

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

Article — Digitized Version

Probleme der westdeutschen Werftindustrie

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1951) : Probleme der westdeutschen Werftindustrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 5, pp. 47-50

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131315>

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.

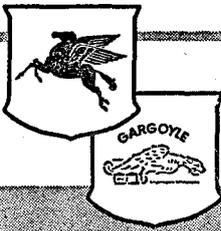
Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

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.



Mobilol und Gargoyle Schmiermittel haben Weltruf

DEUTSCHE VACUUM OEL AKTIENGESELLSCHAFT · HAMBURG

5,346 Mill. t ausgehende Ladung) hatte er bei weitem noch nicht die Grenze der Tonnageumschlagskapazität der Häfen erreicht. Die vorstehende Tabelle gibt die Veränderungen des Seegüterverkehrs seit der Vorkriegszeit wieder, wobei zu berücksichtigen ist, daß in verschiedenen Posten Besetzungsgut enthalten ist. Der Seegüterumschlag hat nicht nur mengenmäßig stark abgenommen, gerade in struktureller Hinsicht wirkt sich die Abnahme besonders nachteilig für Bremen aus wie beispielsweise die starke Abnahme der Holz- und Holzwaren-Ein- und -Ausfuhr. Der Binnenschiffs-Güterverkehr zeigt gegenüber der Vorkriegszeit folgendes Bild (in 1000 t):

**Güterumschlag der Binnenschifffahrt
in den bremischen Häfen
(Monatsdurchschnitt)**

Jahr	Ankommende Güter		Abgehende Güter	
	1000 t	1936 = 100	1000 t	1936 = 100
1936	209,4	100	47,4	100
1938	243,7	116	78,5	166
1946	50,4	24	28,5	60
1947	88,5	42	66,4	140
1948	154,9	74	131,0	276
1949	165,5	79	125,6	265
1950	182,5	87	76,9	162

WERFTEN

In den bremischen Häfen haben die folgenden Werften ihre Standorte:

AG. Weser mit dem Werk Bremen in Bremen und dem Werk Seebeck in Bremerhaven — die Atlas-Werke — Bremer Vulkan in Bremen-Vegesack (das Werk hat sieben Neubauhelgen, zwei Slips von 164 m Länge und 8 m Breite, ein Schwimmdock mit 5000 t Tragfähigkeit), die Rickmers Werft in Bremerhaven — die F. Schichau AG., Bremerhaven — die Schiffbau-Ge-

sellschaft Unterweser AG. — Max Sieghold. Im letzten Vorkriegsjahr lieferten diese Werften, mit Ausnahme der Schichau-Werft, 132 500 BRT an Neubauten ab, was einem Drittel der deutschen Vorkriegs-Neubauten entsprach.

HEIMATFLOTTE

Die bremische Heimatflotte umfaßte bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges etwa 1,4 Mill. BRT. Unter ihren Einheiten befanden sich die größten und schnellsten deutschen Fahrgastschiffe, das größte deutsche fahrgast-kombinierte Schiff und der größte Teil der schnellen deutschen güterbefördernden Seeschiffe. Die schnellen Schiffe des NDL führten in den meisten deutschen Übersee-Relationen. Der Tonnageausweis der bremischen Heimatflotte der Auslandsfahrt des Jahres 1937 sah folgendermaßen aus:

Kategorie	BRT in 1000 RT	NRT in 1000 RT	NT ¹⁾ in 1000 t	LR ²⁾ in 1000 cbm
Insgesamt	1 173	679	1 241	1 913
davon:				
Fahrgasttonnage	148	62		
fahrgastkombin. Tonnage	122	68	48	67
güterbefördernde Tonnage	903	549	1 193	1 846

¹⁾ Nettotragfähigkeit; ²⁾ Laderäume.

An Bord der in der Auslandsfahrt stehenden bremischen Schiffe fuhren im Durchschnitt des Jahres 1937 11 705 Personen.

Betrug der Anteil der bremischen Flotte vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges etwa 32 % der deutschen Handelstonnage, so machte der Tonnageanteil an der des Bundes Anfang 1951 etwa 16 % aus. Erst etwa 10 % der bremischen Heimatflotte der Vorkriegszeit fahren heute unter der bremischen Landesflagge. Solange ihr Umfang und Zustand nicht wesentlich vermehrt bzw. verbessert worden ist, wird die Bremer Wirtschaft nicht gesunden können.

