Wien — Donaumetropole mit Tradition und Zukunft

Von Bürgermeister Felix Slavik

Die österreichische Bundeshauptstadt hat nach dem Jahre 1918 einen Teil ihrer beherrschenden Stellung in Europa eingebüßt. Noch ehe das verlorene Terrain wieder aufgeholt werden konnte, wurde Österreich — und damit Wien — nacheinander Beute zweier diktatorischer Regime. Nach 1945 mußte Wien eine weitere Reduktion seiner kontinentalen Position hinnehmen: In seiner unmittelbaren Nähe verlief die abschnürende Grenzlinie zwischen zwei gesellschaftlichen Systemen, die einander nicht gerade freundlich gegenüberstanden. Österreich und seine Bundeshauptstadt haben sich seither mit Erfolg bemüht, eine gegenläufige Entwicklung einzuleiten und damit der Stadt im Herzen Europas wieder zu jenem Gewicht zu verhelfen, das ihr nicht nur auf Grund ihrer geographischen Lage, sondern auch aus anderen Ursachen mit Recht zukommt.

Das ist die Situation, unter der von Wien aus die Entwicklung der europäischen Wasserstraßen zu betrachten ist. Es besteht kein Zweifel daran, daß die Wiener Stadtverwaltung mit hoher Aufmerksamkeit und großen Erwartungen den weiteren Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals verfolgt, ein Projekt, das in weniger als einem Jahrzehnt abgeschlossen sein soll. In erster Linie ist dabei an die wirtschaftsbelebende Wirkung einer solchen Binnenwasserstraße zu denken. In der Bundesrepublik Deutschland haben Untersuchungen erwiesen, daß an Wasserstraßen auf jeden Beschäftigten ein wesentlich höherer Umsatz und somit im Durchschnitt auch eine höhere Produktion auf den einzelnen Arbeitsplatz entfällt als in anderen Gebieten. Dazu kommt das stärkere Wirtschaftswachstum in diesen Regionen, das — ebenfalls durch Untersuchungen in der Bundesrepublik — eindeutig erwiesen ist.

Zwei Entwicklungssprünge sind im nächsten Jahrzehnt zu erwarten, und beide können den Standortwert Wiens wesentlich verbessern: Die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals und — einige Jahre später — die Vollendung des Donau-Oder-Elbe-Kanals. Der Zugang zu den Häfen von Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam eröffnet ebenso neue Möglichkeiten wie die Verbindung zu den Konzentrationsgebieten der deutschen Wirtschaft im Rhein-Ruhr-Gebiet.

Für Wien und seinen Hafen wird auch die gesamtösterreichische Raumplanungstätigkeit von Bedeutung sein: Es muß gelingen, das „natürliche Hinterland" mit seinen unzweifelhaften Leistungen in Fremdenverkehr, Industrie und Landwirtschaft zu aktivieren. Erst so kann Wien zu einem wirklichen Drehkreuz im Wasserverkehr werden.

Für all dies ist natürlich ein umfassendes Hafenkonzept nötig. Fachleute behaupten, daß die Wiener Häfen Freudenau, Albern und Lobau sehr günstig stromabwärts außerhalb des Großstadtbereiches liegen. Das Hafenkonzept muß daher nicht nur in sich selbst elastisch sein, sondern einen Teil der Gesamtkonzeption des Wiener Raumes darstellen. Die Arbeiten am Hochwasserschutzprojekt, der Bau künftiger Donaubrücken, der Bau der Hauptkläranlage sowie alle Pläne für Pipelines und Ferngasleitungen müssen im Zusammenhang mit den künftigen Chancen des Wiener Hafens gesehen werden.

Demnach sind es also nicht nur staatspolitische und volkswirtschaftliche Zielsetzungen, die relevant werden, sondern auch solche raumordnungspolitischer Art — ja, sogar der Landschaftsschutz spielt hier mit, wie das Problem der Wachau beweist.

Im Zusammenhang mit dem Hafenausbau drängt sich natürlich ebenfalls der Gedanke an eine koordinierte Güterverkehrsplanung Schiffahrt-Bahn-Straße auf. Und es darf ja nicht vergessen werden, daß Österreich — nicht nur Wien — sehr bald Klarheit über das Ausmaß seiner Interessen gewinnen muß.

Wien ist in früheren Jahrhunderten als Hafenplatz allmählich gewachsen. Die Nibelungen zogen am Lande den Strom entlang, und von den Kreuzrittern sind nur gelegentliche Fahrten stromabwärts bekannt. Der Güterumschlag am Wasser wurde ab 1830 mit der Dampfschiffahrt besonders lebhaft. Und um 1900 war die DDSG die größte Binnenreederei der Welt.

Ich habe schon eingangs geschildert, welchen Rückschlägen diese Stadt in unserem Jahrhundert ausgesetzt war — und das nicht nur im Hinblick auf europäische Wasserstraßen. Wir haben aber den Eindruck, daß Wien stets alles getan hat, was notwendig war, um die Funktion dieser Stadt zu bewahren und zu verbessern. Das gibt uns die Hoffnung, daß wir imstande sein werden, beim weiteren Ausbau der europäischen Wasserstraßen die Risiken der neuen Situation zu meistern und ihre Chancen wahrzunehmen.

Zu den Bildern: Umseitig: Wien an der Donau vom Flugzeug aus gesehen. Im Vordergrund die Reichsbrücke und die Anlegestelle der Personenschiffahrt. Unten: Der Hafen Freudenau der Wiener Hafenanlagen, der vor allem dem Stückgutumschlag vorbehalten ist und außerdem als Schutzhafen dient.

Hafen und Zollfreizone Wien

Bei der Beurteilung der verkehrsgeographischen Lage der österreichischen Bundeshauptstadt sind die Donau sowie deren künftige Verbindungen mit einem gesamteuropäischen Wasserstraßensystem, hier insbesondere dem Europakanal Rhein-Main-Donau, von entscheidender Bedeutung. Der Hafen Wien ist zum idealen Umschlagplatz für die Gütertransporte zwischen West und Ost prädestiniert. Wien ist durch seine Situierung als östlichster Hafen der westeuropäischen Wirtschaftssphäre eine Drehscheibe für den Handelsaustausch zwischen den Ländern an der mittleren sowie unteren Donau und den übrigen Staaten des Kontinents sowie auch für den Warenverkehr mit Partnern in Übersee. — Wien ist zugleich der größte Umschlagplatz Österreichs für Erdöl und Erdölprodukte.

Die Wiener Hafenanlagen umfassen drei Häfen, und zwar den

Getreidehafen Albern,

der vor allem für den Umschlag von Massengütern eingerichtet ist sowie für die Ansiedlung einschlägiger Industrien. Der Hafen Albern umfaßt Speicher mit 85.000 Tonnen Fassungsraum, 5 pneumatische Entladungseinrichtungen und eine Hafenbahn mit ca. 17 km Gleislänge. Der

Hafen Freudenau,

der ursprünglich nur als Schutz- und Winterhafen in Verwendung stand, ist nunmehr als Stückguthafen ausgebaut. Er ist mit 3 Hafenkränen, einem Mobilkran, 12 km Hafenbahn sowie u. a. einer betriebseigenen Werft für kleinere Reparaturen ausgestattet. Der

Hafen Lobau

ist für den Umschlag und die Lagerung von Mineralölen ausgebaut. Das Hafenbecken ist 1.200 m lang und 90 m breit. Die Hafenbahn umfaßt 20 km. Außerdem ist der Hafen mit 7 Pumpenanlagen, 2 Tankheizstellen versehen.

Im Gelände des Hafens Freudenau zwischen Seitenhafenstraße und Innenhafen liegt mit einer Fläche von etwa 140.000 m² die

Zollfreizone Wien,

die über ein eigenes Zentrallagerhaus, eine Mehrzweckhalle für Auto-Service, ein modernes Bürogebäude sowie Lagerhallen für Großmaschinen, Flugdächer und Abstellplätze für 6.000 Autos verfügt. Außerdem ist u. a. ein eigenes Zollfreizonen-Zollamt vorhanden und verfügt die Zollfreizone über einen eigenen Güterbahnhof.

