

Theel, G. A.

Article — Digitized Version

Die Regulierung von Schiffsabgaben

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Theel, G. A. (1950) : Die Regulierung von Schiffsabgaben, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 6, pp. 58-59

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131134>

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.

Bergbau

In Lissabon wurde die „Companhia do Manganês de Angola“ mit einem Kapital von 20 Mill. Angolares (1 US.-\$ = 28,60 Angolares) gegründet. Es sollen die Manganerzvorkommen von Quicicumbe und Quitota in Angola erschlossen werden. Es ist möglich, daß eine USA-Firma einen Abbaukontrakt erhält.

(Foreign Commerce Weekly, 10. 4. 50)

Hüttenindustrie

Die Fiat Company, Turin (Italien), hat aus ECA-Mitteln für die Erneuerung ihres Stahlwerkes eine weitere Anleihe in Höhe von 3,55 Mill. \$ erhalten. Damit hat dieser Zweig des Unternehmens insgesamt 7,709 Mill. \$ für die Durchführung des auf 15 Mill. \$ geschätzten Erneuerungsprojektes erhalten. Die Abteilung Kraftfahrzeuge und Maschinenbau hat 12,824 Mill. \$ an ECA-Anleihen bekommen. In Kürze ist auch die Zustimmung zu weiteren 8,7 Mill. \$ für diese Abteilung aus Washington zu erwarten.

(Financial Times, 12. 5. 50)

Die Rhodesian Alloys, Ltd., die zur englischen John Brown & Co. Organisation gehört, wird in Gwelon (Süd-Rhodesien) ein Werk errichten, in dem unter Verwendung örtlich vorhandener Erze Ferrochrom hergestellt werden wird. Die Bauzeit wird auf 2 1/2 Jahre veranschlagt.

(South Africa, 29. 4. 50)

Die British Aluminium Company wird als technischer Berater der Australian Aluminium Production Commission bei dem Bau eines Aluminiumwerkes und einer Reduktionsanlage mitwirken, der bereits in der Nähe von Launceston (Tasmanien/Australien) begonnen worden ist. Die Werke sollen jährlich 12 000 t Aluminium produzieren.

(Financial Times, 3. 5. 50)

Maschinenindustrie

Das unterirdische Werk der Firma Bolinder-Munktel in Torshälla (Schweden), in dem während des Krieges Motoren für die Schwedische Luftwaffe hergestellt wurden, baut jetzt Ackerschlepper. Die Produktionskapazität beträgt 2500 Motoren im Jahr, kann aber nach Durchführung geringfügiger Veränderungen erhöht werden.

(Times Review of Industry, Mai 1950)

Die amerikanische Linkelt Company, Chicago, wird in Südafrika eine Tochtergesellschaft mit eigenem Produktionsbetrieb bei Johannesburg errichten. Es handelt sich um die Herstellung von Transportbändern und Fördergerät sowie Transmissionsanlagen.

(South Africa, 29. 4. 50)

Die Regulierung von Schiffsabgaben

Dr. G. A. Theel, Hamburg

Häfen und Schifffahrt gehören zusammen. Die Seehäfen bieten den Schiffen Operationsbasis und Umschlagsgelegenheit. Für die hierin bestehende Leistung werden sie entschädigt. Die Entschädigung soll auch dem Zweck dienen, die Umschlagsgeschwindigkeit in den Häfen der zunehmenden Geschwindigkeit der Schiffe soweit nötig und möglich anzupassen. Denn eine Verlangsamung der Umschlagsgeschwindigkeit in den Häfen müßte die Zunahme der Geschwindigkeiten der Schiffe weitgehend aufheben. Die Schiffsabgaben, deren Höhe z. T. nach dem Umfang der NRT der Schiffe berechnet wird, tragen also nicht unerheblich zur Förderung der Schifffahrt selbst bei. Eine auch nur relative Verminderung des Abgabenaufkommens durch eine Zunahme der Anläufe oder Kanalpassagen von Schiffen mit „günstiger Vermessung“, d. h. einem mehr oder weniger groben Unverhältnis von Netto- zu Brutto- oder Ladetonnage, müßte letztlich zu einer Schädigung auch der Schiffsinteressen führen. Das Durchschnittsverhältnis von NRT:BRT der gesamten deutschen Handelszwecken dienenden Schiffe vom 1. 1. 1938 betrug 57,4:100. Es kann natürlich nicht allgemeingültig sein, weil die Häfen oder Kanäle eine unterschiedliche Verkehrsstruktur besitzen und sich die Verhältnisse von NRT:BRT usw. bei den einzelnen Betriebsarten voneinander unterscheiden. Doch dürften die Verhältnisse von NRT:BRT auch hier nicht allzu stark voneinander abweichen. Die den Nord-Ostsee-Kanal in östlicher Richtung in den ersten sechs Tagen des November 1949 passierenden Schiffe hatten ein NRT:BRT-Verhältnis wie 57,6:100. Dagegen gibt es einzelne Verhältnisse mit sehr erheblicher Abweichung, wie die nachstehenden Beispiele beweisen:

