlich 2,20m/sek um 0,6m/sek höher als auf der bayrischen Donau.⁶

⁵Schwetz Otto, Der Donaauraum ist wieder in den Blickpunkt der europäischen Geschichte gerückt: Zukunftsgebiet Europas, In: *Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen GSV*, Jahrbuch Mobilität 2011 (Wien 2011) 113.

⁶Vodrazka Karl, Aufsätze zur Donau (Linz 2009) 42.



Abbildung 1: Wasserstraße Donau⁷

Die mittlere Donau, die sich auf einer Länge von 741 Kilometern zwischen Gönyü und Moldova weche erstreckt, weist eine mittlere Strombreite von 400 bis 600 Meter auf. In diesem Bereich ist der für die Schifffahrt ungünstigste Bereich angesiedelt – die 119 Kilometer lange Strecke vom Eisernen Tor bis Turnu Severin. Als Charakteristika dieses gefährlicheren Teilbereichs der Donau sind extrem hohe Strömungsgeschwindigkeiten und eine mit 150 Metern sehr enge Flussbreite zu nennen. Der letzte Abschnitt der Donau, die untere Donau, führt mit einer Länge von 930 Kilometer von Turnu Severin bis Sulina und stellt den für die Schifffahrt harmlosesten Flussabschnitt dar. Die Strömungsgeschwindigkeit geht von 0,80m/sek auf 0,20m/sek zurück, die Flussbreite beträgt durchschnittlich 700 Meter.⁸

⁷ Handbuch der Donauschifffahrt (Kap. 9 Karten Nr. 6 Wasserstraße Donau)

⁸ Vodrazka Karl, Aufsätze zur Donau (Linz 2009) 40-45.

	Obere Donau von Strom-km 2 411-1 791 (Kehlheim- Gönyü)	Mittlere Donau von Strom-km 1 790-931 (Gönyü- Eisernes Tor)	Untere Donau von Strom-km 930-0 (Eisernes Tor-Sulina)
Streckenlänge	621 km	860 km	930 km
Einzugsgebiet	131 000 km ²	437 000 km ²	252 000 km ²
Wasserfracht	Wien ca. 1 900 m ³ /s	Belgrad ca. 5 400 m ³ /s	Sulina Ca. 6 300 m ³ /s
Gefälle	0,20-0,54 ‰	0,06 ‰*	0,05-0,01 ‰
Fallhöhe	ca. 250 m	ca. 70 m	ca. 35 m
Fließgeschwindigkeit	Kehlheim/Passau: 2,6-8,4 km/h Passau/ Gönyü: 0,4-13,7 km/h	1,5-10,2 km/h	0,5-8,0 km/h

* mit Ausnahme Eisernes Tor

Tabelle 1: Hydrogeographische Eckdaten der Donau⁹

Die Entfernungstabelle bietet eine Übersicht über die größten Häfen der Donau von Kelheim in Deutschland bis Sulina in Rumänien und der jeweiligen Distanzen zwischen den Häfen. Die genannten Städte stellen die wichtigsten Anlegestellen für die Großschifffahrt auf der Donau dar.

⁹ Aigner Sebastian, Binnenschifffahrt auf der Donau. Entwicklung und Perspektiven unter Berücksichtigung der Veränderung der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen im östlichen Mitteleuropa und in Südosteuropa (Wien 2007) 49.

Entfernungstabelle																	
Entfernungen in Kilometer	Kelheim	Regensburg	Passau	Linz	Krems	Wien	Bratislava	Budapest	Vukovar	Novi Sad	Belgrad	Vidin	Turnu Magurele	Ruse	Cernavoda	Tulcea	Sulina
Kelheim		32	186	277	411	482	542	764	1080	1156	1243	1622	1813	1917	2113	2341	2412
Regensburg	32		154	245	379	450	510	732	1048	1124	1211	1590	1781	1885	2081	2309	2380
Passau	186	154		91	225	296	356	578	894	970	1057	1436	1627	1731	1927	2155	2226
Linz	277	245	91		134	205	265	487	803	879	966	1345	1536	1640	1836	2064	2135
Krems	411	379	225	134		71	131	353	669	745	832	1211	1402	1506	1702	1930	2001
Wien	482	450	296	205	71		60	282	598	674	761	1140	1331	1435	1631	1859	1930
Bratislava	542	510	356	265	131	60		222	538	614	701	1080	1271	1375	1571	1799	1870
Budapest	764	732	578	487	353	282	222		316	392	479	858	1049	1153	1349	1577	1648
Vukovar	1080	1048	894	803	669	598	538	316		76	163	542	733	837	1033	1261	1332
Novi Sad	1156	1124	970	879	745	674	614	392	76		87	466	657	761	957	1185	1256
Belgrad	1243	1211	1057	966	832	761	701	479	163	87		379	570	674	870	1098	1169
Vidin	1622	1590	1436	1345	1211	1140	1080	858	542	466	379		191	295	491	719	790
Turnu Magurele	1813	1781	1627	1536	1402	1331	1271	1049	733	657	570	191		104	300	528	599
Ruse	1917	1885	1731	1640	1506	1435	1375	1153	837	761	674	295	104		196	424	495
Cernavoda	2113	2081	1927	1836	1702	1631	1571	1349	1033	957	870	491	300	196		228	299
Tulcea	2341	2309	2155	2064	1930	1859	1799	1577	1261	1185	1098	719	528	424	228		71
Sulina	2412	2380	2226	2135	2001	1930	1870	1648	1332	1256	1169	790	599	495	299	71	

Tabelle 2: Entfernungstabelle¹⁰

3.2 Bedeutung

Der Donaauraum war als Siedlungsraum von Menschen schon in der Antike dicht besiedelt. Heute leben mehr als 100 Millionen Menschen in diesem Gebiet. Die Bedeutung liegt jedoch nicht nur in seiner Funktion als Lebensraum verankert, sondern auch in seiner Rolle als Kulturräum, Naturraum und als Verkehrsraum mit der Donau als wichtiger Wasserstraße.¹¹

Die Bedeutung der Donau als Transportweg lässt sich bis ins 7. Jahrhundert v. Chr. zurückverfolgen. Quellenangaben deuten darauf hin, dass die Griechen vom Schwarzen Meer über das heutige Constanta (rumänische Hafenstadt am Schwarzen Meer) bis zum Eisernen Tor (Durchbruchstal an der Donau im Grenzgebiet von Rumänien zu Serbien) die Donau flussaufwärts führen. Unter den Römern bildete sich der Handel auf der Donau weiter aus, auch das Siedlungsgebiet entlang

¹⁰Haselhorst Melanie, Die Donau. Von Kelheim zum Schwarzen Meer (Hamburg 2008) 30.

¹¹Schwetz Otto, Der Donaauraum ist wieder in den Blickpunkt der europäischen Geschichte gerückt: Zukunftsgebiet Europas, (Wien 2011) 113.

der Donau wurde erweitert. Römische Patrouillenboote sicherten die Donau als Handelsweg. Auch nach dem Zusammenfall des Römischen Reiches blieb der Handelsweg auf der Donau aufrecht.¹² Nach dem Zerfall der römischen Straßen verblieb die Donau als einzige funktionstüchtige Verkehrsverbindung zwischen dem Westen und dem Osten Europas. Um die Jahrtausendwende erlebte der Donauhandel unter den Babenbergern wieder eine besondere Bedeutung, da der Handel zwischen Europa und der Levante bzw. dem Orient auf dem Wasserweg abgewickelt wurde.¹³

Aufgrund der starken Strömung und des naturbelassenen Flussbettes war die Donau jedoch lange Zeit nur talabwärts zu befahren. Viele Boote wurden nur als Einwegfahrzeuge konzipiert. Nach erfolgter Talfahrt und Löschung der Waren wurden die Boote zerlegt und das Baumaterial verkauft. Erst als sogenannte Treidelpfade¹⁴ angelegt wurden, konnten Waren auch flussaufwärts transportiert werden. Dies blieb ein mühseliges Unterfangen, da die Boote vorerst von Menschen und erst ab dem 15. Jahrhundert von Zugtieren gezogen wurden. Aber auch diese Form des Transportes war aufgrund des stark verästelten Flusses sehr mühsam, weil sowohl zeit- als auch kapitalintensiv. Die Schiffszüge enthielten zum Teil um die sechzig Pferde und eine zahlenmäßig ebenso starke Mannschaft. Trotzdem ermöglichte dies nur ein Weiterkommen von wenigen Kilometern pro Tag. Zusätzlich behinderten natürlich auch Wetter und die schwankende Wasserführung einen geregelten Schiffsverkehr.¹⁵

Strategische Bedeutung erlangte die Donau wieder während der Türkenkriege und der Belagerung von Wien 1529 und 1683, da die Versorgung der österreichischen Truppen auf dem Wasserwege erfolgte.¹⁶ Unter Kaiserin Maria Theresia und Josef II. wurde die Donau wieder in den Rang einer Welthandelstrasse gehoben. Es setzte ein immer mehr an Bedeutung gewinnender Handel mit Salz, Getreide und Kupfer ein, womit dem dominierenden türkischen Getreidehandel ein wenig Konkurrenz

¹²Haselhorst Melanie, Die Donau. Von Kelheim zum Schwarzen Meer (Hamburg 2008) 11f.

¹³Dosch Franz, Oldtimer auf der Donau (Bilder der Schifffahrt, Erfurt 2010) 7.

¹⁴Siehe Kapitel 16 Definitionen, Abkürzungen.

¹⁵Haselhorst Melanie, Die Donau. Von Kelheim zum Schwarzen Meer (Hamburg 2008) 11f.

¹⁶Dosch Franz, Oldtimer auf der Donau (Bilder der Schifffahrt, Erfurt 2010) 7.

gemacht wurde.¹⁷ Für die vorindustrielle Holzindustrie war der Standort an der Donau ebenso von Bedeutung.

Mit dem Aufkommen der Industrie im frühen 19. Jahrhundert und dem dadurch gesteigerten Rohstoffbedarf stellten sich auch Innovationen in der Schifffahrt ein. Der Beginn der modernen Donauflusssschifffahrt kann mit dem Einsetzen des ersten Dampfschiffes im Jahr 1830 festgemacht werden. Mit dem Einsetzen der Dampfschifffahrt konnten Rohstoffe billig herangeschafft und die Endprodukte auf dem Wasserweg günstig versandt werden. Für transportintensive Branchen wie die Mühlenwirtschaft, die Eisen- und Stahlindustrie und die Schwerchemie war diese Entwicklung von enormer Wichtigkeit. Mitte des 20. Jahrhunderts wurde die Donau mit ihren Wasserkraftwerken zum Energieproduzenten ausgebaut.¹⁸

Der Donau kommt aufgrund ihres Verlaufs als Vermittlerin zwischen West- und Osteuropa eine symbolhafte Bedeutung zu, denn Europa war nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges bis zum Fall des Eisernen Vorhangs strikt in West- und Osteuropa unterteilt. Die Donau ist der einzige Fluss, der in seinem Verlauf dieser Trennung widersprach. Der italienische Literaturwissenschaftler Claudio Magris sieht in seinem Werk „Donau. Biographie eines Flusses“ die „Donau als Metapher für ein kulturelles Netzwerk, das sich an den historischen Traditionen Österreich-Ungarns orientierte.“¹⁹ Er begibt sich gleichsam auf eine historische, kulturelle und literarische Spurensuche. Das Buch von Magris erinnert an ein Puzzle, welches erst dann vollendet ist, wenn man mit den Geschichten vom Ursprung der Donau bis an deren Mündung ins Schwarze Meer gelangt ist.

¹⁷ Broucek Peter, Die Donau als Raum politischer Auseinandersetzungen, 50. In: Kulturreferat der OÖ Landesregierung (Hg), Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell (Linz 1994).

¹⁸ Sandgruber Roman, Wirtschaftsraum Donau. In: Kulturreferat der OÖ Landesregierung (Hg), Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell (Linz 1994) 210-215.

¹⁹ Brix Emil, Mitteleuropa als Kulturraum und politische Landschaft. In: Kulturreferat der OÖ Landesregierung (Hg), Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell (Linz 1994) 148.

4 Die Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft – Von der Gründung 1829 bis zum Ersten Weltkrieg

4.1 Die Anfangsjahre

Mit der Erfindung der Dampfmaschine von Thomas Newcomen 1712 und der Weiterentwicklung von James Watt im Jahre 1769 begann die vielfältige Nutzung dieser neuartigen Form der Antriebskraft.²⁰ Nur einige Jahrzehnte später hielt ihre Verwendung auch in der Schifffahrt Einzug. Das erste funktionsfähige Dampfschiff wurde von dem Franzosen Claude François Jouffroy d'Abbans im Jahre 1783 gebaut, das Patent für das erste Dampfschiff wurde jedoch 1788 von Isaac Briggs und William Longstreet eingereicht. Der Amerikaner Robert Fulton arbeitete an der Weiterentwicklung der Dampfschiffe und war mit seinem 1807 gebauten Raddampfer „North River Steam Boat“ (später „Clermont“ genannt) auch wirtschaftlich erfolgreich.²¹ Auf der Donau beginnt die Ära der Dampfschiffahrt am 4. September 1830 mit der Fahrt des Dampfschiffes „Franzl“ von Wien nach Budapest.²² Zuvor hatte es zahlreiche Versuche im Schiffsbau zur Effizienzsteigerung der Donauschiffahrt gegeben, die jedoch langfristig zum Scheitern verurteilt waren.²³ Aufgrund des Vorhandenseins von Strudeln und Katarakten und der damals fehlenden Regulierungen des Fahrwassers stellte die Konstruktion eines Dampfschiffes mit möglichst geringem Tiefgang eine große planerische und technische Herausforderung dar.²⁴

Kaiser Franz I. unterstützte offiziell die Forschung und weitere technische Entwicklung im Dampfschiffbau. Durch den Erlass des „Commerz-Hof-Commissions-Dekrets“ vom 11. November 1817 wurde demjenigen ein Privileg zur Befahrung aller Haupt- und Nebenflüsse und der Verbindung der Meereshäfen der Monarchie zuerkannt, der imstande war, beladene Donauschiffe ohne Verwendung von Zug-

²⁰ http://de.wikipedia.org/wiki/Dampfmaschine#James_Watt

²¹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Dampfschiff>

²² *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, 125 Jahre Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft: 1829-1954 (Wien 1954) 12.

²³ Siehe Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen. 150 Jahre DDSG (Wien 1979) 10-16.

²⁴ *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, 125 Jahre DDSG, 7.

tieren stromaufwärts zu transportieren. Zielsetzung seitens des Hofes war es, die Wirtschaft der Monarchie durch eine raschere, billigere, sichere und vor allem leistungsfähigere Schifffahrt auf der Verkehrsader Donau zu stärken.

Im Jahr 1828 unterbreiteten die englischen Schiffbauer John Andrews und Joseph Prichard dem Wiener Hof modifizierte Schiffsbaupläne, die zum Bau des ersten Donaudampfschiffes „Franz I“ führten. Zur Kapitalbeschaffung der für den Schiffsbau benötigten Mittel wurde am 13. März 1829 die „Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ (im Folgenden DDSG) gegründet. 200 Anteile zu je 500 Gulden (in Summe 100.000 Gulden) wurden von Angehörigen des Kaiserhauses, Vertretern des hohen Adels als auch von vermögenden Patriziern und Kapitalunternehmern gezeichnet.²⁵ Namentlich seien hier von Seiten des Königshauses und Adels Erzherzog Ferdinand, Erzherzog Josef, Staatskanzler Clemens Wenzel Lothar Graf Metternich und Innenminister Franz Josef Graf Saurau genannt. Auch die ungarische Aristokratie bekundete durch den Kauf von Aktien ihr Interesse an dem neuen Unternehmen. Es werden unter anderem Graf Gyula Andrássy, Graf István Ambroczy, Graf György Apponyi und Herzog Pal Esterházy erwähnt. Nicht außer Acht zu lassen sind natürlich namhafte österreichische Bankiers und Großunternehmer wie zum Beispiel Johann Baptist Freiherr von Puthon, Johann Heinrich von Geymüller, Johann von Sina und Salomon Meyer Rothschild.²⁶

Mit der erfolgreichen Jungfernfahrt des Dampfers „Franz I“ vom 4. September 1830 wurde der DDSG das Privileg für Österreich für die Dauer von 15 Jahren gewährt. Ab dem 22. April 1831 erhielt es auch für die ungarischen Reichsteile ihre Gültigkeit.²⁷ Der zweite Dampfer, die „Argo“, befuhr die Donau unterhalb des Eisernen Tores.²⁸

²⁵ *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, 125 Jahre DDSG, 11f.

²⁶ Huszár Zoltán, Die Rolle und die Bedeutung der DDSG in Mittel – Europa im 19./20. Jahrhundert, 329. In: Huszár Zoltán (Hg.), 2000 év a Duna mentén: a közös múltból a közös EU-jövőbe; a "fejezetek a Duna-medence történetéből" című nemzetközi tudományos konferencia előadásainak/ tanulmányainak és pódiumbeszélgetésének szerkesztett anyaga; Pécs, 2002. május 16 - 19. = 2000 Jahre entlang der Donau: aus der gemeinsamen Vergangenheit in die gemeinsame EU-Zukunft; schriftliche Fassung der Studien und Vorträge der internationalen wissenschaftlichen Konferenz "Ausschnitte aus der Geschichte entlang der Donau"; Pécs/Fünfkirchen, 16 - 19. Mai 2002 (Pécs. Szerk 2003).

²⁷ *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, 125 Jahre DDSG, 12.

²⁸ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, (Bilder der Schifffahrt, Erfurt 2009) 11.

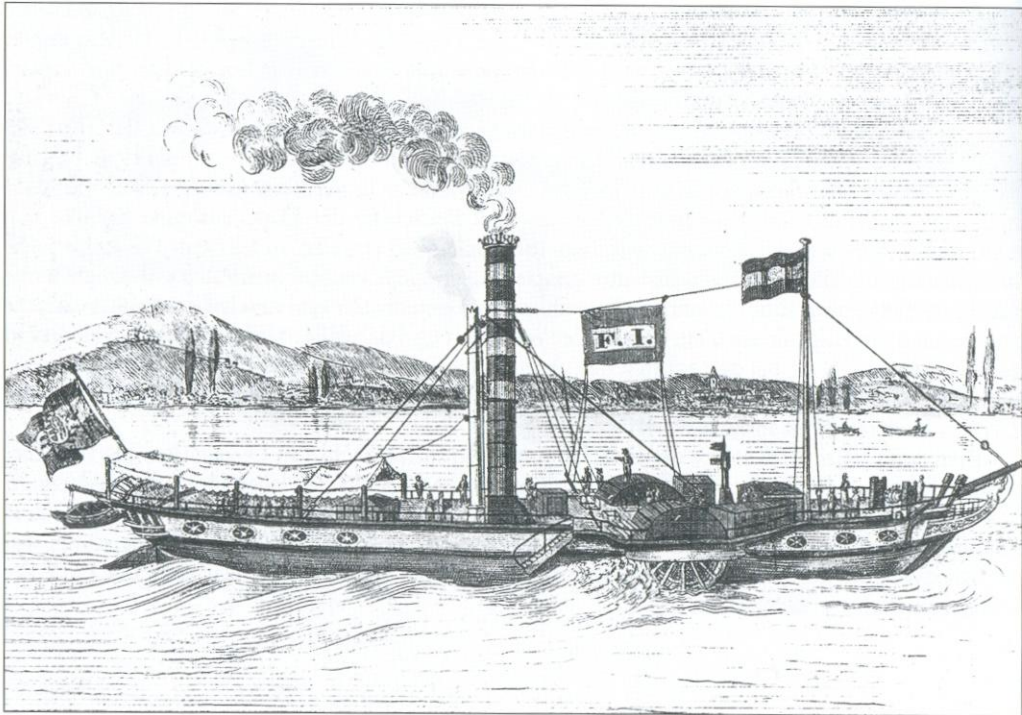


Abbildung 2: „Franz I“²⁹

Die neu gegründete Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft unterlag vorerst weder der Staatsverwaltung noch der staatlichen Oberaufsicht, sie hatte sich nur an die allgemein geltenden Gesetze und an die im Privilegium festgesetzten Bedingungen zu halten. Zu Beginn war jedoch noch an keinen regelmäßigen Schiffsverkehr zu denken, da manche Fahrten noch wegen Gegenwind, schlechtem Wetter oder ungenügendem Wasserstand auf unbestimmte Zeit verschoben werden mussten. Ebenso fehlte es noch an ausreichenden Landungsplätzen, Kohlestationen und zu Beginn auch an ausgebildetem Personal. Trotzdem konnte die Gesellschaft bereits im ersten Jahr nach Aufnahme der Schiffsverbindungen einen Pachtzins von 9.000 Gulden erzielen. Pachtzins deshalb, weil die DDSG als Vorsichtsmaßnahme hinsichtlich des Gelingens des Unternehmens das Schiff an die beiden Konstrukteure Andrews und Prichard verpachtet hatte. Der Ertrag des ersten Jahres weckte den Mut zu weiteren Investitionen und zum weiteren Ausbau des Unternehmens: In der Generalversammlung vom 18. Jänner 1832 wurde der Bau von zwei neuen Dampfschiffen und die Emission von 320 neuen Aktien beschlossen³⁰.

²⁹ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 12.

³⁰ Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 125 Jahre DDSG, 15.

Besonders enthusiastisch wurden die Ausbaupläne des Unternehmens vom Grafen Isztvan Szechenyi vorangetrieben, dessen Ziel es war, eine freie Schifffahrt auf der gesamten Donaustrecke bis zu deren Mündung ins Schwarze Meer zu gewährleisten. Das besondere Interesse lag hierbei bei der Schifffahrt auf der unteren Donau, wofür das Schiff „Argo“ eingesetzt wurde, und der Verbindung zwischen Galatz – Konstantinopel - Smyrna, wofür 1833 eigens ein Seedampfer, die „Maria Dorothea“, in Triest gebaut wurde.³¹ Die rechtlichen Grundlagen zur Befahrung der unteren Donau lieferten die Friedensverhandlungen von Passarowitz vom 21. Juli 1718³², die Österreich die Befahrung der Donau unterhalb des Eisernen Tores gewährte. Ab 1784 war Österreich auch die Befahrung des Schwarzen Meeres erlaubt.³³ Ab 1834 wurde der Handel und somit die Verkehrserschließung in die Levante intensiviert, so dass eigens sieben Seeschiffe dafür abgestellt wurden.³⁴ Die DDSG stellte mit den neuen Dampfern die größte Dampferflotte in der Levante und betrieb auch die Postbeförderung. Das Liniennetz erstreckte sich bis Alexandria und es gab sogar Überlegungen, eine Landverbindung von Syrien an den Euphrat zu schaffen, um den Handel noch mehr anzukurbeln.³⁵ Diese Fokussierung auf die Erschließung des Orients in Hinsicht auf den Handel sollte der Donaudampfschifffahrtsgesellschaft in Folge zum Nachteil gereichen.

Gleichzeitig kam die Donaudampfschifffahrt in Österreich und im ungarischen Teil der Monarchie nur langsam in Schwung.³⁶ Aus dem Fahrplan für 1840 kann man ablesen, dass Häfen im östlichen Mittelmeer bereits fixer Bestandteil der Routen der DDSG waren. Jedoch baute die Gesellschaft damit gleichzeitig eine Konkurrenz zum Haupthafen der k.u.k. Monarchie Triest auf. Die sieben Seeschiffe der DDSG liefen

³¹ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 42.

³² http://de.wikipedia.org/wiki/Friede_von_Passarowitz: Der Friede von Passarowitz beendete den Venezianisch-Österreichischen Türkenkrieg. Er wurde am 21. Juli 1718 in Passarowitz, dem heutigen Požarevac in Serbien, zwischen Karl VI. und Venedig einerseits sowie Sultan Ahmed III. andererseits abgeschlossen.

³³ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende – Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft seit 1829: ein Resümee des letzten Generaldirektors, 26. In: Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 25-70.

³⁴ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 11.

³⁵ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 26.

³⁶ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 42.

in allen wichtigen Häfen des Schwarzen Meeres und der Levante ein und entwickelten ein äußerst dichtes Liniennetz. Die enorme Vielfalt der transportierten Güter spiegelt die Warenklassifikationen der damaligen Zeit wider, und legt Zeugnis über die Bedeutung und über das Vertrauen, welches in das Unternehmen gesetzt wurde, ab. Dies ist nicht weiter verwunderlich, da die anderen Verkehrswege am Balkan zu jener Zeit äußerst langwierig und gefährlich waren.³⁷ Nach dem Zusammenbruch des Bankhauses Geymüller im Jahr 1841, dessen Chef seit 1840 die DDSG leitete, und wegen Bedenken gegen die Betriebsführung kam die DDSG unter Aufsicht der Staatsverwaltung. Gleichzeitig wurden verkehrspolitische Änderungen durchgeführt, die beträchtliche Folgen für die DDSG mit sich zog. Es kam zu einer Forcierung des Hafens von Triest, der von nun an für den Levante-handel zuständig sein sollte. Mit der Abwicklung des Verkehrs wurde der Österreichische Lloyd³⁸ betraut. 1843 wurde die DDSG gezwungen die gesamte Seeflotte um 560.000 fl. (Gulden) an den österreichischen Lloyd zu verkaufen; der Verkauf zog einen Bilanzverlust von 338.000 fl. für die DDSG nach sich.³⁹

Auf der Donau selbst kam die Dampfschiffahrt mit einiger Verzögerung zum Einsatz. Die Route Wien – Preßburg konnte als Erste im Jahr 1837 als regelmäßige Verbindung der DDSG gesehen werden. Gleichzeitig wurde im Frühjahr 1837 zwei- bis dreimal pro Woche Pest von Preßburg aus angefahren.

„Von Preßburg nach Wien geht das Boot in der Regel in den späteren Vormittagsstunden ab, und trifft nach 2Uhr am Praterock ein, wo es gewöhnlich landet. Man bezahlt für die Fahrt zwischen Wien und Preßburg, welche gegen drei Stunden dauert, auf dem ersten Platze 3 fl.

³⁷ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt. 150 Jahre DDSG: Wanderausstellung 1979 (Wien 1979) Text ad Tafel 7.

³⁸ „Der Österreichische Lloyd war die größte Schifffahrtsgesellschaft Österreich-Ungarns und des Mittelmeeres. Die Gesellschaft mit Sitz in Triest im österreichischen Teil der Monarchie wurde 1833 von 19 Seetransportversicherungsgesellschaften, Banken und 127 Einzelaktionären gegründet. Zweck der Unternehmung, die nach Vorbild des Londoner Lloyd's aufgebaut wurde, war zunächst die Informationsbeschaffung für die teilhabenden Versicherungen. Ab 1836 wurde auch der Postverkehr in der Adria übernommen, womit der Grundstein für die folgende Expansion sowohl im Fracht- als auch im Passagierbereich zu einer der größten Reedereien der Welt gelegt war. Nach Ende des Ersten Weltkrieges ging der Österreichische Lloyd in italienischen Besitz über und wurde von 1921 bis 2006 als Lloyd Triestino (Triestiner Lloyd) weiterbetrieben. 2006 wurde der Lloyd Triestino in Italia Marittima umbenannt.“ Siehe http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichischer_Lloyd

³⁹ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 26f.

30kr. auf dem zweiten 2 fl. 30kr. ... Es ist einleuchtend, dass die Fahrt mit dem Dampfboote an Bequemlichkeit und Schnelligkeit jeder Landfahrt weit vorzuziehen sei.“⁴⁰

Ebenfalls im Jahr 1837 wurde mit der „Maria Anna“ die Strecke donauaufwärts nach Linz befahren. Zu Beginn der Dampfschiffahrt auf der Donau gab es noch keine strikte Trennung zwischen Passagier- und Güterverkehr, Fahrgäste und Fracht wurden gemeinsam befördert. Es setzte jedoch bald die Entwicklung von Frachtkähnen zur Güterbeförderung, die von Zugdampfern gezogen wurden, ein. Jene Zugdampfer waren seitlich mit Schaufelrädern ausgestattet und bewährten sich mit dieser Technik bis zum Zweiten Weltkrieg, als sie endgültig von Motorschiffen abgelöst wurden.⁴¹

Um den steigenden Bedarf an Dampfschiffen zu decken, entschloss sich die Gesellschaft 1835 in Budapest eine eigene Schiffswerft zu errichten.⁴² Für die Errichtung der Werft wurde der englische Schiffsbaumeister Fowles, der bisher in Triest tätig war, engagiert. Zu Beginn stellte man in Budapest nur die Schiffskörper her, 1855 wurde jedoch schon die erste Maschine in Budapest gebaut.⁴³ Das Unternehmen hatte in Budapest nicht nur eine Werft errichtet, sondern auch nach dem Bau der Kettenbrücke 1849 gewaltige Kaianlagen an beiden Ufern der Donau. Dieses Projekt war innerhalb der Generalversammlung mit Kosten von fast einer Million Gulden nicht unumstritten. Die Geschäftsleitung sah sich jedoch scheinbar den Plänen des Grafen Szecheny verpflichtet und führte den Bau durch.⁴⁴ Eine weitere Schiffswerft wurde im Jahr 1852 in Korneuburg bei Wien in Betrieb genommen. Damit hatte die Bauwelle der DDSG noch kein Ende genommen. Nach der Errichtung der beiden genannten Werften wurde 1857 auch in Pančevo im Mündungsbereich der Temes mit dem Bau einer weiteren, sehr aufwendigen und teuren Werft begonnen, durchgesetzt von der Geschäftsleitung, begleitet von heftiger Kritik von einigen Abgeordneten.⁴⁵

⁴⁰ Zitiert nach: *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, Wissenschaftliches Jahrbuch der Ersten Donaudampfschiffahrt-Gesellschaft (Wien 1937) 29.

⁴¹ *Dosch Franz*, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 11.

⁴² *Dosch Franz*, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 7.

⁴³ *Binder Johannes*, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 5.

⁴⁴ *Binder Johannes*, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 9.

⁴⁵ *Binder Johannes*, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 14.

Jene Jahre waren sehr investitionsfreudig und dementsprechend kostenintensiv; in zeitlich geringem Abstand wurden drei Werften errichtet, die Kaianlage in Budapest gebaut, das neue Direktionsgebäude der DDSG in Wien eröffnet, ein Kohlekraftwerk gekauft und vor allem die Flotte ständig erweitert. Ein bedeutendes, prestigeträchtiges Ereignis für die DDSG war die Fahrt von Prinzessin Sissi, der zukünftigen Kaiserin Elisabeth von Österreich im April 1854 auf der „Maria Anna“ bis Linz. Die weitere Fahrt der kaiserlichen Braut nach Wien erfolgte auf dem DDSG-Dampfer „Franz Josef“, begleitet vom Monarchen auf „Austria“. Die strenge Etikette am österreichisch-ungarischen Hof hätte den gemeinsamen Aufenthalt auf einem Schiff nicht gestattet.

4.2 Der Ausbau

Eine höhere Anzahl an Schiffen bedeutete natürlich einen höheren Bedarf an Kohle als Feuerungsmaterial. Um die Versorgung zu gewährleisten und auch aus Kostengründen von den Märkten unabhängig zu bleiben, beschloss man 1852 ein eigenes Kohlebergwerk bei Pécs (Fünfkirchen) in Ungarn zu kaufen. Eine eigens hierfür gebaute Eisenbahnlinie nach Mohacs wurde für den Transport der Kohle geführt. Die abgebaute Kohle konnte somit direkt an die Donau gebracht und den Dampfschiffen als Energiequelle zugeführt werden.⁴⁶ Der Erwerb und der Betrieb eigener Kohlegruben bildeten über Jahrzehnte hinweg Diskussionsstoff über die Geschäftspolitik der DDSG. „Tatsache ist, dass die Kohlegruben zeitweise positive, zeitweise aber auch negative Auswirkungen auf den finanziellen Gesamterfolg des Unternehmens hatten.“⁴⁷

Das Privileg der DDSG für die Donauschiffahrt wurde im März 1857 aufgehoben. An der Vorrangstellung der DDSG änderte dies vorläufig jedoch nichts, obwohl zahlreiche Schifffahrtsgesellschaften versuchten, dem Unternehmen Konkurrenz zu machen.⁴⁸ Da die Privilegien der DDSG wegfielen, wurde die Zusammenarbeit mit der Staatsverwaltung verstärkt. Neue Vereinbarungen wurden getroffen, die die DDSG immer mehr unter Einfluss des Staates brachte. Das Unternehmen versuchte

⁴⁶ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 7.

⁴⁷ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 21.

⁴⁸ Huszar Zoltán, Die Rolle und die Bedeutung der DDSG in Mittel – Europa im 19.-20. Jahrhundert, 330.

sich zwar 1873 davon zu lösen, aber die erneuerte Unabhängigkeit blieb nicht von langer Dauer.⁴⁹

Schiffsbautechnisch stellte die Kettenschiffahrt eine Neuerung dar, bei der eine Kette oder ein Seil am Grund des Flusses verankert wurde, an der sich das Schiff entlang zog. Notwendig geworden war diese Form der Traktion, da die Dampfmaschine bei Binnenschiffen nicht die notwendige Leistung erbrachte. Diese wurde jedoch gesteigert, wenn die verlegte Kette mit einbezogen wurde. Nachteilig wirkten sich jedoch die oftmaligen Kettenbrüche aus. Kettenschiffe wurden von 1870 bis 1900 auf der Strecke zwischen Regensburg und Hofkirchen und zwischen Ybbs und Preßburg eingesetzt. Insgesamt war die DDSG im Besitz von elf solcher Ketten- bzw. Seilschiffe. 1906 wurde der Bau weiterer Kettenschiffe eingestellt, da mittlerweile die Leistung der neu eingesetzten Dampfmaschinen ausreichend für den Betrieb war.⁵⁰

Besonders wendige und deshalb vor allem im Lokalverkehr gern verwendete Schiffe waren jene, die sowohl mit einem Heck- als auch mit einem Bugruder ausgestattet waren. Diese Bauart ermöglichte ihnen ein schnelles Anlegen und Abfahren ohne langwierige Wendemanöver. Ein Teil dieser insgesamt 16 Schiffe war noch bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges in Gebrauch.⁵¹ Eine wesentliche Erleichterung für die Binnenschiffahrt stellte auch die große Donauregulierung von 1869 bis 1875 im Wiener Bereich dar. Im Zuge dessen wurden große Hafen- und Verladeanlagen sowie der Praterkai bzw. der Handelskai angelegt.⁵²

Bis zum Jahr 1880, fünfzig Jahre nach ihrer Gründung, hatte sich die DDSG zu einem bedeutenden Schiffahrtsunternehmen, wenn nicht zur bedeutendsten Schiffahrtsgesellschaft auf der Donau emporgearbeitet. Sie konnte 201 Dampfschiffe, 750 Schleppkähne, eine Werft in Budapest und eine in Korneuburg, Kohlenreviere in Südungarn und eine Eisenbahnlinie ihr Eigen nennen. Im Jahr 1903 hatte die DDSG folgende bedeutende Strecken auf dem Fahrplan für ihre Personenschiffe: Passau – Wien, Wien – Melk, Wien – Preßburg, Wien – Budapest, Budapest – Belgrad, Belgrad – Galatz, Budapest – Mohacs, Szeged – Semlin, Sabac – Belgrad, Belgrad –

⁴⁹ *Binder Johannes*, Aufstieg, Größe und Ende, 27.

⁵⁰ *Binder Johannes*, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 17.

⁵¹ *Dosch Franz*, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 11.

⁵² *Binder Johannes*, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 18.

Dubrovic und Galatz – Tulcea. Weiter bediente die DDSG auch den Regionalverkehr auf diversen Lokalstrecken wie zum Beispiel in der Wachau, in Wien und in Budapest.⁵³ Eigens dafür wurden geeignete Schiffe gebaut, die lange vor dem Ausbau öffentlicher Massenverkehrsmittel wie Straßenbahn und Bus am Landweg, die Rolle der Nahverkehrsinfrastruktur übernahmen. Besonders in Budapest spielte der Lokalverkehr der DDSG zeitweilig eine besonders große Rolle. Trotz seiner Bedeutung war jener bereits 1890 wirtschaftlich defizitär, so dass das Unternehmen um Subventionen ansuchte, um den Betrieb aufrechterhalten zu können.⁵⁴ Die DDSG musste sich also abermals mit folgendem Schreiben 1892 an den Staat um Hilfe wenden: „Die Berechtigung auf den Anspruch der erbetenen Staatshilfe leitet die Gesellschaft hauptsächlich auf dem Zusammenhange her, dass ihre Tätigkeit der Öffentlichkeit einen Nutzen bringe, um den Preis eines Verlustes, der bei so ungünstigen Verhältnissen nicht zu vermeiden war.“ Die Verhandlungen dauerten bis 1894 und sicherten bei ihrem Abschluss den Fortbestand der DDSG, die sich aber nunmehr in eine noch stärkere Abhängigkeit vom Staat begab bzw. begeben musste.⁵⁵ Im Jahr 1900 endete ursprünglich dieser mit der Staatsverwaltung geschlossene Subventionsvertrag, wurde aber jährlich bis 1910 verlängert.⁵⁶

4.3 Die DDSG zu Beginn des neuen Jahrhunderts

Das Streckennetz der DDSG mit dem Hauptstrom Donau und allen Nebenflüssen sowie Kanälen umfasste zu ihrem Höhepunkt 5.650 Kilometer.⁵⁷ Ab der Jahrhundertwende wurde in Hinsicht auf die Wirtschaftlichkeit auf wenig rentable Strecken verzichtet. Das Streckennetz, das bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges von der DDSG befahren wurde, verkürzte sich auf 4.583 Kilometer.⁵⁸

Eine wesentliche Erleichterung für die Donauschifffahrt im Bereich der mittleren Donau, die von der heutigen slowakisch- ungarischen Grenze bis zum Eisernen Tor reicht, stellte die Eröffnung des „Eisernen Tor-Kanals“ 1896 dar, der eine Umfahrungrinne des schwierigen Streckenteils des Eisernen Tors bildete. Bei niedrigen

⁵³ *Trautsamwieser* Herbert, *Weißer Schiffe am blauen Strom* (Krems 1995) 8.

⁵⁴ *Binder* Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 21.

⁵⁵ Zitiert nach: *Binder* Johannes, *Aufstieg, Größe und Ende*, 27.

⁵⁶ *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, 125 Jahre DDSG, 71.

⁵⁷ *Dosch* Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 8.

⁵⁸ *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, 125 Jahre DDSG, 72.

Wasserständen kam es in diesem Flussabschnitt teilweise zu monatelangen Schifffahrtssperren, die enorme wirtschaftliche Verluste für die Schifffahrtsunternehmen darstellten. Durch den Bau des Kanals gelang es, eine Fahrrinne zu schaffen, die eine ständige Befahrung, wenn auch mit Spezialschiffen mit niedrigem Tiefgang und geringer Ladungskapazität, ermöglichte. Diese Methode der Umfahrung blieb bis zum Baubeginn des Djerdap-Kraftwerkes 1964/65 und dessen Inbetriebnahme im Jahr 1972 aufrecht.⁵⁹

Um das Monopol und die Vormachtstellung der DDSG zu vermindern, kaufte die österreichische Regierung 1910 die 1888 gegründete Süddeutsche Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Diese sollte vor allem in den laufenden Subventionsverhandlungen mit der DDSG als Druckmittel der Regierung dienen.⁶⁰ Trotzdem war die DDSG mit ca. 10.000 Beschäftigten eines der größten und bedeutendsten Wirtschaftsunternehmen der Donaumonarchie, und die enge Zusammenarbeit mit dem Staat blieb bestehen. Die DDSG kam den wirtschaftspolitischen Forderungen wie der Forcierung des Personenverkehrs zur Förderung des Fremdenverkehrs nach, der Staat deckte gleichzeitig die damit verbundenen Verluste.⁶¹ Die Transportleistungen in der Periode von 1900 – 1914 zeigen ein relativ stabiles Bild: es wurden jährlich in etwa 2 – 2 ¼ Millionen Personen und 2 Millionen Tonnen Güter transportiert. Auch das Aktienkapital blieb im selben Zeitraum mit 50.400.000 Kronen (48.000 Stück zu 1.050 Kronen) unverändert.⁶²

1910 kam es zum Abschluss eines Subventionsvertrages zwischen der Regierung und der DDSG, der diesmal für 25 Jahre gelten sollte. Vereinbart wurde der Zuschuss von 1.200.000 bis 1.500.000 Kronen jährlich, wobei an die Gesellschaft folgende Bedingungen gestellt wurden:

„Besorgung des Personendienstes auf der Strecke Passau-Theben; Einrichtung eines Eildienstes zwischen Linz und Wien; Aufrechterhaltung der regelmäßigen Güterbeförderung von Regensburg bis zum Schwarzen Meer; eine zeitgemäße Revision des Betriebsreglements aus dem Jahre 1867 mit seinen Anhängen; die Festlegung der Tarife sowie Gewährung von Frachtnachlässen. Nur im Einvernehmen mit dem k.u.k. Handelsministerium durchzuführen; den anfallenden Materialbedarf unter Berücksichtigung

⁵⁹ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 12.

⁶⁰ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 26.

⁶¹ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 27.

⁶² Erste Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft, 125 Jahre DDSG, 73.

der österreichischen Produktion zu decken; bei Durchführung von Schiffsbauten und Reparaturen auch außenstehende österreichische Werften bzw. Maschinenfabriken zu berücksichtigen; im Mobilisierungs- oder Kriegsfall dem k.u.k. Kriegsministerium alle verfügbaren Schiffe und Betriebsmaterialien zur Verfügung zu stellen.“⁶³

Das Bergwerk in Pécs war für den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung, weshalb man 1913 beschloss, umfassende Investitionen zu tätigen. Geplant waren die Modernisierung des Werks und vor allem die Konzentration auf drei Hauptförderschächte, die Errichtung einer Brikettieranlage und der Bau eines Elektrizitätswerkes, welches nicht nur das Bergwerk mit den anliegenden Arbeitersiedlungen, sondern auch die Stadt Pécs mit Strom versorgen sollte.⁶⁴

4.4 Politökonomische Rahmenbedingungen und die DDSG in Zahlen - Von der Gründung bis zum Ersten Weltkrieg

Mitte des 19. Jahrhunderts waren Industrie und Gewerbe erst zu einem kleinen Anteil an der Gesamtwirtschaft der Habsburgermonarchie beteiligt. Die Standorte der Industrie waren auf wenige Regionen beschränkt, so zum Beispiel auf das niederösterreichische Industriegebiet einschließlich Wiens mit Metall- und Textilindustrie, das obersteirische Bergbaugebiet und die Eisenwurzen mit der Eisen- und Metallindustrie und Vorarlberg bzw. das Mühl- und Waldviertel mit der Textilindustrie. Industriepolitisch gesehen war die Mitte des 19. Jahrhunderts gekennzeichnet durch das gleichzeitige Vorhandensein von liberalen Wirtschaftsreformen und politischem Absolutismus. Nach dem Börsenkrach von 1873 kam es zu einem Rückschritt in der Wettbewerbs- und Freihandelspolitik, die konservative Linie der Wirtschaftspolitik betreffend gewann wieder die Oberhand.⁶⁵ Das Jahrzehnt vor dem Ersten Weltkrieg zählte zu den wirtschaftlich erfolgreichsten Phasen Österreichs im 20. Jahrhundert. Die Wirtschaft stärkte somit auch den nach 1918 aufkommenden Mythos der „guten alten Zeit“ der Monarchie. Es dominierte der Typus von patriarchalisch geführten

⁶³ Zitiert nach: *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, 125 Jahre DDSG, 74.

⁶⁴ Binder Johannes, *Aufstieg, Größe und Ende*, 27.

⁶⁵ Jetschgo Johannes, *Lacina Ferdinand*, *Pammer Michael*: Österreichische Industriegeschichte 2. Die verpasste Chance: 1848 – 1955 (Linz 2004) 14.

Familienunternehmen bzw. auch Unternehmen, die eine bedeutende und starke Führungsriege aufweisen konnten.⁶⁶

Der DDSG-Güterverkehr war von der Gründung des Unternehmens bis zum Ersten Weltkrieg eine Geschichte des Wachstums. Abgesehen von kleineren Schwankungen in der Wachstumskurve sind keine großen Rückgänge oder markanten Einbußen zu verzeichnen, somit spiegelt der Güterverkehr die konjunkturelle Entwicklung der DDSG deutlicher wider als die Sparte Personenverkehr. Ausgehend vom Minimalwert von 2.157 Tonnen Güter/Jahr zu Beginn der Geschäftstätigkeit im Jahr 1835 hat sich der Güterverkehr im Jahr 1912 zu einem Maximum von 2.548.126 Tonnen Güter/Jahr entwickelt. Die Schwankungen im Verlauf der Güterverkehrskurve sind auf beispielsweise Ernteauffälle im Getreidesektor aber auch auf wetterbedingte Änderungen des Wasserstands der Donau und ihrer Nebenflüsse zurückzuführen.

