

Lesch, Inge

**Article — Digitized Version**

## Die Position der norwegischen Schifffahrt in der Weltwirtschaft

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Lesch, Inge (1950) : Die Position der norwegischen Schifffahrt in der Weltwirtschaft, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 5, pp. 40-43

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131109>

**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.*

1949 von 1,17 Mill. t. 1948 wurden von polnischen Passagierschiffen 35 300 Fahrgäste befördert. Von den Umschlagsmengen der Monate Januar—August 1949 entfielen 382 000 t auf die Linien- und 789 000 t auf die Trampschiffahrt<sup>5)</sup>. Wenn auch der größte Teil der Gütermengen auf die Beförderung von und nach den eigenen Häfen entfällt, so wurden doch zwischen fremden Häfen im Linienverkehr 55 000 t und im Trampverkehr 85 000 t befördert. Zwischen den eigenen Häfen wurden 29 000 t Güter umgeschlagen. 22 400 Fahrgäste, davon 4 500 aus den eigenen Häfen und 17 900 aus fremden Häfen, nahmen die polnische Schiffahrt in Anspruch.

<sup>5)</sup> Wiadomosci Statystyczne, Jahrgang 1949.

Im Laufe des Sechsjahresplanes soll die polnische Flotte verdreifacht und auf 600 000 BRT ausgebaut werden, um den eigenen Frachtenanteil wesentlich zu erhöhen. Wenn auch ein Teil der Schiffe weiterhin auf ausländischen Werften in Auftrag gegeben werden muß, so soll doch die Schiffbauindustrie in Danzig, Gdingen und Stettin, deren Kapazität nicht unerheblich ist, künftig in das Bauprogramm eingespannt werden. Verschiedene Frachter sind bereits auf eigenen Werften vom Stapel gelaufen. Zwei neuzeitliche Frachtschiffe von je 4000 BRT, die auf der Levante-Linie eingesetzt werden sollen, sowie fünf Stückgutmotorschiffe von je 650 BRT befinden sich im Bau.

## Die Position der norwegischen Schiffahrt in der Weltwirtschaft

Dr. sc. pol. Inge Lesch, Neumünster

Die norwegische Schiffahrt nimmt im Verhältnis zu allen anderen Wirtschaftszweigen des Landes einen besonderen Platz ein. Das norwegische Wirtschaftsgebiet mit seiner stark beschränkten landwirtschaftlichen Basis und seiner niedrigen Bevölkerungsziffer konnte im Laufe seiner Entwicklung zu keiner Zeit den recht hohen Einfuhrbedarf in vollem Umfange durch Warenexport decken, so daß die Bilanz des norwegischen Warenverkehrs mit dem Auslande stets ein erhebliches Passivsaldo für Norwegen ausgewiesen hat. Erst die Einnahmen aus den Beförderungsleistungen der Handelsflotte haben diese Lücke schließen können und sogar Zahlungsbilanzüberschüsse bewirkt. Die hohen Einnahmeüberschüsse aus Schiffahrtsleistungen haben praktisch Zinsleistungen und Amortisationen für ausländisches Kapital und damit die Entwicklung der norwegischen Volkswirtschaft überhaupt erst ermöglicht.

### STRUKTUR DER NORWEGISCHEN FLOTTE

Durch beständige geschickte Modernisierung und Anpassung an die weltwirtschaftlichen Gegebenheiten hat Norwegen sich eine außergewöhnlich leistungsfähige Handelsflotte geschaffen, deren hohe Qualifikation ihr eine Spitzenstellung in der Weltschiffahrt verschafft und den extrem hohen Grad ihrer Internationalität gesichert hat.

Für die norwegische Handelsflotte sind bei einem Vergleich mit den Flotten anderer Länder im wesentlichen folgende Merkmale charakteristisch:

1. ihr im Verhältnis zum Außenhandelsvolumen unverhältnismäßiger Umfang,
2. ihre differenzierte Zusammensetzung nach Antriebsarten,
3. ihre differenzierte Zusammensetzung nach Betriebsarten,
4. der hohe Anteil an Spezialtonnage mit relativ viel großen Einheiten und Tankerfahrzeugen sowie der geringe Anteil von alten Schiffen.

Der absolute Umfang der norwegischen Handelsflotte wird für das Jahr 1937, bei Ausweis aller registrierten Einheiten, mit insgesamt 4 181 Schiffen von 4,543 Mill. BRT angegeben.