100 BRT =			100 BRT =		
1. Belgischer Dampfer	49,0 NRT		7. Poln. Fischdampfer	34,8 NRT	
2. Finnischer Dampfer	47,8 "		8. Dt. Küst.-Mot.-Schiff	33,3 "	
3. Deutscher Dampfer	46,5 "		9. Dänisches Motorschiff	31,0 "	
4. Französischer Dampfer	43,0 "		10. Holländ. Motorschiff	28,0 "	
5. Schwed. Motorschiff	38,1 "		11. Russ. Hochseeschlepp.	12,0 "	
6. Norweg. Motorschiff	36,0 "		12. Holl. Hochseeschlepp.	6,3 "	

Die Zahl der Neubauten mit derartigen Abweichungen erhöht sich in der letzten Zeit nicht unbeträchtlich. Wie sich solche Verhältnisse auf beispielsweise die Befahrungsabgaben des NO-Kanals auswirken können — und sich naturgemäß auch auf Häfen- und Lotsengeldeinnahmen etc. auswirken müßten — läßt sich daraus abschätzen, daß im Monat November 1949 unter insgesamt 1146 für die Ostsee ausgehenden Schleusenpassagen des NO-Kanals in Holtenau rd. 400 Einheiten eine NR-Tonnage aufwiesen, die 50% der BR-Tonnage unterschritt, von diesen waren 159 Einheiten Ausländer.

Tabellarisch ausgedrückt stellt sich dieses Beispiel mit dem Ausweis der finanziellen Auswirkung folgendermaßen dar:

Übersicht über die Zahl der deutschen und ausländischen Einheiten mit 50% der BRT unterschreitenden NRT im NO-Kanal-Verkehr Nov. 1949

Zahl der Schiffe	BRT	NRT	Unterschreitende NRT	Tarifsätze in Dpf., je RT netto ⁵⁾	Ausfallende Befahrungsabgabe in DM
2 ¹⁾	4 740	2 348	22	14	3,08
6 ¹⁾	11 888	5 689	255	18	45,90
22 ¹⁾	32 718	14 807	1 552	27	419,04
95 ¹⁾	40 068	16 891	3 143 ³⁾	36	1 131,48
45 ²⁾	19 503	8 191	1 915 ³⁾	36	689,40
34 ¹⁾	5 890	2 509	463 ⁴⁾	26	117,72
197 ²⁾	25 287	10 034	1 453 ⁴⁾	27	392,31
159 ¹⁾	95 304	42 244	5 435		1 717,22
242 ²⁾	44 790	18 225	3 368		1 081,71
Zus.: 401	140 094	60 469	8 803		2 798,93

¹⁾ ausländische Tonnage; ²⁾ deutsche Tonnage; ³⁾ Die Differenzen entstanden daraus, daß 35 Einheiten mit 355 unterschreitenden NRT in die höhere Tarifklasse hineinwuchsen, die unter ⁴⁾ ausfielen, wo im übrigen 85 Einheiten mit 4767 BRT und 1582 NRT unter der Mindestsatz-Grenze verblieben, wo ein Unterschuß so wie so nicht mindernd wirken kann. ⁵⁾ Sätze der Tarifklassen, denen die unterschreitenden NRT bis zum Verhältnis von 50% zuzurechnen sind.