DDSG - Güterverkehr (1835-1913)											
Jahr	Güter in Tonnen	Jahr	Güter in Tonnen	Jahr	Güter in Tonnen	Jahr	Güter in Tonnen	Jahr	Güter in Tonnen	Jahr	Güter in Tonnen
1835	2.157	1849	51.972	1863	985.634	1877	1.271.020	1891	1.983.224	1905	2.255.831
1836	3.755	1850	136.821	1864	1.083.130	1878	1.458.722	1892	1.830.374	1906	2.365.738
1837	5.487	1851	116.544	1865	962.852	1879	1.356.317	1893	2.178.529	1907	2.217.554
1838	12.568	1852	314.841	1866	1.213.335	1880	1.341.895	1894	2.030.176	1908	2.008.664
1839	12.214	1853	307.329	1867	1.187.735	1881	1.444.426	1895	1.963.134	1909	2.224.907
1840	12.903	1854	454.742	1868	1.241.349	1882	1.674.862	1896	2.340.519	1910	2.265.020
1841	17.975	1855	532.322	1869	1.246.875	1883	1.644.427	1897	2.000.777	1911	2.436.393
1842	20.699	1856	412.984	1870	1.014.646	1884	1.570.576	1898	1.909.723	1912	2.548.126
1843	29.610	1857	512.220	1871	918.363	1885	1.693.688	1899	1.797.324	1913	2.310.460
1844	37.917	1858	490.633	1872	1.150.045	1886	1.694.575	1900	2.011.596		
1845	57.735	1859	774.199	1873	1.011.394	1887	1.709.598	1901	2.073.248		
1846	78.201	1860	844.726	1874	1.048.567	1888	1.855.196	1902	2.054.423		
1847	117.595	1861	850.333	1875	1.188.799	1889	1.925.043	1903	1.997.203		
1848	117.039	1862	871.711	1876	1.346.047	1890	2.105.641	1904	2.039.641		

Tabelle 3: DDSG-Güterverkehr (1835-1913)⁶⁷

⁶⁶ Kühschelm Oliver, Pfoertner Andre, Unternehmer, Firmen und Produkte als österreichische „Gedächtnisorte“. In: Emil Brix, Ernst Bruckmüller, Hannes Stekl (Hg.), Memoria Austria III. Unternehmer, Firmen, Produkte (Wien 2005) 28.

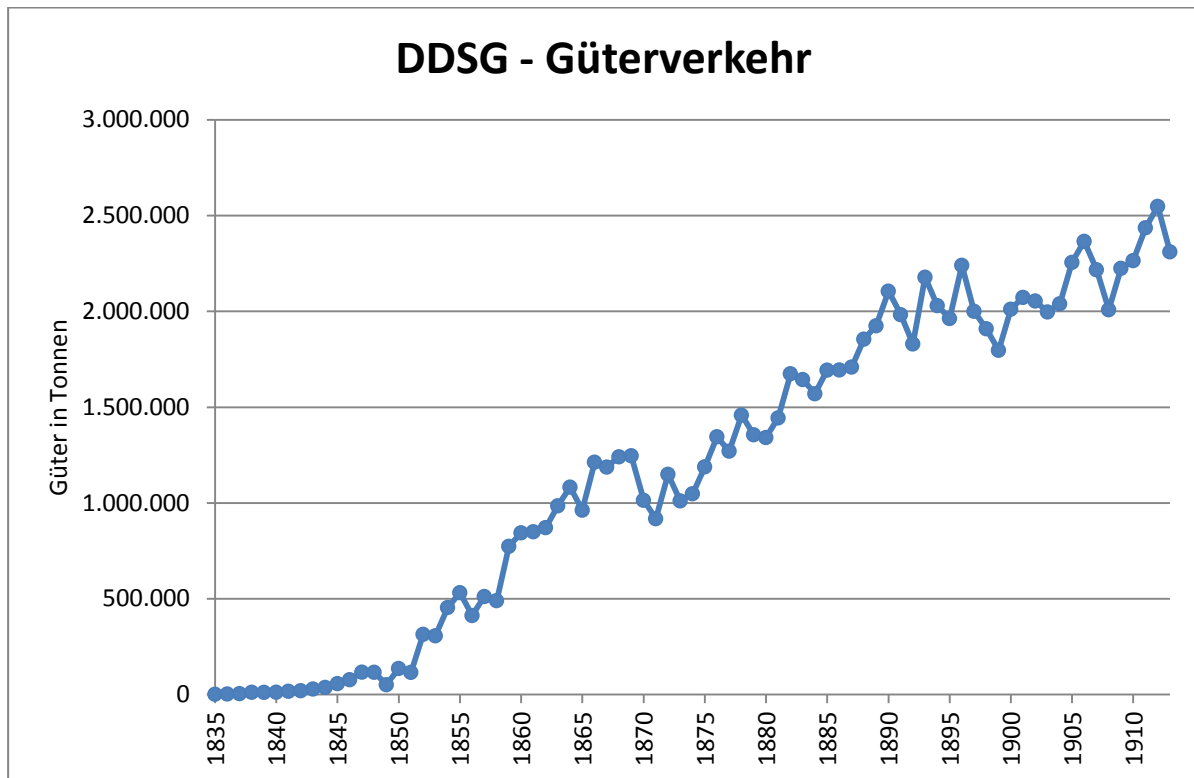


Abbildung 3: DDSG-Güterverkehr (1835–1913)

Die DDSG-Personenschiffahrt erlebte im Zeitraum von 1878 bis 1896 mit über drei Millionen beförderten Personen pro Jahr einen wahren Höhenflug. Es wurden in der Geschichte der Personenschiffahrt des Unternehmens niemals wieder derartig hohe Transportzahlen als in diesem Zeitraum erzielt. Im Jahr 1883 wurde der höchste Wert mit 3.586.342 beförderten Personen in der Geschichte der DDSG erreicht. Grund hierfür war die enorme Bedeutung der DDSG für den Nahverkehr, da die Personenschiffahrt in jenem Zeitraum eine wichtige Alternative zur Kutschenfahrt darstellte. Dramatisch waren die Rückgänge zwischen 1896 und 1901, da sich die Anzahl der beförderten Personen von 3.256.450 auf 1.809.494 reduzierte. Von 1905 bis ins Jahr 1918 konnten die Zahlen noch auf über 2 Millionen Passagiere pro Jahr gehalten werden, aber es machte sich bereits die zunehmende Konkurrenz von der Bahn bemerkbar.

⁶⁷ Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 201.

DDSG - Personenschiffahrt (1835-1913)									
Jahr	Beförderte Personen	Jahr	Beförderte Personen	Jahr	Beförderte Personen	Jahr	Beförderte Personen	Jahr	Beförderte Personen
1835	17.724	1851	1.467.214	1867	1.744.228	1883	3.586.342	1899	2.272.094
1836	29.203	1852	1.590.158	1868	2.074.817	1884	3.416.955	1900	2.122.527
1837	47.436	1853	1.444.235	1869	2.068.469	1885	3.553.203	1901	1.809.494
1838	74.584	1854	1.431.904	1870	2.409.180	1886	3.575.331	1902	1.830.045
1839	105.926	1855	1.375.914	1871	2.891.858	1887	3.446.083	1903	1.882.292
1840	125.293	1856	1.302.406	1872	3.205.300	1888	3.234.530	1904	1.957.917
1841	170.078	1857	1.298.708	1873	3.129.095	1889	3.387.100	1905	2.000.891
1842	211.401	1858	1.274.400	1874	2.596.156	1890	3.565.063	1906	2.083.183
1843	236.805	1859	1.337.485	1875	2.498.650	1891	3.369.297	1907	2.034.397
1844	269.639	1860	1.152.532	1876	2.554.714	1892	3.271.352	1908	2.192.423
1845	349.875	1861	1.313.855	1877	2.457.683	1893	3.151.414	1909	2.238.004
1846	421.340	1862	1.534.379	1878	3.196.563	1894	3.168.068	1910	2.149.660
1847	835.953	1863	1.413.793	1879	3.283.468	1895	2.813.318	1911	2.389.603
1848	1.530.336	1864	1.387.441	1880	3.115.853	1896	3.256.450	1912	2.380.277
1849	893.524	1865	1.385.831	1881	3.221.128	1897	2.617.861	1913	2.206.460
1850	1.349.970	1866	1.886.811	1882	3.336.861	1898	2.528.419		

Tabelle 4: DDSG–Personenschiffahrt (1835-1913)⁶⁸

⁶⁸ Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 201.

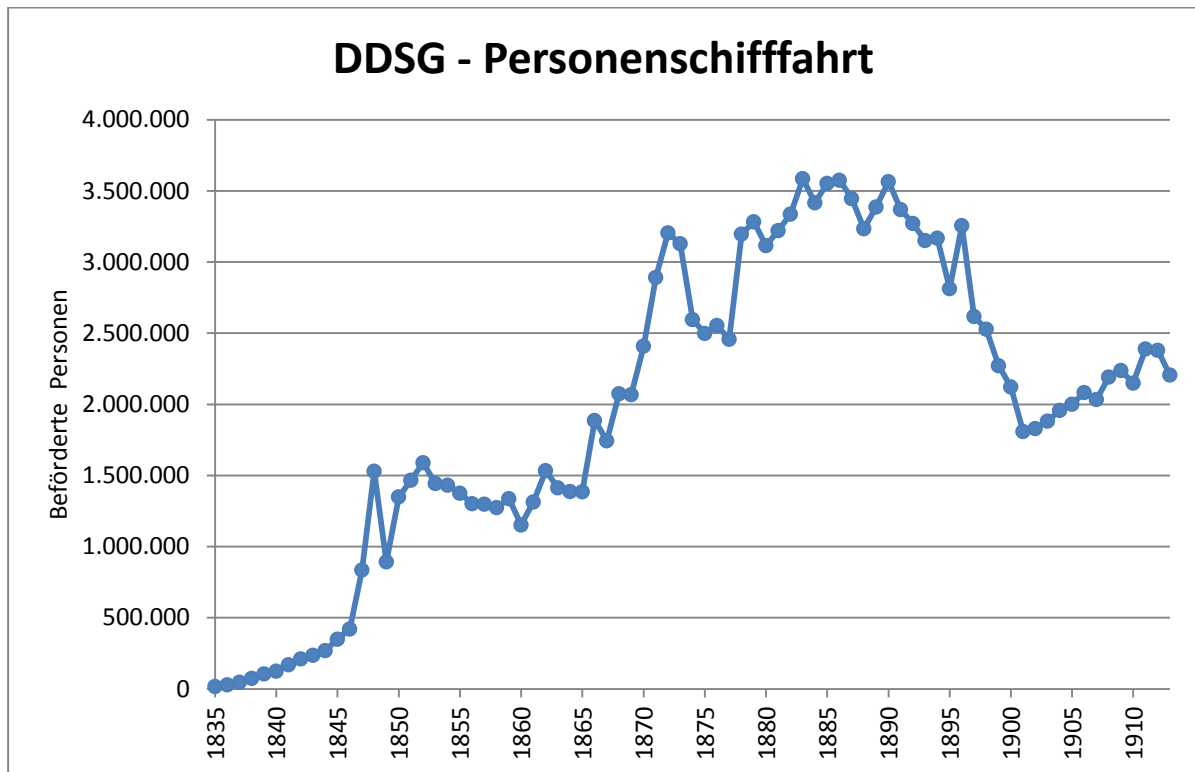


Abbildung 4: DDSG–Personenschifffahrt (1835-1913)

5 Neue Anforderungen: Die DDSG im Ersten Weltkrieg

5.1 Die Bedeutung der DDSG im Ersten Weltkrieg

Im Ersten Weltkrieg waren Teile des Donauraumes Kriegsschauplatz. Ein Umstand, der die gesamte Donauschifffahrt nicht nur in militärischer Hinsicht, sondern auch im zivilen Bereich betraf. Im letzten Subventionsabkommen zwischen DDSG und der k.u.k. Monarchie aus dem Jahr 1910, wie in Kapitel 4.3. beschrieben, wurden bereits in weiser Voraussicht die genauen Verpflichtungen der DDSG im Kriegsfall festgelegt. Es beinhaltete die direkte Übergabe von 16 Dampfern und einem Motorschiff an das Marinekommando, aber auch das Übereinkommen, dass die gesamte Flotte zur Verfügung der Militärverwaltung zu stehen habe. Aus dem Jahr 1911 sind bereits genaue Berechnungen zu den Transportkapazitäten vorhanden:

„Ein Konvoi aus einem Zugschiff und 12 Warenbooten könnte bei Fahrten bis zu sechs Stunden 13.200 Mann oder 7.560 Mann und 984 Pferde oder 7.560 Mann und 396 Geschütze oder 7.560 Mann und 300 Fuhrwerke befördern. Für vergleichbare Transporte per Bahn wären 222 bis 648 Waggons in sechs bis acht bzw. drei bis sechs kompletten Zügen erforderlich gewesen.“

Diese Zahlen manifestieren die militärische Bedeutung der Donauschifffahrt im Hinblick auf den Truppen- als auch den Materialtransport.⁶⁹

Das DDSG-Schiff „Hebe“, das seit 1905 für das Unternehmen im Einsatz war, fungierte im Ersten Weltkrieg als Wohn- und Kommandoschiff der österreichisch – ungarischen Donauflotte.⁷⁰ Die DS „Kulpa“, DS „Traisen“ und „Erzherzog Franz Ferdinand“ wurden gemeinsam mit zeitweise bis zu 13 Schleppkähnen zu Spitalschiffen umfunktioniert. Ein weiterer Schleppkahn wurde als Bade- und Desinfektionsstation eingerichtet. Trotz schwierigster Bedingungen wurde in den Kriegsjahren auch der zivile Verkehr aufrechterhalten.⁷¹ 1916 nahm die DDSG ihr erstes von insgesamt vier Kreuzfahrtschiffen in Betrieb. Die Linie ging von Wien nach Rousse⁷² mit Anschluss nach Istanbul und wurde bis 1938 geführt.⁷³

⁶⁹ Zitiert nach: Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 122.

⁷⁰ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 25.

⁷¹ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 31.

⁷² Hafenstadt in Nordbulgarien an der Grenze zwischen Bulgarien und Rumänien.

Im Ersten wie auch später im Zweiten Weltkrieg wurden die Schiffe der DDSG für Kampfzwecke, hauptsächlich aber für den Transport von kriegswichtigen Gütern eingesetzt. Um dem gestiegenen Transportbedarf im Krieg gerecht zu werden, wurden Neuinvestitionen getätigt. Die Geschäftsführung der DDSG entschloss sich zu einer Erhöhung des Aktienkapitals, welches 1918 75.600.000 Kronen (zu 72.000 Anteilen) erreicht hatte.⁷⁴

Die DDSG hatte vor dem Ersten Weltkrieg mit 142 Dampfern und 868 Anhangobjekten einen 56,8 Prozent bzw. 59,7 Prozent betragenden Anteil an Schiffen bzw. Anhangobjekten Österreichs, da sich der gesamte Schiffspark Österreichs einschließlich der Königlich ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-AG, der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Ungarischen Binnenschiffahrtsgesellschaft aus 250 Selbstfahrern und 1.455 Anhangobjekten zusammensetzte. Der Ausgang des Ersten Weltkrieges brachte schwere Verluste für die DDSG. Von den zu Kriegsbeginn bestehenden 142 Dampfern und 868 Anhangobjekten waren nur mehr 83 Dampfer und 420 Anhangobjekte verblieben. Gründe für die Verluste waren nicht ausschließlich die direkten Kriegsbeteiligungen (Kämpfe), auch Beschlagnahmungen und die Abtretung von Schiffen an die Siegermächte verringerten den Bestand erheblich.⁷⁵

5.2 Die DDSG in Zahlen - Erster Weltkrieg

Obwohl auch die Güterverkehrsflotte für den Transport kriegswichtiger Materialien eingesetzt wurde, sanken hier die Zahlen der transportierten Güter erheblich. Wurden zu Kriegsbeginn noch 1.760.278 Tonnen Güter/Jahr transportiert, so ging der Wert fast um 2/3 auf 676.450 Tonnen Güter/Jahr im Jahr 1916 zurück. Zurückzuführen ist dieser Umstand auf das kriegsbedingte Zusammenbrechen der Märkte und der Nachfrage. Bis 1919 verringerte sich das Gütertransportvolumen um ein weiteres Drittel.

⁷³ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 11.

⁷⁴ Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 125 Jahre DDSG, 81.

⁷⁵ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 31.

DDSG - Güterverkehr (1914-1918)	
Jahr	Güter in Tonnen
1914	1.760.278
1915	980.695
1916	676.450
1917	442.110
1918	463.993

Tabelle 5: DDSG-Güterverkehr (1914-1918)⁷⁶

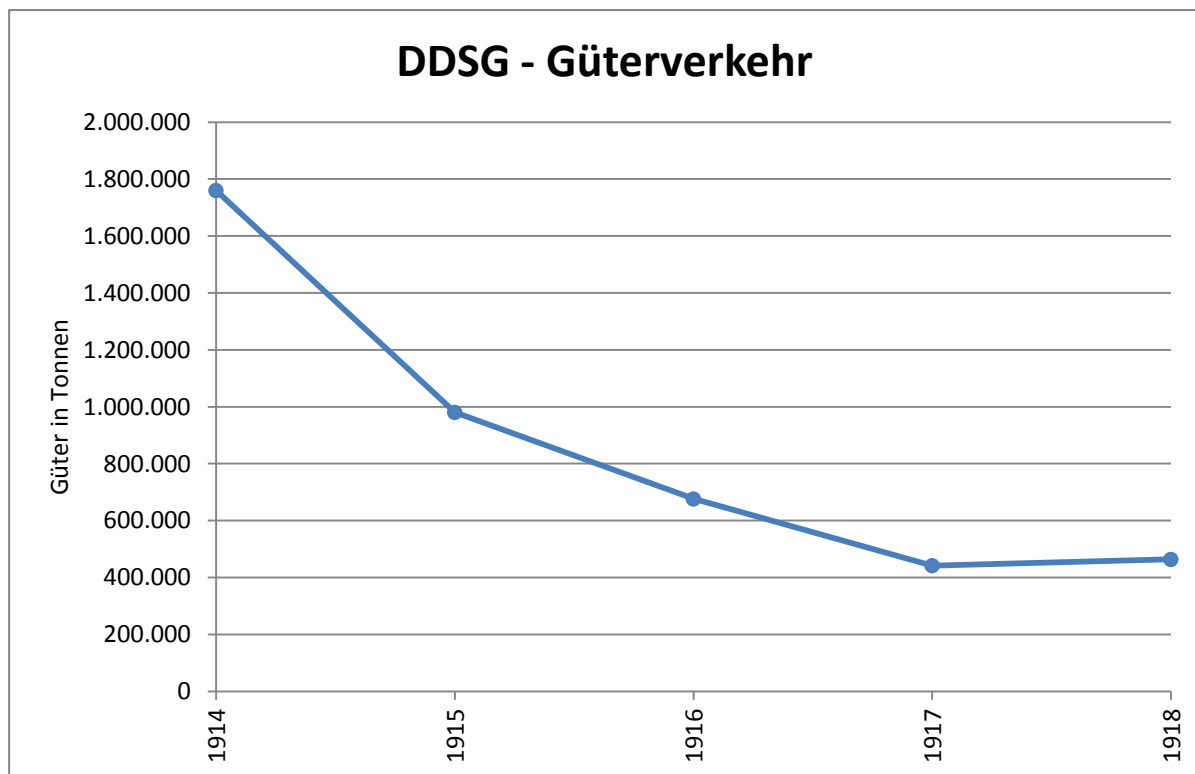


Abbildung 5: DDSG-Güterverkehr (1914-1918)

Der Personenverkehr erlebte im Ersten Weltkrieg, im Gegensatz zum Güterverkehr, keinen Rückgang, er befindet sich mit durchschnittlich 2.202.446 beförderten Personen auf relativ hohem Niveau. Die Werte liegen zwischen 1.988.765 beförderten Personen/Jahr und 2.477.212 beförderten Personen/Jahr. Diese trotz

⁷⁶ Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 201.

Kriegshandlungen hohen Werte wurden aufgrund der von der DDSG durchgeführten Truppentransporte erzielt.

DDSG - Personenschifffahrt (1914-1918)	
Jahr	Beförderte Personen
1914	2.046.286
1915	2.141.105
1916	2.358.861
1917	1.988.765
1918	2.477.212

Tabelle 6: DDSG-Personenschifffahrt (1914-1918)⁷⁷

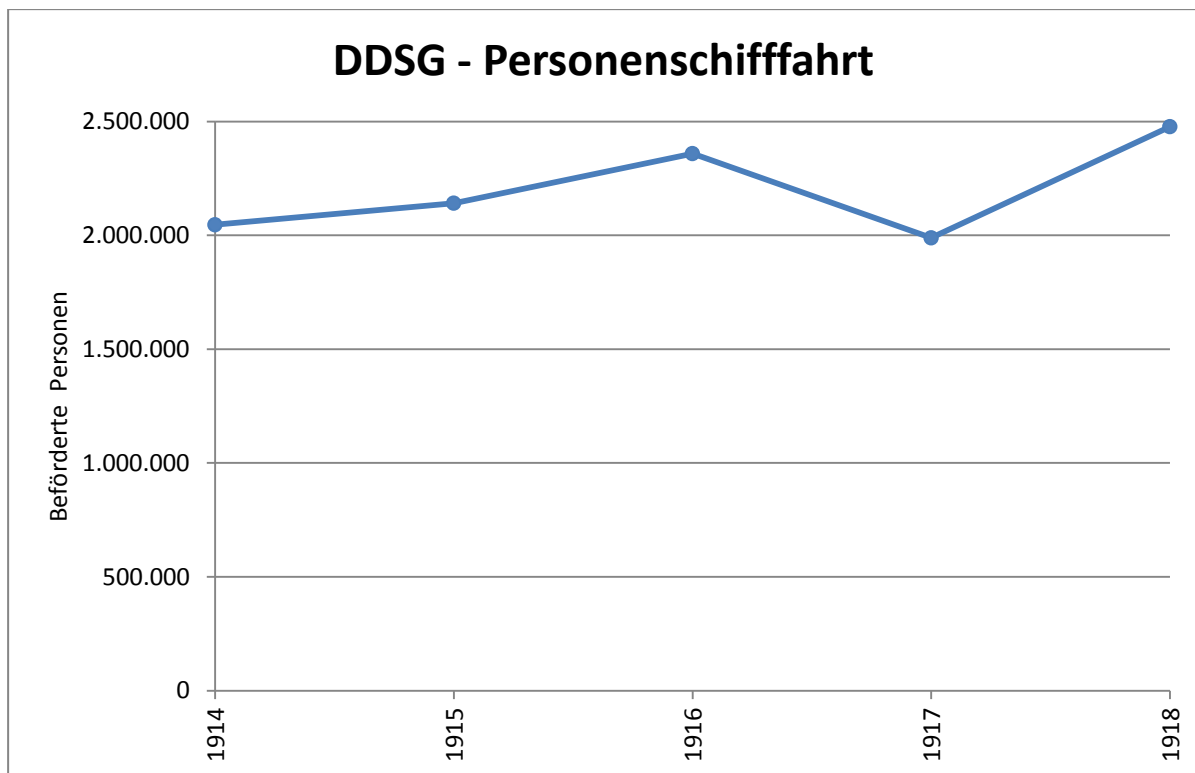


Abbildung 6: DDSG-Personenschifffahrt (1914-1918)

⁷⁷ Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 201.

6 Geänderte Rahmenbedingungen: Die DDSG in der Zwischenkriegszeit

6.1 Die Situation der DDSG nach Beendigung des Ersten Weltkrieges

Das Ende des Ersten Weltkrieges und die damit verbundenen politischen Veränderungen machten der DDSG schwer zu schaffen. Die Donaumonarchie brach zusammen, und es bildeten sich Nachfolgestaaten, die nun als Donauliegenerstaaten ihren Anteil an der Donauschifffahrt einforderten und auch einen großen Teil des Schiffbestandes als Entschädigung beanspruchten. Zum einen, weil der Hauptanteil der DDSG während des Krieges der k.u.k. Kriegsmarine unterstellt und an Kriegsaktivitäten beteiligt war, zum anderen mussten die Bestimmungen des Friedensvertrages von St. Germain vom 10. September 1919 umgesetzt werden.⁷⁸ Die Begründung des Anspruches der Nachfolgestaaten auf Teile der DDSG-Flotte fußte auf der Argumentation, dass sie mit ihrem Steueraufkommen zum Aufbau der Flotte beigetragen hätten.⁷⁹

Die Besitzungen und Stützpunkte der DDSG im Südosten blieben in eigenem Besitz. Es gelang auch allmählich der Wiederaufbau der Flotte mit modernen Schiffen. Doch aufgrund der Veränderung der Güterströme in den neu gebildeten Nachfolgestaaten der ehemaligen Habsburgermonarchie kam es auch zu Veränderungen im Transport- und Verkehrssektor. Weiters machte der Konkurrenzkampf durch die zahlreichen neuen Schifffahrtsgesellschaften dem Unternehmen schwer zu schaffen. Durch die Initiative der DDSG wurden zahlreiche Quotisierungsabkommen abgeschlossen und auch Betriebsgemeinschaften geschlossen, um am Markt bestehen bleiben zu können.⁸⁰ Denn das Donaustatut vom 23. Juli 1921⁸¹, welches die bisher gültigen Rechtsgrundlagen veränderte, bevorzugte den Tätigkeitsbereich einheimischer

⁷⁸ *Kritzl Martina*, Das Leistungsprofil der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) im Urteil der österreichischen Spedition (Wien 1989), 44.

⁷⁹ *Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes*, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 124.

⁸⁰ *Kritzl Martina*, Das Leistungsprofil der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) im Urteil der österreichischen Spedition, 44.

⁸¹ Gesetzestext siehe Kapitel 22.

Schiffahrtsgesellschaften vor den ausländischen.⁸² Die Nebenflüsse der Donau durften von nun an nur mehr von den nationalen Schiffahrtsunternehmen befahren werden. Die Binnenschiffahrt wurde national geregelt, und somit fielen für die DDSG zahlreiche Routen und Geschäftsmöglichkeiten weg, das Betriebsstreckennetz der DDSG reduzierte sich damit um 1.335 Kilometer.⁸³ Die Donau selbst wurde zur internationalen Wasserstraße erklärt.

Dies führte in logischer Konsequenz zu einem Absinken der Beförderungsleistungen und damit natürlich zu einem Rückgang der Einnahmen. Die Ausgaben sanken aufgrund der wegfallenden Leistungen, mit Ausnahme der direkten Fahrkosten, nicht im gleichen Maße. Die Hausbank der DDSG, die Allgemeine Boden-Creditanstalt, gewährte die fehlenden Mittel, wodurch sich die Schulden der DDSG vermehrten.⁸⁴

6.2 Englische Beteiligung an der DDSG

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges versuchte England seine wirtschaftliche Stellung im Bereich der Donaumündung auszubauen und gleichzeitig Einfluss auf die ganze Donauschiffahrt zu nehmen. Ausführendes Organ dieser Bestrebungen war die eigens dafür gegründete Firmengruppe „River-Syndicate“, hinter der unter anderem die renommierte Reederei Furness Whity&Co stand. Die Interessen des englischen Unternehmens beschränkten sich nicht nur auf die DDSG, auch auf die Magyar Folyam-és Tengerhajózási R.T. (Ungarische Donau- und Seeschiffahrt, MFTR) und die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (SDG) war ihr Focus gerichtet.⁸⁵ In dieser finanziell schwierigen Situation schienen der DDSG die Bestrebungen des Unternehmens The River Syndicate Ltd., London, zum Vorteil zu gereichen, das das Ziel verfolgte, wirtschaftlichen Einfluss in der Donauschiffahrt zu gewinnen und gewillt war, Kapital in das Unternehmen fließen zu lassen. Als erstes wurden im Jahr 1920 die Anteile der SDG zur Gänze an das englische Syndikat verkauft. Jahre später wurden sie wieder von der DDSG und der ungarischen MFTR

⁸² Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 33.

⁸³ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 126.

⁸⁴ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 123f.

⁸⁵ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 124.

rückerstanden.⁸⁶ Die Bestrebungen des River Syndicate blieben der Öffentlichkeit nicht verborgen. Die Neue Freie Presse berichtete am 10. Juni 1920:

„Englisches Kapital in der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. ...Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wird für den Ausbau ihres Fuhrparkes und die Verstärkung ihrer Mittel einen größeren Kapitalsvermehrung vornehmen, die neuen Aktien aber nicht den inländischen Aktionären zum Bezuge anbieten, sondern der englischen Gruppe überlassen. Diese letztere wird auch Vertreter in die Verwaltung entsenden. Der Preis der neuen Aktien wird mit 12 ½ Pfund angegeben.“⁸⁷

Das neue Kapital sollte jedoch hauptsächlich zur Deckung der Schulden von 150 Millionen Kronen bei der Boden-Creditanstalt dienen. DDSG-Präsident Schonka begründete den Schritt der Aufnahme ausländischen Kapitals in der Administrations-sitzung vom 24. Juni 1920 folgendermaßen:

„So gerne wir auf unsere Regierung und ihren guten Willen vertrauen, uns in allen diesen Fragen zu unterstützen, so wissen wir doch, wie sehr sie selbst in Nöten ist und der notwendigsten Machtmittel für die Durchsetzung ihrer eigenen Lebensforderungen entbehrt. Der Rückhalt, den wir suchen, musste also auswärts, vor allem bei einer der großen Ententemächte, gefunden werden, die Kraft und Willen besitzt, uns gegen die anstürmenden Zugriffe der neuen, an der Donau großgewordenen, heißhungrigen Staatswesen zu schützen. ... Hier war wirklich das zu erwarten, was wir zu suchen gezwungen waren, finanzielle Stärkung einerseits und politische und wirtschaftliche Unterstützung andererseits.“⁸⁸

Die neu emittierten 25.000 Aktien hatten einen Wert von 180 Millionen Kronen und stellten fast ein Drittel des gesamten Aktienkapitals dar. Weiters kaufte das River Syndicate auch 5.000 Stück Aktien der Boden-Creditanstalt. Somit war sie auch an der Hausbank der DDSG beteiligt und konnte dadurch auch bei Entscheidungen, die DDSG betreffend, Einfluss ausüben. Die erhoffte Unterstützung, die also nicht mehr ausschließlich von der österreichischen Regierung, sondern vom englischen Syndikat erbeten wurde, wurde teuer bezahlt. Die DDSG versprach den englischen Aktionären eine Superdividende, wenn eine Gewinnausschüttung von mehr als 5 Prozent möglich sein sollte. Dieser Verpflichtung konnte sich die DDSG erst nach Ablauf von zehn Jahren wieder durch die Zahlung eines einmaligen Betrages entledigen. Als Gegenleistung erwartete sich die DDSG Unterstützung in der Wieder-erlangung ihrer Vormachtstellung auf der Donau und deren Nebenflüssen. Das

⁸⁶ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 26.

⁸⁷ Zitiert nach: *Neue Freie Presse*, 10.6.1920.

⁸⁸ Zitiert nach: Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 125.

Syndikat änderte sich in die Danube Navigation Company Ltd. um, um seine Interessen auch im Firmennamen verdeutlicht zu haben. Die sowohl von der DDSG als auch von der Danube Navigation Company Ltd. in diese Transaktion gesetzten Erwartungen erfüllten sich indes nur zum geringen Teil. Die von der DDSG erhoffte Vormachtstellung auf der Donau war auch mit Hilfe der Engländer nicht so rasch wiederherzustellen. Weiters divergierten die Vorstellung zur Geschäftspolitik – während die Danube Navigation Company Ltd. die Ausschüttung der Superdividende zum Ziel hatte, wollte die DDSG reinvestieren, um die Flotte zu modernisieren bzw. wettbewerbsfähig zu halten.⁸⁹

6.3 Die Verluste der DDSG-Flotte nach dem Ersten Weltkrieg

Einen noch schwereren Schlag für die wirtschaftliche Situation der DDSG als das Donaustatut versetzte der endgültige Schiedsspruch von Hynes am 2. August 1921, der die von der DDSG zu leistende Kriegsentschädigung endgültig regelte. Die DDSG verlor 34 Zugschiffe, 8 Fahrgastschiffe, 425 Güter- und zwei Tankkähne sowie 101 eiserne Pontons und ein Werkstattschiff, im einzelnen ohne Entschädigung sechs Fahrgastschiffe, 21 Zugschiffe, 318 Güterkähne, einen Tankkahn und neun eiserne Pontons an Jugoslawien, acht Zugschiffe an Rumänien, fünf Zugschiffe und 25 Güterkähne an Frankreich, gegen Entschädigung schließlich zwei Fahrgastschiffe, ein Zugschiff und 39 Güterkähne an die Tschechoslowakei.⁹⁰ Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges trat ein neues Transportgut in Erscheinung, das in Zukunft eine immer größere Rolle spielen sollte – Rohöl und seine Derivate. Durch die steigende Motorisierung wurde der Bedarf in Europa immer höher und durch Transporte von Rumänien nach Ungarn, Jugoslawien, Tschechoslowakei, Österreich, Deutschland und in die Schweiz gedeckt.⁹¹

⁸⁹ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 127.

⁹⁰ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 126.

⁹¹ Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 125 Jahre DDSG, 78.

6.4 Das Kohlebergwerk Pécs

Im Diskussionsmittelpunkt standen in der Zwischenkriegszeit immer wieder die zum Unternehmen der DDSG gehörenden Kohlegruben in Pécs, die seit 1852 im Besitz der DDSG waren. Die Bergbaubetriebe der DDSG befanden sich im Komitat Baranya, am südlichen und südöstlichen Abhang des Mecsek-Gebirges in Ungarn. Bedeutend für die Absatzmöglichkeiten war der Anschluss an folgende Eisenbahnlinien: Pécs – Szentlőrinc – Wien, Pécs – Szentlőrinc – Ujdombovár – Budapest, Pécs – Szentlőrinc – Szlatina, Pécs – Drávaszabolcs, Pécs – Bătașék – Budapest, Pécs – Villány – Osijek und Pécs – Villány – Mohács, dem Donauhafen der Gesellschaft in 54,84km Entfernung. Die Bergbaubetriebe bestanden aus den vier Betriebsanlagen Ujhegy, Pécs, Szabolcs und Vasas mit insgesamt 19 Schächten, von denen sechs reine Förderschächte waren.⁹²

1912 war ein Plan ausgearbeitet worden, dessen Ziel es war, die Pécs-Grubenbetriebe zusammenzufassen und zu modernisieren. Es war 1913 mit der Umsetzung begonnen worden, aber durch den Ersten Weltkrieg und den dadurch bedingten Geld-, Material- und Arbeitermangel wurden die Neuanlagen erst 1927 fertiggestellt. Sechs bestehende Förderschächte mit einer Schachtleistung von 100.000 bis höchstens 250.000 Tonnen Rohkohle/Jahr wurden durch die Modernisierung der drei Förderschächte Pécs, Szabolcs und Vasas ersetzt, die insgesamt die Leistung von 1.250.000 Tonnen Rohkohle/Jahr erbrachten. Der finanzielle Aufwand für die zu tätigen Investitionen war beträchtlich. Die volle mögliche Förderleistung wurde aber erst im Zweiten Weltkrieg aufgrund des gestiegenen Kohlebedarfs ausgenutzt. In der Zwischenkriegszeit sank sogar wegen der Weltwirtschaftskrise der Kohlebedarf. Trotzdem lag genau in diesem Zeitraum jene Phase des Bergwerkes, in der es positiv wirtschaftete und teilweise die negativen Wirtschaftsdaten der anderen Teilbereiche der DDSG ausglich.⁹³ Die Modernisierung des Bergwerkes schien zu spät zu kommen, denn eine fortschrittlichere Antriebsform schien zu dieser Zeit schon der Dieselmotor zu sein, der einen weitaus kostengünstigeren Betrieb der Schiffe ermöglichte. Zwar bestand die Flotte noch ausschließlich aus Dampfschiffen,

⁹² Jicínský Jaroslav, Die Pécs-Steinkohlenbergwerke der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft : 1852-1931 (Pécs 1931)2.

⁹³ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 35.

doch wurden schon Überlegungen angestellt, auf Diesel umzustellen, was jedoch die Investitionen in diesem Ausmaß in das Bergwerk unsinnig erscheinen lässt.

Eine neu errichtete Anlage für die Zentralaufbereitung der Kohle sorgte für einheitliche Qualität. Die bestehenden drei kleinen Kraftwerke, die unwirtschaftlich waren, wurden durch den Bau eines neuen Kraftwerkes ersetzt. Zusätzlich wurden ein neuer Verschiebebahnhof geschaffen und die Werksbahnen elektrifiziert.⁹⁴

Von Oktober 1919 bis August 1922 wurde das Bergbauggebiet vom jugoslawischen Staat besetzt, dem laut Friedensvertrag von Versailles 1919 bis zum Jahr 1927 eine größere Menge Kohle als Reparationszahlungen geliefert werden musste. Nach dem Auslaufen der Reparationszahlungen setzte Jugoslawien Prohibitionszölle für Kohle fest, wodurch das Bergbaurevier ein wichtiges Absatzgebiet verlor und von nun an die Leistungsfähigkeit der Gruben nicht voll ausgenützt werden konnte.⁹⁵ Laut Bilanz per 31. Dezember 1932 entfiel vom Kohlenabsatz 70 Prozent auf Fremdverbraucher und 30 Prozent auf Eigenverbrauch im Bergwerk und Schifffahrt.⁹⁶ Nach dem Wegfall Jugoslawiens und weiterer Sukzessionsstaaten als wichtige Kohleimporteure wären neue Absatzmärkte als Ersatz von Vorteil gewesen. Die Stadt Wien als Großverbraucher von Kohle hätte eventuell ein solcher Kunde werden können, aber aus einem Anbot vom 5. Februar 1935 der Montana Kohlenhandels-GesmbH geht hervor, dass das Gaswerk Wien türkische Kohle zum Frachtpreis von 15 Schilling/Tonne bezog. Das Gegenangebot der DDSG lag mit 18,4 Schilling/Tonne wesentlich höher.⁹⁷

Aus gesellschaftlicher Sicht waren die Bergbaubetriebe Pécs der DDSG durch ein ausgesprochen hohes Maß an Wohlfahrtseinrichtungen gekennzeichnet. Es wurden unentgeltlich ärztliche Behandlungen zur Verfügung gestellt, wobei der Betrieb für die Kosten von fünf Ärzten und Personal, Ordinationsräumen, ein Werkskrankenhaus mit achtzig Betten und zwei Apotheken aufkam. Eine Krankenversicherung, für die sechs Prozent der Löhne der Angestellten und Arbeiter an die Knappschafts-Bruderrade

⁹⁴ Jicinský Jaroslav, Die Pécser Steinkohlenbergwerke der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft : 1852-1931, 22.

⁹⁵ Jicinský Jaroslav, Die Pécser Steinkohlenbergwerke der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft : 1852-1931, 18.

⁹⁶ BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 1, Bilanz per 31.12.1932.

⁹⁷ BA, CA-IB, DDSG 35/05,M 7, Schreiben vom 5.2.1935.

gingen, garantierte im Krankheitsfall sechzig Prozent des Durchschnittslohnes für maximal ein Jahr. Ebenfalls existierten eine Unfallversicherung, bei der der Arbeitgeberanteil zwei Prozent betrug, und eine Pensionsversicherung. Auch im Unterrichtswesen war die DDSG tätig: sie unterhielt in Pécs drei Volksschulen mit zwanzig Lehrkräften. Für das Schuljahr 1930/31 waren 1.251 Schulpflichtige gemeldet. Auch die Seelsorge wurde mit einem römisch-katholischen Pfarrer und Kaplan gewährleistet.

Besonders hervorhebenswert erscheint die Wohnungsfürsorge: Ein Großteil der Arbeiter, Aufseher und Beamten wohnte in den eigens dafür geschaffenen Siedlungen der DDSG. 1931 wurden den Arbeitern in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz 696 Wohngebäude und 3 Ledigenheime mit 440 Schlafstellen bereitgestellt, um damit den Arbeitsplatz attraktiv zu gestalten. Ein Wohngebäude für einen Beamten sah 3-5 Zimmer, Vorzimmer, Badezimmer, Dienstbotenzimmer, Küche, Keller, Waschküche und einen Garten vor. Ein Aufseher durfte sich in 2-3 Zimmern und allen Nebenräumen wohlfühlen. Für Arbeiter waren Häuser mit 1-2 Zimmern inkl. aller Nebenräume vorgesehen. Gegen einen geringen Pachtzins konnten Weingärten und Ackerland bewirtschaftet werden. Die sonstige Fürsorge umfasste ein Kasinogebäude mit Gastwirtschaft, eine Kegelbahn, einen Tennisplatz, ein Schwimmbad und Verpflegungsmagazine, in denen Lebensmittel zu ermäßigten Preisen erworben werden konnten. Weiter gab es noch Kultur-, Sport-, Geselligkeits- und Wohltätigkeitsvereine.⁹⁸

Die Bergbaubetriebe Pécs waren eine kleine Welt für sich. Eine Welt, die dem Unternehmen DDSG auch einiges an Kosten abverlangte und die dadurch immer häufiger im Mittelpunkt der Kritik stand. In der folgenden Tabelle wird der immense Anstieg der sozialen Kosten (in Pengö) im Vergleich zur Förderungsmenge dargestellt. Besonders in den Jahren 1920 bis 1930 ist ein unverhältnismäßig hoher Anstieg der sozialen Aufwendungen im Vergleich zur Förderung festzustellen.

⁹⁸ Jicínský Jaroslav, Die Pécs-Steinkohlenbergwerke der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft : 1852-1931.

Bergwerk Pécs		
Jahr	Förderung in t	soziale Aufwendungen in Pengö
1870	250.911	24.389
1880	455.567	41.867
1890	471.745	64.281
1900	1.036.549	106.260
1910	1.002.485	199.130
1914	826.944	293.012
1918	822.195	225.140
1920	733.676	53.016
1925	1.082.629	487.462
1927	1.020.672	581.506
1930	1.090.067	715.030

Tabelle 7: Soziale Aufwendungen Pécs⁹⁹

Trotz der enormen Ausgaben wirtschaftete das Bergwerk in jenen Jahren im Gegensatz zum Schifffahrtsbetrieb positiv. Die Gewinne des Bergwerks machten 1932 1.678.000 Schilling aus, dem gegenüber stand der Betriebsverlust der Schifffahrt mit 2.652.000 Schilling. Auf der Ausgabenseite des gesamten Unternehmens DDSG waren 12.052.000 Schilling verbucht, das Gewinnkonto konnte für 1932 jedoch nur 2.051.000 Schilling verzeichnen.¹⁰⁰ Im Jahr 1933, das laut Bergwerksleitung das ungünstigste Jahr für das Bergwerk darstellte, hatte Pécs einen Bruttogewinn von 2.819.000 Schilling erzielt, das ergab einen Nettoüberschuss von 827.000 Schilling.¹⁰¹ Trotz der positiven Zahlen wollte der Vorstand der DDSG jenes verkaufen. Als Begründung für den Verkauf der Bergbaubetriebe Pécs führte DDSG Generaldirektor Otto Korwik in einem Bericht vom 12. Dezember 1934 an Baurat Heller, Direktor und Mitglied des Vorstandes der Österreichischen Creditanstalt-Wiener Bankverein und Vizepräsident der DDSG, die Schwierigkeit der Leitung des Bergwerks von Wien aus als auch die Notwendigkeit des Übergangs auf Pacura¹⁰²–

⁹⁹ Jicínský Jaroslav, Die Pécs-Steinkohlenbergwerke der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft : 1852-1931, 82-84.

¹⁰⁰ BA, CA-IB, DDSG 35/01, M 1, Gewinn- und Verlustkonto 1932.

¹⁰¹ BA, CA-IB, DDSG 35/05, M 4, Schreiben von Generaldirektor Otto Korwik vom 13.10. 1934 an A.J. van Hengel, Generaldirektor und Vorsitzender des Vorstandes der Österreichischen Creditanstalt-Wiener Bankverein.

¹⁰² Siehe Kapitel 16 Definitionen, Abkürzungen.