Der Verlust von 42 % der Gesamttonnage während des zweiten Weltkrieges wurde in den Nachkriegsjahren verhältnismäßig rasch wieder ausgeglichen, und schon im Dezember 1947, also etwa 2½ Jahre nach Kriegsende, betrug die Bruttoregistertonnage 4 Mill. BRT, d. h. es waren bereits wieder 2/3 der Nettokriegsverluste gedeckt. Zu Beginn des Jahres 1949 war der Vorkriegsstand wieder erreicht. Für das Jahr 1953 wird ein Umfang der norwegischen Handelsschiff-tonnage von etwa 6 Mill. BRT vorausgesagt.

Norwegen hat sich stets die Spezialisierung seiner Schiffstransporte angelegen sein lassen. Es baute vor allem eine sehr starke Tankerflotte auf, die ihren Anteil an den Weltöltransporten durch besonders hochwertige Beförderungsleistungen sicherte.

### Die Entwicklung der norwegischen Tankschiffahrt 1900—1948

Jahr	Tonnage in 1000 BRT	Anteil an der Welttankertonnage in %
1900	3	0,7
1914	19	3,4
1920	107	3,5
1923	178	3,4
1928	564	8,6
1931	1 450	17,0
1939	2 117	18,8
1948	1 804	11,7

Im August 1948 befanden sich bereits wieder 2,056 Mill. t dw. norwegischer Tankertonnage in Bau. Das waren etwa 35 % der Welttankerneubauten. Nach Fertigstellung dieser Bauten dürfte Norwegen wieder auf einen Anteil von ca. 14 % an der Welttankertonnage gekommen sein. Diese Tonnage ist leistungsmäßig hochqualifiziert. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß die norwegische Tankertonnage infolge

ihres hohen Motorschiffanteils von etwa 24 % der Weltmotortankertonnage und einiger Supertanker mit relativ hohen Geschwindigkeiten leistungsmäßig gegenüber anderen Tankfahrnationen noch gewinnt.

#### ANTEIL AN DER AUSLANDSFAHRT

Die norwegische Seeschifffahrt ist in einem relativ so großen Umfange in der Auslandsfahrt tätig, wie kaum eine andere nationale Schifffahrt. Vielleicht steht ihr in dieser Hinsicht noch die griechische Handelsflotte nahe. Fast die gesamte Tankertonnage, die etwa 30 % der norwegischen Handelsschiffstonnage ausmacht, steht in der internationalen Auslandsfahrt. Weiter ist vor dem Kriege etwa ein Viertel der norwegischen Handelsschiffstonnage, das durch die Liniertonnage gebildet wird, und fast die gesamte norwegische Tramp- und restliche Spezialtonnage in der norwegischen Auslands- und in der internationalen Fahrt tätig gewesen.

Von den 4,543 Mill. BRT Gesamttonnage 1937 waren im Jahresdurchschnitt etwa 3,9 Mill. BRT in der Auslandsfahrt tätig. Dabei wurden in insgesamt 76 453 Umschlagsakten 143,898 Mill. Nettoregistertons umgeschlagen. Bei jedem Umschlagsakt wurden also im Durchschnitt 2 000 NRT umgeschlagen, was eine Schiffsdurchschnittsgröße von etwa 3 400 BRT ausmacht. Damit erscheint bewiesen, daß ungefähr die Hälfte aller Umschlagsakte im Nahverkehr ausgeführt worden sind; denn der Gesamtgrößendurchschnitt der Tonnage in ausländischer Fahrt beträgt etwa 6 150 BRT. Tatsächlich beweist die nachstehende Tabelle, daß allein 37 521 von insgesamt 76 453 Umschlagsakten im europäischen (einschließlich Mittelmeer- und Schwarzmeerverkehr) erfolgten, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß ein erheblicher Tankeranteil von etwa 13 Mill. NRT Umschlag diesen Durchschnitt erheblich erhöhte und ihn auch im ausschließlich ausländischen Verkehr nicht unwesentlich erhöht hat. Fahrgasttonnage ist in diese Berechnungen nicht eingeschlossen.