Probleme der westdeutschen Werftindustrie

Von unserem Sachbearbeiter

Deutschland verfügte von jeher über eine außerordentlich leistungsfähige Werftindustrie. Der deutsche Seeschiffbau stand vor dem letzten Kriege nach Großbritannien an zweiter Stelle unter den Weltschiffbauländern und ist nur zeitweilig von Schweden überflügelt worden. Die deutsche Werftkapazität bezifferte sich vor 1939 auf etwa 500 000 BRT jährlich. Kriegsschäden und Demontagen haben die Leistungsfähigkeit der Werften im westdeutschen Bundesgebiet stark herabgemindert, sie wird gegenwärtig bei Zugrundelegung günstigster Begleitumstände auf etwa 350 000 BRT veranschlagt gegenüber rd. 120 000 BRT

Anfang 1950. Besonders hart wurden Seeschiffswerften in Kiel, Hamburg (mit Ausnahme der Deutschen Werft in Finkenwärder) und Emden von Bombenschäden betroffen. Dies gilt vor allem für Blohm & Voß in Hamburg, den Betrieb Reiherstieg der Deutschen Werft in Hamburg, H. C. Stülcken & Sohn in Hamburg, Friedrich Krupp Germaniawerft in Kiel, Howaldtswerke AG. in Kiel und Nordseewerke Emden GmbH. Fast alle übrigen Werftbetriebe erlitten zumindest kleinere Schäden. Von der alliierten Demontagepolitik wurden vor allem betroffen: Blohm & Voß in Hamburg, das Werk Reiherstieg der Deutschen Werft AG. in Ham-

burg, die Deutsche Werke Kiel AG., die Friedrich Krupp Germaniawerft AG. und das Deutsche Schiffs- und Maschinenbau-Werk Weser in Bremen. Bestehen blieben u. a. die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, die Lübecker Flenderwerke, die Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, die Howaldtswerke AG. Kiel und Hamburg, die Deutsche Werft AG., Hamburg, H. C. Stülcken & Sohn, Hamburg, der Bremer Vulkan, das Werk Seebeck der AG. Weser, die Nordseewerke Emden und weitere mittlere Seeschiffswerften.

ZAGHAFT ANFÄNGE

Nach Kriegsende war den deutschen Werften zunächst jede Bautätigkeit untersagt. Bescheidene Möglichkeiten eröffnete die Direktive 37 des Kontrollrats vom 26. Sept. 1946, doch wirkte sich die finanzielle Notlage der Reedereien äußerst hemmend auf die Neubautätigkeit aus. Aus dem gleichen Grunde konnten dringend notwendige Reparaturarbeiten oft nicht durchgeführt werden. Ausbesserungsarbeiten an deutschen und ausländischen Schiffen bedurften jeweils einer besonderen Genehmigung durch die Besatzungsmächte. Die Mehrheit der Werften war daher in der ersten Nachkriegszeit gezwungen, sich teilweise auf betriebsfremde Tätigkeit umzustellen, wie Verschrottungsarbeiten, Instandsetzung von Eisenbahnwaggons, Fahrzeugen usw., um die schwierigsten Zeiten zu überbrücken und wenigstens eine Mindestzahl von qualifizierten Fachkräften halten zu können.

Im August 1947 wurde erstmalig die Frage des Wiederaufbaus der deutschen Fischdampferflotte angeschnitten. Es wurden damals im ganzen 100 Fischdampfer bewilligt, davon 34 mit 400 BRT und 66 mit 350 BRT. Während das Bauprogramm der 34 400-BRT-Schiffe vollständig durchgeführt wurde, sind die kleinen 350-BRT-Schiffe aus Rentabilitätsgründen nicht in Auftrag gegeben worden. Als das Washingtoner Abkommen vom April 1949, das den Bau von Fischdampfern bis zu 650 BRT vorsah, bekannt wurde, glaubte man, die Vergrößerung der Fischdampferflotte weiter vorantreiben zu können, doch zögerte sich die Klärung der mit diesen Neubauten zusammenhängenden Fragen so lange hinaus, bis das Petersberger Abkommen veröffentlicht wurde. Heute spielen Fischdampfer im Bauprogramm der westdeutschen Seeschiffswerften keine Rolle mehr.

