

Cresta, Maximilian

Article — Digitized Version

Handelsmarine und Schiffsbau in Italien

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Cresta, Maximilian (1952) : Handelsmarine und Schiffsbau in Italien, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 6, pp. 374-378

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131543>

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.

Handelsmarine und Schiffbau in Italien

Maximilian Cresta, Rom

Eine vom italienischen Industriellenverband vorbereitete Studie über die Entwicklung der italienischen Handelsmarine im Zeitraum der letzten hundert Jahre geht von der Feststellung aus, daß Italien um die Mitte des vorigen Jahrhunderts mit 1,4 Mill. BRT, damals noch alles holzgebaute Segelschiffe, die größte Handelsflotte der Welt besaß. Im Übergang zur Dampfschiffahrt blieb Italiens Schiffbau zurück. Der Mangel an eigenem Rohmaterial erschwerte und verzögerte die Umstellung auf Eisen- und später Stahlkonstruktion. Nach der Schiffbaukrise von 1876 belief sich der Bestand immerhin auf 321 000 BRT im Dampfer- und rund 980 000 BRT im Seglerverkehr. In die Jahre 1853-54 fiel die Gründung der ersten italienischen Großwerften Ansaldo und Foce, Genua, denen Odero, Sestri Ponente und Orlando, Livorno, folgten. Nach dem ersten Weltkrieg wurde das Stapellaufmaximum 1926 mit 220 021 und 1939 mit 119 757 BRT erreicht. Der zweite Weltkrieg brachte eine Dezimierung des für Kriegszwecke (Material- und Truppentransporte hauptsächlich nach Nordafrika) herangezogenen Handelsschiffsraumes. Von den rund 3,5 Mill. BRT waren (ohne jede Stapellegung in den Jahren 1941-1944) nur 364 000 BRT (zumeist kleinerer und minderwertiger Einheiten) übrig geblieben.

Die jährlichen Stapelläufe

Jahr	Anzahl	1000 BRT
1946	330	62
1947	350	64
1948	290	94
1949	225	87
1950	210	46
1951	257	ca. 100

DER SCHIFFSBESTAND

Auf Stapel gelegt wurden im vergangenen Jahr auf den italienischen Werften 201, auf den Triester Werften 8 Einheiten (mit ungefähr 70 000 bzw. 38 000 BRT). Am 31. 12. 1951 hatten die italienischen Werften 238 Schiffe (annähernd 200 000 BRT), die Triester 9 Einheiten (rund 64 000 BRT) im Bau. Die Produktionsziffern machen deutlich, wie stark im italienischen Schiffbau heute die Kleintonnage für den Hafen- und Küstenbedarf und für die Fischerei vorherrscht (während die Triester Adria-Werften heute fast ausschließlich mittlere Einheiten, die hauptsächlich für den Verkehr mit der Levante bestimmt sind, auf ihren Stapeln haben). In der Nachkriegszeit hat Italien für ausländische Rechnung (vom 1. 1. 1948 bis zum 31. 12. 1951) 52 Schiffe gebaut und geliefert, 9 Einheiten sind noch im Bau (diese Auslandsaufträge umfassen insgesamt 225 000 BRT). Vorwiegend handelt es sich dabei um Aufträge für die Sowjetunion, die Türkei und Griechenland. Die italienischen Großwerften haben jetzt unter dem Ausfall der Aufträge für die Kriegsmarine zu leiden. Was bisher für sie — hauptsächlich für Ansaldo — abfiel, entstammte vorwiegend dem Reparatur- und Modernisierungsbedarf, für den Detailangaben fehlen.

Seit einiger Zeit laufen Verhandlungen mit Marineexperten der USA. über die Bedingungen einer Bauvergebung von 8 Unterseebootjägern an die italienische Schiffbauindustrie. Vorerst wird Stillschweigen gewahrt, doch dürfte stimmen, daß es sich hierbei um einen Auftragswert von annähernd 30 Mill. \$ handelt, die Italien zum Ankauf von Rohstoffen in Amerika zu verwenden hätte, und daß eine Verteilung der gelieferten Einheiten an die NATO-Länder unter Ein-schluß Italiens vorgesehen ist.