Auf ein ganzes Jahr und beide Fahrtrichtungen bezogen dürfte bei einer Berechnung nur der 50% unterschreitenden NRT zu den entsprechenden Tarifsätzen mit einer Mehreinnahme von über DM 60 000,—, darunter etwa DM 40 000,— an Abgabenaufkommen von ausländischen Schiffen, gerechnet werden können. Bei einer tarifmäßigen Berechnung der den Durchschnitt von 57,4 unterschreitenden NRT würde sich ein Mehraufkommen von wahrscheinlich mehr als dem Doppelten dieser Summe

ergeben. Berücksichtigt man ferner, daß u. a. auch die Lotsengelder auf Basis der NRT berechnet werden, so ergibt sich wahrscheinlich unter denselben Voraussetzungen hier und da ein Mehrfaches der erstgenannten Beträge.

Eine zunächst weniger einschneidende Einbeziehung der den Durchschnitt unterschneidenden NRT könnte dadurch erreicht werden, daß diese gestaffelt vorgenommen würde. Legt man einer solchen Staffelfung die Inbeziehungsetzung der halben Differenz zwischen dem Durchschnittsverhältnis und der unterschneidenden NRT des einzelnen Schiffes zum Durchschnitts- oder dem unterschneidenden Verhältnis zugrunde, oder schlägt man sie der unterschneidenden NRT zu, so würden sich für die Nummern 1, 9 und 12 der oben aufgeführten Typenübersicht folgende Befahrungsabgaben ergeben:

Für Nr. 1		Für Nr. 9		Für Nr. 12	
BRT	= 545	BRT	= 325	BRT	= 836
NRT	= 266	NRT	= 101	NRT	= 53
50 %	= 272,5	50 %	= 162,5	50 %	= 418
57,4 %	= 313	57,4 %	= 188	57,4 %	= 479
49 %	= 95,76 DM	31 %	= 36,36 DM	6,3 %	= 14,31 DM
50 %	= 97,28 "	35 %	= 41,04 "	9 %	= 20,52 "
51 %	= 100,08 "	39 %	= 45,72 "	21 %	= 63,36 "
52 %	= 102,24 "	45 %	= 52,92 "	32 %	= 96,48 "
54 %	= 106,20 "	50 %	= 58,32 "	50 %	= 150,48 "
57,4 %	= 112,68 "	57,4 %	= 67,68 "	57,4 %	= 172,44 "

Unter solchen Schiffen mit unterschneidenden NRT nimmt der Schutzdecker den größten Raum ein. Man streicht gern heraus, daß dieser seine zusätzliche räumliche Ladefähigkeit vornehmlich für leichtere Ladung nutzen könne. Doch trifft dies keinesfalls überall zu. Wie sich die Vermessungsergebnisse gegenüberstehen, wenn ein und dasselbe Schiff einmal als Volldecker und zum anderen als Schutzdecker vermessen ist, zeigt die nachstehende Übersicht:

Als Volldecker vermessen:		Als Schutzdecker vermessen:	
Unterdeckraum	1 336,858 cbm	geschlossene Räume	582,208 cbm
Sonstige Räume	80,504 "	unter Schutzdeck:	128,285 "
Schächte	45,881 "		80,504 "
Lukenanteil	102,831 "		3,352 "
Bruttoreumgehalt	1 566,074 cbm		29,968 "
		Abzüge	824,317 cbm
Maschinenraum	261,963 cbm		263,781 cbm
Mannschaftsräume	56,649 "		56,649 "
Offiziersräume	47,140 "		47,140 "
Navigationsräume	10,929 "		10,929 "
Bootsmannsvorräte	18,976 "		18,976 "
Wasserballast	118,308 "		118,308 "
Kapitänsräume	33,257 "		33,257 "
Gesamt	547,222 cbm		549,040 cbm
Endergebnis:			
Bruttoreumgehalt	1 566,047 cbm = 552,815 RT	824,317 cbm = 290,984 RT	
Abzüge	547,222 cbm = 193,169 RT	549,040 cbm = 193,811 RT	
Nettoreumgehalt	1 018,825 cbm = 359,646 RT	275,277 cbm = 97,173 RT	

Dieses Schiff hat, als Volldecker vermessen, ein Verhältnis von NRT:BRT wie rd. 65:100, dagegen als Schutzdecker vermessen, ein solches von 33,4:100, also rund der Hälfte. Im letzten Falle zahlt es DM 26,14 an Befahrungsabgaben, als Volldecker hingegen müßte es DM 129,60 zahlen. Dieses Schiff lastet seine gewichtsmäßige Ladekapazität auf jeden Fall ebenso wie seine absolute räumliche Ladekapazität aus, wenn es — wie es der Fall ist — wechsellnd 190 oder 206 standard Holz, 500 t Koks, 600 t Gerste oder 650 t Roggen befördert.

