

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Schwedische Schiffahrtspolitik

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1949) : Schwedische Schiffahrtspolitik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 2, pp. 52-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/130884>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Zu einer Besorgnis brauchten die vorstehenden Überlegungen gewiß keinen Anlaß zu geben, wenn nicht eine Aufwärtsentwicklung der Wirtschaft die Reichsbahn zwingt, die Zahl ihrer betriebsfähigen Güterwagen erheblich zu erhöhen. Aus Berichten der Verwaltung für Wirtschaft ist bekannt, daß bei Beendigung des Marshall-Planes, also Mitte 1953, die Reichsbahn über 300 000 betriebsfähige Güterwagen verfügen soll, um den Anforderungen der Wirtschaft zu entsprechen. An dieser Planzahl fehlen heute noch rund 100 000 Güterwagen, die in 4 Jahren geliefert werden müßten. Die Durchführung eines solchen Auftrages würde bedeuten, daß außer den vorerwähnten 7000 Wagen des jährlichen Erneuerungsbedarfes weitere 25 000 Wagen jährlich zur Auffüllung des Güterwagenbestandes, insgesamt also 32 000 Güterwagen im Jahr, geliefert werden müßten.

In dieser Größenordnung scheint sich der heutige Bedarf der Reichsbahn an Güterwagen zu bewegen, wobei die Tatsache nicht zu Fehlschlüssen führen darf, daß in den letzten Monaten die Zahl der von der Wirtschaft angeforderten Güterwagen stets gestellt werden konnte. Die Situation kann sich schlagartig zu Ungunsten der Reichsbahn ändern, wenn die französische Zone endgültig wirtschaftlich der Bizone angegliedert sein wird, wenn der Verkehr nicht nur mit Berlin, sondern auch mit der Ostzone wieder in vollem Umfange in Gang kommt und wenn die nächste Phase der Wirtschaftsentwicklung einen wirtschaftlichen Aufstieg bringen sollte.

Hans-Otto Philipp, Düsseldorf

Schwedische Schifffahrtspolitik

Mit über 2 Mill. BRT ist die schwedische Handelsflotte heute größer als je zuvor. Unter den seefahrenden Nationen ist Schweden seit der Vorkriegszeit von der zehnten auf die sechste Stelle vorgerückt. Mit der Vergrößerung der Handelsflotte haben sich auch ihre Aufgaben erweitert. Man spricht heute häufiger als früher von „schwedischer Weltschifffahrt“. Ein größerer Anteil der Tonnage ist nunmehr in überseeischer Trampfahrt und in der Linienschifffahrt eingesetzt, und eine Reihe von ausländischen Linien, die nicht schwedische Häfen berühren, sind in den letzten Jahren eröffnet worden. Die schwedische Tankerflotte, die im besonderen Maße international tätig ist, ist heute doppelt so groß wie vor dem Kriege.

Der Zuwachs der schwedischen Handelsflotte, der 1947 175 000 BRT und 1948 145 000 BRT betrug, wird sich in den folgenden Jahren fortsetzen, wenn auch in langsamerem Tempo. Offiziell wird mit einem Zuwachs von 300 000 BRT bis 1952/53 gerechnet, aber es ist fraglich, ob dieses Ziel erreicht werden wird. Tatsächlich ist 1946 bisher das beste Jahr der schwedischen Schifffahrt gewesen. In diesem Jahre wurden von ihr 550 Mill. Kr. in schwedischer und ausländischer Währung netto, d. h. nach Abzug der Ausgaben im Auslande, eingenommen. Im Jahre 1947 waren es 510 Mill., im Vorjahr 460 Mill. und in diesem Jahre werden es wahrscheinlich ungefähr ebenso viel sein.

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß die Rückwirkungen der sinkenden Frachtsätze durch die Vergrößerung der Tonnage nicht ausgeglichen werden konnten.

Die Rolle der Schifffahrt als Devisenbringer ist von der schwedischen Öffentlichkeit weit überschätzt worden. Zwar stellen die genannten Einnahmen einen wesentlichen Ausgleichsfaktor gegenüber der auf cif-Basis berechneten Einfuhr dar. Eine Gegenüberstellung der bei der Ausfuhr und im rein internationalen Verkehr von der schwedischen Schifffahrt verdienten Devisen und der Ausgaben durch Benutzung ausländischer Schiffe bei der schwedischen Einfuhr ergibt, daß kaum ein Überschuß besteht. Im Jahre 1947 war die Bilanz sogar mit 100 Mill. Kr. passiv.

Nun hat sich indessen die Beanspruchung ausländischer Schiffe seit 1947, wo der Schifffraumbedarf in extremer Weise angewachsen war, u. a. durch die Transporte amerikanischer Kohle, ohne Zweifel weitgehend vermindert. Die amerikanische Flagge ist aus den schwedischen Häfen weitgehend verschwunden. Dagegen sind die Flotten einiger europäischer Länder wieder stärker vertreten. So standen deutsche Schiffe in den drei ersten Monaten dieses Jahres an vierter Stelle unter den schwedischen Häfen anlaufenden Auslandsschiffen.

Die schwedische Handelsflotte ist, wie aus den obigen Ausführungen hervorgeht, keineswegs besonders groß im Verhältnis zu dem Bedarf der schwedischen Außenwirtschaft. Sie kann jedenfalls heute keinen nennenswerten Devisenüberschuß abgeben. Der Gedanke, die schwedische Handelsflotte — im Hinblick auf die Stagnation in den bisher wichtigsten Exportindustrien — in eine bedeutende Devisenquelle zu verwandeln, ist an sich verlockend, aber es sieht nicht so aus, als ob er in absehbarer Zeit verwirklicht werden könnte. Der schwedische Vierjahresplan rechnet zwar mit einem Devisenüberschuß von über 40 Mill. Dollar nach Abschluß des Marshallplanes, aber es bleibt abzuwarten, ob dieses Programm eingehalten werden kann.

Von seiten der schwedischen Reederkreise werden jedenfalls die Aussichten darüber mit großer Zurückhaltung beurteilt. Man steht heute unter dem Eindruck der sich ständig verschärfenden Konkurrenz auf dem Weltschifffahrtmarkt und der sinkenden Tendenz der Frachtsätze. Die Rentabilität der schwedischen Schifffahrtsgesellschaften wird weiter beeinträchtigt durch die unvermindert langen Liegezeiten in ausländischen Häfen, die verminderte Frachtmenge der Linienschifffahrt nach und von amerikanischen Häfen und durch das neue schwedische Schifffahrtsarbeitsgesetz, das — zuerst in Europa — die 48-Stunden-Woche (mit gewissen Modifikationen) einführt. Bezeichnend für die Vorsicht, mit der man zuweilen geht, ist, daß man die Werften in einigen Fällen veranlaßt hat, die Lieferung von Schiffen für einige Zeit aufzuschieben, während man in anderen Fällen die Frachtschiff-Bestellungen in Aufträge auf Tanker, deren Aussichten günstiger beurteilt werden, abgeändert hat.

T-f, Stockholm.