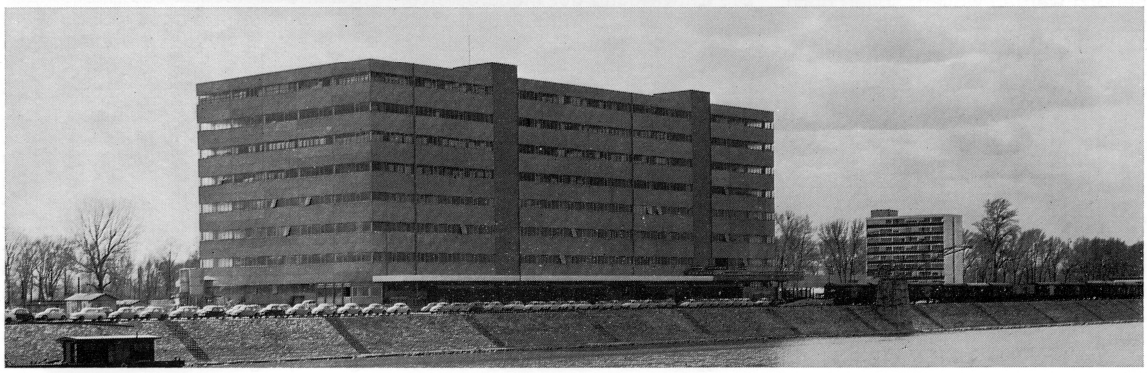
Zu unseren Bildern — oben: Ein Blick auf einen Teil des Ölhafens Lobau der Wiener Donau-Hafenanlagen — unten: Das große Lagergebäude der Zollfreizone Wien im Hafen Freudenau. Im Hintergrund rechts das neue Verwaltungs- und Bürogebäude der Zollfreizone Wien.

Sowohl der Hafen Wien wie auch die Zollfreizone werden von der 1962 errichteten Hafen-Betriebsgesellschaft m. b. H. betrieben.

Betrieb von Hafen und Zollfreizone:

Wiener Hafen-Betriebsgesellschaft m. b. H.,

A-1020 Wien, Seitenhafenstr. 15, Tel. Nr.: 0 22 2/74 16 61, Serie.



Die Donau in Niederösterreich

Von Landeshauptmann ÖR Andreas Maurer

In etwa zehn Jahren wird der Rhein-Main-Donau-Kanal, der nun Nürnberg erreicht hat, im Raum Regensburg in den Donaustrom eingebunden; dann wird es möglich sein, mit den Europakähnen von Rotterdam bis ins Schwarze Meer zu fahren; damit wird ein alter Traum verwirklicht.

Vor allem in der Merkantilzeit wurden ja von Nationalökonomen und Ingenieuren, wie Becher und Vogemont, großzügige europäische Kanalprojekte zur Diskussion gestellt. Ein Blick auf die Landkarte Europas zeigt, daß Niederösterreich an der gigantischen europäischen Wasserstraße fast genau in der Mitte liegt. Daraus resultieren zweifellos wirtschaftliche Chancen, die genützt werden wollen; sollen doch nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals alljährlich rund 20 Millionen Tonnen Fracht auf diesem erstrangigen Europakanal befördert werden.

Der Plan zum Bau eines Rhein-Main-Donau-Kanals ist uralt. Erstmals wurde er schon zur Zeit Karls des Großen als Nachschubstraße während der Awarenkriege projektiert. In Einhards Lebensbeschreibung des großen Frankenkönigs wird berichtet, daß 793 mit dem Bau eines Verbindungskanals zwischen Main und Donau begonnen wurde. Man wollte damals Rednitz und Altmühl miteinander verbinden. Die technischen Voraussetzungen der damaligen Zeit reichten aber noch nicht aus, so gigantische Projekte zu meistern.

Johann Joachim Becher, einer der berühmtesten österreichischen Handelsfachleute des 18. Jahrhunderts, führte in seinem politischen Diskurs alle Vorteile an, die der Bau eines Rhein-Main-Donau-Kanals mit sich bringen würde. Diese decken sich weitgehend mit den Zielen, die der Österreichische Kanal- und Schiffahrtsverein gegenwärtig anstrebt. Becher sah die Lösung des Problems in der Verbindung und Schiffbarmachung der Tauber und der Wörnitz.

Die Entwicklung der niederösterreichischen Donaustädte Ybbs, Krems, Tulln, Korneuburg und Hainburg wurde zu allen Zeiten vom Donauhandel sehr positiv beeinflußt. Im 16. Jahrhundert hat der Wiener Poet Johannes Schmeltzl die Verse geschmiedet:

„Alles Geld, das wir im ganzen Jahr,
gewinnen aus Wein und anderer War',
kommt auf der Donau nach Österreich".

Damals war der Wein Hauptausfuhrprodukt aus Österreich in den süddeutschen Raum. An der wirtschaftlichen Bedeutung des Stromes, die in diesen Versen zum Ausdruck kommt, hat sich in der Zwischenzeit kaum Wesentliches geändert. Nur das Schwergewicht des Donautransportes hat sich längst vom Wein, Weizen und Salz auf Brennstoffe, Hüttenerzeugnisse, Baumaterialien, Erdölprodukte, Düngemittel und andere Massengüter verlagert.

Wenn Niederösterreich an den Ausbau des Europakanals zwischen Main und Donau große wirtschaftliche Hoffnungen bindet, laufen wir dabei keinen Utopien nach; aus Parallelfällen im Ausland lassen sich echte Chancen errechnen. In diesem Zusammenhang muß etwa das Ansteigen des Wirtschaftspotentials in jenen Gebieten Westdeutschlands erwähnt werden, die schon in den vergangenen Jahren durch den Neubau des Rhein-Main-Donau-Kanals an das europäische Wasserstraßennetz angeschlossen wurden.

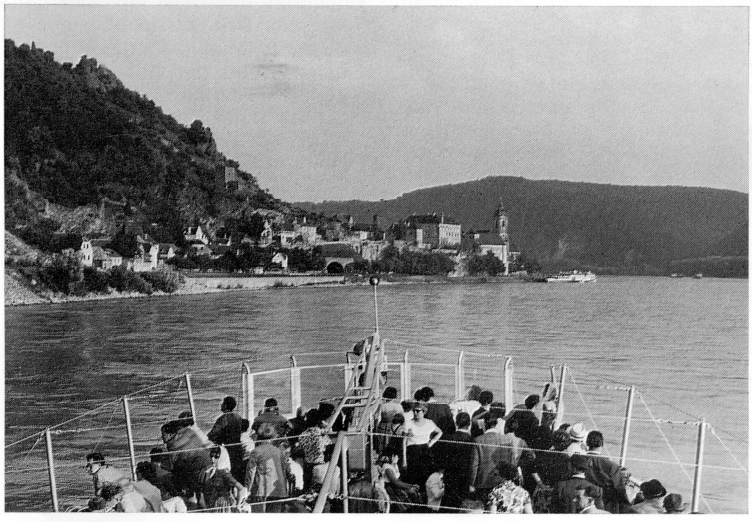
In welchem Ausmaß Donauösterreich solche Vorteile nützen kann, wird aber letztlich davon abhängen, in welchem Tempo es gelingt, den Strom auch auf österreichischem Gebiet soweit auszubauen, daß größere Schiffe eingesetzt werden können. Das Anheben des Wasserspiegels durch die Errichtung von modernen Stauwerken soll hier die notwendigen Voraussetzungen schaffen. Damit können zwei Ziele gleichzeitig erreicht werden: Die

Derzeit werden in Niederösterreich drei neue Donaubrücken (Melk, Krems, Hainburg) errichtet. Eines der interessantesten Projekte wird im Zuge der alten Bernsteinstraße bei Hainburg den Strom von Nord nach Süd überspannen.