Der Stand der italienischen Handelsmarine zeigt eine unerwartet rasche Auffüllung der im Krieg eingebüßten Tonnage. Am 1. 10. 1951 umfaßte der offizielle Ausweis eine Flotte von

993 Schiffe mechan. Antriebes von mind. 100 BRT	3 024 733 BRT
11 Schiffe in Überholung	31 969 BRT
1 Schiff an Spanien verliehen	5 181 BRT
237 Schiffe unter 100 BRT	10 803 BRT
	3 072 686 BRT

Von diesem Bestand waren 118 kombinierte und Passagierschiffe (557 161 BRT), 597 Frachtschiffe (1 781 333 BRT), 153 Tanker (676 965 BRT). Dazu kommen

141 Segelschiffe	3 832 BRT
974 Motor-Segelschiffe	60 193 BRT
2 063 Motorfischkutter	49 858 BRT
	113 883 BRT

was eine Gesamttonnage von 3 186 569 BRT ergibt. Für Anfang März 1952 erbrachten die dem Handelsministerium vorliegenden Neuermittlungen eine Erhöhung auf 3 270 887 BRT, die sich auf 4 491 Einheiten verteilen. Doch zeigt ein Blick auf die oben angegebene Stapellauf-tonnage seit Kriegsende, daß an diesem Anwachsen der Flotte Neubauten nur mit rund 450 000 BRT beteiligt sind. Tatsächlich treffen die in den Kreisen der Handelsschiffahrt vorgebrachten Einwände zu, die auf die Fragwürdigkeit des schnellen Erfolges hinweisen. Auch der Handelsmarineminister Paolo Cappa hat bei seinen Darlegungen im Minister-rat und in seinen Pressepublikationen nachdrücklich betont, daß die schnelle Vermehrung des nach dem Krieg übrig gebliebenen Schiffsbestands im wesentlichen durch die Wiedereinstellung von seinerzeit aus-rangierten Einheiten, durch Hebung und Ausbesse-rung einer großen Zahl in den italienischen Hoheits-gewässern versenkter Schiffe und durch den Kauf von billig abgegebenen Auslandsfrachtern (einschl. der von den Amerikanern erhaltenen „Liberties“) erzielt wor-den ist. Die italienische — in ihren Großanlagen voll-wertige — Schiffbauindustrie war an dieser Entwick-lung der Handelsflotte nur zum geringen Teil mit Neubauten, in der Hauptsache nur mit Reparaturar-beiten beteiligt, und die Reeder mußten sich mit der Ab-wicklung eines Programms abfinden, das zu einer fortschreitenden Verminderung der Qualität zugunsten der Quantität geführt hat. Man hat in Italien — aller-dings nicht nur in Italien — dem Problem der wür-genden Schiffsraumnot durch eine Zwischenlösung bei-zukommen gesucht, die man erst durch Neubauten in einem längeren Zeitraum wird überwinden können.

DIE REEDEREIEN

Was die Aufgliederung der italienischen Reedereien anlangt, gehen die letzten genauen Angaben auf das Jahr 1932 zurück. Damals zählte man 5 große Schiffsfahrtsunternehmungen (mit 100 000 bis 500 000 BRT), 29 mittlere (20 000 bis 100 000 BRT) und 583 kleine Gesellschaften und Reeder (unter 20 000 BRT). Zu jener Zeit ging die Durchschnittstonnage nicht über 2 060 BRT hinaus. Aus den oben gebotenen Bestandsziffern der gegenwärtigen Handelsflotte läßt sich ein Gesamtdurchschnitt von nur 745 BRT errechnen. Die Schiffe mit mechanischem Antrieb allein weisen einen Tonnagedurchschnitt auf, der nicht viel höher als der Globaldurchschnitt vor 20 Jahren liegt. Die großen und mittleren Unternehmungen sind allerdings ohne wesentliche Veränderungen geblieben, aber die Tonnage, über die sie verfügen, ist zusammengeschrumpft. Die von Mussolini 1936 durchgeführte Reorganisation der italienischen Schifffahrt, die den Seeverkehr unter italienischer Flagge auf die vier staatsabhängigen und vom Staate subventionierten Hauptgesellschaften aufteilte, ist zwangsläufig auch heute bestimmend. Die zu jener Zeit aufgestellte Finanzgesellschaft „Finmare, Società Finanziaria Marittima“, Rom (Kapital 18 Mrd. Lire in Aktien zu 500 Lire) hat nach wie vor die satzungsmäßige Aufgabe, Beteiligungen an den vier Großgesellschaften — Italia, Lloyd Triestino, Adriatica und Tirrenia — aufzunehmen und in deren technischen Betrieb regelnd einzugreifen.

Die Schiffsahrtsgesellschaft „Italia“ (Kap. 0,5 Mrd. Lire, Aktien zu 500 Lire) mit Sitz in Genua hat gegenwärtig 22 Schiffe mit 195 282 BRT und betreibt den Verkehr (Güter und Personen) mit Nord-, Mittel- und Südamerika. Außerdem unterhält sie einen Frachtdienst von Triest nach Südamerika.