Feuerung an. Laut seinem Ermessen wäre die Optimierung des Betriebes für den ungarischen Staat viel leichter. Doch Verhandlungen mit dem ungarischen Finanzminister und dem ungarischen Handelsminister verliefen ungünstig, da die ungarischen Vertreter sich gegen einen Kauf des Bergwerks vor allem in Barzahlung aussprachen. Als Argumente wurden angeführt, dass Kohle schwer absetzbar und der Kauf nur dann rentabel wäre, wenn langfristige, zinsfreie Raten und diese in Form von Sachlieferungen vereinbart werden würden.¹⁰³

6.5 Die wirtschaftliche Entwicklung der DDSG in der Zwischenkriegszeit

Trotz wirtschaftlicher Depression in den Nachkriegsjahren wurde versucht, die Flotte der DDSG – wenn auch in weitaus geringerem Maße - wieder aufzubauen. In den Jahren 1921 bis 1927 wurden drei bedeutende Dampfschiffe in Dienst gestellt – „Inn“, „Österreich“ und „Suppan“, obwohl der Hauptanteil der Investitionsmittel in das Ausbauprogramm des Bergwerkes in Pécs floss. Um genügend Mittel aufzubringen, wurden englische Pfundanleihen aufgenommen.¹⁰⁴ Im Jahr 1923 übernahm die Danube Navigation Company Ltd. eine DDSG–Anleihe im Wert von 300.000 Pfund, die in acht Jahresraten bei einer Verzinsung von 7,5 Prozent zurückzuzahlen waren. Als Sicherheit diente das Bergwerk in Pécs inklusive aller Schürfrechte. Mit dem zusätzlichen englischen Kapital war die Fertigstellung der Modernisierungsphase in Pécs und auch die Teilmodernisierung der Flotte gewährleistet. In Folge versuchte die DDSG den Einfluss des englischen Syndikates in ihrem Unternehmen wieder zurückzudrängen. Dies geschah zum einen mit dem gemeinsamen Rückkauf der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft von DDSG und MFTR im Verhältnis 60:40 im September 1924, zum anderen wurde der Anspruch auf die Superdividende zum Betrag von 162.000 Pfund und unter Gewährleistung einer Mindestdividende abgekauft. Die Danube Navigation Company wurde einfacher Aktionär der DDSG und MFTR ohne weitere Einflussnahme auf die Geschäftspolitik.¹⁰⁵ Man besann sich offenbar auf den österreichischen Weg, indem man nun

¹⁰³ BA, CA-IB, DDSG 35/05,M 4, Bericht Generaldirektor Otto Korwik vom 12.12. 1934 an Baurat Heller, Direktor und Mitglied des Vorstandes der Österreichischen Creditanstalt-Wiener Bankverein und Vizepräsident der DDSG.

¹⁰⁴ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 37.

¹⁰⁵ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 127f.

auf die Finanzierung durch die Boden-Creditanstalt setzte. Eine Maßnahme, die durchaus dem politischen Zeitgeist entsprach.

Mit dem Schillingsrechnungsgesetz vom 1. März 1925¹⁰⁶ wurde das Kapital der DDSG mit 18.860.000 Schilling festgelegt (235.750 Aktien á 80 Schilling).¹⁰⁷ Ein weiteres Desaster stellte die Wirtschaftskrise von 1929 dar, die die Donauschifffahrt ebenfalls schwer traf. Durch das weltweite Zusammenbrechen der Wirtschaft sank das Beförderungsvolumen rapide ab; zusätzlich machte der DDSG die Konkurrenz der Bahn und die Konkurrenz der Schifffahrtsgesellschaften der k.u.k. Nachfolgestaaten bereits schwer zu schaffen. Um die negativen Effekte abzuschwächen, wurde unter der Federführung der DDSG gemeinsam mit den wichtigsten Donau-reedereien eine Betriebsgemeinschaft gegründet, deren Hauptziel es war, den Konkurrenzkampf untereinander einzudämmen. Trotz dieser Maßnahmen geriet die DDSG in ernste wirtschaftliche Bedrängnis, die ohne staatliche Hilfe zum endgültigen Bankrott geführt hätte.¹⁰⁸

Zu einem ersten Übereinkommen über einen Gemeinschaftsverkehr der DDSG und der MFTR kam es bereits 1924. Beide Gesellschaften übernahmen zu je 50 Prozent die Aktien der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Rhein-Donau-Express Schifffahrts-A.G. und den Schiffspark der Ungarischen Binnenschifffahrts-A.G. Gemeinsam gründeten sie die „Dunav“, die Königlich-Bulgarische Schifffahrts-A.G., Sofia.¹⁰⁹ Es wurden gegenseitig Betriebsmittel bereitgestellt und ein gemeinsamer Fahrplan zur Beschleunigung der Fahrten erarbeitet. Im März 1927 wurde der Bayrische Lloyd, Schifffahrts-A.G. ein weiteres Mitglied der Betriebsgemeinschaft. Im Zuge der immer kritisch werdenden Wirtschaftslage wurde das Konzept um die gemeinsame Nutzung sämtlicher Landanlagen, Magazine,

¹⁰⁶ http://de.wikipedia.org/wiki/W%C3%A4hrungsreformen_in_%C3%96sterreich "Die Währungsreform der Ersten Republik löste die seit 1919 mit *Deutschösterreich* abgestempelten Banknoten der Kronenwährung aus der österreichisch-ungarischen Monarchie ab. Die österreichische Krone, die durch die Inflation nach dem Ersten Weltkrieg sehr stark an Wert verlor, wurde nach dem Währungsumstellungsgesetz vom 20. Dezember 1924 mit Wirkung vom 1. März 1925 durch den Schilling zu 100 Groschen ersetzt".

¹⁰⁷ *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, 125 Jahre DDSG, 81.

¹⁰⁸ *Binder Johannes*, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 37.

¹⁰⁹ *Nedeff Nicola*, Die Betriebsgemeinschaft der Donauschifffahrten BL – CMSG – MFTR – SDP 1929-1945. Ein Beitrag zum Studium der Probleme einer internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Donauschifffahrt (Wien 1957) 31.

Verladeeinrichtungen, Tarifbüros und auch der Angestellten und Beamten erweitert.¹¹⁰

Der Erweiterung war mit diesem Schritt noch kein Ende gesetzt. 1929 schlossen sich der Betriebsgemeinschaft die Continentale Motorschiffahrtsgesellschaft in Form eines Mengenquotisierungsvertrages und die französische Donauschiffahrt an. Letztendlich kam es 1934 auch zu Vereinbarungen mit den tschechischen, rumänischen und jugoslawischen Schiffahrtsgesellschaften, um den Preis- und Konkurrenzkampf einzudämmen und jeder Gesellschaft ihr wirtschaftliches Überleben zu ermöglichen.¹¹¹

Innerhalb dieser Betriebsgemeinschaft kam es ab Ende 1934 zu Unstimmigkeiten, und es setzte ein Machtkampf um die Vorrangstellung innerhalb derselben ein, der von den ungarischen und deutschen Unternehmen geführt wurde. Das Quotenverhältnis des gesamten Transportaufkommens zwischen DDSG, MFTR und Bayrischen Lloyd betrug 50:30:20 Prozent und wurde von MFTR und Bayrischen Lloyd in Frage gestellt, die mit der Kündigung des Vertrages drohten. Es wurde ein Tarif- und Quotenkampf geführt, der letztlich zu keiner Einigung führte. Am 26. April 1938 kam es zur endgültigen Liquidierung der Betriebsgemeinschaft.¹¹²

6.6 Die Hausbanken der DDSG in der Zwischenkriegszeit

Mitte des 19. Jahrhunderts waren österreichische Banken fast ausschließlich im Bereich der Finanzierung des Eisenbahnbaus und von Staatskrediten tätig. Industriefinanzierungen wurden nur im geringen Ausmaß in den Bereichen der Gütergruppen Eisen, Zucker und Kohle vollzogen. Eine Wandlung im Betätigungsfeld setzte in den 1890er Jahren ein, als das traditionelle Geschäft im Eisenbahnbau und mit staatlichen Anleihen nachließ. Das bisherige Credo der Risikominimierung wurde

¹¹⁰ *Enderle-Burcel* Gertrude, Konkurrenz auf der Donau – Anfang und Ende der Betriebsgemeinschaft der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft mit der königlich ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts A.G. in der Zwischenkriegszeit, 177f. In: Matis Herbert, Resch Andreas, Stiefel Dieter (Hg), Unternehmertum im Spannungsfeld von Politik und Gesellschaft. Unternehmerische Aktivitäten in historischer Perspektive (Veröffentlichungen der Österreichischen Gesellschaft für Unternehmensgeschichte, 28) (Wien 2010) 171-184.

¹¹¹ *Grössing* Helmut, *Funk* Ernst-Ulrich, *Sauer* Manfred, *Binder* Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 128.

¹¹² *Enderle-Burcel* Gertrude, Konkurrenz auf der Donau, 180-184.

gelockert. Unternehmen wurden in Aktiengesellschaften umgewandelt, bei gleichzeitiger Beteiligung der Bank. Auch durch das zunehmende Kreditgeschäft kam es immer mehr zur Einflussnahme der Banken an der Industrie.¹¹³

Nach dem Zusammenbruch der Habsburgermonarchie versuchten die Großbanken ihren Einfluss im Bankgeschäft im Donauraum zu wahren, was sich jedoch aufgrund der Nationalisierung des Bankgeschäftes in den „neuen“ Staaten als schwierig erwies. Doch eine Abkehr von der eingeschlagenen multinationalen Strategie fand nicht statt; der für Österreich zu große Beamtenapparat der Banken wurde bei gleichzeitigen Verlusten im täglichen Geldgeschäft und bei Kreditvergaben beibehalten. Vom Staat als solches kam zu Beginn dieser Entwicklung wenig Einspruch, da die Banken auf die Unterstützung Seipels und Kienböcks¹¹⁴ zählen konnten, die dem Wirtschaftsoptimismus und der Fortsetzung des „business as usual“ zugetan waren.

Die weltweite Wirtschaftskrise im Jahr 1929 erfolgte nahezu im Gleichklang mit einem der größten Bankenzusammenbrüche Österreichs. Die 1864 gegründete Allgemeine Österreichische Boden-Credit-Anstalt (BCA), die bisherige Hausbank der DDSG, musste sich im Oktober für zahlungsunfähig erklären. Die damals größte österreichische Bank, die Creditanstalt für Handel und Gewerbe (CA), fungierte als Auffangnetz der maroden BCA.¹¹⁵ Die österreichische Bankenlandschaft hatte sich in der Zwischenkriegszeit vehement verändert. Von zehn Wiener Großbanken zu Ende der österreichisch-ungarischen Monarchie blieben nur mehr drei Banken übrig: das durch Fusionen entstandene Riesengebilde der Österreichischen Creditanstalt – Wiener Bankverein (ÖCA-WBV), die unter französischem Einfluss stehende Länderbank und die mehrheitlich deutsche Merkurbank. Diese verbliebenen Banken hatten mit enormen wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen – zum einen die

¹¹³ Stiefel Dieter, Die österreichischen Banken am Höhepunkt von Macht und Einfluss. System und Problematik des österreichischen Finanzkapitals von den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts bis zur Weltwirtschaftskrise. – in: Bankhistorisches Archiv, Zeitschrift zur Bankengeschichte, (1984) 18-34.

¹¹⁴ Amtsperiode Kabinett Seipel I, in der Dr. Iganz Seipel die Funktion des Bundeskanzlers vom 13. Mai 1922 bis zum 20. November 1924 innehatte, und Dr. Viktor Kienböck als Bundesminister für Finanzen im Amt war. Siehe www.parlament.gv.at

¹¹⁵ Eigner Peter, Melichar Peter, Das Ende der Boden-Credit-Anstalt 1929 und die Rolle Rudolf Siegharts, 56. In: Eigner Peter (Hg), Bankrott. Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften 19 (Innsbruck, Wien 2008).

veränderten territorialen Rahmenbedingungen (Veränderung des Geschäftsbereiches von der Habsburgermonarchie hin zu den neu entstandenen Territorialstaaten), andererseits die innerstaatlich kränkelnde Wirtschaft (und hier vor allem die Industrie) und die weltweite Weltwirtschaftskrise in den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts.¹¹⁶

Die Auflistung der größten Industriedebitoren der Creditanstalt enthält viele Firmen, die die größten Wirtschafts- und Industriebetriebe der Zeit in Österreich darstellten, und, lässt den Einfluss der CA auf weite Teile der Industrie und ihre dahingehende Schlüsselstellung erkennen.¹¹⁷ Auch die DDSG als einer der Hauptschuldner der CA konnte sich deren Einflussnahme nicht erwehren. Die Creditanstalt wurde, durch die schwerwiegende Krise im Bankensektor und durch ihre Industriedebitoren mehrfach belastet, im Jahr 1931 selbst zum Sanierungsfall. Am 11. Mai 1931 musste das inzwischen größte österreichische Kreditinstitut seine Zahlungsunfähigkeit erklären.

Firmenname	Gesamtobligo	Verlustabschreibung 1931**)
Steyr-Konzern*)	76,8	30,0
Mautner-Textilwerke*)	74,8	24,0
Lujani-Zuckerfabrik (Rumänien)	49,8	30,0
Erdölkonzern:		
Fanto-Konzern*)	51,5	
Malopolska-Konzern*)	33,1	
Gallia-Konzern	40,6	
	125,2	82,0
Berndorfer Metallwarenfabrik		
A. Krupp	38,0	35,0
1. Donau-Dampfschiffahrtsges. *)	30,5	20,0
Automobilfabrik Perl AG	27,4	15,0
Wollhandels-Konzern	23,5	3,0
Climax Motorenwerke	23,0	22,0
	469,0	261,0

*) Von BCA übernommen

Tabelle 8: Die größten Industriedebitoren der Creditanstalt (Stand vom 31.5.1931, in Millionen S)¹¹⁸

Die enge Verbindung von Banken, Staat und Industrie spiegelt sich im Jahr 1932 in der Übernahme der Schulden der Creditanstalt von der Nationalbank durch den

¹¹⁶ Weber Fritz, Die österreichischen Großbanken in der Zwischenkriegszeit. – in: Christliche Demokratie 3.Jg., 4 (1985) (Schriftenreihe des Karl v. Vogelsang – Institutes) 323-357.

¹¹⁷ Eigner Peter, Betrachtungen zum Verhältnis zwischen Banken und Industrie in Österreich(-Ungarn) 1895-1938. Ausdruck der Bankenmacht oder Geschäftsbeziehungen gleichberechtigter Partner? In: Eigner Peter, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich (Banken-bzw. industriegeschichtlich orientierte Beiträge. Beiträge zu einer Geschichte der österreichischen Wirtschaftselite). (Wien 2001) 1-15.

¹¹⁸ Weber Fritz, Die österreichischen Großbanken in der Zwischenkriegszeit, 340.

österreichischen Staat wider. Dies stellte die Voraussetzung für die Sanierung der Konzernunternehmen durch die Creditanstalt selbst dar. Es kam zu Zusammenlegungen und Schließungen von Produktionsstätten, eine Anpassung an die neuen Wirtschaftsgegebenheiten (veränderte Absatzmärkte, Produkte,). Ein weiterer Weg um die Liquidität der Creditanstalt zu gewährleisten, war der Verkauf von Aktienbeteiligungen.¹¹⁹ Zu Beteiligungen und Kreditbeziehungen kamen enge personelle Verflechtungen zwischen Banken und Industrie.

Allein durch Beteiligung und Vertretung im Aufsichtsrat der Unternehmen kann man noch nicht von einer dominanten Vormachtstellung der Banken sprechen. Vor allem wenn man bedenkt, dass umgekehrt Industrielle ebenfalls in den Aufsichtsräten der Banken saßen, wenngleich in weitaus geringerer Zahl. Dies lässt eine wechselseitige Beziehung erkennen. Doch mit mehr als zwanzig, teilweise sogar vierzig Mandaten in Industrieunternehmen, war den einzelnen Bankdirektoren wohl kaum mehr ein wirklicher Einblick und Kontrolle über die Geschäftstätigkeiten der betreffenden Industrieunternehmen möglich. Erst ab den 1930er Jahren hatten die Banken eigene Industrieabteilungen, die für Informationen und Entscheidungsgrundlagen verantwortlich waren. Das eigentliche Druckmittel bildete nicht der Aktienbesitz, der zwar ein Mitspracherecht garantierte, sondern die Kredite. Konnte ein Unternehmen seine Kredite nicht mehr bewältigen, war es seiner Hausbank ausgeliefert. Als Beispiel für die Vernetzung des leitenden Personals bei CA und DDSG ist Baurat Heller anzuführen, der 1934 gleichzeitig Direktor und Mitglied des Vorstandes der Österreichischen Creditanstalt-Wiener Bankverein und Vizepräsident der DDSG war.

Ein Bericht der DDSG an die CA vom 2. Mai 1933 zeigt einen Schuldenstand an Bank- und Finanzschulden von insgesamt 60.349.000 Schilling auf, wobei allein auf die Creditanstalt 43.306.000 Schilling fallen. Langfristige Schulden (hauptsächlich Obligationenanleihen) erreichten den Wert von 15.384.000 Schilling, diversen Kreditoren wurden 14.385 Schilling geschuldet. Dieser Gesamtlast von 90.118.000 Schilling Schulden standen Aktiva von 70.058.000 Schilling gegenüber. Zur Lösung des finanziellen Problems wurde ein Konkursverfahren angedacht. Als Hauptverursacher der Misere der DDSG galt der seit Jahren hochpassive Schifffahrtsbetrieb,

¹¹⁹ *Weber Fritz*, Die österreichischen Großbanken in der Zwischenkriegszeit, 323-357.

wobei die Personalkosten, die Pensionszahlungen, die Modernisierung des Schiffsparks und die Sicherung der Subventionen als die Hauptproblembereiche galten.¹²⁰

Unter politischem Druck wurde der Staat dazu gezwungen, die Gesamtverluste zu tragen und die Credit-Anstalt (als letzte verbliebene wirkliche Großbank) zu stützen, um einen Zusammenbruch der Industrie und eine Verschärfung der Arbeitslosigkeit in Österreich zu verhindern.¹²¹ Aus einem Schreiben des Vorstandes der Österreichischen Creditanstalt-Wiener Bankverein an das Bundesministerium für Finanzen vom 23. Dezember 1935 geht folgendes hervor:

„Wir möchten vorweg in Erinnerung bringen, dass der Genfer Vertrag für die Creditanstalt-Wiener Bankverein einen fast 75%igen Verlust mit sich gebracht hat, wobei das große volkswirtschaftlich und handelspolitische Interesse Österreichs an der Fortführung der DDSG uns gegenüber hervorgehoben wurde. Die jetzige Schwierigkeit ist nicht auf eine ungünstige Entwicklung der DDSG zurückzuführen, sondern auf den Umstand, dass die hohe Bundesregierung den Betrag der früher versprochenen Subvention reduziert. Wir erachten es trotzdem als unsere Pflicht, konkrete Vorschläge, welche zur Regelung dieser Angelegenheit gemacht werden, zu überprüfen, unter der Voraussetzung, dass die hohe Bundesregierung schriftlich erklärt, dass die Aufrechterhaltung des Betriebes der DDSG nicht im öffentlichen Interesse gelegen ist.“¹²²

Auch die CA übte somit Druck auf die Regierung aus, versprochene Subventionen der DDSG zu gewähren, da ansonsten das Weiterbestehen des Unternehmens nicht mehr gewährleistet war. Gleichzeitig versuchte sich die CA abzusichern und einen Teil der Außenstände der DDSG hereinzubekommen. Am 27. März 1935 betrugen die Forderungen des Bundes 5.649.369,80 Schilling, die der CA 10.492.299,99 Schilling, worauf in der Verwaltungsratssitzung am 27. Dezember 1935 die Entschädigungswünsche der CA hinterlegt wurden. Diese seien hier auszugsweise genannt:

- „I. Rückstehungserklärungen: alle Zinsen und Kapitalsraten sind kumulativ und in den folgenden Jahren aus Überschüssen zu tilgen; zuerst sind die Forderungen der CA zu bedienen
- II. Subvention des Bundes: 1.200.000 Schilling pro Jahr bis zur völligen Rückzahlung der Schuld der DDSG
- III. Administrative Maßnahmen: Änderung der Sondervertragsverhältnisse (z.B. Schonka, Wertheimer), Änderung der Pensionsverhältnisse

¹²⁰ BA, CA-IB, DDSG 35/03, Bericht an die CA vom 2.5.1933.

¹²¹ Stiefel Dieter, Die österreichischen Banken am Höhepunkt von Macht und Einfluss, 18-34.

¹²² BA, CA-IB, DDSG 35/05,M 7, Schreiben des Vorstandes der Österreichischen Creditanstalt-Wiener Bankverein an das Bundesministerium für Finanzen vom 23. Dezember 1935.

- IV. Gewinne aus der Tilgung der Obligationen und des eventuellen Verkaufs von Pécs sollten an die CA gehen“¹²³

6.7 Staatliche Subventionen und Schulden

Trotz aller Bemühungen sah die DDSG 1928 keinen anderen Ausweg als den Staat um Hilfe zu bitten. Die Tageszeitung „Der Tag“ veröffentlichte am 25. Juli 1929 unter dem Titel „Die Schifffahrt auf der Donau“ Auszüge aus dem Rechenschaftsbericht der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, die das wirtschaftlich katastrophale Jahr 1928 thematisierten. Das Gewinn- und Verlustkonto der DDSG wies für 1928 einen Rekordverlust von 2,3 Millionen Schilling auf. Als Ursache wurde zum einen die extrem schlechte Maisernte in Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien und die dadurch reduzierten Getreidetransporte von 346.000 Tonnen im Jahr 1927 auf 246.000 Tonnen 1928 genannt. Als zweite, ebenso bedeutende Ursache für die enormen Verluste der DDSG wird die Verschärfung der Konkurrenz der Schiffahrtsgesellschaften angegeben.¹²⁴ Aufgrund der großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten der DDSG gewährte die Regierung dem Unternehmen für das Jahr 1929 eine Subvention in der Höhe von 2,5 Millionen Schilling, wobei gleichzeitig vereinbart wurde, dass sich die Gesellschaft verpflichtete, sich in den Dienst der österreichischen Volkswirtschaft zu stellen. Ebenfalls wurde der Einfluss der Regierung auf die Geschäftsführung gesichert.¹²⁵ Die Neue Freie Presse vom 13. Juli 1929 listete in ihrem Artikel „Die Subvention für die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ die Details auf. Die vom Bund gewährten 2,5 Millionen Schilling stellten scheinbar einen Kompromiss dar, da seitens der DDSG weit mehr gefordert wurde. Es wurde vor allem die Wahrung der Aufsichtsrechte der Regierung mit „Sitz und Stimme“ im Verwaltungsrat der Gesellschaft verankert. Die Verpflichtungen der DDSG umfassten die Ergänzung des Personenverkehrs auf das in Friedenszeiten übliche Ausmaß, das Anlegen der Schiffe in fast allen Stationen, die Weiterführung des Güterverkehrs, die Wiederaufnahme des Eilgüter- und Expressgüterdienstes, die Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Exporttarife, die Begünstigung österreichischer Frächter und die Bindung an die österreichische

¹²³ BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 1,Protokoll Verwaltungsratssitzung vom 27.12.1935.

¹²⁴ Der Tag vom 25. Juli 1929.

¹²⁵ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 130.

Wirtschaft bei Materialbezügen.¹²⁶ Die Subvention von 2,5 Millionen Schilling sollte der DDSG fürs Erste helfen, der Zusammenbruch der Boden-Credit-Anstalt, der Hausbank der DDSG, Ende 1929 führte das Unternehmen jedoch zusehends in die Abhängigkeit von weiteren staatlichen Subventionen.¹²⁷ Es wurde abermals eine einmalige Subvention in der Höhe von fünf Millionen Schilling bewilligt bei gleichzeitiger Sicherstellung der Staatsinteressen.

Eine Erlösung in Bezug auf die Kosten der Erhaltung und Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf der Donau stellte die Gründung der Donauregulierungskommission dar. Denn bis zu diesem Zeitpunkt oblagen die Flussregulierung bzw. die Baumaßnahmen der Schifffahrt selbst, namentlich der DDSG. Diese Agenden wurden Ende 1927 vom Bund übernommen und am 3. Juli 1928 das eigens dafür zuständige Bundesstrombauamt geschaffen.¹²⁸

1931 wurde schließlich ein längerfristiger Vertrag zwischen Bundesregierung und der DDSG vorgelegt, der die Subventionen und Gegenleistungen des Schifffahrtsunternehmens für den Zeitraum von 1931 bis 1941 gewährleisten sollte.

„Besonders hervorgehoben sei, dass in diesem Vertrag nicht nur eine Reihe von Verpflichtungen der Gesellschaft auf dem Interessensgebiet der österreichischen Wirtschaft und der österreichischen Bevölkerung, insbesondere hinsichtlich des Güter- und des Personenverkehrs, eingehend festgelegt, sondern auch auf eine Sicherstellung eines erhöhten Einflusses der Bundesregierung auf die allgemeine Geschäfts- und Betriebsführung der Gesellschaft, auf eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit ihrer Gebarung und Einrichtung sowie auf die Durchführung weiterer Reformen in dieser Richtung einläßliche Rücksicht genommen ist. Als Gegenleistung soll die Gesellschaft vom Jahre 1931 bis zum Jahre 1941 aus Bundesmitteln je eine Beihilfe von 2,5 Millionen Schilling und außerdem vom Jahre 1932 bis zum Ablauf des Vertrages für den Dienst einer von ihr nach Maßgabe des Bedarfes aufzunehmenden Investitionsanleihe mit einem Gesamterlös von mindestens 15 Millionen Schilling einen Betrag von je einer Million Schilling jährlich erhalten.“

Der Vertrag legte noch die Sicherstellung des Personenverkehrs auf Österreichischem Staatsgebiet mit der Führung eines Eilschiffes zwischen Linz und Wien, je eines Postschiffes zwischen Passau und Linz sowie zwischen Linz und Wien,

¹²⁶ Neue Freie Presse vom 13. Juli 1929.

¹²⁷ Trautsamwieser Herbert, Weiße Schiffe am blauen Strom, 10.

¹²⁸ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 27.

eines Lokalschiffes auf der Strecke oberhalb von Linz sowie zweier Schiffe auf der Wachau-Strecke fest.¹²⁹

Der Vertrag wurde jedoch im Parlament nicht ratifiziert. Die finanzielle Lage der DDSG spitzte sich in der Folge zu, als am 1. Oktober 1931 die drittletzte Rate der Pfundanleihe von 1923 an die Danube Navigation Company Ltd fällig wurde, in Summe 41.000 Pfund. Die Creditanstalt, nach dem Zusammenbruch der Boden-Creditanstalt die aktuelle Hausbank der DDSG, konnte keinen weiteren Kredit gewähren, ohne die eigene wirtschaftliche Basis zu gefährden. Ein Regierungskredit von 750.000 Schilling half der DDSG vorläufig aus der Notsituation. Der Abschluss eines Subventionsabkommens verzögerte sich immer mehr, sodass der einzige Ausweg schien, wieder die Abfuhr der eingehobenen Zölle zu stunden, eine Methode, die die DDSG schon seit 1929 anwandte, um sich finanziell notdürftig über Wasser zu halten. Doch nicht nur ausgabenseitig lag die DDSG in der Misere. Aufgrund der allgemeinen Wirtschaftskrise konnte die Gesellschaft ihre Außenstände nicht hereinbringen, die 1931 allein im Kohlengeschäft 4 Millionen Schilling betrugen.¹³⁰ Schon damals wurden Überlegungen angestellt, Pécs zu verkaufen. Die CA als Hausbank der DDSG trachtete danach, bei einem eventuellen Verkauf des Kohlebergwerks Pécs Einnahmen zu lukrieren und sich finanziell abzusichern. Aus einem Schreiben der DDSG an die CA geht eindeutig hervor, dass die von der CA geforderten Forderungen im Detail noch zu besprechen wären. Diese sahen folgendermaßen aus:

„Gewinnanteil der Credit-Anstalt beim Verkaufe von Pécs: a) Wenn das Kohlenbergwerk Pécs im Laufe der nächsten 10 Jahre verkauft werden sollte, wird die CA bei einem Verkaufe (auf Basis des heutigen Schillings) bei einem Preise bis 10 Millionen Schilling mit 15%, von 10 bis 15 Millionen Schilling mit 20%, von 15 bis 20 Millionen Schilling mit 30 %, von 20 bis 25 Millionen Schilling mit 40%, und über 25 Millionen Schilling mit 50% beteiligt sein. b) Aufzunehmen ist der Passus, dass der Verkauf des Pécs' Kohlenwerkes nicht abgelehnt werden kann, wenn ein zahlungsfähiger Käufer durch die CA präsentiert wird, der mehr als 25 Millionen für dieses Kohlenwerk bezahlen wird und will. Wird ein solcher Käufer seitens der Bundesbahnen abgelehnt, so gebührt der CA ihr Nutzen-Anteil an dem Geschäft ebenso, als ob der Verkauf zustande gekommen wäre.“¹³¹

¹²⁹ Zitiert nach: Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 130.

¹³⁰ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 131f.

¹³¹ BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 1, Berichte der DDSG an die CA 1931.

Um den Betrieb von seiner Schuldenlast zu befreien, arbeitete man unternehmensintern an einer Reorganisation, welche sich im Personalabbau und in Lohnkürzungen manifestierte. DDSG-Generaldirektor Wertheimer berichtete in einem Schreiben an CA-Direktor Russo vom 28. Jänner 1933, dass der Personalstand des Schifffahrtsbetriebes von 6.331 um 62,5 Prozent auf 2.375 Mitarbeiter verkleinert wurde und die Bezüge des Generaldirektors um 63 Prozent, die der leitenden Angestellten um 30 Prozent gekürzt wurden. Durch die 1924 eingegangene Betriebsgemeinschaft wurden zahlreiche Ersparnisse im Stations- und Zugdienst erreicht. Durch die Verbesserung der technischen Einrichtungen und der ökonomischen Gebarung mit dem Betriebsmaterial hatte sich gegenüber dem Jahr 1930 ein Ersparnis von rund 640.000 Schilling pro Jahr ergeben.¹³²

In einem Exposé des DDSG-Generaldirektors Wertheimer an CA Direktor Russo vom 28. Jänner 1933 unterstrich jener die Bedeutung der Aufrechterhaltung der österreichischen Donauschifffahrt für die heimische Volkswirtschaft. Das Weiterbestehen der DDSG würde der heimischen Volkswirtschaft Folgendes sichern:

- „Die direkte Beeinflussung des Verkehrs und der Tarife nach traditionellen Absatzgebieten der österreichischen Industrie
- Die Erstellung besonders verbilligter Exporttarife für österreichische Erzeugnisse. Analoges gilt für Rohstoffimporte der österreichischen Industrie
- Die Einschaltung der österreichischen Häfen Wien und Linz
- Die wirtschaftliche Regelung des Wettbewerbs zwischen den österreichischen Bundesbahnen und der Donaudampfschifffahrt
- Den Weiterbestand der Erwerbsmöglichkeit für zahlreiche österreichische Angestellte“

Die Darstellung durch die DDSG-Direktion lautete: Bei einem Ende der österreichischen Großschifffahrt, namentlich der DDSG, würde die österreichische Wirtschaft Einbußen erleiden, da ausländische Schifffahrtsgesellschaften keine Rücksicht auf die Erfordernisse der einheimischen Wirtschaft nehmen würden und die protektionistischen Frachtsätze aufgehoben werden würden. Das Ende der

¹³² BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 1, Schreiben von DDSG Generaldirektor Wertheimer an CA Direktor Russo vom 28.1.1933

Großschifffahrt hätte weitreichende Folgen für Österreich, da peinliche Rückschlüsse auf den Stand der heimischen Wirtschaft gezogen werden würden und eine Vertrauenskrise heraufbeschwören würde. Viele wirtschaftliche Beziehungen würden einen Abbruch erleiden.¹³³

1934 wurde Hofrat Ingenieur Otto Korwik, der als Hauptdezernent für Finanzwirtschaft bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen tätig war, zum Generaldirektor der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft ernannt. Ziel war, „dass es dem neuen Generaldirektor dank seines umfassenden Wissens und besonderen Geschickes gelingen möge, dieses volks- und staatswirtschaftlich hochbedeutsame Verkehrsunternehmen aus der Not der Gegenwart in eine sichere Zukunft hinüberzuführen.“¹³⁴ Die Einsetzung Korwiks erfolgte auf beiderseitigem Wunsch von Regierung und Creditanstalt, nachdem der vorige Generaldirektor Wertheimer am 16. Juni 1934 seinen Rücktritt nahm. Die wirtschaftliche Lage der DDSG war zu diesem Zeitpunkt so verheerend, dass sogar Pläne zur Liquidation der DDSG von Vizepräsident Heller, der gleichzeitig Direktor der CA war, ausgearbeitet wurden. Man wollte das Unternehmen auflösen und im Anschluss neu gründen, ohne mit den Altlasten behaftet zu sein. Der Schiffspark sollte von der alten DDSG erworben werden. Weiters existierten auch Pläne zum Zusammenschluss aller Donau-reedereien und Donauwerften, die jedoch nicht realisierbar waren.

Gleichzeitig existierten auch Pläne, die den Verkauf der DDSG vorsahen. In jene Aktivitäten war niemand geringerer als der italienisch-österreichische Industrielle und Börsenspekulant Camillo Castiglioni¹³⁵ verwickelt. CA-Generaldirektor van Hengel teilte Castiglioni im Februar 1934 mit, dass die CA ihr Engagement an der DDSG abstoßen wolle. „Die Absicht der CA war, ihren Aktienbesitz unentgeltlich abzugeben, dafür aber ihre Forderungen von 42 Millionen Schilling ersetzt zu bekommen. Diese sollten um vierzig bis sechzig Prozent abgewertet werden, sodass

¹³³ BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 1, Exposé des DDSG Direktors Wertheimer an CA Direktor Russo vom 28.1.1933.

¹³⁴ *Verkehrswirtschaftliche Rundschau.*: Monatsschrift für das gesamte Verkehrswesen; Organ der öffentlichen Verkehrsunternehmungen (Ö.B.B., Ö.V.B., K.Ö.B., D.D.S.G., Ö.L.A.G), (Wien, 8. Heft, August 1934) 17.

¹³⁵ Camillo Castiglioni, geb. 22. Oktober 1879 in Triest, gest. am 19. Dezember 1957 in Rom, italienisch –österreichischer Industrieller und Börsenspekulant. Siehe: *Stiefel Dieter, Camillo Castiglioni oder Die Metaphysik der Haifische* (Wien 2012).

ein Betrag von 17 bis 20 Millionen Schilling in Aussicht genommen wurde.“¹³⁶ Castiglioni wollte sich in italienischen Regierungskreisen für den Ankauf der DDSG Anteile verwenden, seine Vermittlungsbemühungen sollten mit 1,5 Millionen Schilling abgegolten werden. Der Verkauf kam jedoch nicht zustande, stattdessen schlug die italienische Regierung eine Beteiligung an einer Kapitalerhöhung von 10 Millionen Schilling vor. Zwischenzeitlich kam es jedoch zu direkten Verhandlungen zwischen der österreichischen und der italienischen Regierung unter Ausschluss der CA und Castiglioni, die zu einem Vertrag bezüglich der Kapitalerhöhung von 25 Millionen Schilling verteilt auf zehn Jahre führten. Die CA weigerte sich daraufhin, Castiglioni seine Vermittlertätigkeit abzugelten, da es durch sie nicht zu einem Verkauf gekommen war. Die Folge war ein spektakulärer Prozess von Camillo Castiglioni gegen die CA, der im September 1938 im Reichsgericht Abteilung Österreich mit der Zurückweisung der Klage sein Ende fand.¹³⁷

6.8 Das Sanierungskonzept von 1935 und die italienische Beteiligung

Als im Jahr 1935 die Schulden der DDSG den Stand von 60.000.000 Schilling erreicht hatten, beschloss man abermals Maßnahmen zu setzen¹³⁸, um die DDSG wieder auf Kurs zu bringen, wurde 1935 ein Sanierungsabkommen beschlossen. Dieses beinhaltete als ersten wichtigen Schritt, dass die Obligationenanleihe 1927 im Nominale um die Hälfte abgewertet und der Zinssatz von 7 auf 4,5 Prozent gesenkt wurde. Als Sicherungspfand für die Restschuld diente der gesamte Österreichische Grundbesitz der Gesellschaft. Das Aktienkapital wurde von 18,86 Millionen auf 943.000 Schilling herabgesetzt, jedoch in einem zweiten Schritt bis zum März 1935 durch die Emission neuer Aktien wieder auf 21,6 Millionen Schilling erhöht. Der Staat und die CA verzichteten zum Teil auf Schuldenzahlungen der DDSG in der Höhe von 11,2 bzw. 42 Millionen und beteiligten sich dafür an dem Unternehmen mit 26,173 bzw. 24,545 Prozent.¹³⁹ Für das Sanierungskonzept wurde auch italienisches Kapital herangezogen.

¹³⁶ Stiefel Dieter, *Camillo Castiglioni oder Die Metaphysik der Haifische* (Wien 2012) 287.

¹³⁷ Stiefel Dieter, *Camillo Castiglioni oder Die Metaphysik der Haifische* (Wien 2012) 286-291.

¹³⁸ *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, 125 Jahre DDSG, 81.

¹³⁹ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 132f.

46,296 Prozent der DDSG Aktien im Wert von zehn Millionen Schilling gingen in italienischen Besitz über, namentlich in das Konsortium Societa Financiamenti Esteri Svea, welches unter staatlichem Einfluss Italiens, namentlich der faschistischen Herrschaft Benito Mussolinis, stand. 2,986 Prozent der Aktien verblieben in Streubesitz.¹⁴⁰ Naturgemäß wurde der italienische Einfluss auf die DDSG von der österreichischen sozialdemokratischen Partei nicht gutgeheißen. In der Ausgabe der wöchentlich erscheinenden Arbeiterzeitung vom 1. März 1936 lautete die Überschrift eines Artikels „Die DDSG an Italien verschachert“. Angeprangert wurde vor allem, dass das Unternehmen, das mit Steuergeldern auf Staatskosten saniert wurde, an italienische Kapitalisten überging. Es wird von ungeheuerlichsten Opfern des österreichischen Volkes gesprochen. Weiters wurden die Kürzungen der Bezüge und der Rechte der Bediensteten angeführt, wie auch die Tarifierhöhungen um 10 bis 12,5 Prozent, die wiederum die heimischen Konsumenten und Geschäftsleute trafen.¹⁴¹ Die Aufnahme italienischer Gelder bildete zudem die Grundlage „für die Formalbegründung der UDSSR nach 1945, die DDSG als deutsches Eigentum zu beanspruchen.“¹⁴²

Teil des Sanierungsabkommen aus dem Jahr 1935 zwischen der österreichischen Regierung und der DDSG war auch die Aufwertung der bis dato hauptsächlich für Reparaturarbeiten zuständigen Werft Korneuburg. Schiffsneubauten mussten in Zukunft generell in Korneuburg erfolgen. Der Standort wurde dementsprechend modernisiert und stellte für die österreichische Wirtschaft und den Arbeitsmarkt ein enormes Potential dar.¹⁴³ Die Werft in Obuda¹⁴⁴ wurde auf Reparaturarbeiten reduziert, es fand somit eine vollkommene Funktionsumkehr bei den Werften statt und eine Stärkung der österreichischen Betriebe innerhalb des Unternehmens. Diese Maßnahmen entsprachen vollständig den wirtschaftspolitischen Zielen der Regierung Schuschnigg.

¹⁴⁰ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 133.

¹⁴¹ Arbeiterzeitung, Nr.9 vom 1. März 1936.

¹⁴² Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 37.

¹⁴³ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 28.

¹⁴⁴ Ab 1873 3.Bezirk von Budapest; vorher eigenständige Stadt.

Mit den vier größten Schiffen der DDSG „Jupiter“ (vor dem Ersten Weltkrieg „Franz Joseph I.“), „Uranus“ (vor dem Ersten Weltkrieg „Wilhelm II“, 1916 erbaut), „Saturn“ (Baujahr 1920) und „Helios“ (Baujahr 1922) bediente das Unternehmen den Langstreckenverkehr auf der unteren Donau und bot schon in der Zwischenkriegszeit mit diesen Schiffen Pauschalreisen inklusive Badeaufenthalt in Varna an der Schwarzmeerküste an. Die DDSG stellte bereits Anfang 1933 Überlegungen an, aus Kostengründen die Schiffe von Kohlenfeuerung auf Ölfuerung umzustellen. Mit einbezogen wurde dabei auch die rechtliche Situation der Schürfrechte, aber vor allem die Feuerungsart der Konkurrenzunternehmen.¹⁴⁵ 1935/36 wurde endgültig von der Geschäftsleitung beschlossen, die Kessel auf Ölfuerung umzurüsten. Zum einen stand die Veräußerung der Pécsér Kohlereviere zur Debatte, zum anderen verringerte sich durch den Austausch der Kessel der Tiefgang der Schiffe, und sie waren somit auf der gesamten Donau einsetzbar.¹⁴⁶ Dies erwies sich als Umstand, der kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs für die Flotte und somit für deren Einsatz von entscheidender Wichtigkeit werden sollte.

Das Sanierungsprogramm von 1935 beinhaltete auch den Aspekt der Modernisierung der Flotte.¹⁴⁷ Im Zuge dessen wurden vier Motorgüterschiffe mit dem im Betrieb weitaus günstigeren Dieselantrieb gebaut. Denn bei Verwendung von Heizöl ergab sich gegenüber der Kohlenfeuerung bei Dampfschiffen eine Ersparung von rund 40% in den Betriebskosten.¹⁴⁸ Die vier neuen Schiffe erhielten die Namen nach den Feldherren „Prinz Eugen“, „Erzherzog Karl“, „Laudon“ und „Radetzky“ - eine nicht zufällig gewählte Namensgebung in der Zeit des Austrofaschismus. Allerdings ging die zu erwartende Kostenersparnis zum Teil wieder verloren, da aufgrund der neuen italienischen Beteiligung die Motoren von Fiat gekauft werden mussten, die im Vergleich zu anderen Fabrikaten sehr teuer waren.¹⁴⁹ Die innere Reorganisation wurde ebenfalls fortgesetzt. So wurde auch das Repräsentationsgebäude der Gesellschaft in Belgrad vermietet und zum Kauf angeboten. Ebenfalls trachtete man danach, die Pécsér Kohlenbergwerke samt Eisenbahn zu verkaufen,

¹⁴⁵ BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 1, Berichte der DDSG an die CA vom 10.2.1933.

¹⁴⁶ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 32.

¹⁴⁷ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 37.

¹⁴⁸ BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 1, Niederschrift des Herrn Bischoff der Anglo-Danubian TransportCo Ltd., vom 7.2.1934.

¹⁴⁹ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 37.

und holte bereits Angebote ein.¹⁵⁰ Sowohl die Ungarische Allgemeine Kohlenbergbau-A.G. als auch die Salgó Tarjánér Steinkohlenbergbau-A.G. zeigten Interesse am Ankauf des Pécsér Bergwerks,¹⁵¹ die Verhandlungen kamen jedoch zu keinem Abschluss mehr. Durch die Hereinnahme von italienischem Kapital und der Maßnahmen des Sanierungskonzeptes gelang es der DDSG kurzfristig, bis zu Beginn des Zweiten Weltkrieges die Bilanzen verlustfrei zu halten.¹⁵² Aus einem Schreiben betreffend die Lieferungen des Kohlenbergwerkes an die DDSG von Russo geht hervor, dass es auf Wunsch von Generaldirektor Korwik zu Änderungen der Lieferbedingungen kam. Die Kohlelieferungen, die früher immer zu Gestehungskosten erfolgten, sollten nun zu Konkurrenzpreisen durchgeführt werden, woraus sich einerseits eine Begünstigung des Schifffahrtbetriebes und andererseits eine Belastung des Kohlenbergwerkes um 900.000 Schilling ergab.¹⁵³ Durch die Umsetzung dieser Maßnahme kam es bilanztechnisch nur zu einer Umverteilung.

Aus einem Bericht vom 16. November 1937 von Otto Korwik in seiner Funktion als Mitglied des Binnenschifffahrtskomitees der Internationalen Handelskammer an die Internationale Handelskammer in Paris geht hervor, dass die Zusammenarbeit der Großschifffahrtbetriebe neu geregelt wurde und der Wunsch bestünde, diese weiter auszubauen, um sich gegenüber den Eisenbahnen des Donauraumes als verhandlungsfähiger Partner zu präsentieren. Ziel der Zusammenarbeit war zum einen die bessere Ausnützung des Schiffsparkes, und damit natürlich die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit. Weiters betonte Korwik, dass die Zusammenarbeit der Großschifffahrtbetriebe auch im staatlichen Interesse läge, weil dadurch die Belastung des Staatsbudgets durch das Defizit von Schifffahrtsgesellschaften vermindert würde.¹⁵⁴ Indirekt wird hier impliziert, dass die Schulden der Schifffahrtsgesellschaft in jedem Fall vom Staat zu tragen wäre. Die DDSG war sich offensichtlich zu jedem Zeitpunkt bewusst, dass der Staat als Retter des

¹⁵⁰ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 134.