Donau wird in gleicher Weise als wichtige Energiequelle und als kontinentale Handelsstraße genützt. Dabei wird es für die Planer nicht ganz einfach sein, Donauausbau und Erhaltung der wunderschönen Landschaft, vor allem in der Wachau und im Nibelungengau, zu koordinieren.

Ein durchgehender Wasserweg von der Nordsee zum Schwarzen Meer wird mit Bestimmtheit auch ganz wesentlich zur Verbesserung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Ost und West beitragen. Diese Entwicklung wird noch durch die Tatsache gefördert, daß auch der Bau eines Oder-Elbe-Donau-Kanals in der Tschechoslowakei, in Ostdeutschland und in Polen nicht nur diskutiert, sondern weitgehend auch schon geplant wird. Wenn diese europäischen Wasserstraßen realisiert sein werden, ergeben sich für die 350 Kilometer langen Ufergebiete an der österreichischen Donau ganz neue Aspekte, die sich in ihrer wirtschaftlichen Tragweite heute nur abschätzen lassen. Vor allem das Gebiet um die Marchmündung, also der Hainburger—Markthofer Raum, werden daraus beträchtlichen Nutzen ziehen.

Die in Österreich oft zur Diskussion gestellte Frage, Ausbau der Donau als Energieträger oder als Großwasserstraße, kann also nicht mit einem „entweder oder", sondern nur mit einem klaren „sowohl als auch" beantwortet werden. Wobei die beiden Ziele — Energiespender und überregionale Wasserstraße — nur gemeinsam angestrebt und gemeinsam realisiert werden können.



Wirtschaftlich vorausschauende Großunternehmen tragen heute schon der künftigen Entwicklung Rechnung; das Interesse für Industriegelände an der Donau in Niederösterreich ist beachtlich; das gilt vor allem für Betriebe, die mit billigen Massentransporten kalkulieren müssen.

Wenn Österreich die vielfältigen Möglichkeiten nützt, werden die Verse des Dichters, die im 16. Jahrhundert geschrieben wurden, auch für die Wende vom 20. zum 21. Jahrhundert ihre Aktualität haben.

Zu den Bildern: Mitte — das moderne Kabinenfahrgastschiff der DDSG „Theodor Körner" in voller Fahrt. Nebenstehend — Dürnstein in der Wachau.

Der Donauhafen Krems und seine Industriezone

Die Donaustadt Krems hat neben vielen anderen Vorteilen, die sich aus ihrer besonderen geographischen Lage ergeben, auch noch den vor allem wirtschaftlich interessanten Vorteil, bereits heute über einen ausgebauten Industriehafen zu verfügen.

Diese Tatsache wird im Zusammenhang mit der Vollendung des Europakanals Rhein-Main-Donau (1981) für das Siedlungs- und Einzugsgebiet von Krems, mit einer flächenmäßigen Ausdehnung von mindestens 80 km im Umkreis, eine ganz besondere Bedeutung haben. Es ist dann im Donauhafen Krems ein neuer Wirtschaftsschwerpunkt geschaffen, der neben den günstigen Verkehrsverbindungen, die durch Bahn und Straße bereits gegeben sind, außerdem noch die Lage am Europakanal als bedeutsames Faktum besitzt.

Es ist daher naheliegend, daß sich die Bemühungen der Stadtverwaltung und des Landes Niederösterreich darauf richten, bis zu diesem Zeitpunkt jenen Raum aufzufüllen, der durch die Stadtplanung der Ansiedlung von Gewerbe und Industrie gewidmet ist.

Da mit der Lösung dieses Problems auch die Frage der Ausnützung des Donauhafens Krems als Umschlagplatz von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung ist, hat die Stadtverwaltung vor längerer Zeit bereits einen sogenannten „Hafenbeirat" geschaffen, dem die Aufgabe zufällt, in erster Linie den Kontakt zwischen der Stadtverwaltung, dem Hafenbetrieb und durch diesen mit allen Wirtschaftsstellen des Landes Niederösterreich beziehungsweise auch den österreichischen Bundesstellen zu schaffen, die in irgendeiner Form bei der Entwicklung des Industriegebietes behilflich sein können.

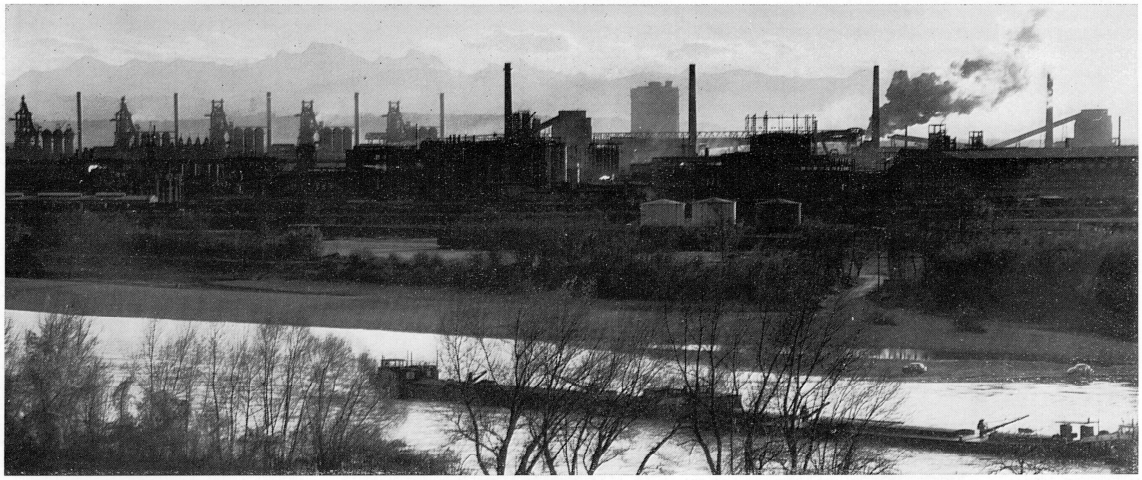
Es ist dabei keineswegs daran gedacht, den Versuch zu unternehmen, irgendwelche Großindustrie anzusiedeln; dazu fehlen vielleicht auch die Voraussetzungen, soweit es sich um die Arbeitskräfte handelt, obwohl auch diese Frage im Laufe der Zeit – vor allem durch Schaffung von entsprechendem Wohnraum für die Neuansiedler – gelöst werden kann. Wesentlich ist es, Industrie- und Gewerbebetriebe im Bereich des Donauhafens anzusiedeln, die ein Interesse an der Benützung des Verkehrsweges Donau besitzen, also entweder Rohstoffe oder Vormaterial auf dem Donauweg beziehen können oder darüber hinaus auch Fertigprodukte auf dem Wasserweg zum Versand bringen wollen.

Es wird sich im Laufe der nächsten Jahrzehnte bestimmt die Erkenntnis verstärken, daß jeder europäische Wasserweg – vor allem dann, wenn er die Größe und Bedeutung eines Europakanals besitzt – eine echte Entlastung unserer überfüllten Straßen und Bahnwege darstellt, der immer den Vorteil der preisgünstigen Fracht besitzt; ein Vorteil, der im Rahmen einer engen, wirtschaftlichen Kalkulation und unter den immer stärker werdenden Konkurrenzverhältnissen nur an Bedeutung gewinnen wird.

Auskünfte

über alle Fragen, die den Donauhafen Krems und das Industriegebiet Krems betreffen, erhalten Sie durch
Magistrat der Stadt Krems, Magistratsabteilung VII, Hafenamt, Pfarrplatz 4, A-3500 Krems/D.
Karl Mierka, per Adr. Geschäftsleitung Wien, Postfach 253, A-1011 Wien.
Kremser Hafen- und Industriebahn Ges. m. b. H, Pfarrplatz 4, A-3500 Krems/D.