Der „Lloyd Triestino“, Triest (Kap. 0,3 Mrd. Lire, Aktien zu 500 Lire) verfügt über 13 Schiffe mit 82 190 BRT und hält Verbindung mit Süd-, Zentral- und Ostafrika sowie mit Indien, dem Persischen Golf und Australien.

Die „Adriatica“, Società Navigazione, Venedig (Kap. 150 Mill. Lire, Aktien zu 500 Lire) besitzt 14 Schiffe mit 51 214 BRT und bedient die Adria und das östliche Mittelmeer.

Die „Tirrenia“, Neapel (Kap. 150 Mill. Lire, Aktien zu 500 Lire) versieht den Dienst im Thyrrhenischen Meer, um Italien, nach Libyen, dem westlichen Mittelmeer und Nordwesteuropa.

Diese vier Gesellschaften wurden 1936 saniert und neu konstituiert. Gleichzeitig erhielten sie mit Gesetz vom 7. 12. 1936 Staatssubventionen zugewiesen, wobei überdies der Staat die gegenwärtig stärker ins Gewicht fallende Verpflichtung übernahm, Betriebsausfälle zu decken und ihnen einen „mittleren Gewinn“ (4 % vom Kapital) zu garantieren (nach den letzten Ausweisen ergaben sich aus der staatlichen Ausfallhaftung Zuwendungen an den Lloyd Triestino von rund 2,26, an die Adriatica von 1,4, an die Tirrenia von 1,51 Mrd. Lire, wohingegen die Italia aktiv abschloß). Daß auch kleineren Unternehmungen aus öffentlichen Mitteln nachgeholfen werden muß, ist unter den heutigen Verhältnissen selbstverständlich (hierfür wurde für das Finanzjahr 1951/52 annähernd 1 Mrd. Lire veranschlagt).

Von den bedeutenderen italienischen Schiffsahrtsgesellschaften wären anzuführen: „La Columbia“, Genua (gegründet 1917, Kap. 450 Mill. Lire, 27 729 BRT), „Alta Italia“, Genua (gegründet 1906, Kap. 375 Mill. Lire, 70 117 BRT), „Ligure Armamento“, Genua (gegründet 1917, Kap. 250 Mill. Lire, 55 797 BRT), D. Tripovich & C., Triest (gegründet 1912, Kap. 225 Mill. Lire, 15 000 BRT), „Comp. Solentiana“, Lecce (gegründet 1945, Kap. 200 Mill. Lire, 7 825 BRT),

„Sarda Mare“, Sassari, Sardinien (gegründet 1945, Kap. 320 Mill. Lire). Zum Abschluß dieser gedrängten Übersicht wäre noch im besonderen die Gesellschaft „Marittima Nazionale“, Rom, anzuführen, die unter maßgeblicher Staatsbeteiligung 1948 mit einem Kapital von 5 Mrd. Lire (Aktien zu 10 000 Lire) zum Zwecke des Ankaufes und der Restaurierung kriegsbeschädigter Schiffe gegründet worden ist und der in den letzten Jahren bei der Hebung versenkter Schiffe die Hauptrolle zufiel.

DIE SCHIFFBAUINDUSTRIE

Während die Schiffsausrüstung Italiens alles andere als zulänglich ist, erweist sich seine Schiffbauindustrie als überdimensioniert. Sie wäre es auch dann, wenn der Tonnagebedarf innerhalb kürzerer Fristen, als sie nach den gegebenen finanziellen Möglichkeiten vorauszu-sehen sind, zur Bauvergebung gelangen könnte. Es ist daher naheliegend, daß die Regierung ein Programm zur staatlich geförderten Umstellung eines Teiles der Anlagen auf andere Produktionszweige ausarbeitet. Wenn man sich auch über die besonderen technischen Schwierigkeiten eines solchen Vorhabens vollauf Rechenschaft gibt, bleibt doch aus arbeitspolitischen Gründen nichts anderes übrig. Die großen staatsabhängigen Werften, die — wie der Handelsmarineminister mehrfach betont hat — den höchstqualifizierten Anlagen des Auslandes gleichwertig sind, sollen allerdings in den Reduktionsprozeß nicht einbezogen werden. Das Handelsmarineministerium hätte sich sicherlich nicht zum Entschluß eines Abbaus und der damit zusammenhängenden Verringerung der Hellingen bereitgefunden, wenn Aussicht bestünde, fortlaufend Auslandsbestellungen entsprechenden Umfanges hereinzubekommen. Von einer Konkurrenz mit dem englischen, aber auch dem deutschen Angebot kann unter den gegenwärtigen Produktionsbedingungen der italienischen Werften auf absehbare Zeit nicht die Rede sein.