Die Fischkutterflotte hatte bereits vor einem Jahr den Stand der Vorkriegszeit wieder erreicht, so daß am Neubau dieses Typs, bei dem es sich um Objekte im Werte von etwa 130 bis 200 000 DM handelte, ebenfalls kein Interesse mehr besteht. Die s. Zt. genehmigten rd. 30 Küstendampfer bis zu 1500 BRT sind sämtlich im Laufe des Jahres 1950 fertiggestellt worden. Die Genehmigungen für Küstenmotorschiffe sahen eine Längenbeschränkung auf 110 Fuß (33,48 m) vor. Obwohl der Bau dieser Schiffe nicht sonderlich attraktiv schien, sind etwa 75 genehmigt worden. Diese Küstenmotorschiffe sind zum größten Teil im Laufe des vergangenen Jahres abgeliefert worden. Teilweise kamen Neubestellungen dazu, so daß einige Werften noch heute mit dem Bau solcher Schiffe beschäftigt sind. Das Petersberger Abkommen hatte die

Frage auftauchen lassen, ob es sich überhaupt noch rentiere, den Bau dieser kleinen Motorschiffe in der bisher gestatteten Größe zu vollenden oder ob man sie um einige Meter verlängert fertigstellen sollte, um ihre Rentabilität zu steigern.

Für Reparationsrechnung sind auf westdeutschen Seeschiffswerften in der Nachkriegszeit lediglich Schiffe fertiggestellt worden, die sich bereits in irgendeinem Zustand der Bauvorbereitung befanden. Es handelte sich also hierbei nicht um Neubauten, sondern um die Fortentwicklung bereits begonnener Schiffsbauten für deutsche Rechnung. Diese Reparationsaufträge gehören heute der Vergangenheit an.

Die erteilte Genehmigung mancher Schiffsneubauten konnte von den Reedern nicht ausgenutzt werden. Bei den kleineren Küstenmotorschiffen waren dafür in erster Linie Finanzierungsschwierigkeiten verantwortlich, bei den 1500-BRT-Schiffen jedoch auch Überlegungen, ob bei dem hohen Zinsendienst ein solches Objekt überhaupt rentabel betrieben werden kann. Nach dem Bekanntwerden des Petersberger Abkommens hatten manche Reeder auch von einem genehmigten und geplanten Neubau Abstand genommen, weil sie es für vorteilhafter hielten, sich für einen durch das Abkommen erlaubten größeren Schiffstyp zu entscheiden.

NACH DEM PETERSBERGER ABKOMMEN

Nach dem Abschluß des Petersberger Abkommens, das den Bau von Hochseefrachtschiffen bis zu 7200 BRT mit Geschwindigkeiten von bis zu 12 Seemeilen zuließ, hat die westdeutsche Handelsflotte einen bemerkenswerten Tonnagezuwachs zu verzeichnen gehabt. Es handelte sich jedoch hierbei um Schiffstypen, die zwar in der Trampfahrt erfolgreich eingesetzt werden konnten, dagegen für die Linienfahrt, auf der bekanntlich vor dem Kriege das Schwergewicht der deutschen Seeschiffahrt lag, nicht in Frage kommen. Von den im Petersberger Abkommen vorgesehenen sechs Spezialschiffen wurden fünf auf deutschen Werften in Auftrag gegeben, während als sechstes ein norwegisches Kühlschiff angekauft wurde, das nunmehr unter deutscher Flagge fährt. Insgesamt wurden im vergangenen Jahre von westdeutschen Werften 115 Schiffe mit 100 800 BRT fertiggestellt, davon 49 Frachtschiffe mit 81 900 BRT und 66 Küstenschiffe mit 18 900 BRT. Die durchschnittliche Größe der abgelieferten Frachtschiffe lag bei 1670 BRT und für Küstenfahrzeuge bei 209 BRT. Von der Gesamtzahl entfielen 39 auf Schleswig-Holstein, 27 auf Hamburg, 19 auf Bremen, 29 auf Niedersachsen und 1 auf Nordrhein-Westfalen. Am 1. Januar 1951 lagen 61 Frachtschiffe mit 158 900 BRT, ein Tanker mit 1750 BRT und 28 Küstenmotorschiffe mit 8200 BRT, insgesamt 90 Schiffe mit 168 850 BRT auf Kiel bzw. befanden sich in der Ausrüstung. Im Ausland wurden 1950 von deutschen Reedern 118 Schiffe mit 397 474 BRT erworben. Wenn auch diese Bauleistung ganz erheblich über der Produktion von 1949 von rd. 17 000 BRT (einschl. Fischdampfern) lag, so bleibt sie doch noch bedeutend hinter dem Friedensniveau (rd. 450 000 BRT für Gesamtdeutschland) zurück. Immerhin konnte Westdeutschland im vergangenen Jahre unter den

Schiffbauländern der Welt die siebente Stelle erreichen, während es heute bereits wieder an fünfter Stelle steht.