¹⁵¹ BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 1, Korrespondenz vom Präsidenten der Ersten DDSG vom 13.6.1934 an Dir. Géza von Dormándy, Repräsentant der Ersten DDSG, Budapest.

¹⁵² Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 134.

¹⁵³ BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 2, Berichte an die CA vom 12.3.1936.

¹⁵⁴ BA, CA-IB, DDSG 35/02,M 2, Bericht von Otto Korwik an die Internationale Handelskammer in Paris vom 16.11.1937.

Unternehmens aufgrund seiner Bedeutung für das Verkehrswesen einspringen würde. Dies bewahrheitete sich immerhin bis 1995, als es aufgrund der massiven Schulden zur Privatisierung des österreichischen Schifffahrtsbetriebes kam.

Korwik, der von den Österreichischen Bundesbahnen zur DDSG kam, sah auch in der Zusammenarbeit von Schiff und Bahn beziehungsweise aller Verkehrsmittel des Donauraumes Entwicklungspotential, denn seiner Meinung nach hatte die Zusammenarbeit günstige Auswirkungen auf die Lage der einzelnen Verkehrsunternehmen und auch auf die Volkswirtschaft der Uferstaaten.¹⁵⁵

6.9 Politökonomische Rahmenbedingungen und die DDSG in Zahlen - Zwischenkriegszeit

Durch den Zusammenbruch des wirtschaftlich fast eigenständigen Großreiches der Habsburgermonarchie kam es zu einer für die österreichische Industrie völlig neuartigen Situation. Sie musste sich internationaler Konkurrenz aussetzen. Dem Außenhandel, der zu Zeiten der Monarchie zu vernachlässigen war, kam nun eine bedeutende Rolle zu. In den 1920er Jahren versuchte man mit einer liberaleren Wirtschaftspolitik, die Zusammenarbeit mit den Nachfolgestaaten der ehemaligen k.u.k. Monarchie aufrecht zu erhalten. Die Nichtbewältigung der Inflation führte zur Sanierung durch den Völkerbund mit Hilfe der Genfer Anleihe 1922 und stärkte dadurch den direkten Einfluss auf die österreichische Wirtschaftspolitik, die sich nun wirtschaftsliberalen Grundsätzen verpflichtet fühlte. Gleichzeitig kam es zu einem Erstarren der Arbeiterbewegung und deren Kampf um die Einhaltung von Kollektivverträgen und Sozialforderungen. In dieser wirtschaftlich schwierigen Zeit führte die Weltwirtschaftskrise von 1929 zum endgültigen Desaster, welches den Zusammenbruch vieler Unternehmen und auch großer Banken und Versicherungen zur Folge hatte. Der Ständestaat versuchte einen politökonomischen Spagat zwischen Wirtschaftsliberalismus und Staatsintervention. In Hinsicht auf Budgetpolitik und im Finanzsektor gab sich die Regierung liberal, bei der Gewerbeordnung, Markt-

¹⁵⁵ BA, CA-IB, DDSG 35/02,M 2, Bericht von Otto Korwik an die Internationale Handelskammer in Paris vom 16.11.1937.

ordnung in der Landwirtschaft, Devisen- und Außenhandelsbewirtschaftung griff sie massiv ein. Dies führte zu einer eher unzeitgemäßen berufständischen Wirtschaft.¹⁵⁶

Der DDSG-Güterverkehr erlebte nach Ende des Ersten Weltkrieges einen kompletten Einbruch. Nach der Umstellung auf die neue Marktsituation (mit vielen neuen Mitbewerbern aus den Nachfolgestaaten der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie) konnte langsam wieder eine Zunahme im Güterverkehr erzielt werden. Ab 1926 konnte bis 1937 ein durchschnittlicher Transport von 1.053.846 Tonnen Güter/Jahr erreicht werden, angesichts der weltweiten Wirtschaftskrise ein respektabler Wert.

DDSG - Güterverkehr (1919-1937)			
Jahr	Güter in Tonnen	Jahr	Güter in Tonnen
1919	100.421	1929	1.029.888
1920	472.062	1930	1.068.092
1921	571.112	1931	1.116.623
1922	491.281	1932	850.150
1923	601.346	1933	861.637
1924	730.273	1934	993.510
1925	853.884	1935	953.200
1926	1.058.447	1936	1.129.200
1927	1.222.194	1937	1.222.300
1928	1.140.905		

Tabelle 9: DDSG-Güterverkehr (1919-1937)¹⁵⁷

¹⁵⁶ Kühschelm Oliver, Pfoertner Andre, Unternehmer, Firmen und Produkte als österreichische „Gedächtnisorte“, 28f.

¹⁵⁷ Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 201.

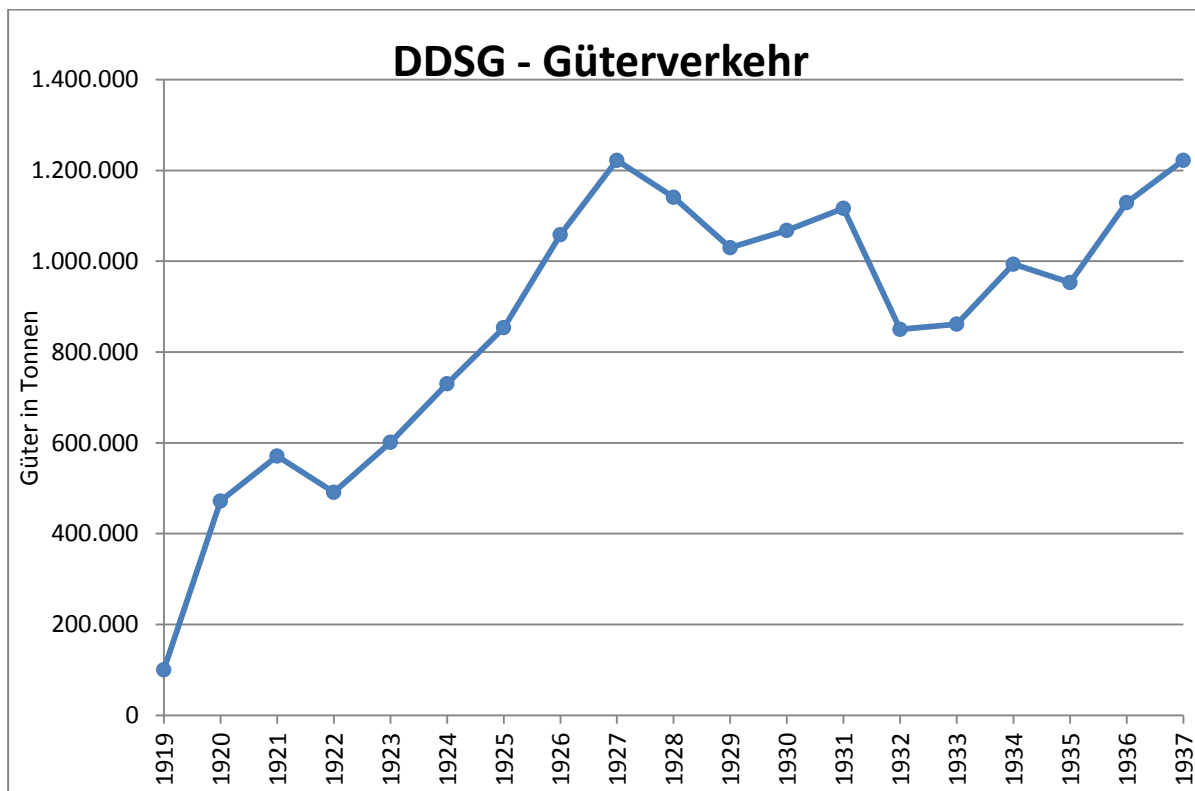


Abbildung 7: DDSG-Güterverkehr (1919-1937)

Eine gänzlich andere Entwicklung zeigt der Personenverkehr der DDSG. Nach dem Absinken der Beförderungszahlen im Personenverkehr im Jahr 1919 kam es zu einem kurzen Anstieg im Jahr 1920 mit 1.220.032 beförderten Personen/Jahr. Nach 1923 sanken die Beförderungszahlen jedoch auf ein eher niedriges Niveau, der Durchschnittswert der Jahre 1923 bis 1937 lag bei 614.366 Passagieren/Jahr. Ein ähnlicher Wert wurde zuletzt in den Anfangsjahren 1846/47 erzielt. Nach dem Zusammenbruch der k.u.k. Monarchie musste sich auch die DDSG Personenschiffahrt der neuen Situation, dem Wegfall von Märkten und vor allem einem verkleinerten Streckennetz stellen. Die Schifffahrtsbetriebe der neuen Nachfolgestaaten bildeten eine starke Konkurrenz, die allgemeine Wirtschaftskrise tat ihr übriges. Bahn und Bus wurden zudem eine immer attraktivere Alternative zur Schifffahrt und lösten diese im Nahbereichssektor ab. Nichtsdestotrotz war das Lokalschiff auf einigen Don austrecken bis in die 1930er Jahre das einzige öffentliche

Verkehrsmittel. Betroffen waren hiervon vor allem die Ortschaften auf dem rechten Donauufer wie z.B. Schönbühel, Aggsbach, Aggstein, Arnsdorf und Rossatzbach.¹⁵⁸

DDSG - Personenschiffahrt (1919-1937)			
Jahr	Beförderte Personen	Jahr	Beförderte Personen
1919	990.451	1929	529.343
1920	1.220.032	1930	586.442
1921	881.907	1931	487.825
1922	1.024.086	1932	549.193
1923	793.096	1933	474.650
1924	808.662	1934	484.736
1925	774.714	1935	499.628
1926	686.840	1936	529.509
1927	680.054	1937	645.438
1928	685.356		

Tabelle 10: DDSG–Personenschiffahrt (1919-1937)¹⁵⁹

¹⁵⁸ Trautsamwieser Herbert, „Das Schiff kommt“ – die DDSG-Agentien an der mittleren Donau und ihre umfassende Rolle im Alltag der Bevölkerung. In: Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 126.

¹⁵⁹ Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 201.

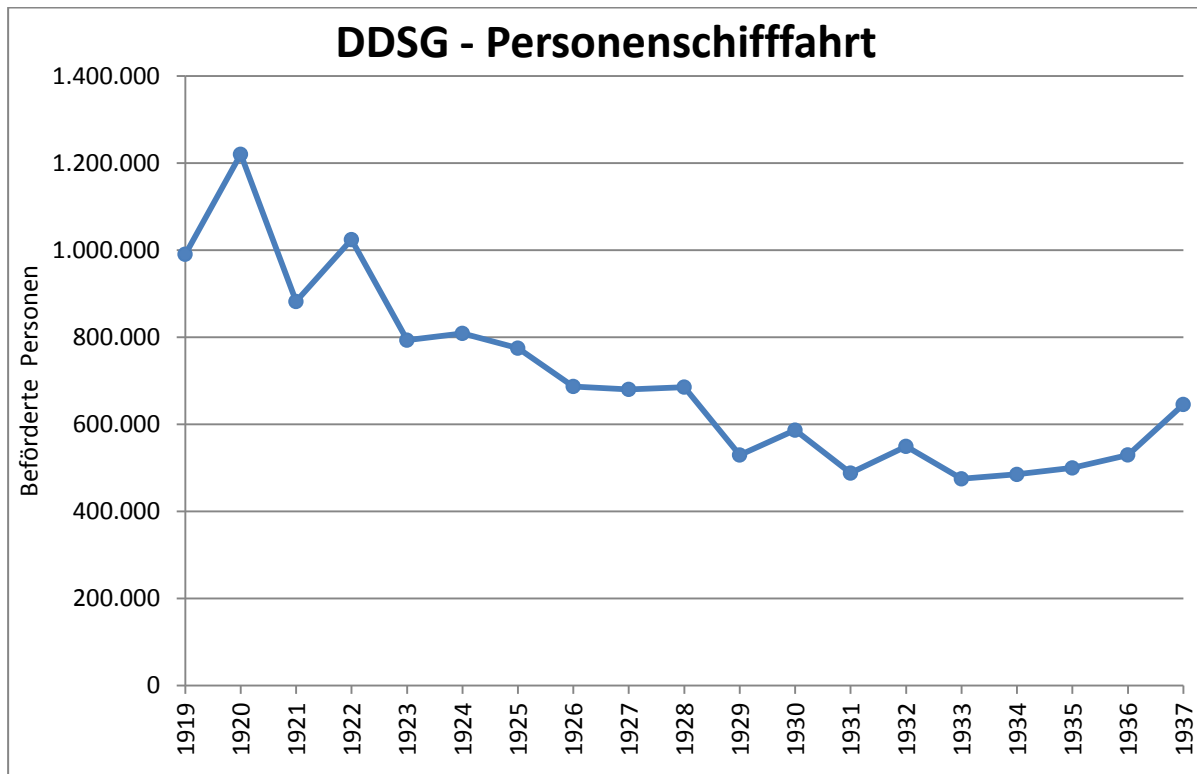


Abbildung 8: DDSG–Personenschiffahrt (1919-1937)

7 Expansion und Katastrophe: Die DDSG im Zweiten Weltkrieg

7.1 Die Bedeutung der DDSG im Zweiten Weltkrieg

Sofort nach dem „Anschluss“ Österreichs an Großdeutschland am 12. März 1938 begann die „Säuberung“ der DDSG von jüdischen Mitarbeitern.¹⁶⁰ Noch im Sommer 1938 wurde die DDSG in den Hermann-Göring-Konzern eingegliedert und somit zu deutschem Eigentum.¹⁶¹ Das Reich übernahm sowohl die Aktien des italienischen Konsortiums Societa Financiamenti Esteri Svea, als auch jene des ehemaligen österreichischen Staates und der Creditanstalt, der Hausbank der DDSG.¹⁶²

Für den Expansionswahn des Deutschen Reiches nahmen die Donau und die Donauschifffahrt eine exorbitant wichtige Rolle ein, da dadurch der Weg in Richtung Osten geöffnet war. Vor allem hinsichtlich der Kampfhandlungen auf dem Balkan und dem Angriff auf die Sowjetunion war die Donau als Verkehrsweg für Truppen und Transporte von größter Bedeutung.¹⁶³ Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges hatte einen erhöhten Rohstoffbedarf zur Folge, der wiederum einen Aufschwung speziell in der Transportwirtschaft auf der Donau mit sich brachte. Die Donauschifffahrt expandierte in außergewöhnlichem Maße und stellte ein unerlässliches Instrument für die Truppenversorgung dar. Zusätzlich setzte ein Flotten-Neubauprogramm ein, das den endgültigen Übergang zur Motorschifffahrt einleitete.¹⁶⁴ Es werden insgesamt 46 Zugschiffe in den unter deutscher Herrschaft stehenden Donauwerften gebaut, wovon 24 unter der DDSG fahren.¹⁶⁵ Die Passagierschiffe „Stadt Wien“ und „Stadt Passau“ wurden ebenfalls in der Kriegszeit hergestellt. Der Plan des sogenannten Donau-Neuprogramms bzw. Donau-Sofortprogramms 1939 strebte den Neubau von Hunderten Fahrzeugen an, um uneingeschränkte Macht auf der Donau und in allen Anliegerstaaten zu haben. Für die Ausführung der Rahmenpläne war die DDSG vom Reichsverkehrsministerium auserkoren worden, deren Techniker die

¹⁶⁰ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 28.

¹⁶¹ Kritzl Martina, Das Leistungsprofil der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) im Urteil der österreichischen Spedition, 44.

¹⁶² Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 28.

¹⁶³ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 29.

¹⁶⁴ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 8.

¹⁶⁵ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 29.

notwendigen Konstruktionen lieferten und deren Werften die Schiffe herstellten. Der Plan von diesen immensen Ausmaßen konnte jedoch nicht realisiert werden. Um den Bedarf an den Transporten auf der Donau zu decken, wurden sogar 15 Zugschiffe vom Rhein, Oder und Elbe zum Dienst an die Donau abgestellt.¹⁶⁶

Wirtschaftlich erfuhr die DDSG einen Höhenflug, denn die Transporte wurden wie in der Privatwirtschaft üblich mit Frachtraten verrechnet, da das Regime bereits vorhandene Organisationsformen nutzte. Durch die Expansion des Deutschen Reiches bedingt, gründete die DDSG eigens dafür die Dnjepr-Flussschiffahrt. Auch die modernisierten Bergwerke arbeiteten auf Hochtouren für das NS-Regime und trugen abermals zum wahrlich positiven Ergebnis der Bilanzen bei. Durch den kriegsbedingten Aufschwung konnte in den Anfangsjahren des Zweiten Weltkrieges eine Dividende von 5% ausgeschüttet werden. „1942 etwa betrugen die Rücklagen 38,6 Millionen Reichsmark, bei einem Aktienkapital von 16 Millionen Reichsmark und einem Anlagevermögen von 37,6 Millionen Reichsmark.“¹⁶⁷ Auch personaltechnisch verzeichnete die DDSG 1942 mit 12.813 Mitarbeitern einen absoluten Höchststand.¹⁶⁸ Es wurde ein enormer wirtschaftlicher Erfolg des Schifffahrtsunternehmens DDSG erzielt. Betont werden muss, dass dies ein Erfolg war, der nur auf die NS Herrschaft und ihre Maschinerie im Zuge eines grausamen und unerbittlichen Krieges zurückzuführen war, und einen bitteren Nachgeschmack hinterlässt.

Im Zuge der Kriegsaktivitäten und der zunehmenden Verluste ging ein bedeutender Teil der Flotte beim Kriegseinsatz im Schwarzen Meer verloren. Von 73 Zugschiffen im Jahr 1944 blieben im Mai 1945 nur noch 29 über, die Tankkähne reduzierten sich von 117 auf 47 Stück. Noch dramatischer war der Verlust bei den Güterkähnen zu verzeichnen – die Anzahl verringerte sich von 360 auf 132 Schiffe.¹⁶⁹

¹⁶⁶ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 139f.

¹⁶⁷ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 29.

¹⁶⁸ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 142.

¹⁶⁹ Kritzl Martina, Das Leistungsprofil der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) im Urteil der österreichischen Spedition, 44.

7.2 Politökonomische Rahmenbedingungen und die DDSG in Zahlen – Zweiter Weltkrieg

Der „Anschluss“ Österreichs an das Dritte Reich 1938 führte zu Produktivitätssteigerung und zur Modernisierung des Produktionsapparates im wirtschaftlichen Bereich. Es wurden gleichzeitig positive Maßnahmen wie Investitionen als auch negative Maßnahmen wie die Schließung von jüdischen Betrieben oder die Arisierung von jüdischen Geschäften durchgeführt. Großbetriebe mit höheren Produktionskapazitäten wurden ausgebaut, so dass „die Zahl der Betriebe mit mehr als 1.000 Beschäftigten zwischen 1930 und 1948 um rund 50 Prozent stieg, die Zahl der in Großbetrieben beschäftigten Arbeitskräfte um ca. 80 Prozent.“ Das liberale Wirtschaftsmodell war in der NS Zeit jedoch kein Thema, da es zur Gänze dem autoritären Führungsstil und der Befehlshörigkeit widersprach. Zusätzlich hatten politische Ziele immer Vorrang vor wirtschaftlichen Bedürfnissen.¹⁷⁰

Die DDSG Güterverkehrssparte hatte in den Kriegsjahren von 1938 bis 1943 ein enormes Wachstum zu verzeichnen, das in einem Höhepunkt von 1.635.400 Tonnen im Jahr 1943 mündete. Zurückzuführen war dies auf den bereits erwähnten erhöhten Rohstoffbedarf des Dritten Reiches im Zuge des Ausbaues der Kriegsmaschinerie in allen Bereichen. Nach 1943 war einhergehend mit den einsetzenden Kriegsverlusten eine Trendwende erkennbar. Die Zahlen im Güterverkehr sanken im Vergleich zum Höchststand im Jahr 1943 auf fast die Hälfte im Jahr 1944. Mit Kriegsende reduzierten sich die transportierten Güter auf 120.703 Tonnen im Jahr 1945.

¹⁷⁰ Kühschelm Oliver, Pfoertner Andre, Unternehmer, Firmen und Produkte als österreichische „Gedächtnisorte“, 30.

DDSG - Güterverkehr (1938 - 1945)	
Jahr	Güter in Tonnen
1938	1.075.800
1939	1.305.800
1940	1.222.400
1941	1.541.000
1942	1.487.000
1943	1.635.400
1944	875.973
1945	120.703

Tabelle 11: DDSG-Güterverkehr (1938–1945)¹⁷¹

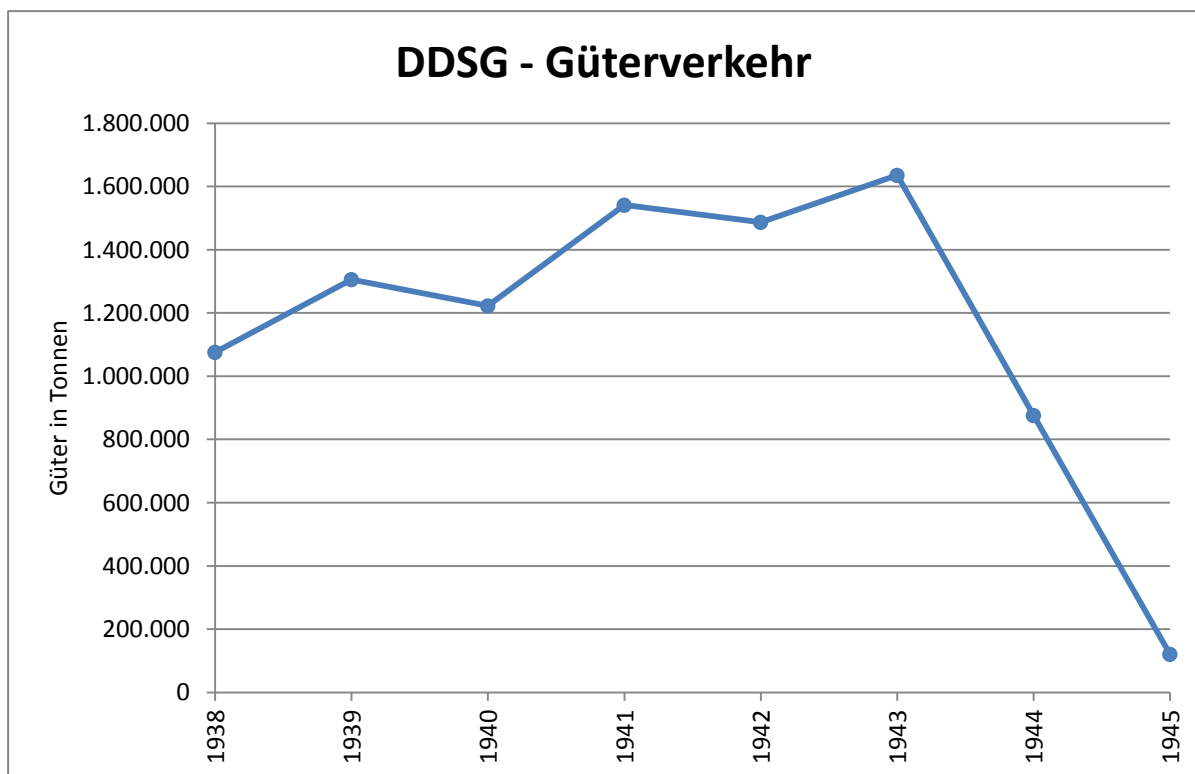


Abbildung 9: DDSG-Güterverkehr (1938-1945)

Die Beförderungszahlen im Personenverkehr lagen bis 1942 auf hohem Niveau, das Maximum wurde 1942 mit 693.941 Personen erreicht. Erklärbar ist dies durch das Einsetzen der DDSG-Personenschiffe als Transportmittel für die Truppen des Dritten

¹⁷¹ Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 201f.

Reiches. Dies steht im direkten Zusammenhang mit dem Expansionswahn des Naziregimes und den Kampfhandlungen in Osteuropa. Der Einbruch der Personenbeförderung im Jahr 1941 lässt sich nicht eindeutig klären, es könnte sich eventuell um einen Fehler in den Aufzeichnungen der DDSG handeln. Für die Jahre 1943 und 1944 liegen keine Daten der Personenschiffahrt vor. 1945 ist ein Einbruch auf 32.316 beförderte Personen zu verzeichnen.

DDSG - Personenschiffahrt (1938-1945)	
Jahr	Beförderte Personen
1938	652.319
1939	648.292
1940	693.941
1941	24.892
1942	475.717
1943	-
1944	-
1945	32.316

Tabelle 12: DDSG–Personenschiffahrt (1938-1945)¹⁷²

¹⁷² *Völkl* Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 201f.

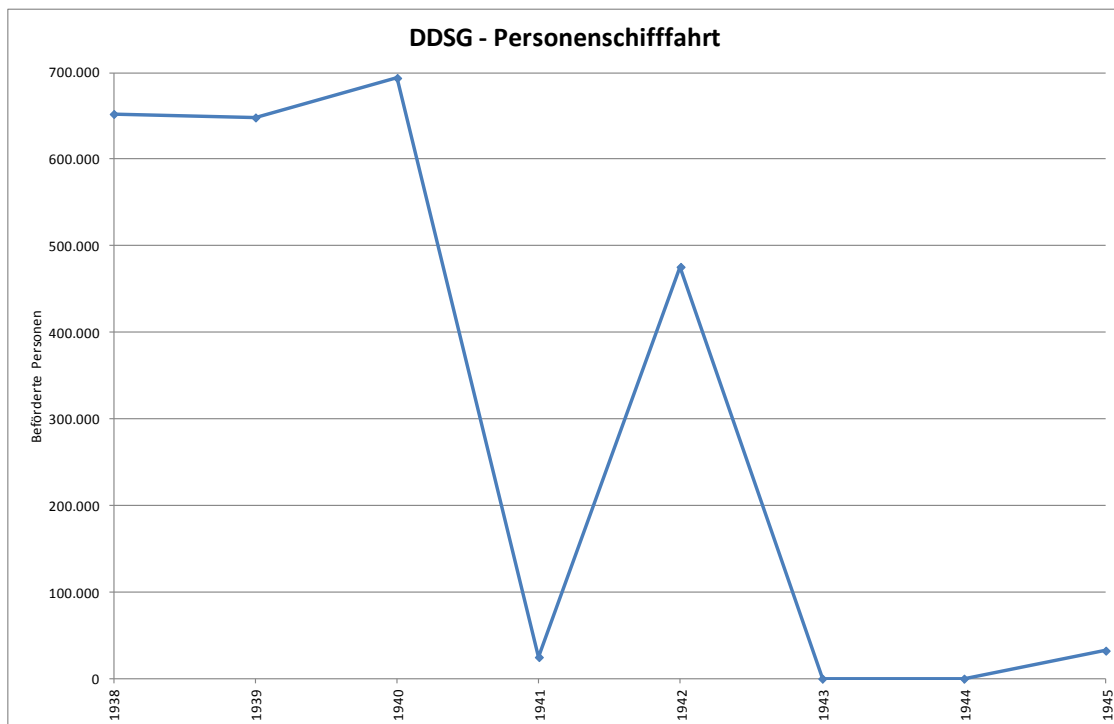


Abbildung 10: DDSG-Personenschiffahrt (1938-1945)

8 Die DDSG von 1945 bis 2000

8.1 Die Situation der DDSG nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges hatte die DDSG erneut schwere Verluste zu tragen. Die Flotte war stark dezimiert worden, der gesamte Realbesitz in Ungarn (z.B. Budapester Werft, Bergwerk in Pécs samt Privatbahn), Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien ging aufgrund der geänderten politischen Verhältnisse verloren.¹⁷³ Denn nach dem Krieg wurde das gesamte Vermögen der Gesellschaft in Niederösterreich und Osteuropa von der Sowjetunion als „deutsches Eigentum“ beschlagnahmt, was zur Folge hatte, dass kurzfristig zwei Varianten der DDSG existierten. Die österreichische Variante der DDSG hatte ihren Sitz in Linz, die russische ihren Firmensitz in Wien. Diese Situation wurde 1955 mit dem Abschluss des Staatsvertrages und Entschädigungszahlungen an die Sowjetunion bereinigt.¹⁷⁴ Der verbliebene österreichische Teil der DDSG wurde nach dem ersten Verstaatlichungsgesetz vom 26. Juli 1946 zu öffentlichem Eigentum und somit zum Staatsbetrieb.¹⁷⁵ In Summe hatte das Unternehmen jedoch 85 Prozent ihrer Anlagen und 64 Prozent ihrer Flotte und somit wertmäßig mehr als 1,1 Milliarden Schilling verloren.¹⁷⁶

Durch die Bildung des Eisernen Vorhanges nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges kam es zur Trennung des Donaupraumes zu drei Viertel in eine östliche und zu einem Viertel in eine westliche Zone und zur damit verbundenen Änderung in der Struktur des Warenaustausches. Erst im Jahr 1948 kam es wieder zur Aufnahme eines grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen Linz und Regensburg.¹⁷⁷ Der grenzüberschreitende Verkehr wurde jedoch durch die Belgrader Konvention von 1948 stark beeinträchtigt. Dieses Übereinkommen beinhaltete die Übereinkunft, dass die Schifffahrt nur mehr auf dem Hauptstrom der Donau frei und international war, alle Nebenflüsse stellten den Wirkungsbereich der nationalen Schifffahrtsgesellschaften

¹⁷³ Trautsamwieser Herbert, Weiße Schiffe am blauen Strom, 10.

¹⁷⁴ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 8.

¹⁷⁵ Heu Hans-Christian, Die Güterschiffahrt der DDSG auf der Donau unter besonderer Berücksichtigung ihres Niedergangs (Wien 1998) 36.

¹⁷⁶ Kritzl Martina, Das Leistungsprofil der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) im Urteil der österreichischen Spedition, 44.

¹⁷⁷ Kritzl Martina, Das Leistungsprofil der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) im Urteil der österreichischen Spedition, 45.

dar. Die Bildung des Eisernen Vorhangs ging auch mit einer Entinternationalisierung einer der größten Ströme Europas einher.¹⁷⁸

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Reste der Flotte, die noch reparaturwürdig waren, wiederhergestellt, um die für den Wiederaufbau Österreichs so wichtigen Transporte durchführen zu können. Der Bau beziehungsweise die Aufstockung des Schiffsbestandes mussten wegen Kapitalmangels und der noch ungeklärten rechtlichen Situation vorerst noch warten. Aus diesem Grund wurden die ersten vier Nachkriegsbauten offiziell von der Republik Österreich angekauft und der DDSG zum Betrieb überlassen.¹⁷⁹ Nach der Verstaatlichung der DDSG wurde 1952 die Personenschifffahrt auf der österreichischen Donau wiederaufgenommen. Vorerst wurde der Betrieb mit zwei dieselelektrischen Schiffen, namentlich der „Stadt Wien“ und der „Stadt Passau“, und den Dampfschiffen „Johann Strauß“, „Schönbrunn“, „Franz Schubert“, „Budapest“, „Hebe“ und „Linz“ bewerkstelligt.¹⁸⁰ Die Güterschifffahrt durchbrach die Einmillionentonnenbarriere an Gütertransporten ebenfalls schon im Jahre 1952. Zu verdanken hatte sie diesen Umstand der schon kurz nach Ende des Krieges florierenden Linzer Stahlindustrie.¹⁸¹ Die DDSG versuchte den neuen Anforderungen gerecht zu werden und stellte von 1958 bis 1966 neun Motorzugschiffe in Dienst, in den Jahren von 1964 bis 1973 insgesamt 21 dieselbetriebene Motorgüter bzw. Tankschiffe.¹⁸²

Im Staatsvertragsjahr 1955 wurde auch das für die Donauschifffahrt wichtige Bratislaver Abkommen beschlossen. Die zu diesem Zeitpunkt festgelegten Tarife blieben bis 1978 so gut wie unverändert.¹⁸³ Dieses Tarifsystem, das für 23 Jahre gelten sollte, wurde später zum Teil als starr angesehen und für den finanziellen Misserfolg der DDSG mitverantwortlich gemacht.

Im Boom der Nachkriegswirtschaft erreichte die DDSG schon 1956 die Marke von Zwei-Millionen Tonnen an transportierten Gütern. Um mehr Einfluss bei den die Schifffahrt betreffenden Entscheidungen zu haben, traten die DDSG wie auch der

¹⁷⁸ *Binder Johannes*, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 33.

¹⁷⁹ *Binder Johannes*, 150 Jahre österreichische Donauschifffahrt, Text ad Tafel 41.

¹⁸⁰ *Trautsamwieser Herbert*, Weiße Schiffe am blauen Strom, 10.

¹⁸¹ *Heu Hans-Christian*, Die Güterschifffahrt der DDSG auf der Donau, 36.

¹⁸² *Binder Johannes*, Aufstieg, Größe und Ende, 29.

¹⁸³ *Heu Hans-Christian*, Die Güterschifffahrt der DDSG auf der Donau, 36.

benachbarte Bayrische Lloyd dem Bratislaver Abkommen 1968 bei.¹⁸⁴ Aufgrund der Kooperation der DDSG mit der Österreichischen Verstaatlichten Industrie und der Stützung der Bundesregierung konnte sich die österreichische Donauschifffahrt immerhin einen Anteil am nationalen Transportaufkommen sichern. Der Schwerpunkt der Transportwirtschaft verlagerte sich immer stärker auf massentaugliche Produkte wie Erze, Kohle, Eisenware und Mineralölprodukte. Dies stellte eine wesentliche Änderung des Güteraufkommens im Vergleich zur Vorkriegszeit dar. Waren in den 20er und 30er Jahren noch Stückgüter die Norm, so setzte sich der Trend zum Massengütertransport auf der Donau durch, wobei eine komplette Schiffsladung die kleinste Größe darstellte. Gewöhnlich prägten regelrechte Schubverbände das Bild des Frachtwesens auf der Donau.¹⁸⁵



Abbildung 11: DDSG Schubverband¹⁸⁶

¹⁸⁴ Heu Hans-Christian, Die Güterschifffahrt der DDSG auf der Donau, 36.

¹⁸⁵ Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 151-153.

¹⁸⁶ http://www.polpi.net/seite_41.htm

8.2 Krisenerscheinungen: Das Unternehmen in den 1960er Jahren

Trotz der steigenden Transportzahlen schlitterte die DDSG in eine Krise. Es hatten sich die wirtschaftlich-politischen Bedingungen gegenüber der Vorkriegszeit zur Gänze geändert. Im südöstlichen Donauraum standen der DDSG staatliche, kommunistische, durch zentral gelenkte Planwirtschaft geprägte Donaureedereien als Konkurrenten gegenüber. Freier Wettbewerb und Eigenrentabilität spielten bei diesen Unternehmen keine Rolle. Da freie Transportakquisition in jenen Ländern nicht möglich war, konnte sich die DDSG nur mit Hilfe bilateraler Verträge einen Anteil an den Transporten sichern. Allerdings waren jene auch Einschränkungen unterworfen, da sie keine nichtösterreichischen Transporte beinhalten durften, und außerdem waren die Frachtraten von den Südostpartnern auferlegt und nicht kostendeckend. Die DDSG hatte jedoch nicht nur mit dem kommunistischen Südosten ihre Probleme. Als Konkurrenz im eigenen Land erwies sich bei den Transporten in die Bundesrepublik Deutschland die ÖBB, ein auch vom Staat subventioniertes Unternehmen, wodurch es ebenfalls zu reduzierten Einnahmen kam.¹⁸⁷

1965 wurde das für die Personenschiffahrt wichtige Schiff „Theodor Körner“ in Betrieb genommen. Das Besondere des Schiffes, welches bis in die 80er Jahre als das größte Schiff der DDSG galt, war die Einsatzmöglichkeit desselben für Tagesausflüge als auch für Langstreckenfahrten. Im Winter wurde es sogar als schwimmendes Restaurant in Wien verwendet. Für Tagesausflüge bot es über 1.000 Gästen an Deck Platz, bei Langstreckenfahrten konnten ca. 110 Passagiere in 41 Kabinen untergebracht werden. Die „Theodor Körner“ war technisch auf dem neuesten Stand - ausgestattet mit Radar, Echolot, Sprechfunk, einer bordeigenen Wechselsprechanlage. Als Novum galt damals auch die Vollklimatisierung aller Säle und Kabinen, weiters die Ausstattung der Kabinen mit Duschnischen und WC.¹⁸⁸

¹⁸⁷ *Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 29.*

¹⁸⁸ *Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 45.*



Abbildung 12: „Theodor Körner“¹⁸⁹

8.3 Ein neues Unternehmenskonzept: Die DDSG in den 1970er Jahren

Auf die wirtschaftlichen Probleme reagierend, wurde 1971 ein Unternehmenskonzept entwickelt, welches am 29. März 1973 mit dem Bundesgesetzblatt 278/1973 (Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Datum der Kundmachung: 20. Juni 1973) umgesetzt wurde.

„Ausgangspunkt dieses Konzeptes ist, das die 1. DDSG im Interesse der vollen Nutzung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Donau als Wasserstraße für Österreich, wegen Vermeidung völliger Abhängigkeit von ausländischen Schifffahrtsunternehmen und zur Wahrung der Chancen, die der im nächsten Jahrzehnt zur Verfügung stehende Rhein-Main-Donau-Kanal nicht nur im mitteleuropäischen Verkehr für die österreichische Schifffahrt eröffnen wird, weitergeführt werden muss.

Dies erfordert eine Reihe von Maßnahmen, zu denen auch die Gegenstand dieses Bundesgesetzes bildenden Abbuchungen von Forderungen und Schuldübernahme durch den Bund gehören. Diese Maßnahmen betreffen ... in der Hauptsache in einem Zeitraum von fünf Jahren die völlige Umstellung der gesamten für den Trockenfrachtverkehr erforderlichen Flotte auf Motorgüterschiffe, Schubschiffverbände und Schubkoppelverbände.“¹⁹⁰

Personal- und somit kostenintensive Dampfschiffe wurden in Folge nach und nach von Motorgüter- bzw. Motortankschiffen (Selbstfahrer), die später auch zum Teil mit

¹⁸⁹ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 80.

¹⁹⁰ Regierungsvorlage zum BGBl, 1973

Schubschultern ausgestattet wurden, abgelöst. Durch die Bildung von Koppelverbänden konnten z.B. mit nur vier Mann Besatzung zwischen 8.000 und 10.000 Tonnen Ladung befördert werden. Im Vergleich dazu hätte man mit althergebrachten Dampfschiffen vierzig Mann Besatzung benötigt.¹⁹¹ Das Ersparnispotential war somit augenscheinlich. Das Personal der Anhangfahrzeuge verringerte sich bzw. wurde zur Gänze gestrichen. Ebenso kam es durch die zunehmende Abschaffung der Dampfschiffe zum Wegfall der Berufsgruppe der Heizer und Kesselwärter. Einsparpotential gab es auch durch die immer bedienungs- und wartungsfreundlicheren Dieselmotoren.

Das „Bundesgesetz über Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“¹⁹² führte zum Verzicht des Eigentümers auf Forderungen in der Höhe von 383 Millionen Schilling und übernahm die Tilgung von weiteren 154,4 Millionen Schilling. Weiter wurden der DDSG 350 Millionen Schilling für die Umsetzung des Schubverkehrs und für die Einsetzung moderner Motorgüterschiffe überlassen.¹⁹³ Das genaue Ausmaß und eine detailgenaue Auflistung der Schulden und Erlöse wurde im Bundesgesetz vom 29. Mai 1973¹⁹⁴ über Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft veröffentlicht.

Als weitere Sparmaßnahme kann auch der Verkauf der DDSG-Hauptwerft Korneuburg an die ÖIAG im Jahr 1973 gesehen werden. 1974 kaufte die DDSG die COMOS, die von 1945 an in Besitz der österreichischen Creditanstalt war, wodurch ein österreichischer Konkurrent ausgeschaltet wurde.¹⁹⁵ Aus den gleichen Gründen wurde die Reederei der Gebrüder Brandner übernommen.¹⁹⁶

Der Einsturz der Reichsbrücke am 1. August 1976 brachte dem Unternehmen neue logistische Herausforderungen, denn der Einsturz hatte eine zweimonatige Sperre der Schifffahrt zur Folge. Um die wichtigsten Transporte durchführen zu können und

¹⁹¹ *Dosch* Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 109.

¹⁹² BGBl 278/1973 siehe Anhang.

¹⁹³ *Binder* Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 30.

¹⁹⁴ Vollständiger Gesetzestext siehe Anhang.

¹⁹⁵ *Dosch* Franz, Oldtimer auf der Donau (Bilder der Schifffahrt, Erfurt 2010) 31.

¹⁹⁶ *Binder* Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 31.

nicht weitere Kunden zu verlieren, wurde eine Ausweichstrecke über den Wiener Donaukanal geschaffen.¹⁹⁷

Das neue, 1973 entwickelte Unternehmenskonzept schien vorerst zu greifen. Die Umstellung auf moderne Motorgüterschiffe, Schubschiffverbände und Schubkoppelverbände wurde in den folgenden vier Jahren bis 1977 abgeschlossen, und die Schulden verringerten sich jährlich um ca. sechzig Millionen Schilling. Die DDSG galt zu jener Zeit als eines der modernsten und leistungsstärksten Binnenschiffahrtsunternehmen der Welt und erreichte 1978 ein Gütertransportvolumen von drei Millionen Tonnen.¹⁹⁸ Im Jahr 1979 wurde mit einem Personalstand von 585 Mitarbeitern im Schiffsdienst eine Transportleistung von 3,38 Millionen Tonnen an Gütern erzielt. Auch die Personenschiffahrt mit ihrem Ausflugsverkehr schien sich allgemeiner Beliebtheit zu erfreuen. Da die für die Strecke Passau-Linz 1970 in Dienst gestellte „Austria“ mit 600 Passagieren zu klein war, wurde 1975 die „Wachau“ als das modernste österreichische Schiff auf der Linie Melk und Krems in Betrieb genommen. Auch kleinere Schiffe für den Wiener Bereich mit ca. 320 Fahrgästen für Sonderfahrten, Betriebsausflüge oder Riverboat-Shuffles waren sehr beliebt.¹⁹⁹ Ungeachtet aller Beliebtheit war die Personenschiffahrt hoch defizitär, sie bewirkte in den Jahren 1972 bis 1977 Verluste von 102,8 Millionen Schilling. Die Subventionen für den für den österreichischen Tourismus so wichtigen Personenverkehr betrugen jedoch nur 56,79 Millionen Schilling.

Trotz aller Bemühungen konnte der Ertrag der DDSG nicht deutlich gesteigert werden. Entgegen aller Kalkulationen von 7 Prozent Lohntangentensteigerung war der tatsächliche Anstieg von 1972 bis 1976 56,34 Prozent. Der Verlauf des Anstiegs der Treibstoffpreise war noch verheerender, er betrug im gleichen Zeitraum 111,18 Prozent statt prognostizierter 17,6 Prozent. Auch die Frachtraten im Südostverkehr konnten nicht gesteigert werden. Ein völliger Ausstieg aus dem Transportgeschäft mit massentauglichen Produkten wie Erze, Kohle, Eisenware und Mineralölprodukte aus dem Südosten Europas war jedoch aus wirtschaftspolitischer Sicht nicht denkbar, weil dieses hauptsächlich der VOEST-Alpine im Linzer Raum diene und

¹⁹⁷ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 8

¹⁹⁸ Heu Hans-Christian, Die Güterschiffahrt der DDSG auf der Donau, 38.

¹⁹⁹ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 55-57.

dieses staatliche Unternehmen mit günstigen Transporten unterstützte.²⁰⁰ Die Geschäftspolitik der DDSG, die vom Gedankengut des gemeinwirtschaftlichen Nutzens geprägt war, fand die Zustimmung des Eigentümerversprechers, dem Bundesminister für Finanzen, als auch von den im österreichischen Nationalrat vertretenen Parteien ohne bemerkenswerte Debatten.²⁰¹

Allen wirtschaftlichen Problemen zum Trotz wurde das 150jährige Betriebsjubiläum der DDSG am 25. April 1979 mit der Grundsteinlegung des neuen DDSG-Schifffahrtszentrums in Wien, der Inbetriebnahme des Ausflugsschiffes „Vindobona“ und einer internationalen Schiffsparade mit der Beteiligung aller Donaustaaten gefeiert.²⁰² Das neue Schifffahrtszentrum umfasste alle Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen der DDSG, wodurch sich die Gesellschaft auch Einsparungen an Verwaltungskosten erhoffte.²⁰³

8.4 Kostenexplosion: Die DDSG in den 1980er Jahren

Anfang der 1980er Jahre konnte die DDSG durch die Modernisierung der Flotte und der Umstellung von der Zug- auf die Schubschiffahrt eine Verzehnfachung des Transportvolumens im Vergleich der 30er Jahre erreichen.²⁰⁴ Als Beispiel sei hier das Schubschiff „Linz“ genannt, welches mit sechs Leichtern 7.000 Tonnen mit nur maximal zwölf Mann Besatzung transportieren konnte.²⁰⁵ Trotz Steigerung der Transporte verzeichnete der Betrieb weiterhin Defizite.