Von den 15 großen und mittleren Werften Italiens gehören neun in den Einflußbereich des IRI. (des um die Mitte der dreißiger Jahre zur Sanierung der Industrie durch Staatsbeteiligungen aufgestellten „Istituto per la Ricostruzione Industriale“), und sechs sind privatwirtschaftliche Unternehmungen. Von ihnen liegen elf in Norditalien und vier im Süden (Neapel, Castellammare, Taranto, Palermo). Dazu kommen 32 kleinere Werften, von denen etwa 10 für Eisenkonstruktion von Schiffen mit 600 bis 1 000 BRT. ausgerüstet sind, während die restlichen nur für kleinere Schiffe und für Reparaturen in Betracht kommen.

Begreiflicherweise haben die IRI-Werften seit dem Bestand der Staatsbeteiligung gegenüber den anderen Schiffbauunternehmungen einen entschiedenen Vorsprung gewonnen, den sie weiterhin behaupten können. Denn ihnen kommen in erster Linie die Beiträge zugute, die der Staat auf Grund der jeweils durch Gesetz ausgeworfenen Globalsummen dem Schiffbau zuweist, und demgemäß sind sie bei der Vergabe der Aufträge im Vorteil. Man darf auch nicht übersehen, daß die vom Staate subventionierten Schiffsahrtsgesellschaften (im besonderen die vier Großunternehmungen) bereit sind oder veranlaßt werden können, diesen Werften den Vorzug zu geben. Es ist daher naheliegend, daß im Rahmen der Vorschläge zur Förderung der Schiffbautätigkeit das Verlangen nach Freigabe des Wettbewerbes seitens der privaten Unter-

nehmer in den Vordergrund gestellt wird. Wie die früher erwähnte „Finmare“ die Finanzierungsdachgesellschaft der staatlich kontrollierten Schifffahrt Italiens ist, fällt im Sektor der auch den Schiffbau umfassenden Maschinenindustrie die gleiche Funktion der „Finmeccania“, Società Finanziaria Meccanica (Aktienkapital 25 Mrd. Lire), zu. Diese führt mit einem Aufwand von 28 Mrd. Lire ein auf sieben Jahre verteiltes Programm zur technischen Vervollkommnung der Werftanlagen — beschränkt auf die IRI-Gruppe — mit dem Ziele durch, unter Verzicht auf jeden Kapitaleinsatz zur Produktionssteigerung die Voraussetzungen zur Kostensenkung und Baubeschleunigung zu schaffen. Dazu gehört auch die Auflassung überzähliger Stapel. Aus eigener Kraft folgen einige private Unternehmen (so Tosi in Tarent und Piaggio in Palermo) dem gleichen Bestreben.

Die italienischen größeren und mittleren Werften umfassen:

1. die vom IRI kontrollierten Unternehmen:
 die Ansaldo-Gruppe: „Ansaldo“, Genua, Kap. 3 725 Mill. Lire, gegründet 1912 mit 4 Werften (Genua-Sestri, Cersusa-Voltri, Muggiano-Spezia, Orlando-Livorno). Die „Odero-Terni-Orlando“ mit 21 Stapeln wurde mit der „Ansaldo“ vereinigt;
 Gruppe Navalmeccanica, Neapel, Kap. 96 Mill. Lire, gegründet 1910, mit 2 Werften (Castellammare di Stabia und Neapel) und 6 Stapeln;
 Gruppe C.R.D.A.: Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Triest, Kap. 200 Mill. Lire, gegründet 1908, mit 3 Werften (S. Marco, S. Rocco, St. Andrea) und 11 Stapeln;
2. unabhängige Unternehmungen:
 Società Cantieri del Mediterraneo, Genua, Kap. 10,3 Mill. Lire, gegründet 1916, mit 1 Werft (Pietraligore) und 4 Stapeln;
 Cantieri dell Tirreno, Genua, Kap. 100 Mill. Lire, gegründet 1889, mit 1 Werft (Riva Trigoso) und 4 Stapeln;
 Cantieri Navali Riuniti, Genua, Kap. 1 Mrd. Lire, mit 2 Werften (Palermo, Ancona) und 13 Stapeln;
 Cantieri Navali di Taranto, Rom, Kap. 1 Mrd. Lire, gegründet 1947, mit 1 Werft (Tarent) und 11 Stapeln;
 Cantieri Navali Breda, Venedig, Kap. 250 Mill. Lire, als Zweiggeseellschaft der Breda-Werke 1947 konstituiert, mit 1 Werft (Marghera) und 4 Stapeln;
3. kleinere Aktiengesellschaften:
 Piaggio & C., Genua, Kap. 210 Mill. Lire, für Wagen und Schiffe, mit 1 Werft (Riva Trigoso) und 8 Stapeln;
 Cantieri Navali e Officine Meccaniche, Venedig, Kap. 40 Mill. Lire, mit 1 Werft (Venedig) und 4 Stapeln;
 Cantieri Navale Apuania, Mailand, Kap. 40 Mill. Lire, mit 1 Werft;
 Cantieri Navali del Quarnaro, Rom (früher Fiume), Kap. 20 Mill. Lire, gegründet 1920, mit 1 Werft (Fiume), war vom IRI kontrolliert;
 Arsenale Triestino, Triest, Kap. 30 Mill. Lire, für Reparaturen, mit 1 Werft (Triest).