Durch die Verkündung des Gesetzes Nr. 24 der Hohen Kommission und seiner 7. Durchführungsverordnung, die am 1. Juli 1950 in Kraft trat, wurde die Genehmigungspflicht für den Bau von Schiffen in ausländischem Auftrag aufgehoben. Diese Erleichterung erstreckte sich jedoch nur auf solche Schiffe, deren Herstellung nach dem Washingtoner und dem Petersberger Abkommen erlaubt war. Sie war insofern von problematischem Wert, als die internationale Schifffahrt an langsamen Schiffen wie die westdeutschen Werften sie bislang nur bauen durften, kein allzugroßes Interesse hat. Lebhaft begrüßt wurde daher von der westdeutschen Werftindustrie die von den Außenministern der drei Westmächte am 20. September 1950 in New York angekündigte Freigabe des westdeutschen Exportschiffbaus. In Bremer Schifffahrtskreisen schätzte man damals die zu erwartenden Schiffsexporte auf wertmäßig mindestens 25 Mill. Dollar jährlich. Die heute tatsächlich vorliegenden Exportaufträge liegen bereits weit über dieser Zahl.

GEGENWÄRTIGES BAUPROGRAMM

Die Anfang April ds. Js. verkündete allgemeine Freigabe des westdeutschen Schiffbaus bedeutete einen markanten Wendepunkt in der Nachkriegsgeschichte der westdeutschen Werftindustrie. Sie gipfelt in der Tatsache, daß die bisher für den Schiffbau bestehenden Einengungen grundsätzlich aufgehoben wurden mit der alleinigen Bedingung, daß nur solche Schiffe gebaut werden dürfen, die in keiner Weise eine militärische Verwendung zulassen. Die totale Freigabe des Schiffbaus erfolgte zu einem Zeitpunkt, an dem der westdeutsche Bestand an kleinen und langsamen Schiffen, wie sie in dem bisherigen Petersberger Rahmen gebaut werden durften, einschließlich der noch im Bau befindlichen Einheiten im wesentlichen als gedeckt angesehen werden konnte, so daß sich nur noch wenige Reeder dazu entschlossen, weitere Schiffe dieser Art in Auftrag zu geben. Nach bisherigen Mitteilungen sind daraufhin insgesamt 28 schnelle Frachtschiffe in Auftrag gegeben worden, deren Bau fast ausschließlich im Rahmen des rd. 200 000 BRT umfassenden Überseelinienprogramms 1951/52 erfolgen soll. Es handelt sich hierbei um 8—10 000 Tonner mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 16 Seemeilen, die sich sowohl für die Linienfrachtfahrt wie für die schnelle Trampfahrt eignen. An dem Neubauprogramm sind die beiden führenden deutschen Reedereien Hamburg Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd mit je 7 16-Knotenschiffen beteiligt. Die Hapag hat 4 schnelle Turbinenfrachtschiffe zu je 10 000 t Tragfähigkeit und 3 schnelle Motorfrachtschiffe zu je 8000 t Tragfähigkeit in Auftrag gegeben, und zwar 2 Turbinenschiffe bei der Deutschen Werft, Hamburg-Finkenwärder, und je 1 bei den Howaldtswerken in Hamburg und den Flenderwerken in Lübeck. Die drei 8000-Tonner werden vom Bremer Vulkan gebaut. Der Norddeutsche Lloyd läßt zwei schnelle Turbinenfrachtschiffe zu je 10 000 t Tragfähigkeit von den Howaldtswerken in Hamburg