Zu obigem Bild: Ein Ausschnitt aus dem Hafen Krems mit dem großen Lagerhaus der Firma Karl Mierka und der pneumatischen Getreideumschlagsanlage. Im Hintergrund ein Kran und die Container-Umschlagskranbrücke. Der Kremser Hafen verfügt über Umschlagseinrichtungen für Güter bis zu 26,5 Tonnen Einzelgewicht. Er ist zugleich der erste vollausgebaute Container-Umschlagplatz an der oberen Donau.



Oberösterreich — Wirtschaftsregion an der Donau

Von Landeshauptmann Dr. Erwin Wenzl

Am 13. September 1972 sind es 135 Jahre her, daß mit der ersten Fahrt eines Dampfschiffes der I. DDSG von Wien nach Linz die obere Donau für die moderne Großschiffahrt erschlossen wurde. Der Auftakt für einen linienmäßigen Personen- und Güterverkehr von Linz nach Bayern und donauabwärts bis zum Schwarzen Meer war gegeben.

Keine andere Region am Strom ist wirtschaftlich in ihrer Entwicklung, ihren gegenwärtigen Gegebenheiten und auch in ihren Zukunftsaussichten so stark der Dynamik des Donauverkehrs verbunden wie das Bundesland Oberösterreich. Die Wirksamkeit der verkehrsgeographischen Vorteile im Kreuzungsfeld wichtiger Nord-Süd-Verbindungen mit der West-Ost-Transversale des Stromes läßt sich bis in die geschichtlichen Anfänge des Landes zurückverfolgen. Der Zeitspanne, in der Linz am Ende des 15. Jahrhunderts kaiserliche Residenz war, verdankt es die Errichtung der ersten Donaubrücke. — Der Plan, einen für Schiffe benützbaren Donau-Moldau-Kanal von Linz nach Norden zu bauen, gab den Anstoß zur Schaffung der ersten europäischen Überlandbahn Gmunden—Linz—Budweis (erbaut von 1826 bis 1836). — Linz war wirtschaftlich als Handelsplatz an der Donau gewachsen. Und diese Basis war auch für die Expansion und die industriellen Gründungen im 19. Jahrhundert entscheidend. Der älteste eisenverarbeitende Großbetrieb der oberösterreichischen Landeshauptstadt ist die 1840 gegründete Schiffswerft.

Neuerdings rückten zur Jahrhundertwende Linz und Oberösterreich in das Blickfeld der Planungen. Das am 1. Juni 1901 sanktionierte österreichische Reichsgesetz „betreffend den Bau von Wasserstraßen und die Durchführung von Flußregulierungen" sah u. a. den Bau eines Schiffahrtskanales von der Donau bzw. bis zur Moldau und Elbe vor. Die geschichtlichen Ereignisse des Jahres 1918 prägten Österreich noch stärker zum Donauland als es die frühere „Donaumonarchie" war. Der zunehmende Handelsverkehr mit Westeuropa ließ die Rhein-Main-Donau-Verbindung in aktuellem Licht erscheinen. So verfolgte man in oberösterreichischen Wirtschaftskreisen äußerst interessiert die Aktivität der 1921 gegründeten Rhein-Main-Donau AG. In vorausschauender Weise wurde im Osten der Stadt Linz ein neuer Handelshafen geplant. In vollem Umfange zum Tragen kamen diese Konzeptionen jedoch erst Ende der dreißiger Jahre, als auf der Basis früherer österreichischer Projektierungen das erste Schwerindustriezentrum am Strom errichtet wurde. Nach fast völliger Zerstörung im Kriege wurde es im wiedererstandenen Österreich neu aufgebaut und kam sodann in den folgenden Jahren zu seiner vollen Entfaltung. Binnen kurzer Zeit wurde die oberösterreichische Landeshauptstadt zu einem siedlungsmäßigen Ballungsraum von mehr als 280.000 Menschen, wo je Einwohner 4mal so viel Industriegüter erzeugt und mehr als 4½mal so viel exportiert werden wie im gesamtösterreichischen Durchschnitt.

Oberösterreich umfaßt etwa ein Achtzigstel des Einzugsgebietes der Donau und ist mit etwa 150 km Stromstrecke mit rund einem Zwanzigstel an der gesamten, für die Großschiffahrt befahrbaren Donau von rund 2400 km Länge beteiligt. Dennoch ist das Industriezentrum Linz mit nahezu 4½ Millionen Tonnen Jahresumschlag an der Donau (1971 infolge des langanhaltenden Niederwassers 4.23 Millionen Tonnen) nicht nur der größte Umschlagplatz an der österreichischen, sondern an der gesamten oberen Donau. Und Linz ist heute nicht nur ein Binnenhafen für den West-Ost-Verkehr, sondern infolge der überseeischen Rohstoffbezüge und Exportlieferungen der oberösterreichischen Industrie auch ein Umschlagplatz mit umfangreichen und weitgespannten Überseetransporten.

Durch die belebende Ausstrahlungskraft des transportbilligen Massengüterweges hat sich Oberösterreich in den letzten drei Jahrzehnten wirtschaftlich wesentlich stärker entfaltet als es dem Bundesdurchschnitt entsprechen würde. Die Industriepotenz hat sich auf das Siebzehnfache der Vorkriegszeit erhöht, so daß das Bundesland heute mehr als ein Fünftel der industriellen Produktionswirtschaft und rund ein Viertel der Ausfuhrpotenz Österreichs repräsentiert, obwohl es flächen- und bevölkerungsmäßig nur zu einem Siebtel am Staatsganzen beteiligt ist. Ein bedeutsamer Konzentrationspunkt handels- und transportpolitischer Aktivitäten ist hierbei die 1953 als erste österreichische Einrichtung dieser Art unter der Federführung der Handelskammer Oberösterreich

Zu unseren Bildern: Links: Ein Blick auf das Werftgelände in Linz. Im Mittelteil die in Bau befindliche neue Linzer Straßenbrücke. Unten: Der seinerzeitige österreichische Bautenminister Dr. Vinzenz Kotzina (Mitte) und Landeshauptmann Dr. Wenzl (rechts) bei der Modellbesichtigung der neuen Linzer Donaubrücke anläßlich des feierlichen Spatenstichs 1969. Minister Dr. Kotzina hatte im Einvernehmen mit dem Landeshauptmann mit Erfolg getrachtet, daß während seiner Regierungszugehörigkeit mehrere Donaubrückenprojekte in Oberösterreich in Angriff genommen werden konnten.

ins Leben gerufene Zollfreizone im Linzer Handelshafen.

Nach Einsetzen des für 1981 zu erwartenden transeuropäischen Rhein-Main-Donau-Verkehrs ist ein Ansteigen des österreichischen Donauumschlages auf etwa das Doppelte zu erwarten. Mehr als die Hälfte des österreichischen Anteils an dem im internationalen Verkehr über die Rhein-Main-Donau-Verbindung beförderten Transportsubstrates wird auf den oberösterreichischen Wirtschaftsraum entfallen (ca. 3 Millionen Tonnen). Diese Entwicklung wird allerdings nicht nur im Ballungraum der Landeshauptstadt seine Auswirkungen zeigen, sondern es ist zu erwarten, daß außer in Linz sich auch in anderen hiefür geeigneten Abschnitten des oberösterreichischen Donautales am Wasserumschlag interessierte Industrien ansiedeln und Umschlags- sowie Hafenanlagen entstehen werden. Neben dem Bereich bei Aschach, wo ja schon Produktions- und Siloanlagen entstanden sind, für welche der künftige Rhein-Main-Donau-Weg ausschlaggebend ist, rückt der Raum Enns—St. Valentin ins Blickfeld des Interesses.