Die Zahl der in den italienischen Werften (ohne ihre Ausrüstungsindustrie) gegenwärtig beschäftigten Arbeiter wird mit 40 000—45 000 angegeben. Zu diesem effektiven Arbeiterstamm kommen noch 20 000—25 000 Arbeitslose. Im Schiffbauer-Verband „Unaval“ (Federazione Nazionale Officine Allestimenti Navali) sind 24 Werften für Eisenkonstruktion, 17 für den Holzschiffbau und 19 Reparatur- bzw. Ausrüstungswerften zusammengefaßt.

Für die den Schiffbau einschließende mechanische Industrie wurde der Durchschnitts- (Jahres-) Produktionsindex 1950 mit 123 auf der Basis von 1938 = 100 ausgewiesen. Aber die Indexhöhe ist der vergrößerten Produktion vor allem in der eigentlichen Maschinenindustrie (Druck-, Textil-, Näh-, Schreib- und Rechenmaschinen im besonderen) und der Kraftwagenerzeugung zu verdanken. Demgegenüber lag der Produktionsindex im vergangenen Jahr für Dieselmotoren bei

83, für Elektromotoren bei 85 und für das Schiffsreparaturmaterial bei nur 66. Die im mechanischen Industriesektor für die Versorgung des Schiffskonstruktionsbedarfs (Stahl und Eisen, Maschinen, Motoren, Einrichtung usw.) beschäftigte Arbeiterzahl erreicht nach den Ermittlungen 50 000 mit einer Jahreslohnsumme von 50 bis 60 Mrd. Lire. Hierzu kommen rund 30 000 Arbeiter der indirekten Produktion. Eine gesonderte Feststellung für die Schiffbauindustrie des IRI., die dank ihrer Werkeinrichtung und dem unmittelbaren Anschluß an die Schwerindustrie des Konzerns der Hauptsache nach ihren Material- und Ausrüstungsbedarf arbeitszyklisch bestreitet, gelangt für 1950 im geschlossenen mechanisch-industriellen Arbeitsprozeß zu einer Belegschaft von 80 000 Arbeitern und Angestellten mit 46 Mrd. Lire Personalkosten, was nicht viel weniger als der Hälfte des Gesamtfakturenwertes der IRI-Werften im gleichen Jahre (98 Mrd. Lire) entspricht. Die Bilanz schloß 1950 mit einem Verlust für den IRI. von 10,7 Mrd. Lire.

Wenn schon die größten Werftanlagen Italiens, die mit beträchtlichem Kapitaleinsatz auf die Höhe modernster Betriebsanforderungen gebracht worden sind und die den Erfordernissen rationeller Arbeitstechnik Genüge leisten können und denen der Löwenanteil der Auftragsvergebung geradezu automatisch zufällt, nicht in der Lage sind, aus ihrer Leistung einen Ertrag zu erzielen, so liegt es auf der Hand, daß der italienische Schiffbau in seiner Gesamtheit notleidend ist. Wenn die Regierung noch länger zögert, Maßnahmen zu seiner Sanierung zu ergreifen, besteht die mancherseits schon für die nächste Zeit erwartete Gefahr einer bedenklichen Werftkrise, mit der unvermeidlich Arbeiterentlassungen verbunden wären. Zwei Hauptursachen, die ineinandergreifen, haben die gegenwärtige Lage heraufbeschworen. Die Produktionskapazität der Anlagen ist nur zum geringen Teil ausgenutzt, und die Schiffbaukosten sind in Italien um vieles zu hoch. Der Handelsmarineminister Cappa hat in einem Bericht an das Parlament (27. 2. 1951) die Produktionskapazität der bereits erwähnten 15 großen oder größeren Werften mit 300 000 BRT im Jahr angegeben und hinzugefügt, daß mindestens 180 000 BRT jährlich vom Stapel gelassen werden müßten, um den Betrieben ein wirtschaftliches und kontinuierliches Arbeiten zu ermöglichen. Dieser Neubaumumfang deckt sich aber auch mit dem Minimalerfordernis der fortschreitenden Einstellungen für den ersatzbedürftigen Schiffsbestand der Handelsmarine. Nach den Angaben des Ministers entfallen von den angeführten Werften rund 60 % der Anlagen und 75 % der Produktionskapazität auf die IRI-Gruppe. Die 30 oder 32 kleineren Werften verfügen nur über eine beschränkte Produktionskapazität. Ihr Weiterbestand hängt natürlich davon ab, ob sie zureichend im Kleinschiffbau bzw. mit Reparaturen beschäftigt werden. Die Werftindustrie selbst, die an den Ermittlungen des vom Handelsmarineminister angegebenen Schiffbaubedarfs beteiligt war, möchte zumindest ein Bauprogramm von 120 000 BRT jährlich für die nächsten sieben Jahre gesichert wissen, da man damit rechnet, daß sich während dieser Zeit (wohl auch durch die Montanunion) eine Angleichung der italienischen Eisenpreise an die internationalen Preise