Am 5. Juni 1981 konnte das vollendete Schifffahrtszentrum Wien seiner Bestimmung übergeben werden. Der Bau trug aufgrund der Kostenexplosion bei seiner Errichtung nicht zur Verbesserung der finanziellen Lage der DDSG bei. Der Rechnungshofbericht 1984 stellte an dieser Stelle fest, dass die 1975 mit ursprünglich 33,2 Millionen Schilling angenommen Baukosten bei der Fertigstellung 265,6 Millionen Schilling betrugen. Allerdings gingen die ersten Kalkulationen von einem weit kleineren Gebäude aus, sodass Mehrkosten aufgrund eines größeren Areals nicht

²⁰⁰ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 31.

²⁰¹ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 35.

²⁰² Trautsamwieser Herbert, Weiße Schiffe am blauen Strom, 10f.

²⁰³ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 59.

²⁰⁴ Kritzl Martina, Das Leistungsprofil der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) im Urteil der österreichischen Spedition, 45.

²⁰⁵ Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt, Text ad Tafel 53.

verwundern. Andererseits schien sich der vorerst überdimensioniert wirkende Bau erst in den späten 1990er Jahren mit dem Aufkommen und der Expansion im Kreuzfahrtschiffbereich zu rentieren. Ein weiterer, bei der Preiskalkulation noch nicht vorhersehbarer Aspekt, der für die Verteuerung des Schifffahrtszentrums verantwortlich war, war die kostspielige Fundamentierung des Baues, da ein Teil des Baugrundes auf einem im 19. Jahrhundert trockengelegten Donauarm gelegen war.²⁰⁶ Aus heutiger Sicht erscheint diese Kostensteigerung nicht sonderlich aufregenswert, wenn man im Vergleich die aktuelle Kostenexplosion beim Bau des Sky Link Terminals (nunmehr Terminal 3) am Internationalen Flughafen Wien Schwechat betrachtet.

Aufgrund zunehmender finanzieller Schwierigkeiten ließ die Republik Österreich als Eigentümer im Jahr 1985 das Unternehmensberaterteam Eben, Fredericks und Schreiner GesmbH&Co.KG (EFS) ein Konzept erarbeiten, das die DDSG aus den roten Zahlen führen sollte. Im Zuge der angestrebten Sanierung wurden die Fahrpreise erhöht, was jedoch im Jahr 1986 zu einem Rückgang der Passagiere von 480.000 auf 350.000 führte, wodurch die erhofften Mehreinnahmen ausblieben. Weiters setzte man auf Qualitätssteigerung und Innovation bei der Schiffsflotte. Das Luxusschiff „Mozart“, die beiden Ausflugschiffe „Admiral Tegetthof“ und „Prinz Eugen“ und das Luftkissenboot „Donaupfeil“ sollten das Unternehmen aus der Krise manövrieren.²⁰⁷ Die wirtschaftlich unrentable und äußerst verlustreiche Strecke Passau – Wien – Passau sollte zur Gänze eingestellt werden, ebenso der gesamte Personenverkehr oberhalb der Wachau.²⁰⁸ Das Konzept, das zur massiven Einschränkung im Regionalverkehr führte, wurde nicht widerstandslos hingenommen und löste zahlreiche Kritik und Diskussionen aus. Der Eigentümervertreter erklärte jedoch im Parlament, dass der Bund nicht mehr in der Lage sei, der DDSG uneingeschränkt Subventionen zu gewährleisten und die verlustbringenden Leistungen zu Gunsten des Fremdenverkehrs zu tragen. Erstmals in der Geschichte der DDSG schienen sich betriebswirtschaftliche Erwägungen gegenüber volkswirtschaftlichen durchzusetzen. Die Frachtschiffahrt konnte durch das Bratislaver

²⁰⁶ *Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 35.*

²⁰⁷ *Trautsamwieser Herbert, Weiße Schiffe am blauen Strom, 10f.*

²⁰⁸ *Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 38.*

Abkommen von 1985, in dem eine Tarifierhebung um drei Prozent beschlossen wurde, eine Verbesserung in der Tarifsituation erzielen.

Der Kauf der neu anzuschaffenden Personenschiffe blieb ständiger Diskussionspunkt zwischen dem Vorstand der Eigentümervertreter und der Regierung. Die Eigentümervertreter forcierten den Bau der Schiffe durch die weitaus günstigere deutsche Deggendorfer Werft und Eisenbau GmbH, was naturgemäß starken Protest der staatlichen Österreichischen Schiffswerften AG (ÖSWAG) hervorrief. Am 13. März 1986 wurde das Kabinenschiff mit dem späteren Namen „Mozart“ in Deutschland in Auftrag gegeben.²⁰⁹ Ungeachtet der aktuellen Entwicklungen im Schiff- und Kanalbau wurden die neuen Schiffe nicht kanalgängig gebaut. Dies sollte sich als schwerer Fehler herausstellen, denn am 25. September 1992 wurde der Main-Donau-Kanal nach 32jähriger Bauzeit eröffnet, ein Kanal, der neue Wege in der Schiffbarkeit Mittel- und Osteuropas schuf. Die neuen Kanalschleusen sind 190 Meter lang und nur mehr 12 Meter breit, wohingegen die bisherigen Donauschleusen eine Länge von 230 Metern und eine Breite von 24 Metern aufwiesen. Die Eröffnung des Rhein-Main-Donaukanals am 25. September 1992 erweiterte die durchgehend befahrbare Wasserstraße auf 3.500 Kilometer, führend von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Diese enorme Erweiterung führte zu einem Aufschwung sowohl im Güter- als auch im fast zum Erliegen gekommenen Personenverkehr auf der Donau. Die Zahl der Motorgüterschiffe legte enorm zu; ein Wandel zeigte sich auch in der Struktur der Eigentümer. Waren die Reedereien der Donauanliegerstaaten bis in die 1980er Jahre hauptsächlich staatseigene Unternehmen, so setzte sich auch in diesem Bereich eine Änderung durch. Nunmehr waren auch private Schiffseigner, die hauptsächlich aus Deutschland und den Niederlanden stammten, auf der Donau als Unternehmer vertreten. Noch stärker war die Auswirkung der neu geschaffenen europäischen Verbindung im Personenverkehr zu bemerken. Im Jahr 1991 waren insgesamt nur mehr 17 Kabinenschiffe auf der Donau in Betrieb, bis 2008 erhöhte sich aufgrund der enormen Nachfrage die Zahl auf etwa 160 Stück.²¹⁰

Fehlplanungen beim Schiffsbau, Nichtzustandekommen der Chartergarantie bzw. einer Vermarktungsgesellschaft, die ungünstige Entwicklung der Devisenkurse,

²⁰⁹ *Binder* Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 40f.

²¹⁰ *Dosch* Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 9.

fehlende Erfahrung im Luxuskreuzfahrtsektor, fehlende Vertriebskanäle – all diese Punkte führten letztlich zum Scheitern des Projektes Luxusliner „Mozart“. Generell wurden vom Unternehmensberaterteam Eben, Fredericks und Schreiner GesmbH&Co.KG (EFS) völlig überhöhte Tourismuswachstumsraten und Auslastungszahlen angenommen, so dass das Unternehmenskonzept im Personenschiffahrtssektor zum Scheitern verurteilt war. So betrug z.B. die Auslastung des Luftkissenboots „Donaupfeil“ nur 33 Prozent, bei einer Kapazität von achtzig Passagieren hätte die Auslastung mindestens siebzig Prozent betragen müssen, um kostendeckend zu sein. Auch der Güterverkehr schlitterte zunehmend in die immer stärker werdende Krise. Der Westverkehr war teilweise völlig zusammengebrochen, wofür zum Teil die ebenfalls staatliche ÖBB durch Tarifierunterbietungen zur Verantwortung gezogen werden kann. Noch schlimmer trafen die Entwicklungen den Südostverkehr, auf den bis zu zwei Drittel der Gesamtfördermenge entfiel. Die Sowjetunion boykottierte die im Bratislaver Abkommen ratifizierte 3%ige Tarifierhöhung und behielt ausständige Frachtzahlungen an die DDSG im Wert von 55 Millionen Schilling ein. Der Subventionsbedarf der DDSG stieg somit für 1986 auf 135 Millionen und für 1987 auf 126,5 Millionen Schilling.²¹¹

Um die Einnahmen zu steigern, wurden im Schifffahrtszentrum vermehrt Fremdvermietungen durchgeführt, was aufgrund der großzügigen Bauweise eine durchaus positive Option darstellte. Eine Kostenreduzierung wurde durch Kündigung von Mitarbeitern im Landdienst erreicht. Vorteilhaft für die Bilanz 1988 wirkte sich auch der Verkauf von Wertpapieren und Rücklagenauflösungen aus. Die Subventionen sanken 1989 auf 97 Millionen Schilling. Das Einsparpotential war mit den genannten Maßnahmen vorläufig erschöpft. Mit dem Beförderungsrekord des Jahres 1989 von 3.559.030 Tonnen war das Maximum erreicht. Trotzdem konnte die Güterschiffahrt kein positives Betriebsergebnis erzielen, als verantwortlich dafür galten, wie erwähnt, die Dumpingpolitik der kommunistischen Ostschiffahrten, der Verdrängungswettbewerb der Schiene, die Einkaufspolitik der Hauptkunden und die negative Kursentwicklung des für den Ostverkehr als Leitwährung geltenden Rubels.²¹²

²¹¹ *Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 41-43.*

²¹² *Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 47f.*

Von Seiten des Eigentumsvertreters, des Bundesministers für Finanzen Dkfm. Lacina wurde letztendlich im März 1990 ein Ultimatum gesetzt – er forderte die sofortige kostendeckende Führung der Personenschiffahrt und räumte der Frachtschiffahrt eine Frist von zwei Jahren ein, um Kostendeckung in ihrem Bereich zu erreichen. Der Bund war nicht mehr bereit, die DDSG mit finanziellen Mitteln zu unterstützen. Die bisherigen Argumente in Bezug auf die volkswirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens waren ab nun ungültig.²¹³

8.5 Politökonomische Rahmenbedingungen und die DDSG in Zahlen – 1945 bis 1991

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die wichtigsten Banken als auch die Grund- und Schwerindustrie in Österreich verstaatlicht. Zum einen, um den Forderungen der Alliierten auf „deutsches“ Eigentum zu entgegen, zum anderen, weil keine inländischen Privatkäufer mit ausreichend Kapital vorhanden waren. Zusätzlich dominierte in der Wiederaufbauphase bis Mitte der 1970er Jahre Konsensmentalität der regierenden Parteien hinsichtlich der staats- und gemeinwirtschaftlichen Bestrebungen. Die allgemeine Wirtschaft erholte sich und wuchs. Die zu Großbetrieben aufgebaute Grundstoffindustrie blieb bestehen und wurde zum Motor des Wirtschaftsaufschwungs. „Ende der 1950er Jahre zählte die Verstaatlichte ca. 130.000 Beschäftigte und war für 30 Prozent der österreichischen Exporte verantwortlich.“²¹⁴ In den 1960er Jahren wurde Österreich endgültig vom technokratisch-fortschrittlichen Zeitgeist erfasst, der sich in Bauten und Innovationen wie z.B. der Großglocknerstraße, dem Kraftwerk Kaprun, der VOEST und dem LD-Verfahren manifestierte. Der österreichische Weg, eine Kreuzung aus Kapitalismus und Sozialismus, schien vorerst zu funktionieren. Er wurde jedoch Anfang der 70er Jahre durch die immer schwierigere internationale Wirtschaftslage, unter anderem hervorgerufen durch die erste Erdölkrise 1973 einer Bewährungsprobe unterworfen. Das Programm von Bundeskanzler Kreisky zur Eindämmung der Rezession lautete folgendermaßen: expansive Budgetpolitik, Hartwährungspolitik, Einkommenspolitik, Arbeitszeitverkürzung und Ausweitung des öffentlichen Sektors. Langfristig setzte

²¹³ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 52.

²¹⁴ Kühschelm Oliver, Pfoertner Andre, Unternehmer, Firmen und Produkte als österreichische „Gedächtnisorte“, 31.

jedoch eine Destabilisierung der österreichischen Wirtschaft ein, die die Verstaatlichte Industrie Mitte der 1980er Jahre zum Zusammenbruch führte.²¹⁵

DDSG - Güterverkehr (1946-1991)											
Jahr	Güter in Tonnen	Jahr	Güter in Tonnen	Jahr	Güter in Tonnen	Jahr	Güter in Tonnen	Jahr	Güter in Tonnen	Jahr	Güter in Tonnen
1946	-	1954	1.310.141	1962	1.715.684	1970	2.400.738	1978	3.015.939	1986	3.086.721
1947	67.300	1955	1.610.453	1963	1.722.855	1971	2.135.423	1979	3.383.952	1987	3.206.177
1948	577.300	1956	2.207.239	1964	1.972.399	1972	2.036.733	1980	3.353.049	1988	3.544.636
1949	514.748	1957	2.220.797	1965	1.959.222	1973	2.190.583	1981	3.274.346	1989	3.559.030
1950	695.148	1958	2.038.706	1966	1.987.820	1974	2.504.070	1982	2.913.758	1990	3.246.242
1951	906.284	1959	1.908.967	1967	1.762.022	1975	2.719.405	1983	2.706.201	1991	2.599.974
1952	1.309.333	1960	2.264.824	1968	2.314.109	1976	2.810.575	1984	3.230.204		
1953	1.408.320	1961	1.777.069	1969	2.269.233	1977	2.804.812	1985	3.025.133		

Tabelle 13: DDSG-Güterverkehr (1946-1991)²¹⁶

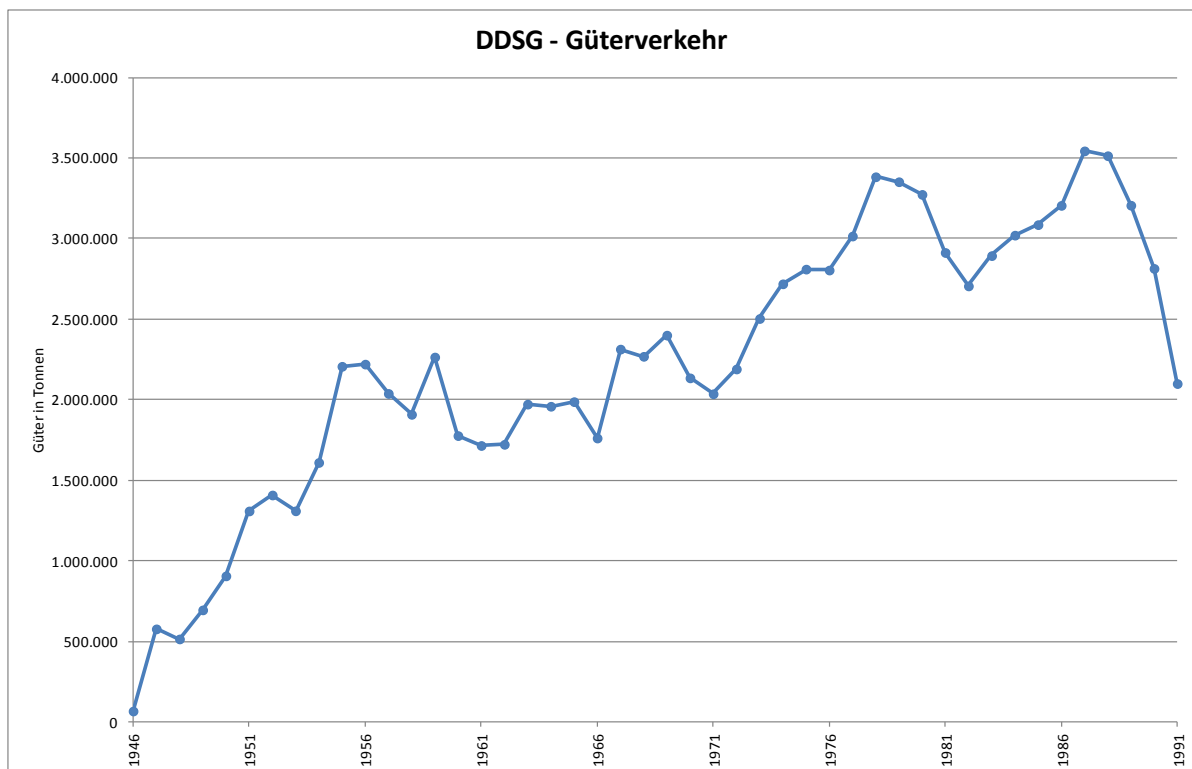


Abbildung 13: DDSG-Güterverkehr (1946-1991)

²¹⁵ Kühschelm Oliver, Pfoertner Andre, Unternehmer, Firmen und Produkte als österreichische „Gedächtnisorte“, 31 - 33.

²¹⁶ Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 202.

Nach dem Zweiten Weltkrieg stand auch die DDSG wie der Rest der österreichischen Wirtschaft im Zeichen der Wiederaufbauphase. Vor allem die Linzer Stahlindustrie florierte, wovon die Gütertransportsparte der DDSG profitierte. Bis 1959 war ein steiler Anstieg der beförderten Güter auf 2.264.824 Tonnen/Jahr zu verzeichnen. Ab 1960 setzte eine moderate Phase des Wachstums auf zahlenmäßig hohem Niveau ein, die sich 1973 bei 2.504.070 Tonnen/Jahr einpendelte. Danach wiederfuhr dem Unternehmen ein erneuter Wachstumsschub der beförderten Güter, der sich im Maximum vom Jahr 1988 mit 3.544.636 Tonnen/Jahr niederschlug. Im Jahr 1991, dem Jahr der Zerschlagung der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, sanken die Zahlen der transportierten Güter auf 2.100.124 Tonnen/Jahr.

DDSG - Personenschiffahrt (1946-1991)											
Jahr	Beförderte Personen	Jahr	Beförderte Personen	Jahr	Beförderte Personen	Jahr	Beförderte Personen	Jahr	Beförderte Personen	Jahr	Beförderte Personen
1946	233.589	1954	346.201	1962	495.375	1970	433.510	1978	469.280	1986	399.920
1947	181.337	1955	407.968	1963	471.172	1971	504.916	1979	513.367	1987	474.534
1948	120.022	1956	546.463	1964	483.578	1972	368.318	1980	527.502	1988	528.742
1949	135.429	1957	516.611	1965	357.953	1973	401.971	1981	477.890	1989	489.827
1950	169.353	1958	588.012	1966	422.868	1974	395.775	1982	563.957	1990	503.222
1951	138.760	1959	503.047	1967	503.204	1975	367.662	1983	536.131	1991	460.830
1952	217.533	1960	421.816	1968	464.982	1976	375.271	1984	542.990		
1953	449.036	1961	462.542	1969	414.959	1977	400.042	1985	554.891		

Tabelle 14: DDSG–Personenschiffahrt (1946-1991)²¹⁷

²¹⁷ Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 202.

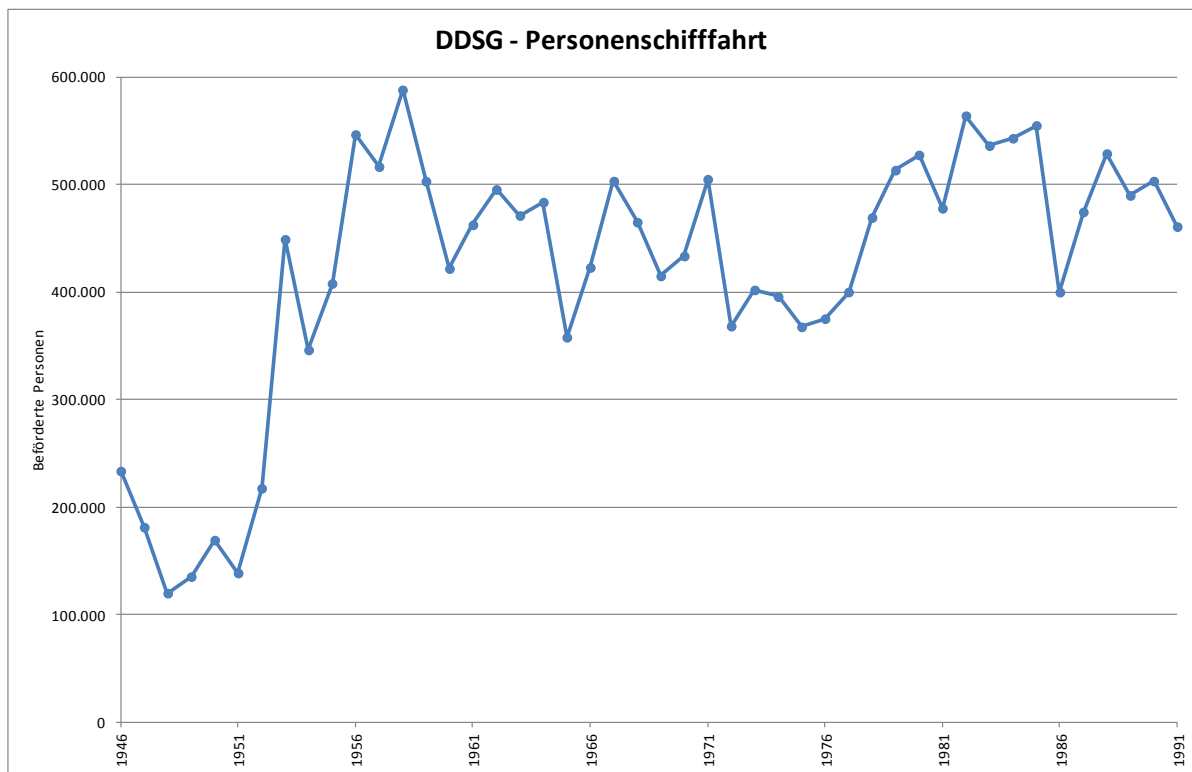


Abbildung 14: DDSG–Personenschifffahrt (1946-1991)

Die Bedeutung der DDSG-Personenschifffahrt veränderte sich nach dem Zweiten Weltkrieg drastisch, Bahn, Bus und der zunehmende PKW-Verkehr reduzierten die Funktion der DDSG als Nahverkehrsunternehmen auf das Minimum. Die DDSG-Personenschifffahrt wurde zum reinen Tourismusunternehmen, was sich auch in den Zahlen der beförderten Personen niederschlug. Nach 1946 wurde zwar noch ein Anstieg auf 588.012 beförderte Personen im Jahr 1958 verzeichnet, danach pendelte der Wert bis ins Jahr 1991 zwischen 370.000 und knapp über 500.000 Personen pro Jahr. Die Personenschifffahrt war wie jedes Tourismusunternehmen stark vom Wetter abhängig und natürlich auch saisonal begrenzt. Ab den 1980er Jahren machte sich auch der Trend zu mehr Auslandsdestinationen und Flugreisen in der heimischen Tourismusbranche bemerkbar.

Jahr	Subventionen [Mio S]	Löhne/Gehälter [Mio S]	Jahresverlust/ -gewinn [Mio S]
1970	10,95	120,64	-56,42
1971	3,43	119,9	-78
1972	12,36	121,28	201,79
1973	11,91	123,66	175
1974	12,57	134,98	48,43
1975	56,77	150,09	-40,04
1976	127,45	162,99	-7,1
1977	111,67	174,95	26,28
1978	94,86	187,51	-23,06
1979	118,9	197,08	-39,35
1980	150,73	211,5	-8,66
1981	218,22	226,75	-75,79
1982	170,18	240,53	-34,61
1983	201,47	253,53	1,44
1984	237,5	289,66	12,41
1985	246	304,84	0,22
1986	245,8	324,31	0,31
1987	112,6	331,25	-131,04
1988	124,8	319,6	-44,23
1989	96,89	289,73	-36,32
1990	205,67	323,73	-445,03

Tabelle 15: Geschäftsberichte 1970-1990²¹⁸

Die angeführte Tabelle enthält Daten aus den Geschäftsberichten der DDSG aus den Jahren 1970 bis 1990. Sie beinhaltet die Werte Löhne/Gehälter, Jahresverlust bzw. -gewinn und außerordentliche Zuwendungen sprich Subventionen. Hinzuzufügen ist, dass die Position Löhne/Gehälter ausschließlich reine Löhne ohne gesetzlichen und freiwilligen Sozialaufwand und ohne Pensionen umfasst. Augenscheinlich ist, dass die Subventionen der Jahre 1970 bis 1990 nicht ausreichten, um die Löhne der betreffenden Jahre begleichen zu können. In Summe beliefen sich die Subventionen der Jahre 1970-1990 auf 2.570,73 Millionen Schilling, die Höhe der Löhne auf 4.608,51 Millionen Schilling. Der cash flow der betreffenden Jahre fiel meist negativ aus, auffallend sind die positiven Werte der Jahre 1972 mit + 201,79 Millionen Schilling und 1973 mit + 175,00 Millionen Schilling. Erreicht wurden sie ausschließlich durch den Schuldenerlass von 325 Millionen Schilling und 217

²¹⁸ Geschäftsberichte der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft 1970 – 1990.

Millionen Schilling. In den Jahren 1974 bis 1980 wurde ebenfalls mit buchhalterischen Tricks gearbeitet, da ein ausgeglichenes Bilanzergebnis nur durch die Auflösung der gesetzlichen Rücklagen erzielt wurde.

8.6 Die DDSG in den 1990er Jahren

Das neue Konzept zur positiven Unternehmensführung fruchtete nicht. Am 29. Mai 1991 wurde der Beschluss gefasst, die DDSG in die Bereiche DDSG-Cargo (Frachtschiffahrt) und DDSG-Donaureisen (Personenschiffahrt) zu splitten.²¹⁹ Für die Belegschaft wurde ein Sozialplan geschaffen, die Kosten von 100 Millionen Schilling vom Eigentümer übernommen. Die Pensionsaltlast von ca. 420 Millionen Schilling hatte ebenfalls der Eigentümer zu tragen. Der Beschluss zur Trennung der Geschäftsbereiche Frachtschiffahrt und Personenschiffahrt wurde rückwirkend mit 1. Jänner 1991 verwirklicht. Damit war der Startschuss zur Privatisierung bzw. Partnersuche der DDSG gefallen, Ziel war die Vermeidung von weiteren Subventionen.²²⁰ Der einstige Hoffnungsträger der DDSG, der Luxusliner „Mozart“, hatte sich als größter Verlustverursacher herausgestellt und wurde schon 1993 an die deutsche Deilmann-Reederei um 127,1 Millionen Schilling verkauft. Insgesamt hatte das Projekt die österreichische Republik rund 450 Millionen Schilling gekostet. Ausschlaggebend waren der mit 300 Millionen Schilling bezifferte Leasingwert und die jährlichen erwirtschafteten Verluste, die durch die Inbetriebnahme eines noch nicht bewährten Prototyps verursacht wurden. Zusätzlich waren der Mangel an Erfahrungen im Betrieb von Kreuzschiffahrten, teures österreichisches Personal, das Fehlen eines bewährten Vertriebsapparates und ein fehlender Kundenstock für die Misere verantwortlich.²²¹ Trotzdem war die „Mozart“ nicht allein für das desaströse Betriebsergebnis der Personenschiffahrt verantwortlich.

²¹⁹ *Trautsamwieser* Herbert, Weiße Schiffe am blauen Strom, 12f.

²²⁰ *Binder* Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 56.

²²¹ *Binder* Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 60.

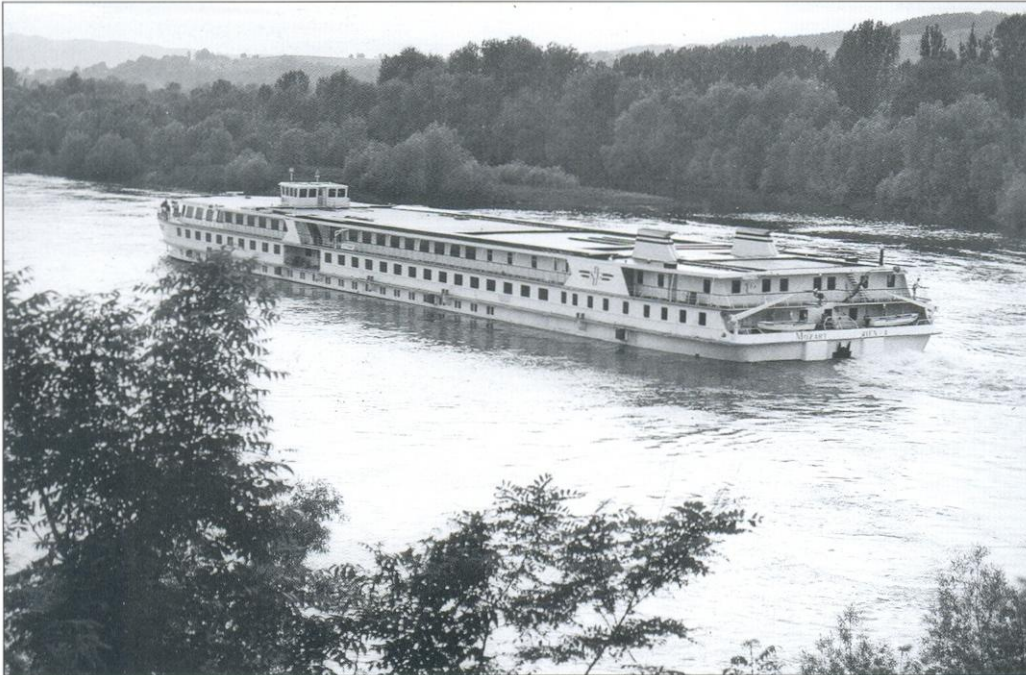


Abbildung 15: „Mozart“²²²

Die Stilllegung der „Stadt Wien“ und der „Stadt Passau“ hätte vielleicht geholfen, das Defizit der DDSG zu verringern, da der Betrieb der beiden Schiffe aufgrund ihres Alters von über fünfzig Jahren besonders kostenintensiv war.²²³ 1995 wurde der im Jahre 1912 erbaute Personendampfer „Schönbrunn“ unter Denkmalschutz gestellt und zum symbolischen Preis von einem Schilling an die „Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ (ÖGEG) verkauft, die die Instandhaltung des Dampfers gewährleistete.²²⁴ Die Holding und die Donaureisen GmbH versuchten ein Konzept zu entwickeln, um den Betrieb zu sanieren. Dieses Konzept sah eine wirtschaftlich leistungsfähige Ausflugschiffahrt und auch die Führung eines Linienverkehrs im kleinen Maße vor. Die dafür benötigten Ausgaben für den Ankauf von neuen Schiffen sollten zwischen Bund und den drei Donauanliegerbundesländern gerecht aufgeteilt werden. Das Konzept scheiterte am Widerstand der Bundesländer.²²⁵ 1995 wurde der Betrieb der „DDSG Donaureisen GmbH“ wieder eingestellt und die gesamte Flotte zum Kauf angeboten. Schlussendlich wurden jedoch nur die fünf jüngsten Schiffseinheiten (MS Admiral Tegetthoff, MS Prinz

²²² Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 114.

²²³ Trautsamwieser Herbert, Weiße Schiffe am blauen Strom, 12f.

²²⁴ Dosch Franz, Oldtimer auf der Donau, 32.

²²⁵ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 60.

Eugen, MS Wachau, MS Vindobona, MS Vienna) an die Interessensgruppe „Österreichisches Verkehrsbüro“ und „Wiener Hafen“ verkauft. Das nun mit diesen fünf Schiffen neugegründete Unternehmen wird unter dem Namen "DDSG Blue Danube Schifffahrt GmbH" geführt.²²⁶ „Theodor Körner“ wurde nach München verkauft, die „Stadt Wien“ ging an einen Tullner Unternehmer und die „Austria“ wurde an die Brandner Schifffahrt GmbH in Wallsee (NÖ) veräußert. Durch den Verkauf aller Schiffe wurde ein Erlös von 31,5 Millionen Schilling erzielt.²²⁷

8.6.1 DDSG Blue Danube

Die DDSG Blue Danube startete 1996 in ihre erste Saison, wobei die Schiffe auf der landschaftlich sehr schönen und somit touristisch interessanten Route zwischen Krems und Melk sowie für Wien-Rundfahrten und Sonderfahrten eingesetzt werden. Der Künstler Friedensreich Hundertwasser gestaltete die MS Vindobona um, die nun als Hundertwasser-Schiff ein Publikumsmagnet wurde.²²⁸ Die DDSG Blue Danube ist mit den fünf übernommenen Schiffseinheiten aktuell das größte Personenschiffahrtsunternehmen Österreichs, wobei die Kapazitäten der Schiffe von 90 bis 600 Passagiere reichen. Betrieben wird damit sowohl der Linienbetrieb in Wien als auch in der Wachau. Zwischen Krems und Melk verkehren die MS Prinz Eugen und die MS Wachau sechsmal pro Tag, in Wien werden mit der MS Vindobona und der MS Vienna Fahrten mit 1,5 oder 3 Stunden Dauer angeboten. Als besonderes Highlight gelten die offerierten Themenfahrten, wobei die Angebote der DDSG Blue Danube äußerst vielseitig sind. So wird zum Beispiel die Themenfahrt „Walpurgisnacht“ mit Hexenbuffet, Hexentänzen und Wahrsagen veranstaltet. Etwas klassischer wird ein Abend auf der MS Admiral Tegetthoff mit Walzerklängen und Operettenmelodien und einem Drei-Gang-Menü gestaltet. Durch Qualität und Kreativität wird dem boomenden „Erlebnis-Anspruch“ der Gäste Rechnung getragen. Nicht umsonst lautet der Werbeslogan der DDSG Blue Danube „Die Donau neu erleben“.²²⁹

²²⁶ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 9.

²²⁷ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 64.

²²⁸ http://www.ddsg-blue-danube.at/deutsch/html/d_geschichte_menu.asp.

²²⁹ Zenker Andreas, Die „DDSG Blue Danube“ Personenschiffahrt. In: Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 101f.

8.6.2 DDSG-Cargo

Ende 1991 wurde bereits ein Investmentmemorandum für die Frachtschiffahrt an 65 etwaige Interessenten übersandt. Von den elf Angeboten kamen zuletzt drei Bietergruppen in die nähere Auswahl.²³⁰ Nach Abwägung der Offerte wurde die Güterschiffahrt an eine Gruppe um den deutschen Stinnes-Konzern verkauft.²³¹ Der Geschäftsplan umfasste eine starke Einschränkung der Flottenkapazität auf 160.000 Tonnen, eine Verringerung des Schiffspersonals auf 230 Dienstnehmer und eine Senkung des Lohnniveaus, wollte aber gleichzeitig eine Erhöhung des Stammkapitals von 8,5 auf 160 Millionen Schilling gewähren. Besonders wichtig war auch das Versprechen zur Einbindung der DDSG-Cargo in einen weltweit tätigen Handels-, Transport- und Speditionskonzern. Die zukünftigen Gesellschafter umfassten die Stinnes AG, die CFNR Compagnie Francaise de Navigation Rhénane, die Wiener Hafengesellschaft mbH und die Schenker&Co. AG, eine Stinnes-Tochter. Man erwartete sich durch diese Vorgehensweise den Bestand der DDSG-Cargo GesmbH. Die tatsächliche Übernahme wurde erst Ende 1993 abgewickelt. Bis dahin belastete der Frachtbereich der DDSG den Bund von 1991 an mit weiteren 391 Millionen Schilling.²³²

1997 erfolgte die Übernahme durch die Gerhard Meier AG, Regensburg, von der eine klare neue strategische Neuausrichtung ausging. Man konzentrierte sich auf die Kerngeschäftsfelder, setzte verstärkt auf Qualitätsmanagement und strebte die Leistungs-/Preis-Führerschaft an. Vor allem Management- und Verwaltungseinheiten wurden reduziert. Im Jahr 2000 erwarb die DDSG – Cargo aus Beständen der Avanti Group Schiffe und Schubleichter für die Tankschiffahrt, sodass sie auf diesem Geschäftsfeld auch wieder tätig war. 2003 betrieb die DDSG 160 Schiffseinheiten, wovon 43 Schubschiffe und Motorgüterschiffe waren, und beförderte insgesamt 2 Millionen Tonnen/Jahr. Zur Leistungssteigerung wurde unter dem Regime der Gerhard Meier AG eine große Anzahl an innovativen Schritten gesetzt:

²³⁰ *Binder* Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 57.

²³¹ *Dosch* Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 9.

²³² *Binder* Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 58f.

- Hydrodynamische Optimierung der Schiffe zur Reduktion des Wasserwiderstandes
- Laderaumvergrößerungen
- Ausrüstung der Flotte mit Telematik-System
- Neue Betriebs-, Umschlags- und Umlaufkonzepte
- Iso-Zertifizierung des Unternehmens
- Anpassungsmaßnahmen um Einheiten KV-tauglich zu machen
- Neumotorisierung²³³

8.6.3 DDSG-Holding

Anfang 1997 blieben noch das Schifffahrtszentrum in Wien, die Anlegestellen von Engelhartzell in Oberösterreich bis Hainburg an der Grenze zur Slowakei, die Grundstücke Mexikoplatz 11 und Handelskai 204 in Wien als auch die Gebäude in Wesenufer, Marbach und Spitz im Besitz der DDSG-Holding. Jedoch wurden schon im Verlauf des Jahres die Kartenverkaufshütten Wesenufer und Marbach an die jeweilige Gemeinde und 1998 das Agentiegebäude Spitz an Private verkauft. Die oberösterreichischen Anlegestellen wurden am 19. November 1998 dem Land Oberösterreich und am 1. Februar 1999 die niederösterreichischen dem Land Niederösterreich überlassen. Im Besitz der DDSG verblieben nun nur noch das Schifffahrtszentrum Wien am Handelskai 265 und die Länden, die aufgrund des Booms an Flusskreuzfahrten die Einnahmen an Länden- und Passagegebühren der DDSG enorm steigerten. Auch die durch Vermietung von Teilobjekten des Schifffahrtszentrums gewonnen Einnahmen waren nicht unerheblich, sodass 1997 die Leistungsbilanz eine positive war. Die fünf verbliebenen ständigen Mitarbeiter erwirtschafteten gemeinsam mit dem Saisonpersonal 2,9 Millionen Euro. Womit bewiesen war, dass die DDSG gemäß ihrem Konzept von 1995 trotz Übernahme der vollständigen Pensionslasten ohne Bundessubventionen weiterbestehen konnte. Die auf ihre Verwaltungsfunktion geschrumpfte DDSG war somit imstande, die bis zum Jahre 2003 auslaufenden Pensionsleistungen zu erbringen. Eine abermalige

²³³ Petschnig Herbert, „DDSG – Cargo“ – Ein wiedererstandener Markenname bei der Unternehmensgruppe Gerhard Meier AG. In: Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 97f.

Kostenersparnis wurde durch die Umwandlung der Geschäftsform von einer AG in eine GmbH erzielt, da dadurch die Prüfungspflicht und die Bestellung eines Aufsichtsrates überflüssig wurden. In der Saison 2002 erzielte die DDSG einen Rekordumsatz, der aufgrund der auf 85 Kabinenschiffe und 124.281 Passagiere gestiegenen Anzahl an Dienstleistungen zu verzeichnen war. Letztendlich wurden die Länden und das Schifffahrtszentrum der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft laut Vertrag vom 11. Dezember 2002 an die „DDSG Hafen Wien GmbH“ veräußert, die wiederum am 18. Dezember 2002 von der Stadt Wien gekauft wurde. In Folge fand eine Namensumänderung in „Wiener Donauraum Länden- und Ufer Betriebs- und EntwicklungsGmbH“ statt.²³⁴

Am 31. Dezember 2003 wurden nach dem Abschluss aller Verhandlungen und dem Auflösen der DDSG–Holding das Bestehen und die Geschichte eines österreichischen Traditionsunternehmens beendet.²³⁵

²³⁴ Benold Erwin, Und der letzte dreht das Licht aus.... In: Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 71-74.

²³⁵ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 9.

9 Die Nachfolgeunternehmen der DDSG ab 2000

Die Nachfolgeunternehmen der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft führen in ihren neuen Firmennamen nach wie vor die DDSG als Teil der Firmenbezeichnung an – bezeichnend für das Renommee, das mit dem Namen verbunden ist. Sowohl im Namen der Personenschiffahrt als auch im Namen der Frachtschiffahrt wird der traditions- und prestigeträchtige Teil des Namens „DDSG“ weitergeführt. Ebenfalls übernommen wurde das Logo der alten DDSG, ein weiterer Identifikationspunkt mit der alten Firma.

9.1 DDSG Blue Danube

Aufgrund des wirtschaftlichen Erfolges baute die für die Personenschiffahrt zuständige DDSG Blue Danube das Unternehmen aus und nahm 2006 mit dem „Twin City Liner“ die Strecke zwischen Wien und Bratislava wieder auf. Zur Verfügung gestellt wurde der Twin City Liner von der Central Danube.²³⁶ „Die Central Danube Region Marketing & Development GmbH (Central Danube) wurde von Raiffeisen und der Stadt Wien mit dem Ziel gegründet, nachhaltige Infrastrukturprojekte von öffentlicher Bedeutung im Wirtschaftsraum Central Danube Region zu initiieren und zu entwickeln.“²³⁷ 2006 übersiedelte die DDSG Blue Danube wieder ins Schiffahrtszentrum am Handelskai, nachdem sie von 1996 bis 2006 am Standort des Mutterkonzerns „Österreichisches Verkehrsbüro AG“ in der Friedrichstrasse beheimatet war. Die Erfolgsgeschichte der DDSG Blue Danube schien sich fortzusetzen: 2007 wurde die Flotte durch die MS Schlögen erweitert und 2008 ein zweiter Twin City Liner auf der Strecke Wien-Bratislava eingesetzt. 2009 kam es mit der Wiederaufnahme der Strecke Wien-Linz-Passau abermals zu einer Erweiterung der Linienführung.²³⁸

²³⁶ http://www.ddsg-blue-danube.at/deutsch/html/d_geschichte_menu.asp

²³⁷ <http://www.centraldanube.at/>

²³⁸ http://www.ddsg-blue-danube.at/deutsch/html/d_geschichte3.asp

9.2 DDSG–Cargo

2007 erfolgte ein weiterer Verkauf der DDSG–Frachtschiffahrt durch den bisherigen Besitzer, der Gerhard Meier AG. Neuer Eigentümer ist seither das serbisch-zypriotische Konsortium East Point Holdings Limited unter der Führung des serbischen Unternehmers Zoran Drakulic. Zu diesem Zweck wurde die HELOGISTICS Holding GmbH. mit Sitz in Wien gegründet, die auch Eigentümer der ungarischen MAHART DunaCargo ist. Ende 2010 wurde die Helogistics Holding zu 100 Prozent von Ferrexpo PLC übernommen.²³⁹

Die DDSG Cargo hat laut ihrer Website den Betrieb am 31.Dezember 2011 eingestellt.²⁴⁰

„Wir informieren Sie darüber, dass mit Wirkung Anfang Jänner 2012 die DDSG MAHART Kft., Budapest für die gesamte operative Abwicklung aller Binnenschiffaktivitäten der Helogistics Holding Gruppe auf dem Rhein, Main und der Donau verantwortlich zeichnet. Das hat auch zur Folge, dass alle Einheiten der beiden Reedereien Motorgüterschiffe, Schubboote, Barge etc. von der Helogistics Asset Leasing Kft., Budapest gewartet, repariert bzw. umgebaut werden. Weiteres zeichnet dieses Unternehmen für sämtliche Neuinvestitionen in Schiffs- und Bargebau verantwortlich. Bunker- sowie Hafenaktivitäten werden zukünftig von der Ferrexpo Port Services GmbH, Handelskai 348, 1020 Wien wahrgenommen.“²⁴¹

²³⁹ <http://de.wikipedia.org/wiki/DDSG-Cargo>

²⁴⁰ <http://www.ddsg-cargo.at/>

²⁴¹ <http://www.helogistics.at/index.php?pid=1&lang=1>

10 Welche Gründe gab es für ein Weiterführen der DDSG?

Aus rein wirtschaftlicher Sichtweise hätte die DDSG, die seit dem Ende der Monarchie bis zu ihrer Privatisierung in den 1990er Jahren des 20. Jahrhunderts mit massiven Geldproblemen zu kämpfen hatte, nicht mehr bestehen dürfen. Warum war dieses Unternehmen so wichtig? Was waren die Beweggründe, den Betrieb fortzuführen?