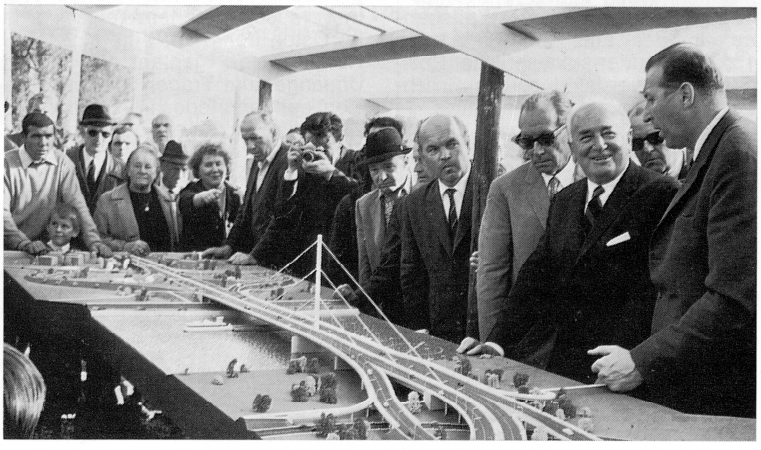
Ein kurzer Blick auf die energiewirtschaftliche Bedeutung des Donauausbaues: 1956 wurde das Grenzkraftwerk Jochenstein in Betrieb genommen, 1964 Aschach — das größte Laufkraftwerk Mitteleuropas —, und 1968 Wallsee-Mitterkirchen. Bereits nach dem gegenwärtigen Ausbauzustand erbringt die Donau nahezu die Hälfte der gesamten oberösterreichischen Stromproduktion.

Nachdem derzeit durch den Bau des Kraftwerkes Ottensheim-Wilhering das bisher größte Schiffahrtshindernis — das Aschacher und Brandstätter Kachlet — an der österreichischen Donau saniert wird und inzwischen auch bereits die Stufe Altenwörth in Niederösterreich in Angriff genommen wurde, ist es dringend notwendig, daß unmittelbar daran die letzte Staustufe an der oberösterreichischen Donau, das Kraftwerk Mauthausen, realisiert wird, mit welchem sodann der Ausbau der oberösterreichischen Donau vollendet und auf diesem Abschnitt ganzjährig der vollbeladene Verkehr mit dem Europaschiff von 1350 Tonnen gewährleistet sein wird.

Die Donau ist jedoch nicht nur eine wichtige Verkehrsader, sondern auch eine Trennlinie, die zur Überbrückung herausfordert. Donauübergänge spielten seit jeher in der Geschichte Oberösterreichs eine entscheidende Rolle; um so wichtiger sind sie jedoch in der heutigen Zeit des technischen Fortschritts, der Wirtschafts- und Verkehrsausweitung sowie insbesondere der rasanten Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs. Vor dem Krieg gab es in Oberösterreich nur eine Straßenbrücke sowie eine Eisenbahnbrücke mit Straßenbenützung über die Donau, bis zum Ende des heurigen Jahres — dem Fertigstellungstermin der zweiten Donaustraßenbrücke in Linz — werden es fünf bzw. sechs sein. Im Bundesstraßengesetz 1971 sind folgende sechs Donauübergänge des Bundesstraßennetzes verzeichnet: Donaubrücke in Aschach (Aschacher Straße), Nibelungenbrücke in Linz (Eferdinger Straße), Neue Donaubrücke in Linz (Mühlkreisautobahn), Donaubrücke Steyregg (Donaustraße, geplant), Donaubrücke Mauthausen (Mauthausener Straße), Donaubrücke Grein (Greiner Straße).

Es wird weiteren gesetzlichen Regelungen vorbehalten bleiben, in Ottensheim, im Raume Niederranna-Engelhartszell und in Linz für zusätzliche Donaubrücken vorzusorgen.

Das, was einstens allein für die oberösterreichische Landeshauptstadt galt, nämlich eine typische Brückenstadt an der großen Lebensader des Stromes zu sein und als solche wirtschaftlich zu wachsen, gilt heute gewissermaßen für ganz Oberösterreich. Es ist eine Wirtschaftsregion am Strom, die als Donau-, Industrie- und Exportland in jeder Hinsicht wichtige Mittlerfunktionen zu erfüllen hat, die weit ins internationale Wirtschaftsgeschehen hinausreichen und entscheidend mitwirken, daß Österreich seinen europäischen Aufgaben als Donaustaat gerecht werden kann.



Umschlagplatz Linz/D.

Die oberösterreichische Landeshauptstadt Linz zählt knapp 3 Prozent der Bewohner des österreichischen Bundesgebietes, ihre Industrie ist jedoch mit mehr als einem Zehntel an der gesamtösterreichischen Produktion beteiligt und liefert etwa ein Siebtel des Exportvolumens. Pro Kopf der Bevölkerung gerechnet, wird in Linz ca. viermal so viel erzeugt und exportiert wie im Bundesdurchschnitt.

Die Wirksamkeit der Lage an der Donau sowie im Schnittpunkt der Wasserstraße mit bedeutsamen Landverbindungen von Nord nach Süd und West nach Ost bestimmte seit jeher den Aufstieg von Linz als Handels- und Umschlagplatz. Aus dem Traum von Jahrhunderten, die Donau mit anderen europäischen Flußsystemen durch einen schiffbaren Kanal zu verbinden, kristallisiert sich das Projekt der ersten Überlandeisenbahn des Kontinents, der 1832 eröffneten Pferdeeisenbahn Linz—Budweis, heraus. Das 1901 verabschiedete kaiserliche Reichsgesetz über den „Bau von Wasserstraßen und die Durchführung von Flußregulierungen" in der damaligen Donaumonarchie sah gleichfalls die Schaffung von Verbindungen zur Elbe und Oder vor, deren Mündung bei Linz geplant war. Später rückte die Rhein-Main-Donau-Verbindung in den Vordergrund des Interesses und der verkehrspolitischen Konzeptionen. Voller Hoffnungen auf die wirtschaftliche Belebung durch einen transkontinentalen Massengüterverkehr, welcher durch die 1921 in Bayern gegründete Rhein-Main-Donau AG in absehbare Nähe gerückt schien, wurden bereits in den zwanziger Jahren von der Stadt Linz am östlichen Stadtrand Gründe für die spätere Anlage eines Handelshafens bereitgestellt.

Durch die Weltwirtschaftskrise der dreißiger Jahre wurden alle diese Zukunftsprojekte verzögert. Erst knapp vor dem Zweiten Weltkrieg und im Zuge des Wiederaufbaues nach 1945 nahmen jene Pläne Gestalt an, im Kreuzungsbereich der künftigen Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße mit wichtigen Nord-Süd-Wegen das erste schwerindustrielle Zentrum mit direktem Wasserumschlag an der Donau zu errichten bzw. wiederum neu aufzubauen.

Linz ist heute mit mehr als 4 Millionen Tonnen Jahresumschlag der größte Hafen nicht nur an der österreichischen, sondern an der gesamten oberen Donau. Auf die Wirtschaftsregion der oberösterreichischen Landeshauptstadt konzentrieren sich jedoch auch 14 Prozent des österreichischen Bahnumschlages. Ebenso ist Linz ein Konzentrationspunkt des Straßengüterverkehrs, wobei vor allem die grenzüberschreitenden Relationen im Vordergrund stehen. Die von Linz ausgehenden Bahnstrecken sind die stärkst frequentierten des gesamten österreichischen Schienennetzes. Die oberösterreichische Landeshauptstadt hat auch das größte Aufkommen an containerfähigen Gütern in Österreich. Der Anteil liegt bei etwa einem Drittel des gesamtösterreichischen Volumens.

Zwei der wichtigsten Einrichtungen für die Bedeutung des Industriezentrums Linz als Umschlagplatz mit weitreichenden Verbindungen zur Weltwirtschaft sind der Hafen und die Zollfreizone in Linz.

