

11. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

22. März 1961

197/J

A n f r a g e

der Abgeordneten Dr. P r a d e r, L e i s s e r, C e r n y und Genossen
an den Vizekanzler,

betreffend einen Baukostenzuschuss für den Neubau eines Personenschiffes
und die Reparatur eines Pontons an die DDSG.

-,-,-,-,-

Es ist bekannt geworden, dass der Herr Vizekanzler Dr. Pittermann als Ressortchef der Sektion IV des Bundeskanzleramtes (Verstaatlichte Industrie) in der Schiffswerft Korneuburg beim Stapellauf des MS "Döbling" am 9. November 1960 teilgenommen hat und bei dieser Angelegenheit vor einem Kreis geladener Gäste erklärte, die DDSG könne mit einem entsprechenden Baukostenzuschuss für den Neubau eines Personenschiffes rechnen. Ein auf Grund dieser Zusage gerichtetes offizielles Ansuchen der DDSG an die Sektion IV des Bundeskanzleramtes wurde jedoch dann mit der Begründung abgelehnt, dass die für einen Baukostenzuschuss erforderlichen Mittel der Sektion IV nicht zur Verfügung stehen.

Beim gleichen Anlass soll der Herr Vizekanzler der DDSG auch die Zusage gegeben haben, angesichts der Bedeutung von Mauthausen als Gedenkstätte für den bei der dortigen Schiffsanlegestelle vor einigen Jahren instandgesetzten Ponton einen Zuschuss zu den jährlichen Mietkosten zu bezahlen, da die Gemeinde Mauthausen ihrer anlässlich der Reparatur dieses Pontons eingegangenen Verpflichtung zur Deckung der Reparaturkosten, 5 Jahre hindurch eine jährliche Pontonmiete zu bezahlen, nicht nachkommen konnte. Die DDSG soll sich auf Grund dieser Zusage des Herrn Vizekanzlers schriftlich bereiterklärt haben, 15.000 S aus eigenem zu tragen, während der Restbetrag von 20.000 S von der Sektion IV übernommen werden sollte.

Auch dieser Antrag, der auf Grund der erwähnten Zusagen des Herrn Vizekanzlers an die Sektion IV gestellt wurde, wurde von dieser mit dem Bemerkens abgelehnt, dass dieser überhaupt keine Mittel zur Verfügung ständen, aus denen ein Beitrag zu den Reparaturkosten des Pontons geleistet werden könnte.

Diese Vorfälle, die bereits in weiten Kreisen der Bevölkerung, insbesondere im Bereich der Belegschaft der Schiffswerft Korneuburg, bei der kürzlich wegen Auftragsmangel ein Abbau durchgeführt wurde, diskutiert werden und die auch in der niederösterreichischen "Volkspresse", und zwar in der Nr. 10 vom 11.3.1961 und Nr. 11 vom 18.3.1961, glossiert worden sind, sind - falls sie sich tatsächlich ereignet haben - geeignet, das Vertrauen der Bevölkerung in die Erklärungen verantwortlicher Staatsmänner zu erschüttern. Von der verantwortlichen Leitung der DDSG ist der Sektion IV des Bundeskanzleramtes wiederholt zur Kenntnis gebracht worden, dass der Personenschiffsverkehr, dem insbesondere für die Fremdenver-

12. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

22. März 1961

kehrswirtschaft in Niederösterreich eine besondere Bedeutung zukommt, auf das Schwerste gefährdet ist.

Nachdem bereits eine Einheit ("Linz") wegen Überalterung abgewrackt werden musste, wird der fahrplanmässige Verkehr mit nur mehr sieben Großschiffen und drei Donaubussen abgewickelt, wobei kein Fahrzeug in Reserve gehalten werden kann und bereits eine Einschränkung des Verkehrs auf der Strecke Passau-Linz unvermeidlich wurde. Bei Ausfall eines weiteren Schiffes kann der fahrplanmässige Verkehr nicht mehr oder nur mit grossen Einschränkungen aufrechterhalten werden. Der durch das Alter der Personenschiffsflotte bedingte Bauzustand wird überdies eine Erneuerung in den nächsten Jahren notwendig machen, soll der Verkehr weiterhin aufrechterhalten bleiben.

Auf diese Tatsache hat im übrigen auch der oberösterreichische Bundesrat Dr. Koref in der Bundesratssitzung vom 2.3.1961 hingewiesen.

Wie die "Wiener Zeitung" vom 4.3.1961, Nr.53, berichtet, hat Vizekanzler Dr.Pittermann dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates der DDSG, Generaldirektor Hofrat Dr.Schantl, eine Zuwendung von 15 Millionen Schilling als Darlehen aus den Mitteln des Investitionsfonds der verstaatlichten Industrie zugesichert.

* Mit diesem Darlehen sollen zwei Zugschiffe und 2 bis 3 Frachtkähne gebaut werden.

Da diese Darlehen somit nur für Zwecke der Verbesserung des Frachtenverkehrs zur Verfügung stehen, bleibt das dringende Problem der Sanierung des Personenschiffsverkehrs weiterhin ungelöst.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Herrn Vizekanzler

A n f r a g e n :

1.) Ist es richtig, dass der Herr Vizekanzler Zusicherungen für Baukostenzuschüsse für den Bau eines Personenschiffes und für die Reparatur des Mauthausener Anlegepontons gegeben hat?

2.) Wieso war es möglich, dass im Falle solcher Zusicherungen durch den verantwortlichen Ressortchef die Sektion IV des Bundeskanzleramtes, die auf Grund dieser mündlichen Zusagen gestellten schriftlichen Anträge von der Sektion IV abgelehnt wurden?

3.) Ist dem Herrn Vizekanzler die besonders schwierige Lage der Personenschiffsflotte der DDSG bekannt, und was gedenkt der Herr Vizekanzler als Leiter der Sektion IV zu tun, damit auch in Zukunft ein geregelter Personenschiffsverkehr auf der Donau aufrechterhalten werden kann?

1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997