#### Ankünfte norwegischer Schiffe in ausländischen Häfen der verschiedenen Seeverkehrsgebiete

Seeverkehrsgebiete	Angekommene und ausgelaufene Schiffe		
	Zahl	1000 NRT	%
Nord- und Nordwesteuropa (ohne Norwegen)	28 622	36 048	25,0
Südwesteuropa und Nordwestafrika mit Atlantik- und Mittelmeerbahnen	5 763	8 433	5,9
Mittlere und östl. Mittelmeerländer und Schwarzmeerländer	3 136	6 122	4,3
West- und Südafrika	2 147	4 270	3,0
Ostafrika, Pers. Golf und Indien	3 172	7 382	5,1
Ostasien, Polynesien	7 668	19 540	13,6
Australien	877	3 937	2,7
Nordamerika, Atlantikküste	10 876	22 464	15,6
Westindien, Mittelamerika, Atlantikküste	8 135	17 382	12,1
Südamerika, Atlantikküste	2 229	5 896	4,1
Nordamerika, Pazifikküste	2 251	7 711	5,3
Mittel- und Südamerika, Pazifikküste	1 577	4 713	3,3
zusammen:	76 453	143 898	100,0

Das Ergebnis einer Größendurchschnittsberechnung erlaubt die Annahme, daß in der außereuropäischen Fahrt der norwegischen Handelsflotte, besonders im nord- und mittelamerikanischen Küstenverkehr, im West- und Südafrika- sowie im Ostafrikaverkehr, zum geringeren Teil aber auch im Ostasienverkehr, eine ganze Reihe kleinerer norwegischer Einheiten Beförderungsdienste leisteten, weil der Durchschnitt der norwegischen Schiffsgrößen hier z. T. sogar weit unter dem Größendurchschnitt der Einheiten im transozeanischen Verkehr von und nach Europa und zwischen den Kontinenten lag. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der Verkehr norwegischer Tanker diesen Durchschnitt noch erheblich erhöht hat und der Durchschnitt für trockene Ladung also noch geringer gewesen sein dürfte. Diese Einheiten müssen also Küstenfahrten betrieben oder aber Überseehandelsverkehr des transozeanischen Auslandes ausgeführt haben. Eine norwegische Verkehrsbilanz bestätigt diese Feststellung. Eine eingehendere Analyse der norwegischen Verkehre läßt die norwegische Statistik nicht zu.

#### DER EIGENBEDARF

Im folgenden soll der Versuch einer Feststellung des norwegischen Eigentonnagebedarfs vorausgeschickt werden, um an diesem die Bedeutung der norwegischen Handelsflotte sowohl für die norwegische Zahlungsbilanz als auch für die Weltwirtschaft ermessen zu können.

Nach einer summarischen Übersicht über die Ein- und Ausfuhr Norwegens betrug für das Jahr 1937 die Einfuhr 7,653 Mill. t, die Ausfuhr 5,3 Mill. t. Eine detaillierte Aufstellung über die mengenmäßige Ein- und Ausfuhr ermöglicht die Zusammenstellung einer Übersicht über den Außenhandel mit den verschiedenen Ländern und Seeverkehrsgebieten, in der bis auf Maschinen, Autos und andere Fertigwaren ähnlicher Art, die bei der Einfuhr etwa 7 %, bei der Ausfuhr etwa 9 % ausmachen, alle Außenhandelsgüter enthalten sind. Da alle Außenhandelsgüter aber weit überwiegend im europäischen Verkehr einiger weniger bestimmter Länder mit hoher Umschlagsgeschwindigkeit umgeschlagen werden (in der Einfuhr ca. 74 %, in der Ausfuhr 80,5 %), fällt der Tonnagebedarf für die Beförderung dieser Güter nicht so sehr ins Gewicht. Die Gesamteinfuhr über die Häfen der in der Tabelle auf Seite 42 genannten Länder bzw. Gebiete beträgt hier 4,82 Mill. t<sup>1)</sup>.

Der hohe Anteil des europäischen Seeverkehrsgebietes an der norwegischen Ein- und Ausfuhr berechtigt zu der Behauptung, daß Norwegen keine ausreichende nationalwirtschaftliche Grundlage für den Unterhalt einer nur annähernd rentablen transozeanischen Linienfahrt besitzt. Dasselbe gilt für die Tankschifffahrt und für die Trampfahrt, da für letztere auch nicht genügend Ladung für einen Dreieckverkehr von und nach Norwegen anfällt. Da Norwegen 1937 rd. 540 000 t flüssige Brennstoffe eingeführt hat, beanspruchte es insgesamt etwa 40 000 BRT Tankertonnage für den eigenen Bedarf, der jedoch nur zu einem

<sup>1)</sup> Ohne Einfuhren von Schiffen, die keines Transportmediums bedürfen.

unwesentlichen Teil für Europa eingesetzt zu werden brauchte, da nur rd. 40 000 t Brennstoffe aus Europa eingeführt wurden.