Der Hafen Linz ist auf den Rhein-Main-Donau-Verkehr vorbereitet

Der Hafen der Stadtbetriebe Linz Ges. m. b. H. (SBL) besteht aus zwei Großanlagen, dem Handelshafen mit drei Hafenbecken und dem Industriebecken VII mit zwei Tankhafenbecken. Mit einem Gesamtumfang der Wasserfläche von 398.280 m² und einer verbauten Kailänge von 8091 m kann der Hafen allen Anforderungen nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals gerecht werden. Die Anlagen sind im Hinblick auf die zu erwartende Entwicklung nach Einsetzen des Rhein-Main-Donau-Verkehrs bereits großzügig projektiert worden. Für den Wasserumschlag stehen moderne elektrische Wippdrehkräne, Getreidesauger, Arbeitsfähren sowie stationäre und fahrbare Förderbänder in Betrieb. In Planung befindet sich ein Container- und Schwergutumschlagplatz.

Die Wippdrehkräne des Hafens weisen eine Tragfähigkeit bis 6 Tonnen auf. Unter Heranziehung von mobilen Schwergewichtskränen können jedoch im Linzer Handelshafen Güter mit Einzelgewichten bis zu 45 Tonnen verladen werden.

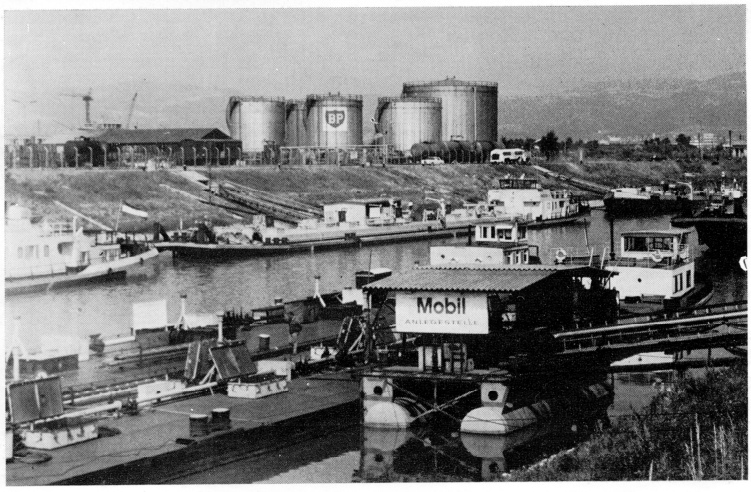
Der Zwischenlagerung von Schiffsgütern dienen ausgedehnte Lagerhäuser und Stückguthallen sowie Getreidespeicher mit einer gedeckten Lagerfläche von insgesamt 27.900 m². Die Kapazität der Getreidesilos beträgt rund 14.000 Tonnen. Das Ausmaß der befestigten Freilagerflächen beläuft sich auf 100.000 m². Von einem eigenen Schleppbahnhof aus versehen über 31,5 km Hafengleisen sechs eigene Diesellokomotiven den Anschlußbahnbetrieb auch für mehr als 30 im Hafen angesiedelte Betriebe und bewegen jährlich durchschnittlich 40.000 Waggoneinheiten. Mittels eines hafeneigenen Motorschiffes betreibt die Hafenmeisterei einen Bugsierdienst.

In den Verwaltungsgebäuden des Hafens sind außer der Hafenbetriebsdirektion, der Lagerhausverwaltung, der Speditions- und Zollabteilung sowie der Hafenmeisterei und dem Zollamt für den Schiffs-, Bahn- und Lastwagenverkehr die Agentien sämtlicher in- und ausländischer Donauschiffahrtsgesellschaften untergebracht.

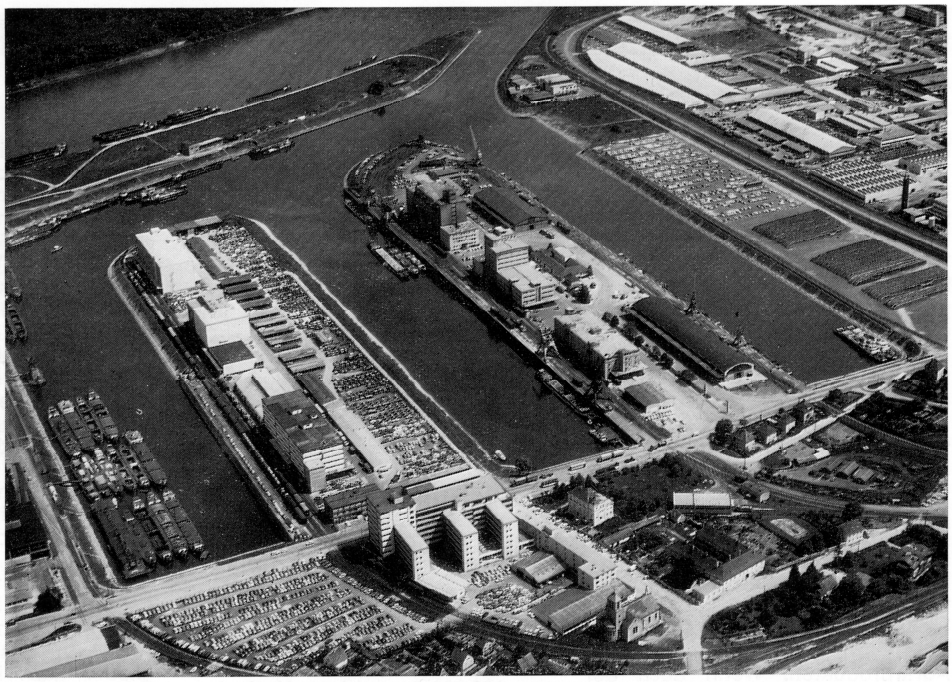
Im Hafengebiet mündet der direkte Zubringer der Westautobahn sowie auch die Auffahrt zu der im Bereich Linz bereits im Ausbau befindlichen Mühlkreisautobahn, die später nach Norden in Richtung Prag führen wird.

Der gesamte Umschlag der Linzer Donauhäfen betrug 1971 4,232.979 Tonnen. Der Umschlag im Hafen der Stadtbetriebe Linz erreichte insgesamt 1,611.201 Tonnen. Ebenso wie die Leistung im gesamten erhöhte sich insbesondere auch jene der Containerverladung. Eine besondere Zunahme trat 1971 bei folgenden Warengruppen ein: Rohphosphat, Asbestfaser, Getreide, Mineralölprodukte, Düngemittel, Chemikalien, Schnittholz und Zellulose.

Stadtbetriebe Linz Ges. m. b. H.
Generaldirektion Huemerstraße 3
4010 Linz, Tel. 26 8 71 und
Hafenbetrieb, Regensburger Str. 7
Tel. 25 1 75/74, Telex 02 1329



Linz — die Zollfreizone am größten Umschlagplatz Österreichs



Handelspolitische Erwägungen, welche vor allem auch auf die künftige Dynamik des Rhein-Main-Donau-Verkehrs abgestimmt waren, veranlaßten die Handelskammer Oberösterreich, Anfang der fünfziger Jahre gemeinsam mit Land und Stadt im Linzer Handelshafen eine Zollfreizone ins Leben zu rufen, die 1953 als erste österreichische Zollfreizone den Betrieb aufnahm.

Die Linzer Zollfreizone — firmenmäßig zeichnet das Unternehmen als „Österreichische Zollfreizonen-Betriebs-AG" — ist seither zu einem Zentrum des Handels- und Veredelungsverkehrs mit weltweiten Verbindungen emporgewachsen. Die stete Expansion des Betriebsumfanges bewirkte, daß die anfänglich nur in einem Stockwerk eines Lagerhauses untergebrachte Institution heute auf fünf Bereiche aufgeteilt ist. Die Gesamtfläche beträgt mehr als 160.000 m², die zu einem erheblichen Teil durch große Lagerhäuser und Betriebsgebäude für eine Vielzahl von Veredelungsbetrieben verbaut ist. Der Waggondurchsatz erreicht jährlich zirka 13.000 Waggons. Der Versicherungswert der in der Zollfreizone umgeschlagenen Waren beträgt jährlich 4 Milliarden Schilling bzw. nahezu ein Viertel des oberösterreichischen und etwa 6 Prozent des gesamtösterreichischen Exportwertes.