Die Gründe waren vielfältig und lassen sich aus den nachfolgenden Zitaten aus verschiedenen Epochen ablesen. Aus einer Regierungsvorlage aus dem Jahr 1931 stammt folgendes Zitat:

„Für die Vorfrage, ob wichtige Interessen Österreichs an der Indienstellung einer großen heimischen Donauschiffahrtsunternehmung für österreichische Zwecke gegeben sind, erschienen damals wie in verstärktem Maße noch heute zunächst Erwägungen bezüglich des Güterverkehrs maßgebend. Hier ist zu beachten, dass die Donau den natürlichen Verkehrsweg Österreichs zum Osten und zum Westen bildet, der insbesondere die Möglichkeit billiger Massentransporte... in der Einfuhr und gewisser Kaufmannsgüter in der Ausfuhr, bietet. Die Wahrung unserer Ein- und Ausfuhrinteressen in diesen Richtungen, der Wunsch, an der Preisbildung für die bezeichneten Güter teilzunehmen sowie den eigenen Staatsangehörigen Beschäftigung und Verdienst zu bieten, nicht minder auch die Interessen des Staates an seinen Handels- und Umschlagplätzen wie an einer Beteiligung am internationalen Donauverkehre sind hier in gleicher Weise maßgebend. Aber auch das bekannte, in der Öffentlichkeit wie von den Interessenten wiederholt und nachdrücklichst betonte, auch in den früheren Verträgen berücksichtigte Bedürfnis nach Aufrechterhaltung der Personenschiffahrt im eigenen Lande muss in Betracht gezogen werden, zumal diese... dem für Österreich anerkannt wichtigen Fremdenverkehr dienen soll. Schließlich sind auch Erwägungen vom allgemein staatlichen Gesichtspunkte in Betracht zu ziehen, da die Donau heute völkerrechtlich und kaufmännisch in vielen Belangen als international zu werten ist und der Staat daher auf das Hinaustragen seiner Flagge auf den Strom und in das Ausland wohl auch aus höheren Rücksichten den größten Wert legen muß.“²⁴²

In der Regierungsvorlage traten hauptsächlich wirtschaftliche Gründe, die die Relevanz der DDSG verdeutlichen sollten, in den Vordergrund. Man wollte die Möglichkeit zur Einfuhr billiger Massentransportgüter und zur Ausfuhr teurerer Exportgüter nutzen, und auch bei der Preisgestaltung der Güter eine aktive Rolle spielen, um nicht der Konkurrenz ausgeliefert zu sein. Die DDSG als Arbeitgeber stellte ebenso ein wichtiges Argument dar, vor allem in den wirtschaftlich schwierigen Zeiten der 1930er Jahren. Die Wahrung der Interessen des Staates als Handels- und

²⁴² Zitiert nach: Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 129.

Umschlagplatz an der internationalen Donau spielte ebenso eine große Rolle. Obwohl der Frachtverkehr die wichtigere Sparte zu sein schien, insistierte man in Hinblick auf den Fremdenverkehr auf die Aufrechterhaltung der Personenschiffahrt.

Die Bedeutung der DDSG für den Tourismus wird 1934 in dem Artikel „Die Donau als Reiseweg“ von Zentralinspektor Egon Roell in der Verkehrswirtschaftlichen Rundschau hervorgehoben. Darin beschreibt der Autor die Vorzüge der Donauschiffahrt in schillernden Bildern (Reisen in seiner Schönheit, Behaglichkeit und Romantik) und macht Propaganda und Werbung für die DDSG mit seinen komfortablen und edlen Schiffen. Nicht zu vergessen ist jedoch der Hinweis, Reisen auf der Donau tunlichst mit der DDSG zu absolvieren und somit der österreichischen Volkswirtschaft dienlich zu sein.

„Auch durch die fremdartigsten Länder Europas wird die Donaufahrt sozusagen auf heimatlichem, österreichischem Boden ausgeführt und ist demnach mit einer Fahrt mit dem Expressschiff der Ersten Donau- Dampfschiffahrtsgesellschaft stets auch eine Förderung des österreichischen Fremdenverkehrs verbunden.“²⁴³

Der Artikel erschien im August 1934 in der Verkehrswirtschaftlichen Rundschau und dementsprechend sind die nationalistischen Tendenzen in der Publikation und der Appell an das österreichische Heimatbewusstsein erkennbar. Zum 100jährigen Firmenjubiläum 1937 wird vor allem das Weiterbestehen der DDSG trotz zunehmender Konkurrenz der Bahn, von LKWs und PKWs und anderer internationaler Schiffahrtsunternehmen hervorgehoben. Besonderen Stellenwert erhielt die Bedeutung der DDSG Flagge als Repräsentant Österreichs auf der Donau.

„Hundert Jahre! Welch eine Fülle der Ereignisse liegt hinter uns. Privilegien sind erloschen, Eisenbahnen begleiten den Flußlauf, Personen- und Lastautos fahren auf den Straßen, Schiffe unter vielen Flaggen ziehen auf dem Strome, aber das hundertjährige Banner der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft weht wie eh und je unerschüttert und stolz auf der Donau. Wie vor hundert Jahren hat die Donauschiffahrt erkannt, dass ihr Heil in vertrauensvoller Zusammenarbeit liegt. Umfassende Verträge, im heurigen Jahre abgeschlossen, regeln die gemeinsame Tätigkeit. Möge dieses Ereignis verheißungsvoll den Beginn des zweiten Jahrhunderts der Donaudampfschiffahrt in der Ostmark kennzeichnen.“²⁴⁴

²⁴³ Zitiert nach: *Verkehrswirtschaftliche Rundschau*.: Monatsschrift für das gesamte Verkehrswesen; Organ der öffentlichen Verkehrsunternehmungen (Ö.B.B., Ö.V.B., K.Ö.B., D.D.S.G., Ö.L.A.G.), (Wien, 8. Heft, August 1934) 21.

²⁴⁴ Zitiert nach: *Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, Wissenschaftliches Jahrbuch der Ersten Donaudampfschiffahrt-Gesellschaft, 51.

In schwierigen Zeiten und in Zeiten der Veränderung schien die DDSG ein stabiles Element zu sein, sie diente eventuell als Symbol der Stärke des kleinen Staates Österreich. Die Verwendung der Begriffe „Heil“ und „Ostmark“ ließ jedoch schon eine Veränderung ahnen, nämlich dass die DDSG bald nicht mehr Symbol für die Republik Österreich sein sollte.

Besonders nach dem Zweiten Weltkrieg in den wirtschaftlichen Aufschwungsjahren waren die Wachau und die Donaufahrten ein beliebtes Ziel für die Sommerfrische und Ausflüge der Touristen. Das Vorhandensein von Schiffsanlegestellen an den an der Donau liegenden Orten war von hoher Wichtigkeit für den Tourismus. Die Ankunft des ersten DDSG-Schiffes nach Wiederaufnahme der Personenschifffahrt nach dem Ende des Krieges war ein gesellschaftliches Ereignis, wie auf dem unten dargestellten Bild zu erkennen ist. Abgebildet ist die MS Stadt Wien auf ihrer ersten Fahrt nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges unter österreichischer Flagge am 12. Juli 1952 auf der Fahrt von Linz nach Wien mit 350 Gästen an Board.²⁴⁵



Abbildung 16: „Stadt Wien“ auf ihrer ersten Fahrt nach dem Zweiten Weltkrieg²⁴⁶

²⁴⁵ <http://www.schiff-tulln.at/chronik.php>

²⁴⁶ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 74.

Die Bedeutung der Personenschifffahrt in Bezug auf den Tourismus wurde in den folgenden Jahrzehnten als Hauptargument angeführt, die sogenannte Weiße Flotte der DDSG weiterhin staatlich zu unterstützen. Trotz der zunehmenden Frachtraten in den 1960er und 1970er Jahren gestalteten sich die Bilanzen des Unternehmens durchgehend negativ. In einer Regierungsvorlage vom 2. Mai 1973 über die Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, das mit dem Bundesgesetz vom 29. Mai 1973 einstimmig umgesetzt wurde, wird die volkswirtschaftliche Bedeutung der DDSG in den Vordergrund gestellt.

„Ausgangspunkt dieses Konzeptes ist, daß die 1. DDSG im Interesse der vollen Nutzung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Donau als Wasserstraße für Österreich, wegen Vermeidung völliger Abhängigkeit von ausländischen Schiffahrtsunternehmen und zur Wahrung der Chancen, die der im nächsten Jahrzehnt zur Verfügung stehende Rhein-Main-Donau-Kanal nicht nur im mitteleuropäischen Verkehr für die österreichische Schifffahrt eröffnen wird, weitergeführt werden muss. Dies erfordert eine Reihe von Maßnahmen, zu denen auch die Gegenstand dieses Bundesgesetzes bildenden Abbuchungen von Forderungen und Schuldübernahme durch den Bund gehören. Diese Maßnahmen betreffe ... in der Hauptsache in einem Zeitraum von fünf Jahren die völlige Umstellung der gesamten für den Trockenfrachtverkehr erforderlichen Flotte auf Motorgüterschiffe, Schubschiffverbände und Schubkoppelverbände.“²⁴⁷

Die Regierung wollte durch den Fortbestand der staatlichen DDSG die Abhängigkeit von ausländischen Schiffahrtsunternehmen vermeiden und die neuen Möglichkeiten der wirtschaftlichen Geschäftsfelder, die der in Bau befindliche Rhein-Main-Donau-Kanal versprach, wahren. Aus diesem Grund wurden die technischen Änderungsmaßnahmen der DDSG wie die Umstellung der Flotte auf Motorgüterschiffe, Schubschiffverbände und Schubkoppelverbände unterstützt. Die uneingeschränkte Förderung der DDSG findet seine Fortsetzung bis in die späten 70er Jahre des 20. Jahrhunderts. Bei der Rede zum 150-Jahre-Jubiläum der DDSG 1979 wird vom damaligen Bundespräsidenten Dr. Rudolf Kirchschläger vor allem die Wichtigkeit der Repräsentation des Staates auf der Donau in den Vordergrund gestellt:

„Immer wieder sind, wie schon in vergangenen Jahrzehnten, auch heute neue Antworten auf die Frage nach der Rentabilität zu geben. Nicht alles, was dabei als gesamtstaatliches Interesse ins Gewicht fällt, ist dabei in Zahlen ausdrückbar. Lassen sich allgemeine volkswirtschaftliche Erfordernisse noch allenfalls mit Ziffern umschreiben, so ist das nationale und politische Interesse an einer eigenen Personen- und Frachtschifffahrt einfach

²⁴⁷ Zitiert nach: Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, 159.

nicht in Währungseinheiten messbar. Ich bin überzeugt, daß alle welche für dieses traditionsreiche Unternehmen Verantwortung tragen, sich dessen auch bewußt sind. Das 150-Jahre-Jubiläum der DDSG gibt mir die Gelegenheit, jenen, die ihren Teil dazu beigetragen haben und beitragen, daß das Rot-Weiß-Rot unserer Schiffe auch weiterhin mit Erfolg auf der Donau unsere Republik repräsentiert, meinen aufrichtigen Dank sagen.“²⁴⁸

Die Aussage des damaligen Bundespräsidenten war eindeutig und vertrat einen großen Teil der Meinung der Regierung: Gesamtstaatliche Interessen verdrängten die rein wirtschaftliche Rentabilität. Die Geschichte der DDSG, vor allem der 80er und 90er Jahre des 20. Jahrhunderts, ist gekennzeichnet durch die Kollision von volkswirtschaftlichen mit einzelwirtschaftlichen Überlegungen. Die Privatisierung der Verstaatlichten Industrie ab 1987, die Ostöffnung 1989, die Mitgliedschaft in der Europäischen Union 1995 und die Globalisierung führten zur Liberalisierung im österreichischen Markt. Das „österreichischen Wirtschaftsmodell“ Kreiskys war somit endgültig ad acta gelegt.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass die DDSG in ihren Anfangsjahren bedeutend war für die Schaffung von Verkehrsinfrastruktur und dass sie eine wichtige Funktion in der Personenschiffahrt vom Ende des 19. Jahrhunderts bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts als Nahversorger innehatte. Die enorme Relevanz als Massenguttransporteur für die VOEST in der Zweiten Republik und als Arbeitgeber ist hier ebenfalls anzuführen. Der Stellenwert für den Tourismus und vor allem die Repräsentation des Staates auf einem internationalen Wasserweg und der damit verbundene Nationalstolz spielten bei den Beweggründen zur Fortführung der DDSG eine tragende Rolle.

²⁴⁸ Zitiert nach: Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen, Vorwort.

11 Nationalstolz und Identität - Die DDSG als Erinnerungsort

11.1 Die DDSG als Erinnerungsort

Nachfolgend möchte ich keine strikte Trennung von Donau und DDSG in Hinblick auf die Untersuchung auf die Relevanz als Erinnerungs- bzw. Gedächtnisort durchführen, da das eine das andere bedingt. Unternehmen als Gedächtnisort oder als Erinnerungsort gelten als eher unüblich und sind bisher kaum untersucht. Die Veröffentlichung von Oliver Kühschelms und Andre Pfoertners Beitrag „Unternehmer, Firmen und Produkte als österreichische Gedächtnisorte“ in dem Werk „Memoria Austriae 3“²⁴⁹ ist eine der wenigen Arbeiten, die sich mit dieser Materie beschäftigt. In dem von Emil Brix herausgegeben dritten Band von „Memoria Austriae. Unternehmen, Firmen, Produkte“ werden die Unternehmen Meinl, Manner, Atomic, Fischer, Kneissl und Blizzard, als auch die Austrian Airlines, Lauda Air, die VOEST, die Steyr-Daimler-Puch AG und die ÖMV/OMV als Fallbeispiele für Unternehmen, die als österreichische Gedächtnisorte fungieren, genannt und untersucht. Die DDSG ist in diesem Zusammenhang nicht als Gedächtnisort erwähnt, jedoch findet sich sehr wohl ein Eintrag im österreichischen Lexikon AEIOU,²⁵⁰ das wiederum einen Hinweis auf die Bedeutung dieses österreichischen Unternehmens darstellt. Weit mehr verbreitet, vor allem in der wissenschaftlichen Literatur, ist das Thema „Gedächtnisort, Erinnerungsort und kollektives Gedächtnis“ in Hinblick auf die NS-Zeit und ihre Auswirkungen auf die verschiedenen europäischen Länder.

Wie lässt sich ein Gedächtnisort definieren?

Das Konzept der Erinnerungs- oder Gedächtnisorte („Les lieux de mémoire“), geht von dem französischen Historiker Pierre Nora aus. Abgesehen von individuellen Erinnerungen haben auch Kollektive wie die Bewohner einer Stadt oder eines Landes ein gemeinsames Gedächtnis. Nach Etienne François und Hagen Schulze sind Erinnerungsorte „langlebige, Generationen überdauernde Kristallisationspunkte

²⁴⁹ Siehe: Emil Brix, Ernst Bruckmüller, Hannes Stekl (Hg.), Memoria Austria III. Unternehmer, Firmen, Produkte (Wien 2005)

²⁵⁰ Siehe: <http://www.austria-lexikon.at/af/AEIOU>

kollektiver Erinnerung und Identität“²⁵¹. Kollektive Erinnerung ist jedoch einer gewissen Emotionalität und Veränderung unterworfen, sie passt das Überlieferte an die jeweilige Gegenwart an.

„Was Kollektive bzw. Nationen dabei als ihre Vergangenheit definieren, ist als eine soziale Konstruktion zu sehen, die immer vom Gegenwartspunkt aus generiert wird: Das kulturelle Gedächtnis verfährt rekonstruktiv, d.h., es bezieht sein Wissen immer auf eine aktuell gegenwärtige Situation.“²⁵²

Unter dem Erinnerungs- oder Gedächtnisort ist nicht nur der räumliche „Ort“ an sich zu verstehen. Für Nora beinhaltet der Begriff alle Ebenen oder Elemente, an denen sich kollektive Erinnerungen festmachen lassen wie z.B. an einer Persönlichkeit, einer mystischen Gestalt, einem Ritual, Symbol oder Brauch. Erinnerungsorte können somit unterschiedlicher Natur sein, sie reichen vom Schloss Schönbrunn bis zu Wolfgang Amadeus Mozart. Unterschiedlich ist auch der Zeitfaktor – manche Gedächtnisorte sind über Jahrhunderte zurück in der Vergangenheit verankert, andere wiederum sind eher in der Gegenwart zu finden. Natürlich variieren Gedächtnisorte auch innerhalb der verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen und der regionalen Herkunft. Gemeinsam ist den Erinnerungsorten, dass viele Menschen etwas mit ihnen verbinden und dass sie als identitätsstiftend gelten. Die Erinnerung ist nicht immer positiv, sie kann durchaus konflikthaft oder negativ besetzt sein.²⁵³

Die DDSG galt von Beginn ihrer Geschichte als würdiger Repräsentant des Staates auf internationalen Gewässern nach außen, ab der Zweiten Republik versehen mit der Staatsflagge als Symbol. Das Weiterbestehen des Unternehmens kann auch für die Standhaftigkeit des Staates („das kleine Österreich lässt sich nicht unterkriegen“) und deren Repräsentation nach außen stehen. Österreich lässt sich seine Rolle auf der Donau, die als völker- und staatenverbindender Verkehrsweg anzusehen ist, nicht abspenstig machen.

Die Donau selbst ist mit Sicherheit als Gedächtnisort und somit als identitätsstiftendes Element der Österreicher anzusehen, ist sie doch auch in der Bundes-

²⁵¹ Zitiert nach <http://www.erinnerungsorte.uni-oldenburg.de/44801.html>

²⁵² Zitiert nach: Uhl Heidemarie, Der Staatsvertrag – Ein Gedächtnisort der Zweiten Republik. In: Forum Politische Bildung (Hg.), Informationen zur Politischen Bildung. Frei – Souverän – Neutral – Europäisch. (Wien 2004, Nr.22) 67 - 73.

²⁵³ <http://www.erinnerungsorte.uni-oldenburg.de/44801.html>

hymne enthalten. „Land der Berge, Land am Strome, Land der Äcker, Land der Dome, Land der Hämmer, zukunftsreich.“²⁵⁴ Die erste Zeile der österreichischen Bundeshymne beinhaltet textlich, ohne explizit den Namen zu nennen, die Donau. Jedem Österreicher ist klar, dass mit dem Strome die Donau gemeint ist. Ebenfalls zum kollektiven Gedächtnis zählt mit Sicherheit der Donauwalzer, von Johann Strauss 1866/67 mit dem ursprünglichen Titel „An der schönen blauen Donau“ komponiert.

Marktforschungen und Trendanalysen eignen sich besonders gut, um die „Bedeutung“ von Unternehmen und ihren Produkten oder Dienstleistungen zu eruieren und Aussagen in Hinsicht auf ihre Funktion als Gedächtnisort zu verifizieren. Nachdem die DDSG seit den 1990er Jahren in ihrer ursprünglichen Form nicht mehr besteht, gibt es keine aktuelle Untersuchung zu diesem Thema. Andere Unternehmen wie die Austrian Airlines, Fly Niki oder die ÖBB, die am Transportwesen beteiligt sind, wurden in einer im Wirtschaftsmagazin „Trend“ veröffentlichten Studie aus dem Jahr 1997 mit 72 Prozent AUA, 69 Prozent Lauda Air und 53 Prozent ÖBB als besonders wichtig für Österreich genannt.²⁵⁵ Im Unterschied zur DDSG sind jene Firmen noch am Markt tätig und somit eher im Bewusstsein der Österreicher verankert. Ebenfalls häufiger genannt werden Unternehmen, die etwas produzieren, deren Produkte gegenwärtig beworben und am Markt käuflich erworben werden können, wie etwa „Manner Schnitten“ oder „Swarovski Kristalle“. In Hinblick auf Unternehmen als Gedächtnisorte steht die Frage nach den Elementen der Unternehmensgeschichte und deren Rezeption durch die österreichische Gesellschaft, an die sich die Menschen erinnern und die Gründe weshalb.²⁵⁶

Auch im Gedächtnis aller Volksschüler, zumindest in jenem der früheren Generationen, als eines der längsten Bezeichnungen war das Wort „Donaudampfschiffahrtsgesellschaftskapitän“ in einem beliebten Wörter-Such-Ratespiel („Galgenmalerl“, „hang man“).

²⁵⁴ <http://www.geschichte-oesterreich.com/bundeshymne.html>

²⁵⁵ Kühschelm Oliver, Pfoertner Andre, Unternehmer, Firmen und Produkte als österreichische „Gedächtnisorte“. In: Emil Brix, Ernst Bruckmüller, Hannes Stekl (Hg.), Memoria Austria III. Unternehmer, Firmen, Produkte (Wien 2005) 12.

²⁵⁶ Kühschelm Oliver, Pfoertner Andre, Unternehmer, Firmen und Produkte als österreichische „Gedächtnisorte“, 16.

Nicht ganz so positiv behaftet, aber zur Manifestation als Erinnerungsort geeignet, war die Berichterstattung in der österreichischen Presse zum Schuldendilemma, zur letztendlichen Zerschlagung und dem Verkauf der DDSG. Die DDSG war über Jahre Thema in der Berichterstattung und somit im Gedächtnis der Österreicher verankert. Die Anzahl der parlamentarischen Debatten weist ebenfalls auf die Bedeutung des Unternehmens hin. Im Zeitraum vom 24.November 1975 bis 24.Oktober 1991 war die DDSG 45mal Thema in den Nationalratssitzungen. Genausooft stand die DDSG in dem weitaus kürzeren Zeitabschnitt vom 24.Oktober 1991 bis 6.Mai 1996 zur Debatte, ein Zeitraum, der die versuchte Revitalisierung und vor allem Privatisierung umfasste. Ab dem 6.Mai 1996 kann man immer noch 45 Nennungen der DDSG in den Stenographischen Protokollen zu den Sitzungen des Nationalrates zählen, denn bis heute wird die DDSG als Fallbeispiel für Misswirtschaft der Regierung und staatliche Millionenpleiten vor allem von der Opposition genannt.²⁵⁷

Wendet man sich von der Gegenwart ab und der jüngeren Vergangenheit zu, lassen sich zwei Medien festmachen, in denen die DDSG stark präsent war und sich somit zur Bestätigung der DDSG als Gedächtnisort eignen, nämlich in Werbung und Film.

11.2 Die DDSG in der Werbung

Jahrzehntelang haben Plakate und Werbeprospekte die Österreicher und hier vor allem die Bundesländer, die an der Donau gelegen sind, begleitet. Durch die Präsenz von Plakaten an Werbetafeln und Werbung in Zeitungen hat sich das Unternehmen DDSG im Gedächtnis der Konsumenten verankert.

Mit der Verbesserung der wirtschaftlichen Lage nach dem Ersten Weltkrieg kam der Werbung in den 1920er und 1930er Jahren ein immer größerer Stellenwert zu, sie entwickelte sich zu einem eigenen Wirtschaftszweig. Eigene Ateliers spezialisierten sich auf den Entwurf von Plakaten, das zu einer sogenannten Blüte der österreichischen Plakatkunst führte. Bekannt waren zu jener Zeit Joseph Binder, Ernst Deutsch-Dryden, Franz Griessler, Julius Klinger, Hermann Kosel, Otto Löbl, Hans Neumann und Viktor Theodor Slama. Funktion und Ziel der Werbung traten

²⁵⁷ www.parlament.gv.at.

immer stärker in den Vordergrund, so dass einfach durchschaubare und gut merkbare Signale verstärkt eingesetzt wurden. Das Prinzip des klaren Bildaufbaues dominierte.²⁵⁸

Die große Bedeutung der Werbewirksamkeit von Plakaten spiegelt sich in der Aussage des bedeutenden österreichischen Graphikers und Bühnenbildners Victor Theodor Slama wider: „Ein Bild in einer Ausstellung wird von 5000 Besuchern betrachtet, ein Plakat wird von einer Million Menschen täglich mehrmals gesehen.“²⁵⁹

Die Anforderungen an ein wirksames Werbeplakat sind zum einen klar, zum anderen stellen sie die Graphiker und Werbefachleute vor eine nicht immer leicht zu lösende Aufgabe, denn „Ein gutes Plakat muss ein optischer Skandal“ sein – es muss auffallen, überraschen, und vor allem deutlich und ohne Umschweife die enthaltende Botschaft übermitteln.“²⁶⁰

Im Anschluss möchte ich einzelne Prospekte und Plakate aus verschiedenen Epochen der Unternehmensgeschichte der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft präsentieren.

²⁵⁸ Denscher Bernhard, Die österreichische Plakatkunst. 1898 – 1938 (Wien 1992) 153f.

²⁵⁹ Denscher Bernhard, Die österreichische Plakatkunst. 1898 – 1938 (Wien 1992) 155.

²⁶⁰ Denscher Bernhard, Die österreichische Plakatkunst. 1898 – 1938 (Wien 1992) 7.



Abbildung 17: Plakat der "Ersten k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft", 1899.²⁶¹



Abbildung 18: DDSG Prospekt um 1930²⁶²

²⁶¹ http://austria-lexikon.at/af/AEIOU/Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,_Erste,_DDSG

²⁶² <http://www.naval.at/aktuell1015.htm>



Abbildung 19: Werbung 1935²⁶³

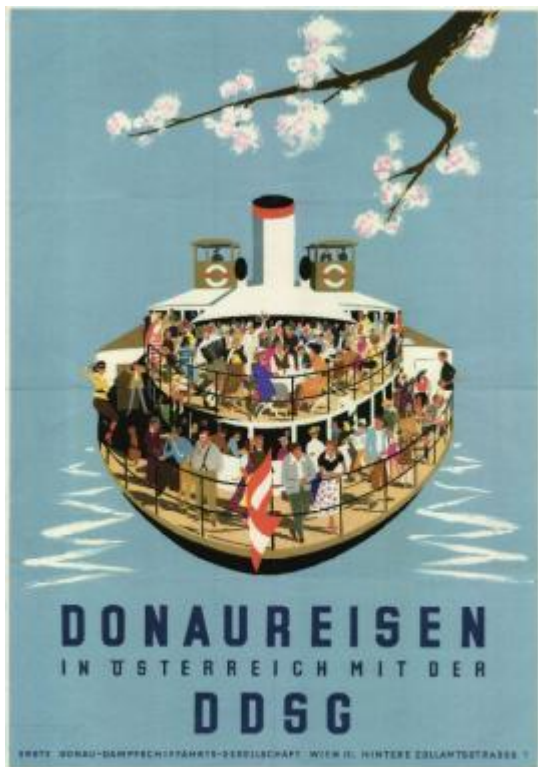


Abbildung 20: Plakat 1952²⁶⁴

²⁶³ http://plakataarchivaustria.onb.ac.at/Pages/ImageDetail.aspx?p_imageID=1205436

²⁶⁴ http://plakataarchivaustria.onb.ac.at/Pages/ImageDetail.aspx?p_imageID=1223345

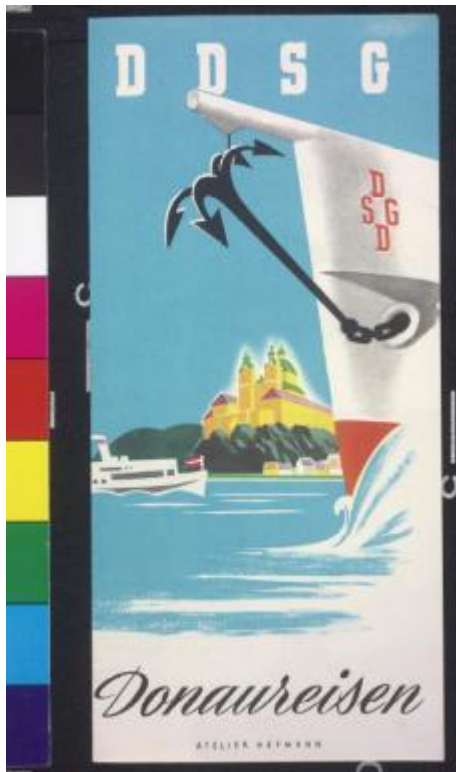


Abbildung 21: Tourismusbroschüre 1954²⁶⁵

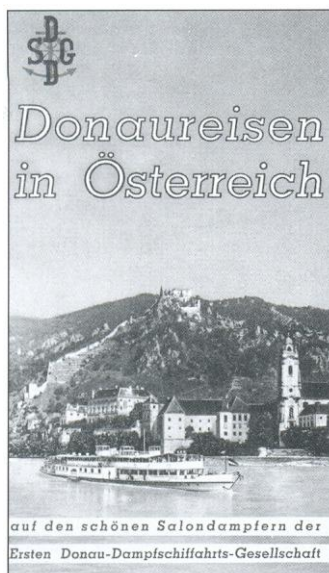


Abbildung 22: DDSG-Werbeprospekt aus den 50er Jahren²⁶⁶

²⁶⁵ http://plakataarchivaustria.onb.ac.at/Pages/ImageDetail.aspx?p_imageID=2213561

²⁶⁶ Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 78.



Abbildung 23: Plakat 1961²⁶⁷



Abbildung 24: Plakat 1967²⁶⁸

²⁶⁷ <http://www.dorotheum.com/auktion-detail/auktion-9011-plakate-reklame-comics-film-und-fotohistorika/lot-1188903-hofmann-atelier-ddsg-schiffsreisen-auf-der-donau.html>

²⁶⁸ http://plakataarchivaustria.onb.ac.at/Pages/ImageDetail.aspx?p_imageID=2156016

In dem in Abbildung 17 dargestellten Plakat aus dem Jahr 1899 dominiert der Schriftzug „Erste k.k. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft“. Das für die Plakate ab den 1930er Jahren so einprägsame Logo „DDSG“ fehlt in der Darstellung dieses frühen Plakates noch, es ist jedoch die rot-weiß-rote Fahne am Schiffsmast deutlich erkennbar. Das Farbplakat vermittelt frohes gesellschaftliches Treiben auf dem von anderen Schiffen belebten Strom in Wien. In dem um 1930 stammenden DDSG-Prospekt (siehe Abbildung 18) sind die Bilder in schwarz-weiß gehalten, nur der Schriftzug wird in der Farbe blau präsentiert. Im Vordergrund steht das zu bewerbende Objekt „Donaufahrten“, erst in zweiter Linie wird die DDSG als ausführendes Objekt beworben. Im Vergleich zu dem in Abbildung 17 dargestellten Plakat tritt hier das in späteren Darstellungen als Markenzeichen geltende DDSG-Logo mit Anker und Steuerrad auf. Es sollte mit dieser Werbung wohl auf die Abenteuerlust der Reisenden abgezielt werden, da das Plakat verheißungsvoll eine Fahrt von den österreichischen Bergen bis zur Schwelle des Orients versprach. In dem nur fünf Jahre älteren Plakat wurden inhaltlich ebenfalls Reisen und ein Vortrag am 16. November 1935 zum Thema „Von den Alpen zu den Toren des Orients“ beworben. Diesmal wurde auf Landschaftsbilder verzichtet und als Kontrast der österreichische Trachtenhut im Gegensatz zum Fes²⁶⁹ gewählt.

In den DDSG-Werbeplakaten von 1952 bis 1961 (siehe Abbildung 20 bis Abbildung 23) dominieren die optischen, hauptsächlich farbenfrohen Darstellungen. Es fand eine Reduktion auf die Darstellung der wichtigsten Inhalte statt, nämlich auf die Leitbegriffe „Donaureisen“ und „DDSG“. Hatte man in den 1930er Jahren noch mit Fahrten in den Orient geworben, trat nun eine eindeutige Trendwende in der DDSG-Werbung ein, da ab den 1950er Jahren Donaureisen in Österreich in den Vordergrund traten. Es wurde mit realen und auch abstrakteren bildhaften Darstellung der Wachau gearbeitet. Durch die Abbildung von Trachten und Wachauer Goldhauben wurde noch mehr auf das Heimatbewusstsein der Reisenden abgezielt. Erst das Plakat von 1967 (siehe Abbildung 24) weist eine abstraktere und offenere Gestaltung auf. Das brave, lächelnde Wachauermädel wurde abgelöst durch eine Nixe mit entblößtem Oberkörper. Das weiße Schiff auf blauem Untergrund

²⁶⁹ Fes (Fez oder Tarbusch): Hut in Form eines Kegelstumpfes aus rotem Filz und flachem Deckel mit Quaste. siehe http://de.wikipedia.org/wiki/Fes_%28Kopfbedeckung%29

mutet fast ein wenig futuristisch an. Es sind jedoch der Schriftzug „Schiffsreisen auf der Donau“, das Logo der DDSG und die österreichische Staatsfahne geblieben, um den Wiedererkennungswert zu garantieren.

Augenscheinlich bei den diversen Prospekten und Plakaten ist die zentrale Bedeutung des DDSG-Logos, des Ankers und der Staatsflagge. Die Botschaft der Plakate besteht in der Vermittlung von Heimatgefühl, Heimatverbundenheit (durch Trachten), Freude und Begeisterung am Reisen auf den DDSG-Schiffen.

Es ist eine Dominanz der bildhaften Darstellung vorrangig feststellbar, jedoch erscheinen die Begriffe „Donau“ und „DDSG“ in großen einprägsamen Lettern, so dass die Werbung ihren Zweck erfüllen und den Betrachter des Plakates zum Konsum einer Donauschiffahrt mit der DDSG anregen sollte.

Erholung und Erlebnis

Auf froher Welle

Tagesfahrten Wien – Linz und Linz – Passau, Wachau,
Nibelungengau, Kombination Schiff-Bus und
Schiff-Bahn, Wiener Donaurundfahrten, Tanzfahrten
in der Wachau und in Wien, Schlemmerfahrten,
Frühschoppen am Schiff, Städteschnellverbindungen
nach Budapest und Bratislava, Spezialarrangements
und preisgünstige Gruppenangebote,
50% Familienermäßigung, 50% Seniorenermäßigung.

Beratung und Buchung:

DDSG-Donaureisen Wien Handelskai 265 A-1024 Wien Tel. 0222/727 50-0	DDSG-Donaureisen Linz Untere Donaulände 10 A-4020 Linz Tel. 0732/783 607	DDSG-Donaureisen Passau Ort 14a (Dreiflußbeck) D-94032 Passau Tel. 0851/330 35
---	--	--

Ein Erlebnis für sich.



DDSG-Donaureisen

Abbildung 25: Werbung 1994²⁷⁰

Die in Abbildung 25 dargestellte Werbung stammt aus dem Jahr 1994, als die Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (seit 1991) nicht mehr existierte, sondern die DDSG-Donaureisen gegründet wurde. Typisch für in Zeitschriften oder Zeitungen

²⁷⁰ Pisecky Franz (Hg.), Donau: Lebensader und Wirtschaftsachse. Sonderpublikation des Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereines (Wien 1994) 36.

inserierte Werbung dominiert hier der textliche Teil, auf eine bildhafte Darstellung wird verzichtet. Es wird sowohl über die Angebote als auch über die Buchungsmöglichkeiten informiert. Der alte DDSG-Schriftzug wurde als Wiedererkennungseffekt übernommen und zum neuen Firmenlogo hinzugefügt.

11.3 Die DDSG im Film

Die Donau schien von Anbeginn des Kinos als Drehort bzw. als „eyecatcher“ im Filmtitel zu dienen, um das Interesse am Film zu wecken. Die Schiffe, und hier natürlich speziell die Personenschiffe der weißen Flotte der DDSG als ältestes Binnenschiffahrtsunternehmen an der Donau wurden oft als Drehorte eingesetzt. Gemeinsam mit der Donau und der wegen ihrer einzigartigen Schönheit beliebten Wachau wurde die DDSG indirekt im kollektiven Gedächtnis sowohl der Kinobesucher als auch in späterer Folge der Fernsehzuseher verankert. Die Macht der Bilder ist dominierend und spielt eine wesentliche Rolle bei der Manifestation der DDSG und der Donau als Gedächtnisort.

Interessant mutet an, dass sich nicht nur österreichische und deutsche Filme mit dem Thema Donau filmisch befassen, obwohl der Schwerpunkt der erfassten Spielfilme als auch TV-Produktionen durchaus in diesen beiden Ländern liegt. Durch die verschiedenen Jahrzehnte hindurch ist auffällig, dass auch Spielfilme anderer Staaten die Donau als Drehort oder als Thema haben. Naturgemäß weisen andere Donauanrainerstaaten wie Ungarn, Rumänien und Bulgarien ebenfalls Produktionen in dieser Hinsicht auf. Auffällig ist jedoch auch das Interesse an Thema und Drehort von anderen Staaten wie Frankreich, die USA, Finnland und sogar Japan, wie eine Fernsehserie aus den späten 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts beweist. Die nachfolgend angeführte Liste²⁷¹ erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie soll exemplarisch die Bedeutung der Donau und der Donauschiffahrt über die Jahrzehnte als Drehorte im Spielfilm als auch in den Dokumentarfilmen und in Fernsehproduktionen darstellen. Als Suchkriterien wurden jeweils die Schlagworte „Donau“ und „Wachau“ verwendet. Unter dem Schlagwort „Donaudampfschiffahrtsgesellschaft“ wurde kein Ergebnis bei der Suche erzielt.

²⁷¹ <http://www.imdb.de/find?q=Donau&s=all>

Erste Nennung 1913:

Johann Strauß an der schönen blauen Donau (österreichisch-ungarische Monarchie, 1913)

1920er:

An der schönen blauen Donau (Deutschland, 1926)

Ein Liebesspiel zwischen Spree und Donau (Österreich, 1926) auch bekannt als: "Wien - Berlin"- Österreich (*Originaltitel*)

Das tanzende Wien (Deutschland, 1927) auch bekannt als: "An der schönen blauen Donau. 2. Teil" - Deutschland (*alternativer Titel*)

Das Mädel aus der Wachau (Österreich, 1928)

1930er:

Licht über Österreich (Österreich; 1930) auch bekannt als: "Der letzte Kampf der Donau-Monarchie" - Österreich (*Originaltitel*)

Eine Nacht an der Donau (Deutschland, 1935)

Zwischen Strom und Steppe (Deutschland/Ungarn, 1939) auch bekannt als: "Pusztaliebe" - Deutschland, Österreich (*informeller Titel*)

1940er:

Le Danube bleu (Frankreich, 1940) auch bekannt als: "De blauwe Donau" – Niederlande, Belgien (*flämischer Titel*); "Sången om Donau" – Schweden.

The Red Danube (USA, 1949) auch bekannt als: "Schicksal in Wien" - Österreich, Bundesrepublik Deutschland; "De rode Donau" - Niederlande, Belgien (*flämischer Titel*)

Illegal Entry (USA, 1949) auch bekannt als: "Café Blå Donau" – Schweden.

1950er:

Kind der Donau (Österreich, 1950) auch bekannt als: "Das Kind der Donau".

Gruß und Kuß aus der Wachau (Österreich, 1950)

An der schönen blauen Donau (Österreich, 1955)

Sissi (Österreich, 1955)

Dort in der Wachau (Deutschland, 1957) auch bekannt als: "Donau-Mädel" - Bundesrepublik Deutschland.

Vier Mädels aus der Wachau (Österreich, 1957) auch bekannt als: "4 koritsia apo to Wachau" – Griechenland.

Die Lindenwirtin vom Donaustrand (Österreich, 1957)

Valurile Dunarii (Deutsche Demokratische Republik, 1959) auch bekannt als: "Die Donau brennt".

1960er:

An der Donau, wenn der Wein blüht (Österreich/Deutschland, 1965)

An der schönen blauen Donau (Österreich, 1965) (TV)

Vico auf der Donau (Deutschland, 1968) (TV)

Vanillikipferln (Bundesrepublik Deutschland, 1969) (TV) auch bekannt als: "Vanillikipferln - Ein Abend zu dritt: Donau so blau".

1970er:

Tonavan mutka (Finnland, 1973) (TV) auch bekannt als: "Kaféet vid Donau".

Silna voda (Bulgarien, 1975) auch bekannt als: "An der Donau auf dem Trockenen" - Bundesrepublik Deutschland.

1980er:

Alpen-Donau-Adria (Bayern, Österreich, Ungarn, Slowenien, Kroatien, Italien, Schweiz, 1982) (TV-Serie)

Keine Donau (Österreich, 1988)

Donau no tabibito (Japan, 1989) (TV-Serie)

2000-2010:

Donau, Duna, Dunaj, Dunav, Dunarea (Österreich, 2003)

Zauber einer Flusslandschaft (Österreich, 2003) (TV) auch bekannt als: "Zauber einer Flusslandschaft - Der Nationalpark Donau-Auen".

SOKO Wien (Österreich, 2005) (TV-Serie) auch bekannt als: "SOKO Donau".

An der schönen roten Donau (Österreich, 2006) (TV)

Donau, Fluss durch Europa" (Österreich/Frankreich/Deutschland, 2006) (TV-Serie) auch bekannt als: "Donau kulinarisch".

Während sich die Produktionen der 20er und 30er Jahre thematisch noch der Donaumonarchie und dem Mythos der Walzerglückseligkeit widmen, fand in den 40er Jahren des 20. Jahrhunderts ein Wechsel zu ernsthafteren Themen die Kriegszeit betreffend statt. Die 50er und 60er Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg wurden durch den österreichischen und deutschen Heimatfilm geprägt. Es dominierte die leichte Unterhaltung, man wollte sich ablenken und dem Wirtschaftsaufschwung frönen. Ab den 1980er Jahren standen Dokumentationen, die Natur und Umwelt im Fokus der Berichterstattung hatten, im Mittelpunkt. Zurückzuführen war dies sicherlich durch ein in diesen Zeiten gestiegenes Umweltbewusstsein und durch die Wertschätzung von natürlichen Lebensräumen, die sich vor allem in TV-Produktionen niederschlugen. Es ist augenfällig, dass in den 1990er Jahren zu den angeführten Suchbegriffen im Lexikon des internationalen Films keine Ergebnisse erzielt worden sind. Ab 2000 kamen zu besagten Naturdokumentationen beliebte Reisedokumentationen hinzu, die auch einen Schwerpunkt in Hinblick auf die Kulinarik in den betreffenden Ländern setzten.

Obwohl unter dem Schlagwort „Donaudampfschiffahrtsgesellschaft“ kein Ergebnis bei der Suche erzielt wurde, ist zu bemerken, dass die Schiffe der DDSG in vielen Filmen szenisch vorkommen und sich dadurch im Gedächtnis zu den Schlagworten „Donau“ und „Donauschiffahrt“ des Zusehers verankern. Im Folgenden möchte ich ab den 1950er Jahren pro Jahrzehnt beispielhaft einen Film in Bezug auf Drehort und gezeigten Szenen in Bezug auf Donau und DDSG näher untersuchen. Ausgewählt wurden nachstehende Filme:

Die Lindenwirtin vom Donaustrand (1957) – Österreich

An der Donau, wenn der Wein blüht (1965) - Österreich/Deutschland

Silna voda (Bulgarien, 1975) auch bekannt als: "An der Donau auf dem Trockenen" - Bundesrepublik Deutschland.

Alpen-Donau-Adria (Bayern, Österreich, Ungarn, Slowenien, Kroatien, Italien, Schweiz, 1982) (TV-Serie)

SOKO Donau (2005) (TV-Serie) auch bekannt als: "SOKO Wien" – Österreich

11.3.1 Die Lindenwirtin vom Donaustrand (1957)

Land: Österreich; Regie: Hans Quest; Drehbuch: Kurt Nachmann; Paul H. Rameau; Genre: Musical/Romanze; Farbfilm; Darsteller: Marianne Hold (Helga), Claus Holm (Fred), Annie Rosar (Theres), Hans Moser (Kilian Scherzl).

Inhalt: Die Pflege Tochter Helga der verschuldeten Lindenwirtin Theres bringt mit Hilfe eines Gutsverwalters einen verschuldeten Gasthof wieder in Schwung. Dabei verliebt sie sich in den als unzugänglich geltenden Verwalter. Doch als ihr früherer Liebhaber, der zugleich ihr Professor war, wieder auftaucht, kommt es zu Verwirrungen.²⁷²

Schon im Vorspann schwenkt die Kamera über die Donau, die Wachau und Arnstein und gibt so einen Einblick auf den Ort des Geschehens. Zu Beginn wird die neue Dampferstation Arnstein mit einem anlegenden DDSG-Schiff in Szene gesetzt. Es findet ein Empfang mit traditioneller Blasmusik, Kinderchor und Ausstattung der Darsteller in Trachten statt, um das DDSG-Schiff gebührend willkommen zu heißen und die neue Landungsstelle zu feiern. In seiner Rede betont der Bürgermeister die enorme Bedeutung der Station für die Entwicklung des „verschlafenen“ Arnstein und die Chance für die Steigerung des Fremdenverkehrs. Im Verlauf des Films wird dann tatsächlich auf die Zunahme der Anzahl der Touristen durch die neue Dampferstation hingewiesen. Immer wieder kommen die Personenschiffe der DDSG auf der Donau sowie auch zahlreiche Schlepper ins Bild, womit die Bedeutung der DDSG und der Donauschifffahrt sowohl für die wirtschaftliche Entwicklung durch den Tourismus als auch der Frachtschifffahrt manifestiert und dem Zuseher vermittelt wird.