erreichen lassen wird. Wenn andererseits die Produktionskapazität der großen Werften mit dem Schiffbau Italiens während der letzten zwölf Jahre vor dem zweiten Weltkrieg verglichen wird und wenn man erfährt, daß in dieser Zeit im ganzen an Handelsschiffen 460 000 (Jahresdurchschnitt 38 000) BRT für die italienische und 322 000 (jährlicher Durchschnitt 27 000) BRT für ausländische Flagge neugebaut wurden, so drängt sich auch bei diesem Rückblick die Überlegung auf, daß sich auf längere Sicht die Überdimensionierung der italienischen Schiffbauausrüstung wohl kaum wird halten können, es sei denn, daß Fremdaufträge in entsprechendem Umfang zu gewinnen wären.

Ausländische Bestellungen sind in freier Konkurrenz mit den Werften Westeuropas, besonders mit den englischen, für die italienischen Werften bei den gegenwärtigen Kosten- und Preisunterschieden nicht hereinzubekommen. Im großen und ganzen waren die bisherigen Bauaufträge für dritte Rechnung vorbedingt (so etwa die Schiffbestellungen Griechenlands über Reparationskonto oder die Lieferungen für die Sowjetunion als Gegengeschäft im Warentausch). Auch ergab sich aus diesen und den wenigen anderen Auslandsaufträgen für die italienischen Schiffbauer kein Nutzen, zuweilen sogar ein Verlust, da die Verträge durchweg keine Preisberichtigungen nach den während der Bauzeit wirksam gewordenen Kostensteigerungen zuließen. Nach den heutigen Verhältnissen ergibt sich nach einer Feststellung des Handelsmarineministers für einen als Berechnungsbeispiel gewählten Motorschiffstyp mit 6 350 BRT und 14 Knoten Fahrgeschwindigkeit ein Preis (Baukostenstand vom 1. 5. 1951) von 1 905,6 Mill. Lire oder von rund 300 000 Lire je BRT, während England das gleiche Schiff zu 1,2 Mrd. Lire (65 £ je BRT), also um 40 % billiger als Italien liefern kann. Die Überhöhung der italienischen Schiffbaukosten ist durch verschiedene Faktoren bedingt, über deren produktionshemmenden Einfluß zwischen den Schiffbauern und den zuständigen Regierungsstellen völliges Einvernehmen besteht. Es war aber dem Fachminister nicht möglich, im Ministerrat — abgesehen von den unzureichenden Baubeiträgen des Staates — ausreichende Hilfsmaßnahmen durchzusetzen. Die Überhöhung der italienischen Herstellungskosten resultiert aus folgenden Faktoren:

1. aus der Übersteigerung des Reallohnes der qualifizierten (jedoch nicht spezialisierten) und zumal der nichtqualifizierten Arbeitskraft gegenüber der Vorkriegszeit (die Löhne sind im Verlauf gedrückter Streikfolgen über den Entwertungskoeffizienten der Währung vorgeschneelt);
2. aus den Soziallasten, die im Schiffbau annähernd 70 % der Löhne ausmachen (Löhne sowohl wie Sozialabgaben gestatten unter den gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen keine Korrektur);
3. aus dem Verbot des Belegschaftsabbaus;
4. aus der Preishöhe der zollgeschützten (gleichfalls auf ein übermäßiges Produktionskostenniveau gestellten) inländischen Halb- und Fertigerzeugnisse. So ergibt sich, daß Stahlplatten in England 53, in Italien 130 Lire pro kg kosten, oder daß die Preise für die in Italien hergestellten Maschinen und den Schiffseinrichtungsbedarf um 15 bis 25 % über die in den Nord-

weststaaten des Kontinentes geforderten Preise hinausgehen. Dabei ist zu bemerken, daß die englischen Werften den für den Schiffbau benötigten Stahl für die Hälfte des Exportpreises beziehen;