Die Zollfreizone gilt als Zollausland. In der Zollfreizone Linz sind alle Manipulationen und Be- bzw. Verarbeitungen von Waren möglich, ohne daß hierzu eine Pflicht zur Verzollung entsteht. Eine Verzollung ist daher erst dann vorzunehmen, wenn Waren in das österreichische Zollgebiet verbracht werden. Werden Waren in einen dritten Staat versendet, unterbleibt die Verzollung überhaupt. Damit sind Möglichkeiten gegeben, die früher nur in Seehäfen geboten wurden.

Neben dem eigentlichen Zollfreizonen- bzw. Umschlags- und Lagerbetrieb hat die Linzer Zollfreizone jedoch auch Dienstleistungseinrichtungen geschaffen, die der Gesamtwirtschaft zur Verfügung stehen. Außer einem Bau- und Landmaschinenzentrum mit allen dazugehörigen Werkstätten gibt es eine Groß-Autowasch- und Servicehalle zur Entkonservierung von Importfahrzeugen, — ferner eine Unterbodenschutzstation für Pkw sowie einen Hubstaplerverleih, der sehr regen Zuspruch findet. Neben einer Großkantine, die auch viele Betriebe außerhalb der Zollfreizone und des Hafens versorgt, betreibt das Unternehmen ein modernst ausgestattetes Rechenzentrum, das für eine Vielzahl von Firmen die verschiedensten Aufgaben erfüllt, angefangen von der Fakturierung bis zur Betriebsabrechnung.

In der Zollfreizone stehen Zollamt, eine Großbank und internationale Spediteure zur Verfügung. Außerdem befinden sich im Zollfreizonenbereich das Großkühlhaus der Oberösterreichischen Kühlhaus AG. In Zusammenarbeit mit dem Linzer Stadthafen beabsichtigt die Zollfreizone Linz die Realisierung eines weiteren Lagerprojektes mit 110.000 m² Fläche.

Österreichische Zollfreizonen-Betriebs-Aktiengesellschaft
4021 Linz, Industriezeile 35
Tel. 70 3 16 Serie, Telex 02 1418

Oberösterreichische Lagerhausgenossenschaften — Partner an der Donau

Industrie, Handel und Gewerbe sind für die Wasserstraße Donau und alle Unternehmen, die diese Wasserstraße repräsentieren, ein fester Begriff. Wer aber denkt an den Donau-Partner Landwirtschaft?

Die Landwirtschaft hat in den vergangenen Jahrzehnten den Wandel von der fast vollständigen Eigenversorgung zur totalen Marktwirtschaft vollzogen. Der Bauer produziert heute nicht nur überwiegend für den Markt — ein in der Landwirtschaft Beschäftigter ernährt sieben Menschen in anderen Berufen —, er produziert auch für andere Landwirte in Form der arbeitsteiligen Wirtschaft bzw. der Spezialisierung der Betriebszweige. Viehlose Betriebe erzeugen beispielsweise Futtergetreide für Veredelungsbetriebe. Die Folge ist ein ungleich größerer Güterverkehr mit Agrarprodukten. Wenn auch der größte Teil der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Bedarfsartikel per Lkw oder Bahn transportiert wird, so ist doch die Bedeutung des Schiffsverkehrs für die Landwirtschaft nicht zu unterschätzen. Sie wird noch steigen mit dem Ausbau des Donauverkehrs von der technischen Seite her und mit der Zunahme landwirtschaftlicher Veredelungsbetriebe.

Oberösterreich hat einen Zuschußbedarf an Futtergetreide, der im wesentlichen in Niederösterreich und Burgenland, teilweise auch im Ausland, gedeckt wird. Wenn trotzdem nur wenig Getreide auf der Donau transportiert wird, dann liegt dies an den noch nicht ausgebauten Verladeeinrichtungen in den Verkaufsgebieten. Eiweißfuttermittel, die praktisch zur Gänze aus dem Ausland kommen, werden teilweise per Schiff angeliefert. Ihre Menge ist mit zunehmender Veredelungsproduktion im Steigen begriffen.

Für den landwirtschaftlichen Güterverkehr auf der Donau sind Oberösterreichs Lagerhausgenossenschaften bereits sehr gut gerüstet. Die Großsiloanlage der OÖ. Warenvermittlung in Aschach an der Donau mit 43.000 t Fassungsraum — übrigens die größte geschlossene Siloanlage Österreichs — ist jetzt bereits Ziel vieler Frachter. Mit seiner leistungsstarken pneumatischen Entladeanlage dient er auch als Umschlagplatz für eine in Aschach bestehende Stärkefabrik.

Die volle Bedeutung für den Schiffsverkehr wird Aschach aber erst nach Fertigstellung des größten genossenschaftlichen Mischfutterwerkes mit einer Jahreskapazität von 120.000 t erreichen. Nach dem Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals werden Eiweißfuttermittel fast ausschließlich auf dem Wasserweg nach Aschach geliefert werden. Da die in Aschach eingelagerten bzw. verarbeiteten Produkte auch verkauft werden müssen, sind die oberösterreichischen Lagerhausgenossenschaften als bäuerliches Unternehmen und größte Ein- und Verkaufsorganisation des ländlichen Raumes in Oberösterreich indirekt für den Donauverkehr wichtig.

Seit mehr als 60 Jahren gibt es in Oberösterreich Lagerhausgenossenschaften. Waren die oberösterreichischen Lagerhausgenossenschaften vor dem Zweiten Weltkrieg im wesentlichen mit dem Absatz von Getreide, Stroh und Rauhfutter sowie mit der Einführung des Handelsdüngers engstens verbunden, so nehmen sie heute wesentlich größere Aufgaben wahr.