**Mengenmäßige Aufstellung des norwegischen Außenhandels 1937 nach Seeverkehrsgebieten**

Seeverkehrsgebiete	Einfuhr Mill. t	Ausfuhr Mill. t
Nördliches und nordwestliches Europa, einschl. Spitzbergen	5,025	3,858
Südwestliches Europa, nordwestl. Afrika-, Atlantik- und Mittelmeerhäfen	0,166	0,275
Mittlere und östl. Mittelmeerlande und Schwarzmeerlande	0,204	0,099
West- und Südafrika	0,123	0,034
Ostafrika, Persischer Golf, Indien	0,275	0,034
Ostasien, Polynesien	0,122	0,084
Australien	0,017	0,025
Nordamerika (USA., Kanada)	0,349	0,289
Westindien und Mittelamerika	0,123	0,032
Südamerika, Atlant. Küstenländer	0,304	0,084
Südamerika, Pazifische Küstenländer (einschl. 23 000 t für andere Länder)	0,041	0,006

Für den europäischen Verkehr ist der Unterhalt einer hierfür eingesetzten Tonnage durchaus gerechtfertigt. Entsprechend der oben vorgenommenen Gliederung ist von Norwegen aus bzw. nach dort im Mittel der Aus- und Heimreisen die nachstehend ausgewiesene Nettoregistertonnage umgeschlagen worden:

Seeverkehrsgebiete	Zahl der Schiffe	Tonnage in 1000 NRT
Nördliches und nordwestliches Europa	3 701	3 739,9
Südwestliches Europa und nordwestl. Afrika, atlantische und Mittelmeerhäfen	102,5	93,2
Mittlere und östl. Mittelmeerlande u. Schwarzmeerlande	12	15,6
zusammen:	3 815,5	3 848,7

Nimmt man bei den relativ starken Nord-Ostseeverkehren eine Zahl von 25 Rundreisen im Jahre an, dann ergibt sich hier ein Einsatz von 153 Schiffen in dieser Fahrt mit einem Durchschnittsumschlag von rd. 25 000 NRT.

Die einschlägigen Statistiken geben nun kein eindeutiges Bild der direkten norwegischen Verkehre, aus denen man den Anteil der norwegischen Flagge am norwegischen Außenhandel oder auch dem fremden Handel einwandfrei erkennen könnte. Will man die in der Statistik angegebenen Zahlen der Verkehre

**Der Umschlag norwegischer Tonnage im direkten Verkehr mit außereuropäischen Gebieten**

Seeverkehrsgebiete	Zahl der Schiffe	Tonnage in 1000 NRT
West- und Südafrika	5,5	17,6
Ostafrika, Pers. Golf, Indien	0,5	1,8
Ostasien, Polynesien	1,0	4,0
Australien	—	—
Nordamerika (USA., Kanada)	88,0	258,2
Westindien und Mittelamerika	12,0	42,9
Südamerika, Atlant. Küstenländer	12,0	38,1
Mittel- und Südamerika, Pazifikküstenländer	—	—
zusammen:	119,0	362,6

norwegischer Schiffe in den wichtigsten Welthäfen als genügend für die Beurteilung der Verkehrsbeziehungen der norwegischen Schifffahrt ansehen und die Ausweise im Mittel ihrer Ankünfte und Ausgänge von bzw. nach Norwegen als Direktverkehre oder als norwegische nationale Auslandsverkehre betrachten, dann ergeben sich in der Annahme, daß Doppelzählungen unterblieben sind, interessante Ausblicke.

Nimmt man für diese Verkehre, niedriggreifend, 5 Rundreisen an, dann sind in ihnen 24 Schiffe mit einem Durchschnittsumschlag von rd. 15 000 NRT in Fahrt gewesen, davon in der USA.-Relation Ost- und Golfküste auf insgesamt 53 Reisen mit 214 705 NRT; unter Zugrundelegung einer Rundreisezahl von 6, also etwa 9 Schiffe mit rd. 24 000 NRT Umschlag.

Nimmt man den Durchschnitt in der europäischen Fahrt mit 1000 NRT und den in der transozeanischen Fahrt mit etwa 3000 NRT an, so würde Norwegen als Flottenvolumen etwa 400 000 BRT benötigen.