5. aus den wirtschaftlich untragbaren Geldbeschaffungskosten;
6. aus dem Umfang der Generalunkosten;
7. aus den maßlosen Steuern;
8. aus dem Mangel an Arbeitskontinuität.

Minister Cappa hat festgestellt, daß die italienischen Werften auf einem Kostenniveau produzieren, das um etwa 40 % über dem internationalen Durchschnitt liegt. Material und Maschinen machen in Italien mehr als die Hälfte der gesamten Schiffbaukosten aus. Der Minister hebt auch hervor, daß in England, wo die Eisenwerke die Werften zu begünstigtem Preis beliefern müssen und wo der Zins für den Finanzkredit im Schiffbau maximal 4 % beträgt, der Staat die Auslandsbestellungen durch seine Garantie deckt, während in den USA. für bestimmte Schiffstypen bis 50 % des Preises vom Staate getragen werden. Im Hinblick auf die Notwendigkeit, den italienischen Werften, die heute als einzige zu Lieferungsfristen von weniger als zwei Jahren liefern können, die Produktion für ausländische Rechnung zu ermöglichen, werde auch Italien Vorkehrungen treffen müssen, um den italienischen Schiffbau konkurrenzfähig zu machen. Dieses Ziel müsse erreicht werden, obgleich die großen Betriebe der Eisenproduktion — wie Bagnoli, Piombino, Cornigliano — vorderhand nicht billiger arbeiten können.

Indessen mehren sich die Fälle, daß italienische Reeder ihre Aufträge im Ausland unterbringen. Da das Finanzministerium die italienischen Schifffahrtsgesellschaften verständigt hat, daß das Ufficio dei Cambi von ihren Eingängen in Pfunden und EZU-Devisen nur mehr 60 % übernehmen wird, ist vor auszusehen, daß von den ihnen zwangsweise verbleibenden Fremdwährungsbeständen ein neuer Anreiz zur Verwendung beträchtlicher Summen im Ausland ausgehen wird.

Die Vorschläge der Werftunternehmungen an das Handelsministerium, das im Juli 1946 als Förderungs- und Koordinierungs-Zentralbehörde für die Schifffahrt und den Schiffbau bestellt worden ist, enthalten folgende Hauptforderungen: 1. Zollfreiheit für den Auslandsbezug von Material und Ausrüstungsbedarf bis mindestens 10 % vom Gesamtgewicht des Schiffes, 2. Steuervergünstigungen für die Vornahme von Auslandsbestellungen (vor allem Rückvergütungen auf die Warenumsatzsteuer, die 4 bis 5 % von den Baukosten ausmacht), 3. Bereitstellung von Finanzierungskrediten zu niedrigen Zinssätzen, 4. Staatsbeiträge in der Höhe der Preisdifferenz gegenüber den ausländischen (englischen) Werften, 5. völlige Freigabe des Wettbewerbes, so daß die Reeder unbehindert und auf Grund der gleichen Vorbedingungen unter den inländischen Werften ihre Wahl treffen können, 6. Einstellen der Subventionen an die Schifffahrtsgesellschaften und Verwendung der Summen zur Herabdrückung der Schiffbaukosten, wodurch der gleiche Effekt wirtschaftlicher erzielt wäre.

Was die Regierung zur Förderung des Schiffbaus bisher getan hat, wird, auch vom Handelsmarineminister, als ungenügend und einer dringenden Erweiterung be-