²⁷² http://www.cinefacts.de/kino/27309/die_lindenwirtin_vom_donaustrand/filmdetails.html

11.3.2 An der Donau, wenn der Wein blüht (1965)

Land: Österreich/ Deutschland; Regie: Géza von Cziffra; Drehbuch: Joe Lederer, Ilse Lotz-Dupont; Darsteller: Hansjörg Felmy (Frank Richter); Ingeborg Schöner (Gabriele Welser); Gaston Brocksieper (Florian Richter); Peter Weck (Dr. Walter Kuntz).²⁷³

Inhalt: Der Halbweise Florian sucht für seinen Vater eine neue Partnerin und für sich eine neue Mutter. Bei einer Reise auf und an der Donau von Passau bis Wien finden die beiden in der Bibliothekarin Gabriele ihr Glück.

Im Vorspann des Films wird die Donau in all ihrer Pracht und Schönheit, begleitet von Landschaftsbildern, Burgen und Kirchen der Wachau, gezeigt. In Summe mutet der Streifen wie eine reine Fremdenverkehrswerbung an. Die DDSG ist mit ihren Schiffen „Stadt Wien“, „Hebe“ und „Schönbrunn“ würdig vertreten und darf alle ihre Annehmlichkeiten, die eine Fahrt auf einem DDSG-Schiff mit sich bringt präsentieren. Es werden der Romantikfaktor und der Erholungswert der Schifffahrt betont, aber auch das Amüsement kommt durch ein dargestelltes Bordfest mit Tanzabend nicht zu kurz. Hervorgehoben wird aber auch die Regelmäßigkeit des Schiffsverkehrs von Passau nach Wien und somit die Bedeutung der DDSG im Regionalverkehrsbereich.

11.3.3 Silna voda (Bulgarien, 1975)

Land: Bulgarien; Director: Ivan Terziev; Drehbuch: Boyan Papasov, Gencho Stoyev; Genre: Drama; Farbfilm; Darsteller: Ivan Grigorov, Kirill Kavadarkov, Velko Kynev.

Inhalt: “The action takes place in a small town on the Danube, which is suffering from a shortage of drinking water. Drilling has begun in the hope of discovering 'strong water'. However, water has not and will not be found. Both the drillers and the citizens are aware of this and the chairman of the city council, who refuses to undertake the purifying of the river water, will not accept it. However, his sweeping fatherly gestures conceal a mere patriarchal wilfulness. In fact, his actions encourage the drilling crew to cheat. With pretending to work, they are idling their time away.

²⁷³ http://de.wikipedia.org/wiki/An_der_Donau,_wenn_der_Wein_bl%C3%BCht

This lasts until one fine day the drill operator Chiko gets fed up and lets the cat out of the bag. Now he is pitted against his calculating foreman Miro and shifty Flory. Chiko not only stops playing the unfair game, but also requires his fellow workers to do the same. He succeeds because of his unflinching belief in honesty.”²⁷⁴

Drehort ist eine bulgarische Kleinstadt an der Donau. Der Film beschäftigt sich mit einer scheinbar paradoxen Situation – eine Stadt, die an einem riesigen Strom liegt, der mit seinen Wassermassen sozusagen Sinnbild ist für Leben, leidet unter akutem Trinkwassermangel. Der Film ist gekennzeichnet durch zwischenmenschliche Konflikte und Spannungen. Stabiles Element ist die immer gleich vor sich hinfließende Donau.

11.3.4 Alpen-Donau-Adria (1982 – 2010)

„Alpen-Donau-Adria ist ein Fernsehmagazin mit Beiträgen von Fernsehanstalten aus Bayern (BR), Österreich (ORF), Ungarn (MTV Pécs), Slowenien (RTV SLO), Kroatien (HRT), Italien (RAI Bozen und Triest) und der Schweiz (RTSI Lugano). Der Fokus des Magazins liegt dabei auf regionaler und überregionaler Chronik, meistens aus den Regionen des Alpen-, Donau- und Adriaraums. Das Magazin feierte 2007 sein 25-jähriges Bestehen. Der ORF stellte die Sendung nach 683 Folgen mit circa 2.300 Beiträgen ein, am 30. Januar 2010 wurde auf ORF 2 die letzte Ausgabe ausgestrahlt.“²⁷⁵

Obwohl in dieser Dokumentation die Donau nicht einziges Thema ist, spielt der Makroraum Donau als Lebens- und Kulturraum eine bedeutende Rolle. Auch szenisch als Drehort wird die Donau nicht immer integriert, aber dies spiegelt auch die Größe der Makroregion Donau wieder, die sich nicht ausschließlich auf den Fluss allein bezieht (zum Vergleich siehe Karte Abb.12). Durch die Übermittlung von regionalen und überregionalen Ereignissen können Vorurteile und Hemmungen durch ein gesteigertes Wissen über den Nachbarn abgebaut werden. So kann die Donau bzw. die Makroregion Donau ein bindendes Glied zwischen den einzelnen Anrainerstaaten werden.

²⁷⁴ <http://www.imdb.de/title/tt0128503/>

²⁷⁵ <http://de.wikipedia.org/wiki/Alpen-Donau-Adria>

11.3.5 SOKO Donau (2005)

(TV-Serie) auch bekannt als: "SOKO Wien" – Österreich

Inhalt: Die Serie dreht sich um die Wiener Schifffahrtspolizei (See- und Strompolizei), die für die Aufklärung und Bekämpfung von Verbrechen zuständig ist, die an oder auf der Donau oder ihren Nebenflüssen begangen werden. Einsatzgebiete der Sonderkommission sind Wien, Nieder- und Oberösterreich, sowie das an der Donau liegende grenznahe östliche Ausland.

In der Folge „Die Akte Schweikhart“ (2009; mit: Stefan Jürgens, Gregor Seberg, Lilian Klebow) wird im Intro die „MS Mozart“ auf der Donau begleitet von Walzerklängen dargeboten. Obwohl die MS Mozart schon 1993 an die Deilmann Reederei verkauft wurde, ist sie als ehemaliger „Luxusliner“ ein bedeutender Teil der Geschichte der DDSG. In allen Folgen ist das Amtsgebäude der SOKO Donau in Wirklichkeit die D.D.S.G.-Schiffstation Wien-Praterkai und stellt heute u. a. den Firmensitz der DDSG Blue Danube (Handelskai 265) dar. Die Indoorszenen in der Polizeiinspektion (Büro, Labor, Verhörraum, Arrest) werden in diesem Gebäude gedreht.²⁷⁶ Interessant erscheint, dass auch in Krimiserien die Donau, die ehemaligen DDSG Schiffe und die Infrastruktur ihren Anreiz bieten, um als Drehorte gewählt zu werden. Somit sind die Donauschifffahrt und die ehemaligen Schiffe der DDSG auch heute noch aktuell und werden nicht aus dem Gedächtnis verloren.

Im Anhang befinden sich zu den in der Liste angeführten Filmen bzw. TV-Produktionen weitere Informationen zu Land, Inhalt, Darstellern, soweit in diversen Filmlexika und Filmarchiven verfügbar.

²⁷⁶ http://de.wikipedia.org/wiki/SOKO_Donau

12 Blick in die Zukunft

Die Donau gewinnt mit zunehmender Erweiterung der Europäischen Union wieder mehr an Bedeutung, stellt sie doch aufgrund ihres Verlaufs ein Symbol als Bindeglied zwischen West- und Osteuropa dar. Der Stellenwert der Donau als Lebensraum, Kulturraum, Naturraum und Verkehrsraum für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Makroregion Donauländer scheint plausibel. Der Großregion zugehörig sind die Anrainerstaaten Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Moldawien und die Ukraine. Zugehörig sind auch jene Staaten, deren Flusssysteme größtenteils in die Donau entwässern, namentlich Tschechien, Slowenien, Bosnien-Herzegowina und Montenegro. Die Lage und vor allem die Größe sind in nachfolgender Karte gut zu erkennen.



Abbildung 26: Makroregion „Donauraum“²⁷⁷

Augenscheinlich ist jedoch die unterschiedliche Entwicklung der Staaten in Bezug auf Finanzkraft, Infrastruktur, Umweltschutz, Schul- und Weiterbildungssysteme, Legislative, Exekutive und Justiz. Um die unterschiedlichen Standards der Länder

²⁷⁷ Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen GSV, Jahrbuch Mobilität 2011 (Wien 2011) 114.

anzugleichen und weiter zu entwickeln, haben die Außenminister von Österreich und Rumänien eine gemeinsame EU-Strategie für den Donaauraum empfohlen. Der Europäische Rat hat im Folgenden die Europäische Kommission am 19. Juni 2009 mit der Aufgabe betraut, eine Strategie für den Donaauraum (EUSDR) zu entwickeln.

Im Mittelpunkt steht dabei förderfähige Projekte zu entwickeln, vor allem aber die gemeinsame Zusammenarbeit der Länder der Makroregion „Donaauraum“.²⁷⁸ Die gemeinsamen Ziele, die in Tabelle 16 genau angeführt werden, klingen vielversprechend. Jeweils zwei Staaten übernehmen die Koordination der jeweiligen „Priority Area“. So sind z.B. Österreich und Rumänien für die Entwicklung der Mobilität und der Interoperabilität auf Binnenwasserstraßen als Koordinatoren vorgesehen. Angesprochen werden vor allem Personen oder Organisationen wie z.B. Reedereien, Spediteure oder Häfen, die Projektideen hinsichtlich des jeweiligen Themas haben. Österreich ist als Koordinator noch bei den Themengebieten „Investition in Menschen und deren Qualifikationen„ und „Erhöhung der institutionellen Kapazitäten und Kooperation“ vertreten. Als weitere Themengebiete sind beispielsweise noch die „Wiederherstellung und Erhaltung der Wasserqualität“ oder die „Förderung von Kultur und Tourismus“ zu nennen. Inwieweit die Strategie von Erfolg gekrönt ist, wird die Zukunft zeigen.

²⁷⁸ Schwetz Otto, Der Donaauraum ist wieder in den Blickpunkt der europäischen Geschichte gerückt: Zukunftsgebiet Europas, 113-115.

Priority Area	Countries
1) To improve mobility and intermodality	Inland waterways: Austria, Romania
2) To encourage more sustainable energy	Hungary, Czech Republic
3) To promote culture and tourism, people to people	Bulgaria, Romania
4) To restore and maintain the quality of waters	Hungary, Slovakia
5) To manage environmental risks	Hungary , Romania
6) To preserve biodiversity, landscapes and the quality of air and soils	Germany (Bavaria), Croatia
7) To develop the knowledge society (research, education and ICT)	Slovakia, Serbia
8) To support the competitiveness of enterprises	Germany (Baden-Württemberg),Croatia
9) To invest in people and skills	Austria, Moldova
10) To step up institutional capacity and cooperation	Austria (Vienna), Slovenia
11) To work together to tackle security and organised crime	Germany, Bulgaria

Tabelle 16: EU STRATEGY FOR THE DANUBE REGION²⁷⁹

Die Donau, das Wahrzeichen des ehemaligen österreichisch-ungarischen Kaiserreichs und "Schmelztiegels Europas", ist heute wieder Symbol für ein geeintes Europa und gewinnt immer mehr an Bedeutung. Kann aber der Verkehrsraum Donau auch wieder mehr an Relevanz gewinnen? Es stellt sich die Frage: Hat die Binnenschifffahrt, im Speziellen die Donauschifffahrt, in der Konkurrenz zu Straße, Schiene und Flugzeug eine Chance? Inwieweit ist der Zeitfaktor in unserer schnelllebigen Zeit der allumfassende und unumstößliche Faktor? Durch die zunehmende Erweiterung der EU im Osten eröffnen sich neue Märkte und neue wirtschaftliche Möglichkeiten werden geschaffen, was wiederum bedeutet, dass auch die Nachfrage nach Transportdienstleistungen steigen wird, die die Straße oder auch die Schiene nicht allein erfüllen werden können. Hier könnte sich eine leistungsfähige Donauschifffahrt positionieren.

Der zumeist häufig kritisierte Punkt der geringen Geschwindigkeit der Donauschifffahrt ist das Haupthindernis für potentielle Kunden, um auf dieses Transportmittel

²⁷⁹ Schwetz Otto, Der Donaauraum ist wieder in den Blickpunkt der europäischen Geschichte gerückt: Zukunftsgebiet Europas, 115.

umzusteigen. Durch genaueres Zeitmanagement kann diese Hürde jedoch überwunden werden. In der nachfolgenden Grafik werden die gängigsten Merkmale der Donauschifffahrt dargestellt, wobei sowohl Stärken als auch Schwächen, Chancen und Hindernisse aufgezeigt werden. Im Bewusstsein dieser Merkmale kann an einer Effizienzsteigerung gearbeitet werden, so dass die Donau wieder eine echte Alternative für den Frachtverkehr werden könnte. Da aufgrund der steigenden Energiepreise der Verkehrssektor naturgemäß stark betroffen ist, kann die Binnenschifffahrt durch den geringsten spezifischen Energieverbrauch und die geringsten externen Kosten (Unfall-, Lärm-, Schadstoff- und Klimakosten) punkten. Während der LKW Verkehr in vielen Ländern schon an seine Grenzen stößt, kann die Donau ein hohes Maß an ungenutzten Kapazitäten aufweisen, da derzeit nur etwa 15 Prozent der Donau für die Schifffahrt genutzt werden.²⁸⁰ In Tabelle 17 sind nochmals die Stärken, Schwächen, Chancen und Hindernisse der Donauschifffahrt zusammengefasst.

²⁸⁰ *Via Donau*-Österreichische Wasserstrassen-Ges.mbH, Handbuch der Donauschifffahrt (Wien 2005)3-11.

Stärken • Zuverlässigkeit • Sicherheit • Umweltfreundlichkeit • Massenleistungsfähigkeit • geringer spezifischer Energieeinsatz • universal einsetzbare Schiffe • Funktion als schwimmendes Lager • Einsatzbereitschaft rund um die Uhr	Schwächen • Abhängigkeit vom Wasserstand • niedrige Transportgeschwindigkeit • geringe Netzdichte und damit verbundene, meist notwendige Vor- und/ oder Nachläufe • Nachholbedarf bei Investitionen in Reformstaaten
Chancen • freie Kapazitäten der Wasserstraße • Rückgrat für erhöhten Transportbedarf durch EU-Osterweiterung und Integration • hohes Potenzial für Rationalisierungen • neue Marktsegmente, z. B. Container- und RoRo-Verkehre • Kooperation mit Schiene und Straße • harmonisierte, grenzüberschreitende Schifffahrtsweginformationssysteme	Hindernisse • abschnittsweise nicht garantierte Mindestfahrwassertiefen (nautische Engpässe) • langsam von statten gehender Imagewandel vom Massenguttransporteur zum hochwertigen Logistikdienstleister

Tabelle 17: Stärken-Schwächen-Analyse der Donauschifffahrt²⁸¹

²⁸¹ *Via Donau*-Österreichische Wasserstrassen-Ges.mBH, Handbuch der Donauschifffahrt, 11.

13 Conclusio

Zentrales Thema der vorliegenden Arbeit war es, die wirtschaftlichen Aspekte der Geschichte der DDSG aufzuarbeiten. Im Vorfeld zu dieser Arbeit haben sich mir einige Forschungsfragen aufgedrängt. Als erste und wichtigste Frage stellte sich diejenige nach der Begründung des Weiterführens eines Unternehmens, das defizitär arbeitete. Nachfolgend und nicht weniger wichtig war die Frage nach der Rolle des Staates bei der Aufrechterhaltung der DDSG. Zuletzt stellte sich die Frage, ob die DDSG zu den österreichischen „Gedächtnisorten“ zählte oder noch zählt, ob sie identitätsstiftend war und ob mit dem Unternehmen Nationalstolz verbunden war. Aus den Fragestellungen ergaben sich folgende Thesen: Das Weiterbestehen der DDSG im 20. Jahrhundert wurde nur aufgrund von politischem Willen und staatlicher Subvention gewährleistet. Und als weitere These: Die DDSG zählt zu den österreichischen Gedächtnisorten.

Welche Beweggründe zur Fortführung der DDSG haben sich nun herauskristallisiert? Welche Faktoren lassen sich nicht ausschließlich monetär bewerten? In den Anfangsjahren des Unternehmens war bedeutend, dass die DDSG eine Verkehrsinfrastruktur geschaffen hatte und dass sie eine wichtige Funktion in der Personenschifffahrt vom Ende des 19. Jahrhunderts bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts als Nahversorger innehatte. Besonders relevant für die österreichische Volkswirtschaft war die DDSG als Massenguttransporteur für die VOEST in der Zweiten Republik, als Arbeitgeber und als Anbieter von Donauschifffahrten und Ausflugsfahrten für den Tourismus. Als Stellvertreter und Repräsentant des Staates auf einem internationalen Wasserweg unter der österreichischen Flagge fahrende DDSG-Schiffe und der damit verbundene Nationalstolz spielten bei den Beweggründen zur Fortführung der DDSG eine tragende Rolle.

Der politische Wille zur Unterstützung der DDSG lässt sich an der Höhe der Subventionen ablesen, die im 20. Jahrhundert gewährleistet wurden. Zur Zeit der Wirtschaftskrise in den späten 20er und in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden 1928 2,5 Millionen Schilling und im darauffolgenden Jahr fünf Millionen Schilling vom Staat zur Verfügung gestellt. 1931 wurde ein Regierungsdarlehen im

Wert von 750.000 Schilling gewährt. Im Jahr 1935 wurde ein Sanierungskonzept in Kraft gesetzt, in dem der Staat auf Schulden im Wert von 11,2 Millionen Schilling verzichtete. Im Gegenzug bekam er einen 26,17 Prozent Anteil am Unternehmen. Nach der Verstaatlichung der DDSG im Juli 1946 kam es trotz der Wirtschaftswunderjahre zu einer Anhäufung von Schulden, die die Bundesregierung 1973 zu einem großen Sanierungskonzept veranlasste. Das „Bundesgesetz über Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“²⁸² führte zum Verzicht des Eigentümers auf Forderungen in der Höhe von 383 Millionen Schilling und übernahm die Tilgung von weiteren 154,4 Millionen Schilling. Weiters wurden der DDSG 350 Millionen Schilling für die Umsetzung des Schubverkehrs und für die Einsetzung moderner Motorgüterschiffe überlassen.²⁸³ In Summe beliefen sich die Subventionen der Jahre 1970-1990 auf 2.570,73 Millionen Schilling, die Höhe der Löhne auf 4.608,51 Millionen Schilling. Dies ist bezeichnend für die finanzielle Situation der DDSG, dass die Subventionen der Jahre 1970 bis 1990 nicht ausreichten, um die Löhne der betreffenden Jahre begleichen zu können.

Die DDSG konnte sich in Krisenzeiten auf die Hilfe des Staates verlassen. Vielleicht wurden deshalb die Sparversuche und Umstrukturierungsmaßnahmen nur halbherzig durchgeführt. Man war sich der staatlichen Unterstützung sicher. Andererseits hatte die DDSG unter den Dumpingpreisen der kommunistischen Donauschiffahrtsgesellschaften massiv zu leiden – ein Preiskampf, der nicht zu gewinnen war. Es waren interne (hohe einheimische Lohnkosten, Pensionen, Instandhaltung und Modernisierung des Schiffsparkes) und externe Faktoren (Einfrieren der Frachttarife durch das Bratislaver Abkommen) für das Schuldendilemma verantwortlich.

Die DDSG scheint bis Ende der 1990er Jahre durchaus als österreichischer Gedächtnisort geeignet. Die Gründe dafür sind zum einen in der Geschichte des Unternehmens verankert, galt die DDSG einst als größte Dampfschiffahrtsgesellschaft der Welt, die durch ihre technische Errungenschaften und Schaffung von Verkehrsinfrastruktur zu Ruhm kam. Die Bedeutung der Personenschiffahrt vom Ende des 19. Jahrhunderts bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts für den Nahverkehr ist hier ebenfalls anzuführen. Im Gedächtnis der Österreicher sind

²⁸² BGBl 278/1973 siehe Anhang.

²⁸³ Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende, 30.

sicherlich die zahlreichen Plakate und Filme, in denen die DDSG-Schiffe als Drehort dienten, aber auch die Dokumentationen und Berichte in den Printmedien über das hochverschuldete Staatsunternehmen verblieben.

Offen bleiben jedoch noch zahlreiche Fragen wie zum Beispiel: Warum hat es die DDSG nicht geschafft, sich ihren Platz bei steigender Nachfrage nach Flussschiff-fahrten im touristischen Sektor zu sichern? Reichten die Umstrukturierungsmaßnahmen nicht aus? Wurde zu früh aufgegeben? Da es die Holding zuletzt geschafft hat, positiv zu bilanzieren, wäre ein Fortbestand der DDSG in abgeänderter Form eventuell möglich gewesen. In der Saison 2002 erzielte die DDSG einen Rekordumsatz, der aufgrund der auf 85 Kabinenschiffe und 124.281 Passagiere gestiegenen Anzahl an Dienstleistungen zu verzeichnen war. Wäre dies vielleicht nicht doch noch ein kleiner Hoffnungsschimmer gewesen? Dies bleibt jedoch im Bereich der Vermutungen.

14 Anhang

14.1 Anhang I - Gesetzestexte

Gesamte Rechtsvorschrift für Schifffahrt - endgültiges Donaustatut,

(Übersetzung) Übereinkommen betreffend das endgültige Donaustatut
StF: BGBl. Nr. 706/1922 (NR: GP I 934 AB 1022 S. 121.)

Vertragsparteien

*Belgien 706/1922 *Frankreich 706/1922 *Griechenland 706/1922 *Großbritannien
706/1922 *Italien 706/1922 *Jugoslawien 706/1922 *Rumänien 706/1922
*Tschechoslowakei 706/1922

Sonstige Textteile

Nachdem das am 23. Juli 1921 in Paris unterzeichnete Übereinkommen, betreffend das endgültige Donau-Statut sowie das dazugehörige, am gleichen Tage unterzeichnete Schlußprotokoll, welche also lauten:

die verfassungsmäßige Genehmigung des Nationalrates der Republik Österreich erhalten haben, erklärt der Bundespräsident der Republik Österreich den vorstehenden Vertrag samt dem dazugehörigen Schlußprotokolle für ratifiziert und verspricht im Namen der Republik Österreich seine gewissenhafte Erfüllung.

Zu Urkund dessen ist die vorliegende Ratifikation vom Bundespräsidenten unterfertigt, vom Bundeskanzler und von den Bundesministern für Äußeres und für Verkehrswesen gegengezeichnet und mit dem Staatssiegel der Republik Österreich versehen worden.

Geschehen zu Wien, den 6. Juli 1922.

Ratifikationstext

Da die im Artikel XLIV, Absatz 1, dieses Übereinkommens vorgesehene Frist für die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden durch ein von den Vertretern der

Vertragsstaaten am 31. März 1922 in Paris gefertigtes und vom Bundespräsidenten der Republik Österreich ratifiziertes Zusatzprotokoll bis 30. Juni 1922 verlängert und die Fertigung der Niederschrift über die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden am 30. Juni 1922 abgeschlossen wurde, tritt das vorstehende Übereinkommen gemäß dem zweiten Absatze des oben bezogenen Artikels am 1. Oktober 1922 in Kraft.

Präambel/Promulgationsklausel

Belgien, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Rumänien, das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen und die Tschecho-Slowakei, von der Absicht getragen, die allgemeinen Grundsätze, durch welche die Freiheit der Schifffahrt auf der internationalen Donau in endgültiger Weise gesichert werden soll, im gemeinsamen Einvernehmen und in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Friedensverträge von Versailles, Saint-Germain, Neuilly und Trianon festzusetzen, haben beschlossen, zu diesem Zwecke ein Übereinkommen abzuschließen und zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

(Anm.: es folgen die Namen der Bevollmächtigten)

die nachstehenden Bestimmungen festgesetzt haben:

Text

I. Allgemeines Donauregime.

Artikel I.

Die Schifffahrt auf der Donau ist auf dem ganzen schiffbaren Lauf des Stromes, das ist zwischen Ulm und dem Schwarzen Meere, sowie auf dem gesamten, in dem nachfolgenden Artikel näher bezeichneten internationalisierten Flußnetze, im Sinne der vollkommenen Gleichheit frei und allen Flaggen geöffnet, so daß kein Unterschied gemacht werden wird zum Nachteile der Staatsangehörigen, der Güter und der Flagge irgendeiner Macht, zwischen diesen und zwischen den Staatsangehörigen, den Gütern und der Flagge des Uferstaates selbst oder eines Staates, dessen Staatsangehörige, Güter und Flagge die Behandlung auf dem Fuße der Meistbegünstigung genießen.

Diese Bestimmungen sind unter Vorbehalt der in den Artikeln XXII und XLIII des gegenwärtigen Übereinkommens getroffenen Vereinbarungen zu verstehen.

Artikel II.

Das im vorangehenden Artikel erwähnte internationalisierte Flußnetz umfaßt:
die March und die Thaya in dem die Grenze zwischen Österreich und der Tschechoslowakei bildenden Teile ihres Laufes;
die Drau von Barcs an;
die Theiß von der Mündung der Szamos an;
die Maros von Arad an;
die Seitenkanäle oder Schiffahrtsrinnen, deren Herstellung den Zweck verfolgt, sei es von Natur aus schiffbare Abschnitte des oberwähnten Netzes zu verdoppeln oder zu verbessern, sei es zwei von Natur aus schiffbare Abschnitte eines der obgenannten Flußläufe zu verbinden.

Artikel III.

Die Freiheit der Schifffahrt und die Gleichbehandlung der Flaggen wird durch zwei getrennte Kommissionen gesichert, und zwar durch die europäische Donaukommission, deren in Abschnitt II umschriebene Zuständigkeit sich auf den „Seeschiffahrtsstrecke“ genannten Stromabschnitt erstreckt und durch die internationale Donaukommission, deren in Abschnitt III umgeschriebene Zuständigkeit sich auf die Flußschiffahrtsstrecke der Donau sowie auf die durch Artikel II als international erklärten Wasserwege erstreckt.

BGBI. Nr. 278/1973

Stück: 62

Datum der Kundmachung: 20.06.1973

Typ: Bundesgesetz

Kurztitel: 278. Bundesgesetz: Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Titel: Bundesgesetz vom 29. Mai 1973 über Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Dokumentnummer: 1973_278_0

Der Nationalrat hat beschlossen: § 1. Die nachstehenden Forderungen des Bundes gegen die Erste Donau-Dampfschiffahrts- Gesellschaft im Gesamtbetrag von 383,020.328'41 Schilling, und zwar: § 2. (1) Die am 31. Dezember 1972 bestehenden Verpflichtungen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts- Gesellschaft aus den mit Haftung des Bundes gemäß den Bestimmungen der Bundesfinanzgesetze für die Jahre 1965, 1966 und 1967 sowie des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1968 betreffend die Übernahme der Bundeshaftung für Anleihen, Darlehen und sonstige Kredite der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, BGBl. Nr. 232, aufgenommenen Krediten sind vom Bund zu erfüllen (aushaftender Kapitalsbetrag am 31. Dezember 1972 159,358.459'04 Schilling).

(2) Der Bund verzichtet auf die Ausübung des ihm auf Grund der Erfüllung der Verpflichtungen gemäß Abs. 1 gegenüber der Ersten Donau- Dampfschiffahrts-Gesellschaft zustehenden Regreßrechtes. § 3. (1) Die sich aus der Übernahme der Verpflichtungen gemäß § 2 im Jahre 1973 ergebenden Zahlungen sind bei einem für das Jahr 1973 neu zu eröffnenden finanzgesetzlichen Ansatz „1/54857 Schuldübernahme DDSG“ zu verrechnen, wobei eine Überschreitung dieses Ausgabenansatzes um 36.500.000 Schilling genehmigt wird. (2) Die Bedeckung der im Abs. 1 genehmigten Überschreitung ist durch Ausgabenrückstellung beim Ansatz „1/54719 Zahlungen aus Finanzhaftungen“ sicherzustellen. § 4. Ergibt sich durch die Maßnahmen gemäß §§ 1 und 2 bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die Geschäftsjahre 1972 und 1973 ein Reingewinn, so ist dieser der gesetzlichen Rücklage zuzuweisen. § 5. Die Maßnahmen gemäß § 1 und § 2 stellen abgabenrechtlich Sanierungsmaßnahmen dar. § 6. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

Jonas Kreisky Androsch

**278. Bundesgesetz vom 29. Mai 1973
über Maßnahmen zur Sanierung der Ersten
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft**

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. Die nachstehenden Forderungen des Bundes gegen die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Gesamtbetrag von 383,020.328'41 Schilling, und zwar:

- | | |
|--|----------------------------|
| 1. Darlehensforderungen des früheren Investitionsfonds für verstaatlichte Unternehmungen (§ 4 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 22. Juli 1959, BGBl. Nr. 173) im Betrage von | Schilling
108,000.000'— |
| (laut Abschnitt I der Anlage), | |
| 2. Regreßforderungen des Bundes (Bundesminister für Finanzen, übertragen auf den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen mit Wirkung vom 1. August 1966, Erledigung vom 18. Juli 1966, Z. 316.947-15 b/66) im Betrage von | 25,000.000'— |
| (laut Abschnitt II der Anlage), | |

Schilling

3. Regreßforderungen des Bundes (Bundesminister für Finanzen) im Betrage von 123,339.592'66
(laut Abschnitt III der Anlage)
und

4. Forderungen aus der Gewährung von Darlehen aus allgemeinen Haushaltsmitteln des Bundes im Betrage von 126,680.735'75
(laut Abschnitt IV der Anlage)

383,020.328'41

gelten hinsichtlich eines Betrages von 325 Millionen Schilling rückwirkend mit 31. Dezember 1972, hinsichtlich des übrigen Betrages von 58,020.328'41 Schilling mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes als erloschen.

§ 2. (1) Die am 31. Dezember 1972 bestehenden Verpflichtungen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aus den mit Haftung des Bundes gemäß den Bestimmungen der Bundesfinanzgesetze für die Jahre 1965, 1966 und 1967 sowie des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1968 betreffend die Übernahme der Bundeshaftung für Anleihen, Darlehen und sonstige Kredite der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, BGBl. Nr. 232, aufgenommenen Krediten sind vom Bund zu erfüllen (aushaftender Kapitalsbetrag am 31. Dezember 1972 159,358.459'04 Schilling).

(2) Der Bund verzichtet auf die Ausübung des ihm auf Grund der Erfüllung der Verpflichtungen gemäß Abs. 1 gegenüber der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zustehenden Regreßrechtes.

§ 3. (1) Die sich aus der Übernahme der Verpflichtungen gemäß § 2 im Jahre 1973 ergebenden Zahlungen sind bei einem für das Jahr 1973 neu zu eröffnenden finanzgesetzlichen Ansatz „1/54857 Schuldübernahme DDSG“ zu verrechnen, wobei eine Überschreitung dieses Ausgabenansatzes um 36,500.000 Schilling genehmigt wird.

(2) Die Bedeckung der im Abs. 1 genehmigten Überschreitung ist durch Ausgabenrückstellung beim Ansatz „1/54719 Zahlungen aus Finanzhaftungen“ sicherzustellen.

§ 4. Ergibt sich durch die Maßnahmen gemäß §§ 1 und 2 bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die Geschäftsjahre 1972 und 1973 ein Reingewinn, so ist dieser der gesetzlichen Rücklage zuzuweisen.

§ 5. Die Maßnahmen gemäß § 1 und § 2 stellen abgabenrechtlich Sanierungsmaßnahmen dar.

§ 6. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

Kreisky Jonas Androsch

Anlage

Aufgliederung der in § 1 angeführten Forderungen des Bundes

I.

Darlehensforderungen des früheren Investitionsfonds im Gesamtbetrag von 108,000.000 Schilling:

Lfd. Nr.	Geschäftszahl des Bundeskanzleramtes	Betrag Schilling
1	33.741-6/61	10,000.000'—
2	36.323-6/61	10,000.000'—
3	101.737-6/62	7,800.000'—
4	104.550-6/62	500.000'—
5	101.005-6/62	15,000.000'—
6	71.249-6/63	7,500.000'—
7	72.972-6/63	26,000.000'—
8	103.402-6/62	6,200.000'—
9	110.911-6/64	15,000.000'—
10	110.167-6/64	10,000.000'—
		108.000.000'—

II.

Regreßforderungen des Bundes (Bundesminister für Finanzen) im Gesamtbetrag von 25,000.000 Schilling:

Lfd. Nr.	Geschäftszahl des Bundesministeriums für Finanzen	Betrag Schilling
1	26.562-15 b/62	4,200.000'—
2	91.196-15 b/62	4,200.000'—
3	88.497-15 b/63	8,300.000'—
4	23.391-15 b/63	8,300.000'—
		25,000.000'—

III.

Regreßforderungen des Bundes (Bundesminister für Finanzen) im Gesamtbetrag von 123,339.592'66 Schilling:

Lfd. Nr.	Geschäftszahl des Bundesministeriums für Finanzen	Betrag Schilling
1	315.761-15 b/66	986.908'89
2	329.514-15 b/66	1,644.192'66
3	315.128-15 b/67	2,832.599'38
4	332.900-15 b/67	3,429.857'13
5	303.011-15 b/68	18.290'56
6	311.157-15 b/68	329.871'89
7	317.893-15 b/68	3,653.915'40
8	321.662-15 b/68	328.574'39
9	322.142-15 b/68	823'95
10	329.828-15 b/68	330.983'98
11	334.530-15 b/68	3,736.160'53
12	303.754-15 b/69	322.042'29
13	310.750-15 b/69	326.672'15
14	315.852-15 b/69	4,071.417'09
15	319.060-15 b/69	328.450'50
16	319.061-15 b/69	182.382'91
17	319.745-15 b/69	6.157'05
18	326.001-15 b/69	330.027'79
19	331.544-15 b/69	6,302.599'28
20	333.414-15 b/69	1,709.344'94
21	302.007-15 b/70	356.091'61
22	303.682-15 b/70	494.882'43
23	310.570-15 b/70	359.259'30
24	315.803-15 b/70	8,680.531'12
25	318.927-15 b/70	2,278.539'43
26	326.728-15 b/70	360.171'56
27	331.996-15 b/70	9,549.791'55
28	301.321-15 b/71	2,267.009'54
29	310.529-15 b/71	2,504.327'92
30	315.214-15 b/71	9,688.751'41
31	318.241-15 b/71	8,542.524'40
32	326.114-15 b/71	332.866'49
33	332.016-15 b/71	11,301.564'64
34	301.577-15 b/72	2,064.185'95
35	310.991-15 b/72	2,525.615'31
36	316.278-15 b/72	11,242.584'38
37	319.591-15 b/72	8,434.456'33
38	328.732-15 b/72	294.311'12
39	333.720-15 b/72	11,190.855'41
		123,339.592'66

IV.

Forderungen aus der Gewährung von Darlehen
aus allgemeinen Haushaltsmitteln des Bundes im
Gesamtbetrag von 126,680.735'75 Schilling:

Lfd. Nr.	Geschäftszahl des Bundes- ministeriums für Finanzen	Betrag Schilling
1	42.324-17 a/61	834.297'—
2	80.668-17 a/61	817.019'—
3	84.816-17 a/61	240'231'75
4	149.361-17 a/61	830.561'—
5	149.367-17 a/61	536.221'—
6	14.862-17 a/62	500.000'—
7	26.877-17 a/62	1,000.000'—
8	46.324-17 a/62	1,000.000'—
9	46.353-17 a/62	2,000.000'—
10	56.778-17 a/62	500.000'—
11	59.201-17 a/62	779.610'—
12	80.361-17 a/62	500.000'—
13	86.903-17 a/62	500.000'—
14	90.955-17 a/62	2,000.000'—
15	100.606-17 a/62	500.000'—
16	107.988-17 a/62	1,000.000'—
17	116.092-17 a/62	644.806'—
18	61.450-17 a/63	424.862'—
19	109.911-17 a/63	144.178'—
20	305.963-17 a/69	5,000.000'—
21	307.557-17 a/69	20,000.000'—
22	312.946-17 a/69	10,000.000'—
23	314.878-17 a/69	15,000.000'—
24	317.537-17 a/70	12,750.000'—
25	318.881-17 a/70	7,000.000'—
26	321.713-17 a/70	13,000.000'—
27	323.952-17 a/70	10,000.000'—
28	324.324-17 a/71	10,400.000'—
29	333.122-17 a/71	8,778.950'—
		126,680.735'75

14.2 Anhang II – Gesamtdarstellung der Güter- und der Personenschiff-fahrt

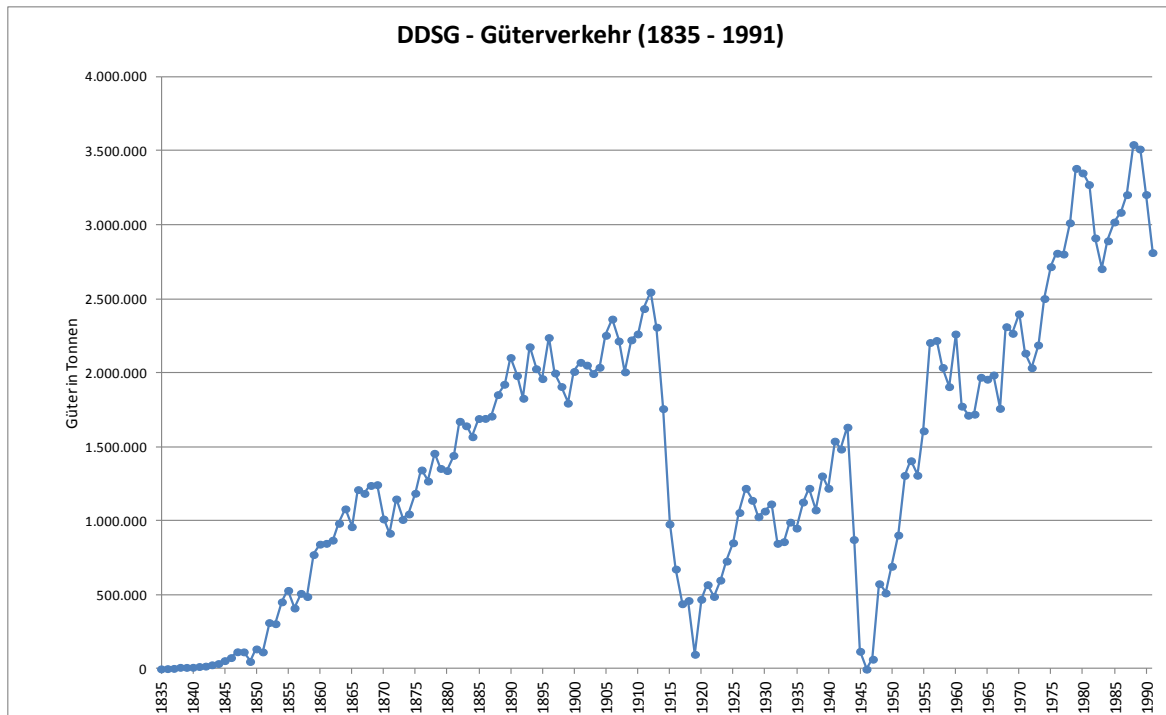


Abbildung 27: DDSG-Güterverkehr (1835-1991)

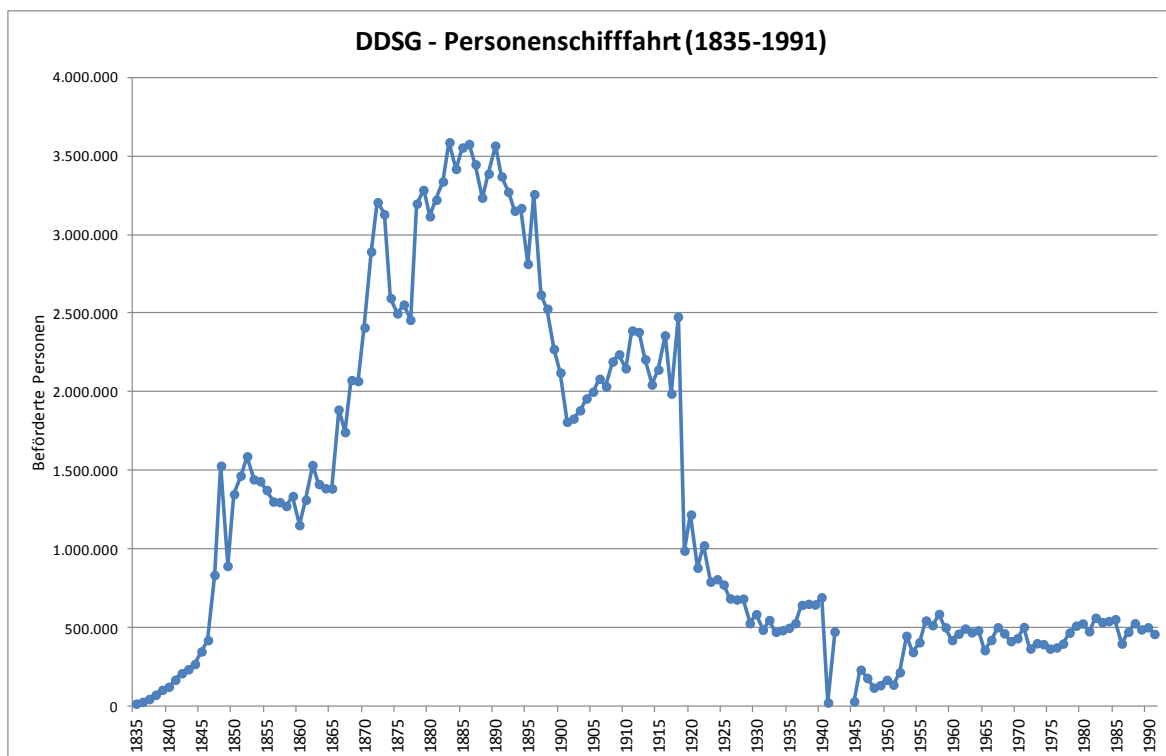


Abbildung 28: DDSG-Personenschiffahrt (1835-1991)

14.3 Anhang III - Filmliste²⁸⁴

1. Johann Strauß an der schönen blauen Donau (1913)²⁸⁵

Regie: Karl Zeska; Darsteller: Karl Zeska, Hansi Niese, Luise Kartousch, Richard Waldemar, Selma Kurz, Alfred Grünfeld.

Die Uraufführung des Streifens fand am 20. November 1913 im Wiener Opernkino statt. Die Inszenierung wurde in der Art einer Bühnenschau präsentiert und zu einem »multimedialen« Ereignis gestaltet. Alfred Grünwald konzertierte nicht nur im Bild, sondern sorgte auch live am Flügel für die Begleitmusik.

1920er:

2. An der schönen blauen Donau (1926)²⁸⁶

Land: Deutschland; Regie: Frederic Zelnik; Drehbuch: Fanny Carlsen; Genre: Drama/Romanze; Schwarzweiss; Tonverfahren: Stummfilm; Darsteller: Harry Liedtke (Graf Oskar Zirsky), Lya Mara (Mizzi Staudinger), Hans Junkermann (Erzherzog Ignaz), Hans Albers (Graf Jaromir)

3. Ein Liebesspiel zwischen Spree und Donau (1926) Auch bekannt als: "Wien - Berlin" - Österreich (*Originaltitel*)²⁸⁷

Land: Österreich; Regie: Hans Steinhoff; Drehbuch: Max Glass; Schwarzweiss; Tonverfahren: Stummfilm; Darsteller: Charlotte Ander (Grollmanns Tochter Karla), Anita Dorris (Lonerl).

4. Das tanzende Wien (1927) auch bekannt als: "An der schönen blauen Donau. 2. Teil" - Deutschland (*alternativer Titel*)²⁸⁸

Land: Deutschland; Regie: Frederic Zelnik; Darsteller: Lya Mara, Ben Lyon Hermann Picha, Kurt Gerron.

²⁸⁴ <http://www.imdb.de/find?q=Donau&s=all>

²⁸⁵ http://filmarchiv.at/show_content.php?sid=173&menuaction=closeall&language=en

²⁸⁶ <http://www.imdb.de/title/tt0016604/>

²⁸⁷ <http://www.imdb.de/title/tt0316896/>

²⁸⁸ <http://www.ofdb.de/film/135009,Das-Tanzende-Wien>

5. Das Mädel aus der Wachau (1928)²⁸⁹

Land: Österreich; Regie: Franz Hoffer mann; Schwarzweiss; Tonverfahren: Stummfilm; Darsteller: Karl Kneidinger, Mizi Griebel, Anni Kloss.