und je eins von der Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwärder und von den Flenderwerken in Lübeck bauen. Die Deutschen Afrika-Linien sind mit zwei Motorfrachtschiffen zu je 8000 t Tragfähigkeit und 15 Seemeilen Geschwindigkeit am Neubauprogramm beteiligt. Die Hamburg-Süd soll beabsichtigen, drei Motorfrachtschiffe zu je 7500 t Tragfähigkeit bei den Howaldtswerken in Hamburg in Auftrag zu geben. Weitere Aufträge schneller Schiffe wurden verschiedenen Werften von der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ in Bremen, der Horn-Reederei in Hamburg, der Reederei Rob. M. Sloman jr. in Hamburg, der Flensburger Dampfercompagnie, Harald Schuldt & Co. in Hamburg, der Reeder-Union in Kiel, der Brenntag, der Transocean-Schiffahrts-GmbH und der Kohlen Import & Poseidon Schifffahrt AG. erteilt. Neben diesen Neubaufträgen laufen die alten Programme weiter, nämlich ein Teil des Bauprogramms 1950/51 und ein Teil des Bauprogramms 1951/52, das Schiffe umfaßt, deren Größe und Geschwindigkeit sich im Rahmen der bisherigen Möglichkeiten halten. Der gegenwärtige Stand der Schiffbauaufträge auf deutschen Seeschiffwerften stellt sich roh geschätzt auf über 500 000 BRT, wovon ein erheblicher Teil auf Auslandsaufträge entfällt. Der Bau von großen Passagierschiffen, der jetzt theoretisch möglich ist, ist solange nicht akut, als man noch die Sorge um den Wiederaufbau der Frachtdampfertonnage hat. Die westdeutsche Seeschiff-tonnage stellte sich am 1. April 1951 auf 663 000 BRT (Schiffe ab 300 BRT ohne Insel- und Fährdeverkehr, Spezialfahrzeuge, Leichter, Schlepper und Küstenmotorschiffe).

FINANZIERUNGSPROBLEME

Von entscheidender Bedeutung für die Durchführung der neuen Schiffbauprogramme ist die Finanzierungsfrage. Der Kreditbedarf der Reedereien, die durch die Kriegs- und Nachkriegsentwicklung ihrer Mittel entblößt worden sind, ist sehr erheblich. Die Bundesregierung und die Länder, insbesondere die Küstenländer, sind nach wie vor bemüht, im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten Mittel für den Schiffbau bereitzustellen. Das im Sommer 1950 herausgekommene Gesetz über Darlehen zum Bau und Erwerb von Handelsschiffen hat die Grundlage für eine Finanzbeihilfe des Bundes geschaffen, die sich für das Haushaltsjahr 1950 auf 100 Mill. DM bezifferte. Es ist unbedingt anzuerkennen, daß von den Küstenländern, vor allem von Hamburg und Schleswig-Holstein, aber auch von Bremen und Niedersachsen mancherlei Anstrengungen gemacht worden sind, um die bisherigen Schiffsneubauten zu ermöglichen. Vom Hamburger Staat und der Hamburgischen Landesbank zusammen wurden beispielsweise den Reedereien in der Nachkriegszeit Schiffbaukredite in Höhe von 172 Mill. DM kurz- und langfristig zur Verfügung gestellt, womit folgende Objekte gebaut, erworben, in Auftrag gegeben oder instandgesetzt wurden: 10 Potsdamschiffe (unter 1500 BRT) = 14 580 BRT, 2 Überseeschiffe (unter 7200 BRT) = 10 000 BRT, 22 Großschiffsreparaturen (Wiederinstandsetzungen) = 48 220 BRT, 33 Küstenmotorschiffe = 9480 BRT, 15 Fischdampfer = 7150 BRT, 28 Überseeschiffe (Bonner Programm) = 84 000 BRT,

14 Überseeschiffe (Anschlußprogramm) = 32 000 BRT und 8 Ankäufe = 14 500 BRT, insgesamt 220 330 BRT. Entgegen vielfach gehegten Erwartungen stellte das Schiffahrts-Wiederaufbaugesetz kein Rahmengesetz für eine Gesamtfinanzierung des deutschen Schiffbaus dar. Von der ECA wurden 85 Mill. DM zur Finanzierung des Baus von Küstenschiffen bis zu 2700 BRT bereitgestellt, während Gegenwertmittel für den Seeschiffbau nicht freigegeben wurden. Für 1951 wurde vom Bund ein Gesamtprogramm in Höhe von 350 Mill. DM vorgesehen. In Schiffahrtskreisen rechnet man damit, daß im Laufe dieses Jahres eine Klärung der langfristigen Finanzierung ermöglicht wird.