**DIE INTERNATIONALEN VERKEHRE**

Eine Gegenüberstellung der Umschlagsziffern der nationalen und internationalen Verkehre, d. h. der von Norwegen ausgehenden und in Norwegen einkommenden einerseits und der lediglich in ausländischen Relationen bestehenden andererseits ergibt folgendes Bild:

**Die nationalen und internationalen Verkehre der norwegischen Handelsflotte 1937**

Seeverkehrsgebiete	Fremde Verkehre		Nation. Verkehre		Insgesamt	
	Zahl der Schiffe	Tonnage 1000 NRT	Zahl der Schiffe	Tonnage 1000 NRT	Zahl der Schiffe	Tonnage 1000 NRT
Nördl. und nordwestl. Europa	10 610	14 284,1	3 701	3 739,9	14 311	18 024
Südwestl. Europa und nordwestl. Afrika, atlant. u. Mittelmeerhäfen	2 779	4 128,3	102,5	93,2	2 881,5	4 216,5
Mittlere u. östl. Mittelmeer- u. Schwarzmeerlande	1 556	3 045,4	12	15,6	1 568	3 061
West- u. Südafrika	1 068	2 118,4	5,5	17,6	1 073,5	2 135
Ostafrika, Persischer Golf, Indien	1 585,5	3 689,2	0,5	1,8	1 586	3 691
Ostasien, Polynesien	3 833	9 766	1	4	3 834	9 770
Australien	438,5	1 968,5	—	—	438,5	1 968,5
Nordamerika (USA., Kanada)	6 475,5	14 825,3	88	258,2	6 563,5	15 087,5
Westindien, Mittelamerika	4 055,5	8 648,1	12	42,9	4 067,5	8 691
Südamerika atlant. Häfen	1 102,5	2 909,9	12	38,1	1 114,5	2 948
Mittel- u. Südamerika, Paz. Häfen	778,5	2 356,5	—	—	778,5	2 356,5
zusammen:	34 292,0	67 784,5	3 984,5	4 211,3	38 226,5	71 949,0

**Gesamtverkehrsbilanz**

Verkehrsgruppe	Zahl der Schiffe	Tonnage in 1000 NRT
Mittel der in fremden Häfen angekommenen und abgegangenen Schiffe	38 226,5	71 948
davon in Ballast	9 648,5	17 760
fremde Verkehre	34 295,0	67 940
nationale Verkehre	3 931,5	4 008

Demnach sind 94,3% der Tonnage der norwegischen Auslandsfahrt in fremden und nur 5,7% in nationalen Verkehren beschäftigt gewesen, womit bewiesen erscheint, daß die norwegische Handelsflotte fast als vollständig international bezeichnet werden kann. Die Tatsache ihrer Vollbeschäftigung im Jahre 1937 beweist, daß die norwegische Handelsflotte als integrierender Bestandteil der Weltschiffahrt anzusehen war.

#### KRISENEMPFLINDLICHKEIT

Während die norwegische Handelsflotte am Lloydstichtage 1939/40 4,834 Mill. BRT umfaßte und im Kriege erheblich verloren hatte, war sie am Lloydstichtage 1948/49 bereits wieder auf 1 863 Einheiten mit 4,261 Mill. BRT angewachsen, von denen 950 Schiffe Motorschiffe mit 2,714 Mill. BRT waren. Von dem Nettoüberschuß der im 1. Halbjahr 1948 eingefahrenen Frachten von 400 Mill. Kronen wurde die Hälfte für die Finanzierung des Schiffbaus im Auslande verwendet. Die in dieser Zeit eingefahrenen Bruttofrachten von 588,9 Mill. Kr. bestanden allein zu rd. 91% in Dollar-, Pfund Sterling- und schwedischer oder dänischer Kronen-Währung, was die hochgradige Abhängigkeit der Schiffahrtseinkünfte vom internationalen Verkehr unterstreicht.

Diese auch heute fast totale Internationalität der norwegischen Handelsflotte bedeutet gleichzeitig eine außerordentlich hohe Krisenempfindlichkeit. Eine ernste Erschütterung dieser Grundlage der norwegischen Volkswirtschaft durch eine Weltschiffahrtskrise müßte sich recht spürbar auf die übrigen Wirtschaftszweige auswirken und die Aufrechterhaltung des hohen Lebensstandards der Bevölkerung erheblich gefährden.