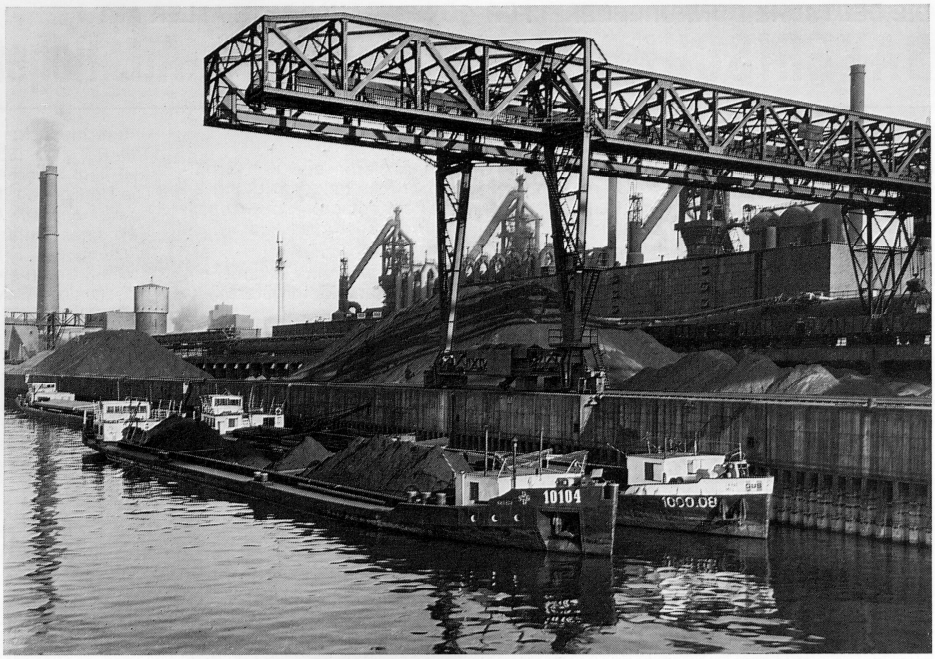
Das Vermarkten von Getreide selbst stellt große Anforderungen an Lagerraum, Trocknung und Gesunderhaltung der Ware; die 29 Lagerhausgenossenschaften Oberösterreichs sind dafür bestens gerüstet. In den letzten zwanzig Jahren haben diese Genossenschaften und ihr Verband, die OÖ. Warenvermittlung, große und über den bäuerlichen Berufsstand hinausgehende Aufgaben übernommen: die Vorratshaltung für alle. Die Genossenschaften lagern zwei Drittel des Düngungsmittelbedarfes ein. Sie lagern auch über 3 Mio. Liter Treibstoff für die Landwirtschaft, um Krisensituationen bewältigen zu können. Die Lagerhausgenossenschaften halten für den umfangreichen Landmaschinenpark der Mitglieder auch Ersatzteile für rund 20 Mio. Schilling bereit. Schließlich kommt der Produktion und Vorratshaltung des WV-Mischfutterwerkes in Linz-Wegscheid mit einem Jahresausstoß von mehr als 60.000 t beachtliche Bedeutung zu. Dem Konsumenten kommt der große Getreidelagerraum zugute, da die Genossenschaften in der Lage sind, die gesamte ihnen angebotene Getreideernte zu übernehmen und kontinuierlich zur Versorgung zur Verfügung zu stellen. Diese Aufgaben verlangten hohe Investitionen. Die Kunden der Genossenschaften anerkannten diese Leistungen durch die Geschäftsabschlüsse: im Geschäftsjahr 1970/71 wurde erstmals ein Gesamtumsatz von mehr als 2 Milliarden Schilling erzielt.

Der 43.000-t-Silo der Oberösterreichischen Warenvermittlung in Aschach an der Donau ist die größte geschlossene Siloanlage Österreichs. Aschach ist auch der Standort des neuen, in Bau befindlichen Mischfutterwerkes der OOWV mit 120.000 t Jahreskapazität.

OÖ. Lagerhausorganisation heute:

29 Lagerhausgenossenschaften mit 260 Verkaufsstellen im ganzen Lande,
100 Getreidesilos mit 130.000 t Fassungsraum,
76 Getreide- und Maistrockner,
50 Landmaschinenreparaturwerkstätten,
126 Kundendienstwagen,
151 GENOL-Tankstellen mit 3 Mio. Liter Tankraum,
34 Tankwagen,
11 Kalksilos mit 350 Waggons Fassungsraum,
Investitionen seit 1945: 1100 Mio. S,
Umsatz derzeit: 2,039 Mrd. S,
Steuerleistung pro Arbeitstag: 175.000 S,
Umsatzsteigerung 1960 bis 1971: von 714 Mio. auf 2400 Mio. S,
Investitionsplanung für 1972: 100 Mio. S.
Als bedeutendste Investition gilt derzeit der Bau des Mischfutterwerkes der OÖ. Warenvermittlung in Aschach.

Die VÖEST, Österreichs Schwerindustrie am RMD-Weg



Zum Bild: Die Hochofen-Seite des Werkshafens der VOEST in Linz, in welchem jährlich mehr als 3 Millionen Tonnen umgeschlagen werden. Nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung wird laut Expertengutachten mit einer Verdoppelung des Umschlages gerechnet.

Die VÖEST — Vereinigte Österreichische Eisen- und Stahlwerke AG — zählt zu den großen integrierten Hüttenwerken Europas. Hochofenanlagen, Stahlwerke und Walzwerkstraßen beherrschen das Bild des Werkes, in dem auf einem weiträumigen, 6,5 Quadratkilometer großen Werksgelände modern eingerichtete Stahlbau- und Maschinenbauanstalten sowie Gießerei- und Schmiedebetriebe organisch eingeordnet sind.

Die der VÖEST angeschlossene Hütte Liezen sowie die Konzernunternehmungen Hütte Krems Ges. m. b. H. und Wiener Brückenbau AG tragen auf den Gebieten des Maschinenbaus, Stahlbaus und der Blechverarbeitung wesentlich zur Vielgestaltung und Verfeinerung des gesamten Erzeugungsprogramms bis zur Finalfertigung bei. Die durch ihre hervorragende Qualität weit über die Grenzen unseres Kontinents hinaus bekannt gewordenen Walzwaren der VÖEST, die Erzeugnisse des Stahl- und Maschinenbaus, der Schmiede und der Gießerei und der Blechverarbeitung haben den Namen der VÖEST in alle Welt getragen. Das gleiche gilt für die Leistungen des VÖEST-Anlagenbaus, der auf den Grundlagen einer vielseitigen industriellen Erfahrung entstanden ist und auf dem Gebiet des Hüttenbaus, des Baus chemischer Anlagen und von Wasserkraftwerken Weltbedeutung erlangte. Durch die Gediegenheit unserer Erzeugnisse ist die Marke VÖEST zu einem Gütezeichen der hohen Qualität geworden.

Unser Unternehmen war das erste Stahlwerk der Welt, welches die Stahlerzeugung nach dem LD-Verfahren einführte, es zur weiteren Entwicklung und zur industriellen Reife brachte. Von Linz aus hat dieses Verfahren seine erfolgreiche und überraschend schnelle Verbreitung in die ganze Welt gefunden.

An diesen Entwicklungsarbeiten war die bekannte Versuchsanstalt der VÖEST ausschlaggebend beteiligt. Sie ist nach wie vor das maßgebliche Instrument für die laufende und intensiv betriebene Forschung in allen Erzeugungsbereichen. Durch die dabei gewonnenen technischen Erkenntnisse und deren praktische Anwendung in einer engen Zusammenarbeit zwischen der Stahlerzeugung und der Stahlverarbeitung können wir unseren Kunden außergewöhnliche Vorteile bieten. Diese liegen sowohl in der Erfüllung höchster und sich stets steigernder Qualitätswünsche auf dem Gebiet der Hüttenerzeugnisse als auch in unserer Fähigkeit und Bereitschaft, auf Grund des reichen Erfahrungsgutes unsere Geschäftsfreunde zu beraten, ihnen bei der Lösung ihrer Probleme zu helfen und für sie zu planen.

Die VÖEST sind ein transportorientiertes Unternehmen, das ungefähr 60 Prozent seiner Produktion im Ausland absetzen muß. Daraus und aus der Binnenlage Österreichs ergeben sich zwei große Verkehrsprobleme:

1. aus der Rohstoffversorgung und
2. im Zusammenhang mit der Behauptung auf den europäischen und überseeischen Märkten.

Zweifellos stellt die Donau für die Lösung dieser Probleme einen Lebensnerv dar. Fast die gesamte Menge an Kokskohle kommt entweder auf dem direkten Donauverkehr oder über den gebrochenen Bahn-Donau-Verkehr in das Werk. Auch ein Großteil unserer überseeischen Erzbezüge sowie diejenigen aus der UdSSR und fast die gesamte Menge Heizöl kommen per Donaukähne in das Werk. Aber nicht nur der Rohstoffeinkauf findet auf dem Donauweg statt, sondern auch der überwiegende Teil des Exportgutes, wie Bleche, Stahlkonstruktionen, Maschinen und Hüttenbaustoffe, verlassen auf der Donau das Werk, um entweder direkt zu den Empfängern zu gelangen oder auf dem gebrochenen Bahn-Donau-Weg den Weg zu den Welthäfen zu finden.

Die VÖEST haben deshalb an der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals das größte Interesse und erwarten mit Sehnsucht den Augenblick, wo der gebrochene Bahn-Donau-Weg der Vergangenheit angehört.