ROHSTOFFBESCHAFFUNG

Die Durchführung der neuen Schiffbauprogramme wird weiterhin in erheblichem Maße von der Frage der Rohstoffbeschaffung abhängig sein. Die vorhandenen Rohstoffengpässe bestimmen entscheidend die Ablieferungsfristen der Werften. Knapp sind vor allem Grobbleche, aber auch in Mittel- und Feiblechen sowie Profilen ist die Versorgungslage keineswegs befriedigend. Die Lieferfristen für Schiffbaumaterial liegen im großen und ganzen um 10 bis 12 Monate herum. Zur Zeit sind Verhandlungen mit den maßgeblichen Instanzen über die Frage im Gange, ob für den Werftbedarf an Walzmaterial ein Prioritätsrecht geschaffen werden soll. In diesem Zusammenhang laufen Bestrebungen, den Schiffbau der Exportindustrie gleichzustellen aus der Erwägung heraus, daß die Erstellung von Schiffen für inländische Rechnung indirekt einen laufenden Devisenanfall auslöst, während der Bau eines Schiffes für Auslandsrechnung nur einen einmaligen Deviseneingang erbringt.

Alles in allem ist die gegenwärtige Lage der westdeutschen Großwerften als günstig zu bezeichnen, wenn auch die Materialverknappung Sorge macht. Dies trifft für die kleinen und mittleren Werften nicht in gleichem Maße zu, wenn es auch einigen von ihnen gelungen ist, stärker ins Geschäft zu kommen. Auch bei den Binnenschiffswerften sind die Verhältnisse keineswegs günstig, da der Aufbau der deutschen Binnenschiffstonnage noch nicht entscheidend aufgenommen ist. Ungünstig ist auch die Lage der Bootswerften, denen es an Aufträgen mangelt, es ist jedoch zu erwarten, daß sich die Zahl der Bestellungen

von Rettungsbooten in nächster Zeit erhöhen wird. Die Leistungsfähigkeit der Seeschiffswerften verfolgt eine aufsteigende Tendenz, begünstigt durch Rationalisierungen, Einführung der elektrischen Schweißung und Vorfabrikation einzelner Teile. Es ist anzunehmen, daß das kommende Jahr eine Kapazitätssteigerung auf rd. 400 000 BRT bringt und in den folgenden Jahren eine weitere Leistungsausweitung möglich ist. Die Grenze der Gesamtkapazität dürfte etwa bei 500 000 BRT liegen. Die Exportkapazität der deutschen Seeschiffswerften ist unmittelbar abhängig von der für deutsche Rechnung im Bau befindlichen Tonnage. Von kürzeren Lieferfristen deutscher Seeschiffswerften bei Auslandsaufträgen im Vergleich zur ausländischen Werftindustrie kann heute nicht mehr die Rede sein. Hier ist inzwischen ein weitgehender Ausgleich erfolgt. Auch die deutschen Werften benötigen gegenwärtig längere Lieferzeiten, die nur in Ausnahmefällen kürzer sind als diejenigen des Auslandes. Seeschiffsexportaufträge liegen gegenwärtig hauptsächlich aus den drei skandinavischen Ländern, den USA., Panama, Frankreich und Südamerika vor. Die Facharbeiterfrage ist bei den Werften zur Zeit nicht akut. Wohl ist es schwer, bestimmte Facharbeitertypen wie z. B. Kesselschmiede zu finden, aber mit der zunehmenden Einführung der Elektroschweißung ist anzunehmen, daß der Bedarf an Fachkräften zurückgehen wird, und stattdessen mehr ungelernete Arbeiter benötigt werden.

Die Aussichten für die Schiffbaufinanzierung, insbesondere die Refinanzierung, sind noch weitgehend ungeklärt. Die Länder haben aus Haushaltsmitteln nicht mehr viel langfristige Kredite zu vergeben. Der Bund versucht, die Reeder zu veranlassen, sich mit einem möglichst großen Betrage selbst an der Schiffbaufinanzierung zu beteiligen — das Schiffahrts-Wiederaufbaugesetz sieht eine Bereitstellung von 40 % der Bausumme aus Bundesmitteln und eine 60 %ige Aufbringung aus eigenen oder anderweitig beschafften Mitteln vor, doch sind die Möglichkeiten der Eigenfinanzierung bei den einzelnen Reedereien sehr verschieden gelagert. Letztlich wird es sich kaum umgehen lassen, daß der Bund die Vorfinanzierung der Schiffsneubauten zentral auf sich nimmt, was allerdings angesichts der gegenwärtigen Fassung des erwähnten Gesetzes schwierig erscheint.



KÜHNE & NAGEL

gegr. 1890

BREMEN · HAMBURG · LUBECK

BERLIN · BRAUNSCHWEIG · BREMERHAVEN · DÜSSELDORF · FRANKFURT/M. · HANNOVER

LEIPZIG · PASSAU · REGENSBURG