Die norwegische Handelsflotte soll in nächster Zeit bis auf etwa 6 Mill. BRT ausgeweitet werden. Diese starke Kapitalinvestition stellt ein gefährliches Wagnis dar, das die norwegische Volkswirtschaft leicht in eine ernste Lage bringen kann. Wenn auch heute eine gewisse Tonnageknappheit besteht, so ist diese jedoch nicht echt. Sie hat ihre Ursache überwiegend in den weltpolitischen Spannungen mit ihren wirt-

schaftlichen Konsequenzen. Die USA. haben einige Millionen BRT als Reserveflotte aufgelegt, umfangreiche Tonnagebestände sind militärisch gebunden, verlängerte Liegezeiten in Massenguthäfen verringern immer noch die Umschlagsgeschwindigkeiten, eine umfangreiche reparaturbedürftige Tonnage braucht wegen der mit Neubauten überbelegten Werften lange Reparaturzeiten, und der Ausfall osteuropäischer und verschiedener Ausfuhrgebiete kriegszerstörter Wirtschaftsgebiete machen längere Reisen in überseeische Ausfuhrgebiete nötig. Sobald jedoch normale politische und damit wirtschaftliche Verhältnisse eingetreten sein werden, ist mit einem scharfen Wettbewerb der so stark ausgeweiteten Welthandelstonnage zu rechnen, wird das überhöhte Tonnageangebot bei dem immer noch relativ geringen Welthandelsvolumen ein Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Kosten verursachen und wird nur die Tonnage wettbewerbsfähig bleiben, die mit den niedrigst möglichen Kosten fahren kann. Die Notwendigkeit, unter solchen Umständen eine umfangreiche und hochqualifizierte Tonnage zu unterhalten, kann für die Verzinsung und Amortisierung eines umfangreichen in die Schiffahrt investierten Kapitals belastend sein und gleichzeitig Zinsendienst und Amortisation des im Vertrauen auf die Rentabilität der Schiffahrt aufgenommenen Kapitals für die Binnenwirtschaft erschweren.

So erweist sich die durch die Schiffahrt besonders starke Verflechtung der norwegischen Volkswirtschaft mit der Weltwirtschaft zu Zeiten normalen Wirtschaftsablaufs als günstig, insbesondere für die norwegische Volkswirtschaft. Sie kann aber während einer Weltwirtschaftskrise, die ganz besonders die Weltschiffahrt trifft, zu einer Gefahr werden. Da infolge der Spannung zwischen einer übersetzten Welthandelstonnage und dem relativ nur recht geringen Welthandelsvolumen nun sogar der Eintritt normaler Verhältnisse zu einer auf die Weltschiffahrt begrenzten Krise führen kann, scheint es nicht ausgeschlossen, daß Norwegen in näherer Zukunft mit einigen Störungen im Wirtschaftsablauf zu rechnen haben wird.

## Die Schiffbauindustrie in der Ostzone

Von unserem Ostzonenkorrespondenten

Die Werftindustrie der Deutschen Demokratischen Republik ist im abgelaufenen Jahr 1949 außerordentlich gut ausgebaut und erweitert worden. Die Zahl der in den ostzonalen Werften beschäftigten Personen, die 1945 nur 1100 betragen hatte, stieg bis Ende 1948 auf 13 000, bis Ende 1949 auf 27 000. Damit wurde in den letzten beiden Jahren der Schiffbau der Ostzone weit über den Vorkriegsumfang hinaus gefördert und gesteigert.

Nach dem Zusammenbruch von 1945 gab es in der Ostzone, die nur mit dem Land Mecklenburg (Vorpommern) an das Meer grenzt, keine nennenswerte

Werftindustrie. Die deutschen Großschiffswerften an der Ostsee waren in Königsberg an die Sowjetunion, in Elbing (Schichauwerft), Danzig und Stettin (Vulkanwerft) unter polnische Verwaltung gefallen. Verblieben war nur die Neptunwerft in Rostock, die als mittlerer Betrieb angesprochen werden konnte, aber schon 1946 als SAG. (= Sowjetische Aktiengesellschaft) in das Eigentum des Sowjetstaates übergang, sowie eine Anzahl kleinerer Werften. Die Anlagen fast aller dieser Betriebe hatten durch Kampfhandlungen und Demontagen stark gelitten. Trotzdem wurde Ende 1945 die Arbeit auf der Roßlauer Schiffs-