Als ein anderes in der Reihe der zu regulierenden Momente erscheint das der Abgaben für die Leerfahrt der Spezialschiffahrt. Bei Hafenanläufen und Kanalpassagen erhalten leerfahrende Schiffe jeder Betriebsart Leer-Rabatte, die z. B. beim NO-Kanal 20 %, beim Suez- und dem Panama-Kanal bedeutend mehr betragen. Es dünkt nötig, hier Überlegungen anzustellen, ob eine Rabattierung leerer Spezialtonnage, wie besonders solcher Tanker- oder Voll-Kühltonnage, bei Berücksichtigung der Tatsache der Unvertretbarkeit ihrer Räume überhaupt gerechtfertigt ist und ob die bisherige Rabattierung nicht ebenso wie die Nichtberücksichtigung der unterschneidenden NRT eine ungerechtfertigte Bevorzugung anderer Tonnage, hier gegenüber der Tonnage mit vertretbarer Räume, darstellt.

Naturngemäß können derartige Regulierungen nur allgemein oder von seiten einander ergänzenden Hafengruppen oder von Kanälen mit Monopolstellung vorgenommen werden. Sie erscheinen aber doch wohl im Interesse der Häfen usw. und damit auch der Schifffahrt selbst geboten.

Chronik / Industrie

Verschiedene Industrien

Anfang Februar 1950 wurde das erste Weißzementwerk in Pataias, Distrikt von Alcobaca (Portugal), eröffnet. Die Kapazität beträgt 40 000 t jährlich, soll auf 60 000 t gesteigert werden. Bisher mußte der Bedarf von jährlich 10 000 t an diesem Zement importiert werden.

Die Companhia di Cimentos de Moçambique errichtet in Nova Maciera bei Dondo, 25 km von Beira (Port. Ostafrika) eine Zementfabrik, die im Sommer 1950 mit einer jährlichen Produktionskapazität von 60 000 t Zement die Produktion aufnehmen wird.

(Foreign Commerce Weekly, 10. 4. 50)

Die „White's South African Portland Cement Co., Ltd.“, in Lichtenburg (Südafrikan. Union) hat die Produktion aufgenommen. Die Werkskapazität beträgt gegenwärtig 7 Mill. Sack Zement jährlich.

(Foreign Commerce Weekly, 10. 4. 50)

In Springs (Südafrikan. Union) errichtet die Sanbra Ltd. ein Spezialwerk zur Herstellung von Gelbguß- und Kupfererzeugnissen für Installationsmaterial. Das Werk soll im Juni 1950 in Betrieb sein.

(Foreign Commerce Weekly, 10. 4. 50)

Die Murray Manufacturing Corporation, New York, errichtet in Johannesburg (Südafrikan. Union) ein Werk zur Herstellung ihrer magnetischen Schalter unter Verwendung südafrikanischer Rohstoffe. Es ist die Produktion von jährlich mehreren Hunderttausend Schaltern geplant, von denen etwa 75 % für den Export auf dem afrikanischen Kontinent und in Übersee bestimmt sind.

Die Sydney Thompson & Co., Ltd., hat in Parys (Oranje Freistaat) ein Spezialwerk für Schalter und Kontrollgeräte errichtet, dessen Produktion speziell für den Export in tropische und subtropische Gebiete bestimmt ist.

(South African Exporter, März 1950)

In Springs (Transvaal/Südafrikan. Union) hat die Pilkington Brothers (SA.) (Pty.), Ltd., die Produktion von Flachglas (Jahreskapazität: ca. 20 Mill. sq. ft.) aufgenommen.

(South African Exporter, März 1950)

Die ECA hat dem Bau einer Sulfatzellulose- und Papierfabrik in Cacia (Portugal) zugestimmt. Die Produktion wird ca. 32 000 t Sulfatzellulose betragen, wovon 8500 t gebleicht werden. 18 000 t werden zu Kraftpapier verarbeitet. Die Anlagen werden aus den USA. (4 Mill. \$) England, Schweden und Finnland bezogen werden.

(Foreign Commerce Weekly, 10. 4. 50)