1930er:

6. Licht über Österreich (1930) auch bekannt als: "Der letzte Kampf der Donau-Monarchie" - Österreich (*Originaltitel*)²⁹⁰

Land: Österreich; Director: Franz Pollak; Schwarzweiss; Tonverfahren: Stummfilm; Darsteller: Otto Hartmann, Karl F. Skaza, Marie Greger.

7. Eine Nacht an der Donau (1935)²⁹¹

Land: Deutschland; Regie: Carl Boese; Genre: Liebe/Romantik; Darsteller: Wolfgang Liebeneiner; Dorit Kreysler; Leo Slezak; Ida Wüst.

8. Zwischen Strom und Steppe (1939) Auch bekannt als: "Pusztaliebe" - Deutschland (*informeller Titel*)²⁹²

Land: Deutschland/Ungarn; Regie: Géza von Bolváry; Buch: Hans Gustl Kernmayr, S. S. von Varady, Géza von Bolváry nach dem gleichnamigen Roman von Michael Zorn; Darsteller: Attila Hörbiger (Silo), Heidemarie Hatheyer (Maria), Hellmuth Bergmann (Sandor Renka).

Inhalt: Alle kennen und mögen den Landstreicher Silo: er ist offen, treu und gescheit, zudem geschickt in vielen Handwerksberufen. Eines Tages jedoch wird er Opfer eines Messerattentates. Ein paar Fischer finden ihn noch rechtzeitig und pflegen ihn gesund. Dabei verliebt sich Maria, die Frau von Alexander Renka, in ihn. Als Renka eines Tages tot am Flussufer liegt, fällt der Verdacht auf Silo – vor allem, da der Mord mit seinem Messer begangen wurde.

1940er:

²⁸⁹ <http://www.imdb.de/title/tt1685496/>

²⁹⁰ <http://www.imdb.de/title/tt1686870/>

²⁹¹ <http://www.ofdb.de/film/61238,Eine-Nacht-an-der-Donau>

²⁹² http://filmarchiv.at/show_content.php?action=showsingle&pr_id=2002&pr_filter_monat=2&pr_filter_jahr=2010&pr_such_jahr=0&pr_such_begriff=

9. Le Danube bleu (1940) Auch bekannt als: "De blauwe Donau" - Niederlande, Belgien (*flämischer Titel*), "Sången om Donau" - Schweden²⁹³

Land: Frankreich; Regie: Emil E. Reinert, Alfred Rode; Genre: Tragikomödie; Darsteller: Madeleine Sologne, Jose Noguero, Pierre Etchepare.

Inhalt: "Anika (Madeleine Sologne) ist das hübscheste Mädchen ihres Clans und zwei Männer halten um ihre Hand an: Der Zigeuner Sandor (José Noguéro) und der reiche Féry (Raymond Segard). Als Féry ermordet wird, wird Sandor für die Tat beschuldigt. Anika will mit Hilfe einer Wahrsagerin herausfinden, was wirklich passiert ist."

10. The Red Danube (1949) Auch bekannt als: "Schicksal in Wien" - Österreich, Bundesrepublik Deutschland; "De rode Donau" - Niederlande, Belgien (*flämischer Titel*)²⁹⁴

Land: USA; Regie: George Sidney; Genre: Drama, Kriegsfilm/Antikriegsfilm, Romanze; Darsteller: Walter Pidgeon, Ethel Barrymore, Peter Lawford, Angela Lansbury, Francis L. Sullivan.

Inhalt: Wien, kurz nach Ende des Zweiten Weltkrieges: Colonel Nicobar wird in Wien einer Stelle zugeteilt, die den Sowjets bei der Repatriierung ihrer im britischen Sektor lebenden Bürger helfen soll. Viele von ihnen wollen jedoch nicht wieder zurück in die SU. Nach und nach findet Nicobar heraus, dass die Ängste dieser Menschen vor den Gulags und Exekutionskommandos durchaus berechtigt sind.

11. Illegal Entry (1949) Auch bekannt als: "Café Blå Donau" – Schweden²⁹⁵

Land: USA; Genres: Action/Drama/Crime/Thriller; Schwarzweiss; Director: Frederick De Cordova; Darsteller: Howard Duff, Märta Torén; George Brent.

Inhalt: Ein ehemaliger Pilot schließt sich einer undercover Einheit an, um einen Schmugglerring zu sprengen.

1950er:

²⁹³ <http://www.filmstarts.de/kritiken/199465.html>

²⁹⁴ http://www.film.at/schicksal_in_wien/

²⁹⁵ <http://www.imdb.com/title/tt0041502/maindetails>

12. Kind der Donau (1950)²⁹⁶

Land: Österreich; Regie: Georg Jacoby; Drehbuch: Friedrich Schreyvogel, Georg Jacoby; Farbfilm; Darsteller: Marika Röck (Marika), Fred Liewehr (Georg), Fritz Muliar (Oskar), Josef Egger (Christoph), Annie Rosar (Frau Kovacs).

Inhalt: Die Tochter eines D.D.S.G.-Kapitäns will das alte Schiff ihres Vaters wieder fahrtüchtig machen, damit der Schriftsteller Georg die Donauländer bereisen kann.

13. Gruß und Kuß aus der Wachau (1950)²⁹⁷

Land: Österreich; Regie: Fritz Schulz; Genre: Romanze; Darsteller: Waltraut Haas, Marianne Schönauer, Gretl Schörg.

Inhalt: Auf der Suche nach dem richtigen Mann schmuggeln die Arbeiterinnen Anni, Resi und Franzl in einige der Tabakpackungen Einladungen zum nächsten Tanzfest und hoffen auf ein Rendezvous. Drei junge galante Männer folgen ihrer Einladung.

14. An der schönen blauen Donau (1955)²⁹⁸

Land: Österreich; Regie: Hans Schweikart; Genre: Musikfilm; Darsteller: Hardy Krüger; Nicole Besnard; Paul Hörbiger; Renée Saint-Cyr; Jean Wall; Susi Nicoletti.

Inhalt: „Richard (Hardy Krüger), der König eines Fürstentums, soll aus Gründen der Staatsräson die ihm unbekannte Prinzessin Genoveva (Nicole Besnard) heiraten. Als sie sich in Wien zufällig treffen und ineinander verlieben, wissen beide nicht, wer der andere ist.“

15. Sissi (1955)²⁹⁹

Land: Österreich; Regie/Drehbuch: Ernst Marischka; Genre: Historienfilm; Farbfilm; Darsteller: Romy Schneider, Karlheinz Böhm.

Inhalt: Sissi ist ein Historienfilm aus dem Jahr 1955, der thematisch das Leben Sissis vom Kennenlernen des Monarchen Franz Joseph bis zu deren Hochzeit beinhaltet.

²⁹⁶ http://de.wikipedia.org/wiki/Kind_der_Donau

²⁹⁷ http://www.film.at/gru_und_ku_aus_der_wachau/

²⁹⁸ <http://www.ofdb.de/plot/65788,171044,An-der-sch%C3%B6nen-blauen-Donau>

²⁹⁹ <http://de.wikipedia.org/wiki/Sissi>

Für die Erwähnung in diesem Zusammenhang relevant ist die Fahrt von Sissi mit ihrer gesamten Familie an Bord des Raddampfers „Franz Joseph“ von Linz nach Wien. Viele Menschen säumen das Ufer der Donau und jubeln der zukünftigen Kaiserin von Österreich zu. Als wirklicher Drehort diente jedoch der Raddampfer „Johann Strauß“.

16. Dort in der Wachau (1957) Auch bekannt als: "Donau-Mädel"³⁰⁰

Land: Deutschland; Regie: Rudolf Carl; Genre: Komödie/Musical , Farbfilm; Darsteller: Wolf Albach-Retty, Gerlinde Locker, Albert Rueprecht, Traute Wassler, Boy Gobert, Lotte Ledl, Fritz Muliar, Cissy Kraner

Inhalt: „Der Kapitän Paul Heider genießt den Ruf eines Donau-Casanovas. So glaubt die junge Reporterin Elisabeth, eine uneheliche Tochter des Charmeurs zu sein. Als sie eine Recherche auf das Schiff ihres Vaters führt, gibt sie sich ihm als Tochter zu erkennen. Dabei verliebt sich Schiffsleutnant Peter heillos in das schöne Mädchen. Doch bald geht das Gerücht um, dass auch Peter ein Kind von Paul ist.“

17. Vier Mädels aus der Wachau (1957)³⁰¹

Land: Österreich; Regie: Franz Antel; Darsteller: Isa Günther; Jutta Günther; Alice Kessler; Ellen Kessler; Michael Cramer; Heinz Conrads; Thomas Hörbiger.³⁰²

Inhalt: In dem kleinen verträumten Wachauer Dorf Weineck werden an einem Tag zwei Zwillingspaare geboren. Um den Tourismus anzukurbeln werden sie vom Bürgermeister als Vierlinge der Öffentlichkeit präsentiert. Nach vielfachen Verwirrungen kommt es zu guter Letzt zu einer vierfachen Hochzeitsfeier.

18. Die Lindenwirtin vom Donaustrand (1957)³⁰³

Land: Österreich; Regie: Hans Quest; Drehbuch: Kurt Nachmann; Paul H. Rameau; Genre: Musical/Romanze; Farbfilm; Darsteller: Marianne Hold (Helga), Claus Holm (Fred), Annie Rosar (Theres), Hans Moser (Kilian Scherzl).

³⁰⁰ http://www.film.at/dort_in_der_wachau/

³⁰¹ http://de.wikipedia.org/wiki/Vier_M%C3%A4dels_aus_der_Wachau

³⁰² <http://www.ofdb.de/film/12753,Vier-M%C3%A4dels-aus-der-Wachau>

³⁰³ http://de.wikipedia.org/wiki/Die_Lindenwirtin_vom_Donaustrand

Inhalt: Die Pflgetochter Helga der verschuldeten Lindenwirtin Theres bringt mit Hilfe eines Gutsverwalters einen verschuldeten Gasthof wieder in Schwung. Dabei verliebt sie sich in den als unzugänglich geltenden Verwalter. Doch als ihr früherer Liebhaber, der zugleich ihr Professor war, wieder auftaucht, kommt es zu Verwirrungen.³⁰⁴

19. Iurile Dunarii (1959) Auch bekannt als: "Die Donau brennt" - Deutsche Demokratische Republik³⁰⁵

Land: Rumänien; Regie: Liviu Ciulei; Genre: Abenteuer;; Darsteller: Liviu Ciulei, Lazar Vrabie, Irina Petrescu, Stefan Ciubotarasu, u.a.

Inhalt: Ein Offizier einer Partisaneneinheit lässt sich auf einem Schleppkahn als Bootsmann anheuern, um die für deutsche Truppen bestimmte Munition und Waffen in die Hände der Widerstandskämpfer zu bringen. Zuletzt kann er die Betreiber des Schleppkahns von der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Partisanenkampfes überzeugen.

1960er:

20. An der Donau, wenn der Wein blüht (1965)³⁰⁶

Land: Österreich/ Deutschland; Regie: Géza von Cziffra; Drehbuch: Joe Lederer, Ilse Lotz-Dupont; Darsteller: Hansjörg Felmy (Frank Richter); Ingeborg Schöner (Gabriele Welser); Gaston Brocksieper (Florian Richter); Peter Weck (Dr. Walter Kuntz).

Inhalt: Der Halbweise Florian sucht für seinen Vater eine neue Partnerin und für sich eine neue Mutter. Bei einer Reise auf und an der Donau von Passau bis Wien finden die beiden in der Bibliothekarin Gabriele ihr Glück.

21. An der schönen blauen Donau (1965) (TV)³⁰⁷

Land: Österreich; Regie: John Olden; Buch: Helmut Andiozu, Franz Hiesel; Schwarzweiß; Darsteller: Christiane Hörbiger, Fritz Muliar, Attila Hörbiger.

³⁰⁴ http://www.cinefacts.de/kino/27309/die_lindenwirtin_vom_donaustrand/filmdetails.html

³⁰⁵ http://www.film.at/die_donau_brennt/

³⁰⁶ http://de.wikipedia.org/wiki/An_der_Donau,_wenn_der_Wein_bl%C3%BCht

³⁰⁷ <http://www.eu-xxl.at/content.asp?id=2&id2=10&id3=12&id4=27&lid=1&eid=4>

Inhalt: „*An der schönen blauen Donau* erzählt die Geschichte eines jungen Paares in den letzten Stunden vor dem Naziputsch. Fernab jeglicher Heimatromantik geht es in diesem Filmklassiker um Zivilcourage, aber auch um die Feigheit der „einfachen“ Leute, deren Handeln letztlich für historische Ereignisse mitbestimmend wurde.“

22.Vico auf der Donau (1968) (TV)³⁰⁸

Land: Deutschland; Genre: Familie/Romanze/Musik; Farbfilm; Darsteller: Vico Torriani; Heidi Brühl; Anda Calugareanu; Brett Halsey; Eva Pilarová; Les Troubadours.

23.Vanillikipferln (1969) (TV) Auch bekannt als: "Vanillikipferln - Ein Abend zu dritt: Donau so blau" - Bundesrepublik Deutschland³⁰⁹

Land: Bundesrepublik Deutschland; Regie: Wolfgang Liebeneiner; Drehbuch: Lotte Ingrisch; Schwarzweiss; Besetzung: Käthe Gold (Fräulein Emma); Bruno Hübner (Oberbaurat Schinagl); Hilde Krahel (Fanny Goldhörndl); Topsy Küppers; Georg Kreisler.

1970er:

24.Tonavan mutka (1973) (TV) Auch bekannt als: "Kaféet vid Donau" - (schwedischer Titel)³¹⁰

Land: Finnland; Sprache: Finnisch; Regie: Miklós Szinetár; Drehbuch: Ferenc Karinthy; Genre: Drama; Schwarzweiss; Besetzung: Paavo Pentikäinen (Asiakas); Tarja-Tuulikki Tarsala (Tarjoilijata).

25.Silna voda (1975) Auch bekannt als: "An der Donau auf dem Trockenen" - Bundesrepublik Deutschland³¹¹

Land: Bulgarien; Director: Ivan Terziev; Drehbuch: Boyan Papasov, Gencho Stoyev; Genre: Drama; Farbfilm; Darsteller: Ivan Grigorov, Kirill Kavadarkov, Velko Kynev.

³⁰⁸ <http://www.imdb.de/title/tt0374321/>

³⁰⁹ <http://www.imdb.de/title/tt0236837/>

³¹⁰ <http://www.imdb.de/title/tt1729670/>

³¹¹ <http://www.imdb.de/title/tt0128503/>

Inhalt: "The action takes place in a small town on the Danube, which is suffering from a shortage of drinking water. Drilling has begun in the hope of discovering 'strong water'. However, water has not and will not be found. Both the drillers and the citizens are aware of this and the chairman of the city council, who refuses to undertake the purifying of the river water, will not accept it. However, his sweeping fatherly gestures conceal a mere patriarchal wilfulness. In fact, his actions encourage the drilling crew to cheat. With pretending to work, they are idling their time away. This lasts until one fine day the drill operator Chiko gets fed up and lets the cat out of the bag. Now he is pitted against his calculating foreman Miro and shifty Flory. Chiko not only stops playing the unfair game, but also requires his fellow workers to do the same. He succeeds because of his unflinching belief in honesty."

1980er:

26. "Alpen-Donau-Adria" (1982) (TV-Serie)³¹²

„Alpen-Donau-Adria ist ein Fernsehmagazin mit Beiträgen von Fernsehanstalten aus Bayern (BR), Österreich (ORF), Ungarn (MTV Pécs), Slowenien (RTV SLO), Kroatien (HRT), Italien (RAI Bozen und Triest) und der Schweiz (RTSI Lugano). Der Fokus des Magazins liegt dabei auf regionaler und überregionaler Chronik, meistens aus den Regionen des Alpen-, Donau- und Adriaums. Das Magazin feierte 2007 sein 25-jähriges Bestehen. Der ORF stellte die Sendung nach 683 Folgen mit circa 2.300 Beiträgen ein, am 30. Januar 2010 wurde auf ORF 2 die letzte Ausgabe ausgestrahlt.“

27. Keine Donau (1988) - Keine Donau. Kurt Kren und seine Filme³¹³

Land: Österreich; Genre: Dokumentation

„Kurt Kren zählt zu einem der bedeutendsten Vertreter der internationalen Avantgardeszene. Besonders mit der Kurzschnitt- und Reihentechnik erregte er internationales Aufsehen und prägte ganz wesentlich den so genannten strukturellen Film.“ Es wird mit „Keine Donau“ das Bild eines Künstlers gezeigt, der 1989 nach Österreich zurückkehrte, wo er 1998 mit 69 Jahren starb.

³¹² <http://de.wikipedia.org/wiki/Alpen-Donau-Adria>

³¹³ http://www.film.at/keine_donau_kurt_kren_und_seine_filme_of/function.include/function.include/

28. "Donau no tabibito" (1989) (TV-Serie) Japan³¹⁴

Land: Japan; Sprache: Japanisch; Darsteller: Yumi Asô, Jinpachi Nezu, Yoshiko Sakuma

2000-2010:

29. Donau, Duna, Dunaj, Dunav, Dunarea (2003)³¹⁵

Land: Österreich; Regie: Goran Rebic; Autor: Goran Rebic, Heinz Ambrosch; Genre: Drama, Roadmovie; Darsteller: Otto Sander (Franz), Robert Stadlober (Bruno), Annabelle Mandeng (Mathilda), Svetozar Cvetkovic (Nikola), Florin Piersic jr. (Mircea)

Inhalt: Mit dem mürrischen Kapitän Franz und seinem alten, rostigen Schiff reisen auf der letzten Fahrt eine Hand voll Menschen zweitausend Kilometer donauabwärts. Die Mitreisenden zeichnet eine Gemeinsamkeit aus: sie entsprechen alle nicht den sozialen Normen. Ein Waisenkind, ein Deserteur, ein Transsylvanier, eine Drogensüchtige und andere Entwurzelte begleiten einander zweitausend Kilometer flussabwärts in den Osten, wo sie an den fernen Ufern der Donau unerwartet eine Heimat finden.

30. Zauber einer Flusslandschaft (2003) (TV) Auch bekannt als: "Zauber einer Flusslandschaft - Der Nationalpark Donau-Auen" - Österreich (*alternativer Titel*)³¹⁶

Land: Österreich; Regie: Augustine Wöss; Genre: Dokumentation; Farbfilm; Drehorte: Nationalpark Donau-Auen, Wien.

Inhalt: Augustine Wöss zeigt in ihrer Dokumentation die Besonderheiten der Fauna und Flora dieser vom Wasser bestimmten Landschaft. Der Nationalpark Donau-Auen ist das einzige großflächig erhaltene Auegebiet Mitteleuropas und ein einzigartiges Naturdenkmal.

³¹⁴ <http://www.imdb.com/title/tt1955496/>

³¹⁵ http://www.film.at/donau_duna_dunaj_dunav_dunarea

³¹⁶ http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20040604_OTS0081/orf3sat-dokumentation-zauber-einer-flusslandschaft-der-nationalpark-der-wiener

31. "SOKO Wien" (2005) (TV-Serie) Auch bekannt als: "SOKO Donau" - Österreich (*Originaltitel*)³¹⁷

Land: Österreich; Genre: Krimiserie;

Inhalt: Die Serie dreht sich um die Wiener Schiffahrtspolizei (See- und Strompolizei), die für die Aufklärung und Bekämpfung von Verbrechen zuständig ist, die an oder auf der Donau oder ihren Nebenflüssen begangen werden. Einsatzgebiete der Sonderkommission sind Wien, Nieder- und Oberösterreich, sowie das an der Donau liegende grenznahe östliche Ausland.

32. An der schönen roten Donau (2006) (TV)³¹⁸

Land: Österreich; Regie/Drehbuch: Kurt Brazda; Genre: Dokumentarfilm; Drehorte: Wien.

Inhalt: Jungsein nach 1945. „Noch Lichtjahre entfernt vom konsumorientierten Zeitgeist von heute entwickeln sich Träume und Sehnsüchte von einem Leben ohne kriegsbedingte Bedrohung, Hunger und Entbehrungen. Die sich langsam lösende kollektive Angst gibt wieder Raum für zwischenmenschliche Begegnungen jeder Art, die zum Unterschied von heute Brennpunkt der alltäglichen Lebensführung werden. „Wir hatten nur uns und hatten Spaß dabei“ so ein Zitat aus dem Film. Unterhaltung reduziert sich noch nicht auf medialen Konsum, sondern auf gemeinsames Erleben. Alle haben gleich wenig und von Wert ist, was den Alltag mit Freude erfüllt. Unter der Devise „Nie wieder“ erwacht politisches Engagement und stellt den Menschen und seine Bedürfnisse wieder in den Mittelpunkt.“

33. "Donau, Fluss durch Europa" (2006) (TV-Serie) Auch bekannt als: "Donau kulinarisch" - Österreich (*Originaltitel*)³¹⁹

Land: Österreich/Frankreich/Deutschland; Genre: Dokumentationsreihe; Farbfilm.

Die Dokumentationsreihe "Donau, Fluss durch Europa" gibt Einblick in Kultur, Lebensweise und Küche der Donauländer.

³¹⁷ http://de.wikipedia.org/wiki/SOKO_Donau

³¹⁸ http://magazine.orf.at/alpha/programm/2006/060710_rotedonau.htm

³¹⁹ <http://www.arte.tv/de/1509946.html>

15 Quellen- und Literaturverzeichnis

15.1 Quellen

Geschäftsberichte der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft 1970 – 1990.

BGBI. Nr. 706/1922 (NR: GP I 934 AB 1022 S. 121.) Übereinkommen betreffend das endgültige Donaustatut

BGBL 278/1973 Maßnahmen zur Sanierung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Bank Austria(=BA), Creditanstalt-Industriebeteiligungen (=CA-IB),
Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (=DDSG) Nr, M(appe) Nr.:

- BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 1
- BA, CA-IB, DDSG 35/01,M 2
- BA, CA-IB, DDSG 35/02,M 2
- BA, CA-IB, DDSG 35/03
- BA, CA-IB, DDSG 35/05,M 4
- BA, CA-IB, DDSG 35/05,M 7

Stenographische Protokolle zu den Sitzungen des Nationalrates

15.2 Literatur

Aigner Sebastian, Binnenschiffahrt auf der Donau. Entwicklung und Perspektiven unter Berücksichtigung der Veränderung der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen im östlichen Mitteleuropa und in Südosteuropa (Wien 2007).

Benold Erwin, Und der letzte dreht das Licht aus.... In: *Völkl* Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 71-74.

Berger Peter, Ökonomische Macht und Politik.– In: *Tálos Emmerich u.a. (Hg.)*, Handbuch des politischen Systems Österreichs. Erste Republik (Wien 1997) 395–418.

Binder Johannes, Aufstieg, Größe und Ende – Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft seit 1829: ein Resümee des letzten Generaldirektors. In: *Völkl Susanne (Hg.)*, Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004 (Regensburg 2004) 25-70.

Binder Johannes, 150 Jahre österreichische Donauschiffahrt. 150 Jahre DDSG: Wanderausstellung 1979 (Wien 1979).

Brix Emil, Bruckmüller Ernst, Stekl Hannes (Hg.), Memoria Austriae III. Unternehmer, Firmen, Produkte (Wien 2005).

Brix Emil, Mitteleuropa als Kulturraum und politische Landschaft. In: Kulturreferat der OÖ Landesregierung (Hg), Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell (Linz 1994) 148-153.

Broucek Peter, Die Donau als Raum politischer Auseinandersetzungen. In: Kulturreferat der OÖ Landesregierung (Hg), Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell (Linz 1994) 47-56.

Denscher Bernhard, Die österreichische Plakatkunst. 1898 – 1938 (Wien 1992).

Dosch Franz, 180 Jahre Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Bilder der Schiffahrt, Erfurt 2009).

Dosch Franz, Oldtimer auf der Donau (Bilder der Schiffahrt, Erfurt 2010).

Eigner Peter, Betrachtungen zum Verhältnis zwischen Banken und Industrie in Österreich(-Ungarn) 1895-1938. Ausdruck der Bankenmacht oder Geschäftsbeziehungen gleichberechtigter Partner? In: Eigner Peter, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich (Banken-bzw. industriegeschichtlich orientierte

Beiträge. Beiträge zu einer Geschichte der österreichischen Wirtschaftselite). (Wien 2001) 1-15.

Eigner Peter, Melichar Peter, Das Ende der Boden-Credit-Anstalt 1929 und die Rolle Rudolf Siegharts. In: Eigner Peter (Hg), Bankrott. Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften 19 (Innsbruck, Wien 2008) 56-114.

Enderle-Burcel Gertrude, Konkurrenz auf der Donau – Anfang und Ende der Betriebsgemeinschaft der Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft mit der königlich ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts A.G. in der Zwischenkriegszeit. In: Matis Herbert, Resch Andreas, Stiefel Dieter (Hg), Unternehmertum im Spannungsfeld von Politik und Gesellschaft. Unternehmerische Aktivitäten in historischer Perspektive (Veröffentlichungen der Österreichischen Gesellschaft für Unternehmensgeschichte, 28) (Wien 2010) 171-184.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf der österreichischen Donau (Wien 1938).

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wissenschaftliches Jahrbuch der Ersten Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft (Wien 1937).

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 125 Jahre Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft: 1829-1954 (Wien 1954).

Grössing Helmut, Funk Ernst-Ulrich, Sauer Manfred, Binder Johannes, Rot-Weiss-Rot auf blauen Wellen. 150 Jahre DDSG (Wien 1979).

Haeseler Herbert Reinhard, Die österreichische Donauschiffahrt. Versuch einer volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung (Wien 1969).

Haselhorst Melanie, Die Donau. Von Kelheim zum Schwarzen Meer (Hamburg 2008).

Heu Hans-Christian, Die Güterschiffahrt der DDSG auf der Donau unter besonderer Berücksichtigung ihres Niedergangs (Wien 1998).

Huszar Zoltán, Die Rolle und die Bedeutung der DDSG in Mittel – Europa im 19.-20. Jahrhundert. In: *Huszár Zoltán* (Hg.), 2000 év a Duna mentén: a közös múltból a közös EU-jövőbe; a "fejezetek a Duna-medence történetéből" című nemzetközi tudományos konferencia előadásainak/tanulmányainak és pódiumbeszélgetésének Szerkesztett anyaga ; Pécs, 2002. május 16 - 19. = 2000 Jahre entlang der Donau: aus der gemeinsamen Vergangenheit in die gemeinsame EU-Zukunft; schriftliche Fassung der Studien und Vorträge der internationalen wissenschaftlichen Konferenz "Ausschnitte aus der Geschichte entlang der Donau"; Pécs/Fünfkirchen, 16 - 19. Mai 2002 (Pécs. Szerk 2003).

Jetschgo Johannes, Lacina Ferdinand, Pammer Michael: Österreichische Industriegeschichte 2. Die verpasste Chance: 1848 – 1955 (Linz 2004).

Jicínský Jaroslav, Die Pécs-Steinkohlenbergwerke der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft : 1852-1931 (Pécs 1931).

Katholisches Institut für Medieninformation e.V. und Katholische Filmkommission für Deutschland (Hrsg.), Lexikon des Internationalen Films (Reinbek bei Hamburg 1988) Band 1 – 10.

Königshofer Wolfgang F., Die Geschichte der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach dem Zweiten Weltkrieg (Wien 1986).

Kühsehl Oliver, Pfoertner Andre, Unternehmer, Firmen und Produkte als österreichische „Gedächtnisorte“. In: Emil Brix, Ernst Bruckmüller, Hannes Stekl (Hg.), Memoria Austriae III. Unternehmer, Firmen, Produkte (Wien 2005) 9-42.

Kritzl Martina, Das Leistungsprofil der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DDSG) im Urteil der österreichischen Spedition (Wien 1989).

Magris Claudio, Donau. Biographie eines Flusses. (Wien 1996).

Nedeff Nicola, Die Betriebsgemeinschaft der Donauschiffahrten BL – CMSG – MFTR – SDP 1929-1945. Ein Beitrag zum Studium der Probleme einer internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Donauschiffahrt (Wien 1957).

Petschnig Herbert, „DDSG – Cargo“ – Ein wiedererstandener Markenname bei der Unternehmensgruppe Gerhard Meier AG. In: *Völkl Susanne* (Hg.), *Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004* (Regensburg 2004) 97-100.

Pisecky Franz (Hg.), *Donau: Lebensader und Wirtschaftsachse*. Sonderpublikation des Österreichischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereines (Wien 1994).

Roell Egon, *Die Donau als Reiseweg*. In: *Verkehrswirtschaftliche Rundschau*: Monatsschrift für das gesamte Verkehrswesen; Organ der öffentlichen Verkehrsunternehmungen (Ö.B.B, Ö.V.B., K.Ö.B., D.D.S.G., Ö.L.A.G). (Wien, 8. Heft, 1934).

Sandgruber Roman, *Wirtschaftsraum Donau*. In: Kulturreferat der OÖ Landesregierung (Hg.), *Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes*. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell (Linz 1994) 210-215.

Schwetz Otto, *Der Donauraum ist wieder in den Blickpunkt der europäischen Geschichte gerückt: Zukunftsgebiet Europas*. In: *Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen GSV*, *Jahrbuch Mobilität 2011* (Wien 2011).

Stiefel Dieter, *Camillo Castiglioni oder Die Metaphysik der Haifische*. (Wien 2012).

Stiefel Dieter, *Die österreichischen Banken am Höhepunkt von Macht und Einfluss. System und Problematik des österreichischen Finanzkapitals von den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts bis zur Weltwirtschaftskrise*. In: *Bankhistorisches Archiv, Zeitschrift zur Bankengeschichte* (1984) 18-34.

Trautsamwieser Herbert, „Das Schiff kommt“ – die DDSG-Agentien an der mittleren Donau und ihre umfassende Rolle im Alltag der Bevölkerung. In: *Völkl Susanne* (Hg.), *Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004* (Regensburg 2004) 125-131.

Trautsamwieser Herbert, Weiße Schiffe am blauen Strom (Krems 1995).

Uhl Heidemarie, Der Staatsvertrag – Ein Gedächtnisort der Zweiten Republik. In:
Forum Politische Bildung (Hg.), Informationen zur Politischen Bildung. Frei –
Souverän – Neutral – Europäisch. (Wien 2004, Nr.22) 67-73.

*Via Donau-Österreichische Wasserstrassen-Ges.mbH, Handbuch der
Donauschifffahrt (Wien 2005).*

Vodrazka Karl, Aufsätze zur Donau (Linz 2009).

*Völkl Susanne (Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der
blauen Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-
2004 (Regensburg 2004).*

*Weber Fritz, Die österreichischen Großbanken in der Zwischenkriegszeit. In:
Christliche Demokratie 3.Jg., 4 (1985) (Schriftenreihe des Karl v. Vogelsang –
Institutes) 323-357.*

*Zenker Andreas, Die „DDSG Blue Danube“ Personenschifffahrt. In: Völkl Susanne
(Hg.), Vom Biedermeier ins dritte Jahrtausend - Versunken in der blauen
Donau: 175 Jahre Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1829-2004
(Regensburg 2004) 101-104.*

15.3 Tagblattarchiv

Neues Wiener Tagblatt Nr. 316 vom 17. November 1926.

Neue Freie Presse vom 8. Juni 1929.

Neue Freie Presse vom 13. Juli 1929.

Der Tag vom 25. Juli 1929.

Der Wiener Tag vom 12. März 1931.

Die Stunde (Wien) Nr. 3366 vom 3. Juni 1934.

Arbeiterzeitung Nr. 9 vom 1. März 1936.

15.4 Internet

http://www.ddsg-blue-danube.at/deutsch/html/d_geschichte_menu.asp.

<http://www.centraldanube.at/>

<http://de.wikipedia.org/wiki/DDSG-Cargo>

<http://www.ddsg-cargo.at/>

<http://www.helogistics.at/index.php?pid=1&lang=1>

http://de.wikipedia.org/wiki/An_der_schönen_blauen_Donau

<http://www.geschichte-oesterreich.com/bundeshymne.html>

<http://www.imdb.de/find?q=Donau&s=all>

http://filmarchiv.at/show_content.php?sid=173&menuaction=closeall&language=en

<http://www.ofdb.de/film/>

<http://www.filmstarts.de/kritiken/199465.htm>

<http://www.film.at>

<http://www.cinefacts.de/kino/>

<http://de.wikipedia.org/wiki/>

http://de.wikipedia.org/wiki/Sissi_%28Film%29

<http://www.eu-xxl.at/content.asp?id=2&id2=10&id3=12&id4=27&lid=1&eid=4>

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20040604_OTS0081/orf3sat-dokumentation-zauber-einer-flusslandschaft-der-nationalpark-der-wiener

http://magazine.orf.at/alpha/programm/2006/060710_rotedonau.htm

<http://www.arte.tv/de/1509946.html>

http://de.wikipedia.org/wiki/Schiffe_ohne_eigenen_Antrieb

<http://de.wikipedia.org/wiki/Ponton>

<http://wien.arbeiterkammer.at/bilder/d11/BroschuereKennzahlen.pdf>, 26

<http://www.zweitausendeins.de/filmllexikon/?sucheNach=titel&wert=34180>

<http://de.wikipedia.org/wiki/Erinnerungsort>

<http://www.erinnerungsorte.uni-oldenburg.de/44801.html>

http://www.polpi.net/seite_41.htm

http://austria-lexikon.at/af/AEIOU/Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,_Erste,_DDSG

http://plakataarchivaustria.onb.ac.at/Pages/ImageDetail.aspx?p_imageID=1205436

<http://www.dorotheum.com/auktion-detail/auktion-9011-plakate-reklame-comics-film-und-fotohistorika/lot-1188903-hofmann-atelier-ddsg-schiffsreisen-auf-der-donau.html>

<http://www.parlament.gv.at/>

<http://www.naval.at/aktuell1015.htm>

http://de.wikipedia.org/wiki/Dampfmaschine#James_Watt

<http://de.wikipedia.org/wiki/Dampfschiff>

http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichischer_Lloyd

<http://www.schiff-tulln.at/chronik.php>

http://de.wikipedia.org/wiki/Fes_%28Kopfbedeckung%29

16 Definitionen, Abkürzungen

In alphabetischer Reihenfolge:

Agentie Geschäftsstelle

Cashflow Der Cashflow beziffert den Überschuss, der sich ergibt, wenn man von den Einnahmen die Ausgaben abzieht. Er lässt erkennen, in welchem Maße ein Unternehmen Finanzmittel aus eigener Kraft erwirtschaftet hat. Diese Kennzahl zeigt, wie stark das Unternehmen sich von innen heraus finanzieren kann (Innenfinanzierung), wie groß also das finanzielle Potenzial ist, das aus seiner erfolgreichen Tätigkeit in der Wirtschaft wächst.

COMOS Continentale Motorschiffahrt, Wien

DDSG Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

DFS Dampffahrgastschiff

Leichter (auch Barge genannt) ist ein antriebsloser, schwimmender Ladungsbehälter, der im Schubverband bewegt wird. Er ist ein besatzungsloses Fahrzeug und besitzt keinen echten eigenen Antrieb.³²⁰

MFS Motorfahrgastschiff

MFTR Magyar Folyam-és Tengerhajózási R.T., MHRT, MAHART Ungarische Donau- und Seeschiffahrt

MGSS Motorgüterschubschiff

MS Motorzugschiff

MSS Motorschubschiff

MTSS Motortankschubschiff

Pacura Schweröl, schweres Heizöl

³²⁰ http://de.wikipedia.org/wiki/Schiffe_ohne_eigenen_Antrieb

PB Patrouillenboot

Personalaufwandstangente Mit dieser Kennzahl wird der Anteil des Personalaufwands am Umsatz gemessen. Ein im Zeitablauf steigender Prozentsatz bringt zum Ausdruck, dass die Zunahme des Personalaufwands größer gewesen ist als die Ausweitung des Umsatzes. Sinkt die Personalaufwandstangente, so war die Umsatzsteigerung höher als die Steigerung des Personalaufwands. Ursachen dafür könnten der teilweise Verzicht auf Eigenerzeugung zu Gunsten fremdbezogener Lieferungen und Leistungen oder Rationalisierungsmaßnahmen und Produktivitätssteigerungen sein.³²¹

Ponton ist ein Schwimmkörper, der, meist fest verankert, als wasserstandsabhängiger Träger für verschiedene Aufgaben verwendet wird. Im Gegensatz zum Boot ist er zwar meist transportfähig, aber nur eingeschränkt fahrtauglich. Pontons verfügen über keinen eigenen Antrieb und haben im Gegensatz zu Schiffen ohne eigenen Antrieb meist keine strömungsgünstige Form. Pontons sind üblicherweise geschlossen und luftgefüllt.³²²

SDG Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Schubschiffahrt: alle Einheiten des Verbandes sind starr miteinander verbunden, und können unbemannt bleiben

TFB Tragflügelboot

Treidelpfad, Treppelweg Als Treidelpfad, Treppelweg (Österreich) oder Reckweg (Schweiz) wird ein Weg unmittelbar am Flussufer bezeichnet, der angelegt wurde, damit Menschen und Zugtiere (zum Beispiel Pferde) hölzerne Frachtschiffe flussaufwärts ziehen konnten. Auch am Ufer von Kanälen finden sich solche Wege. Den Vorgang nannte man treideln. Die Schiffe waren über ein Tauwerk mit den auf den Leinpfaden gehenden *Treidelpferden* und *Treidlern* verbunden.³²³

Zugschiffahrt Kähne müssen gesteuert und daher bemannt werden

³²¹ <http://wien.arbeiterkammer.at/bilder/d11/BroschuereKennzahlen.pdf>, 26

³²² <http://de.wikipedia.org/wiki/Ponton>

³²³ <http://de.wikipedia.org/wiki/Leinpfad>

17 Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1:	WASSERSTRAßE DONAU	11
ABBILDUNG 2:	„FRANZ I“	18
ABBILDUNG 3:	DDSG-GÜTERVERKEHR (1835–1913)	28
ABBILDUNG 4:	DDSG–PERSONENSCHIFFFAHRT (1835-1913)	30
ABBILDUNG 5:	DDSG-GÜTERVERKEHR (1914-1918)	33
ABBILDUNG 6:	DDSG-PERSONENSCHIFFFAHRT (1914-1918)	34
ABBILDUNG 7:	DDSG-GÜTERVERKEHR (1919-1937)	61
ABBILDUNG 8:	DDSG–PERSONENSCHIFFFAHRT (1919-1937)	63
ABBILDUNG 9:	DDSG-GÜTERVERKEHR (1938-1945)	67
ABBILDUNG 10:	DDSG–PERSONENSCHIFFFAHRT (1938-1945)	69
ABBILDUNG 11:	DDSG SCHUBVERBAND	72
ABBILDUNG 12:	„THEODOR KÖRNER“	74
ABBILDUNG 13:	DDSG-GÜTERVERKEHR (1946-1991)	82
ABBILDUNG 14:	DDSG–PERSONENSCHIFFFAHRT (1946-1991)	84
ABBILDUNG 15:	„MOZART“	87
ABBILDUNG 16:	„STADT WIEN“ AUF IHRER ERSTEN FAHRT NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG	96
ABBILDUNG 17:	PLAKAT DER "ERSTEN K. K. PRIV. DONAUDAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT", 1899.	104
ABBILDUNG 18:	DDSG PROSPEKT UM 1930	104
ABBILDUNG 19:	WERBUNG 1935	105
ABBILDUNG 20:	PLAKAT 1952	105
ABBILDUNG 21:	TOURISMUSBROSCHÜRE 1954	106
ABBILDUNG 22:	DDSG-WERBEPROSPEKT AUS DEN 50ER JAHREN	106
ABBILDUNG 23:	PLAKAT 1961	107
ABBILDUNG 24:	PLAKAT 1967	107
ABBILDUNG 25:	WERBUNG 1994	109
ABBILDUNG 26:	MAKROREGION „DONAURAUM“	118
ABBILDUNG 27:	DDSG-GÜTERVERKEHR (1835-1991)	133
ABBILDUNG 28:	DDSG-PERSONENSCHIFFFAHRT (1835-1991)	133

18 Tabellenverzeichnis

TABELLE 1:	HYDROGEOGRAPHISCHE ECKDATEN DER DONAU	12
TABELLE 2:	ENTFERNUNGSTABELLE	13
TABELLE 3:	DDSG-GÜTERVERKEHR (1835-1913)	27
TABELLE 4:	DDSG-PERSONENSCHIFFFAHRT (1835-1913)	29
TABELLE 5:	DDSG-GÜTERVERKEHR (1914-1918)	33
TABELLE 6:	DDSG-PERSONENSCHIFFFAHRT (1914-1918)	34
TABELLE 7:	SOZIALE AUFWENDUNGEN PÉCS.....	42
TABELLE 8:	DIE GRÖßTEN INDUSTRIEDEBITOREN DER CREDITANSTALT (STAND VOM 31.5.1931, IN MILLIONEN S)	47
TABELLE 9:	DDSG-GÜTERVERKEHR (1919-1937)	60
TABELLE 10:	DDSG-PERSONENSCHIFFFAHRT (1919-1937)	62
TABELLE 11:	DDSG-GÜTERVERKEHR (1938-1945)	67
TABELLE 12:	DDSG-PERSONENSCHIFFFAHRT (1938-1945)	68
TABELLE 13:	DDSG-GÜTERVERKEHR (1946-1991)	82
TABELLE 14:	DDSG-PERSONENSCHIFFFAHRT (1946-1991)	83
TABELLE 15:	GESCHÄFTSBERICHTE 1970-1990	85
TABELLE 16:	EU STRATEGY FOR THE DANUBE REGION	120
TABELLE 17:	STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE DER DONAUSCHIFFFAHRT	122

19 Abstract

Die vorliegende Arbeit konzentriert sich auf den wirtschaftshistorischen Teil der Geschichte der „Ersten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft“, untermauert mit Zahlen über den Personen- und Güterverkehr, Schulden und Subventionen des Unternehmens. Vor allem die Rolle des Staates hinsichtlich des Weiterbestehens der DDSG, die weitgehend defizitär arbeitete, soll untersucht werden. Weiter wird die Frage beleuchtet, ob die DDSG ein österreichischer „Gedächtnisort“ ist und ob mit dem Unternehmen Nationalstolz verbunden war. Aus den Fragestellungen ergeben sich folgende Thesen: Das Weiterbestehen der DDSG im 20. Jahrhundert wurde nur aufgrund von politischem Willen und staatlicher Subvention gewährleistet. Und als weitere These: Die DDSG zählt zu den österreichischen Gedächtnisorten. Zur Demonstration des politischen Willens werden außer den Subventionen noch einige Zitate bedeutender Politiker genannt. Die Untersuchung, ob die DDSG als „Gedächtnisort“ gültig ist, beinhaltet vor allem die Werbung der DDSG und die DDSG bzw. die Donau als Drehort in Film, Fernsehen und Dokumentationen.

This diploma thesis focuses on the historical economic part of the history of the „Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft“, supported with passenger transportation figures, freight service figures, debts and subsidies of the company. Primarily the role of the state in regard to the continuity of the DDSG shall be analysed. Further I want to analyse if the DDSG is a part of the Austrian common memory and if the company can be connected with a sort of national pride. Following theses are referred: the continuity of the DDSG is a result of political will and subsidies from the state, and the DDSG is part of the Austrian common memory. For demonstration of the political clout some quotations of important politicians are mentioned. The analysis of the DDSG as an „Austrian place of common memory“ considered advertisements of the DDSG and also the role of the DDSG and the Danube in movies and documentary films.

20 Lebenslauf

Persönliche Daten

Doris Raditsch

Geburtsdatum: 5.8.1974 in Eisenstadt

Wohnort: Eisenstadt

Eltern: Edith und Gerhard Raditsch (Bankangestellte, Selbständiger)

Familienstand: Lebensgemeinschaft mit DI Markus Schneider

Ausbildung

Volksschule Eisenstadt 1980 – 1984

Gymnasium Kurzwiese 1984 – 1988

ORG mit Instrumentalmusik Theresianum Eisenstadt 1988 – 1992, Matura

BWL an der WU Wien 1992/93

Lehramt Geschichte und Sozialkunde/ Geographie und Wirtschaftskunde 1993 – 2007, ohne Abschluss

Diplomstudium Geschichte seit WS 2007

Berufliche Laufbahn

Naturraumkartierung für die Bgld. Landesregierung

Mitarbeit im Kuratorium für Verkehrssicherheit, ZW Eisenstadt

Verkaufsrepräsentanz in einem technischen Betrieb

Instruktorin für Verkehrssicherheitsaktionen des ÖAMTC