dürftig angesehen. Über die Aufwendungen gemäß den Gesetzen vom 8. 3. 1949 und 5. 9. 1951 hat der Minister in einem für das christlich-demokratische Parteiorgan „Il Popolo“ (30. 12. 1951) verfaßten Bericht die Öffentlichkeit in Kenntnis gesetzt. Im abgelaufenen Jahr hat der Staat für den Bau neuer Schiffe Verpflichtungen im Umfang von etwas über 5,69 Mrd. Lire auf Grund der gesetzlichen Ermächtigungen übernommen und den Betrag bereits fast völlig abgewickelt. Für den Bau von 19 Einheiten hat der Staat mit 3,33 Mrd. Lire die Zusatzhaftung übernommen. Zwei Gesetzentwürfe sind in Ausarbeitung. Der eine hat den Bau von 200 000 BRT Tanker (im Ministerrat soll eine Erweiterung auf 300 000 BRT unter Ausschreibung eines freien Wettbewerbes in Erwägung gezogen worden sein) zum Gegenstand; der zweite betrifft die Demontage der Holzschiffe bis 300 BRT mit einer Gesamttonnage von 14 000 BRT und den Ersatzbau von 7 000 BRT in Eisenkonstruktion (Einheiten von 500 bis 1 000 BRT). Für das erstgenannte Projekt waren 12 Mrd. Lire (auf die ursprüngliche Bauzahl), verteilt auf drei Jahre, vorgesehen, das zweite ist auf einen Staatsbeitrag von 900 Mill. Lire gestellt. Für die Wiederherstellung kriegsbeschädigter Schiffe (Gesetz vom 19. 10. 1945, ergänzt 1948 und 1950) wurden im vergangenen Jahr 77 Anträge anerkannt und 226,6 Mill. Lire an Zuschüssen verausgabt. Die italienischen Schiffskäufe im Ausland beliefen sich 1951 nach diesen Angaben auf 22 Einheiten (103 346 BRT) unter Teilfinanzierung durch das Mobiliar-Institut zum Gesamterstellungspreis von 5 686 000 £ und 20 Einheiten (66 065 BRT) ohne Finanzhilfe, für die 1 084 250 £, 15 Mill. frs, 130 000 \$ und 18 Mill. Lire verausgabt wurden.

Außer einigen anderen Hilfeleistungen sehr bescheidenen Umfanges sowie geringen Steuerkonzessionen, wie sie durch die Gesetze von 1948 und 1949 eingeräumt wurden, ist damit der gesamte Staatsaufwand eines Jahres für die Schiffbauindustrie umschrieben, der auf anderen Gebieten in die Hunderte von Milliarden Lire geht. Gegenüber den vorangegangenen Jahren ist kein Fortschritt zu verzeichnen. Vielmehr mußten früher naturgemäß größere Summen und daher auch größere Staatsbeiträge für die Reparatur der Kriegsschäden der Handelsflotte aufgebracht werden. Eine Verringerung der Werftanlagen muß ebenso wie die Demontage der überalterten Stapel unwirksam bleiben, solange diese Maßnahmen nicht in ein Programm zunehmender Kapazitätsausnützung zugunsten der aufrechterhaltenen Schiffbaubetriebe, die einen Vermögenswert von über 10 000 Mrd. Lire darstellen, eingefügt werden. Das Verlangen der Werftunternehmungen ist vollauf berechtigt. Der Ausweg muß durch ein organisches Gesetz, etwa nach englischem Muster, geschaffen werden, das dem Schiffbau jenes Produktionsmindestmaß sichert, das den Werftbetrieben Gewähr für wirtschaftliche Arbeitskontinuität bietet und den Erneuerungsbedarf der Handelsflotte auf mindestens ein Jahrzehnt sicherstellt. Dem Handelsmarineministerium ist ein Oberster Rat für die Handelsmarine (Consiglio Supremo della Marina Mercantile) beigegeben, der sich aus den Delegierten der an der Handelschiffahrt unmittelbar und mittelbar interessierten Wirtschaftszweige, aus technischen Sachverständigen und Vertretern der Hochschulen zusammensetzt und dem die Aufgabe zufällt, auf eine rationelle Lösung des italienischen Schiffbauproblems hinzuwirken.

Der schweizerische Maschinen- und Apparatebau

Dr. Oswald Zienau, Zürich

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Wenn in diesem Jahre die zu den führenden Unternehmen in der Schweiz zu zählende Aktiengesellschaft der Eisen- und Stahlwerke, vormals Georg Fischer, in Schaffhausen, deren Produktion seit langem neben den ursprünglichen Gießereiartikeln Werkzeug-, Holzbearbeitungs- und Gießereimaschinen umfaßt, auf ein 150jähriges Bestehen zurückblicken kann, so haben wir damit das ungefähre Alter der schweizerischen Maschinen- und Apparateindustrie überhaupt. Mit Johann Conrad Fischer trat eine Generation vom 18. ins 19. Jahrhundert hinüber, die energisch und zielsicher das Maschinenzeitalter der Schweiz aufbaute. Die Grundlage, aus der sich die schweizerische Industrie der Werkzeuge und dann Maschinen und Apparate entwickelte, gaben die Textilfabriken und ihr Heimgewerbe der lohnarbeitenden wie auch selbständigen Hausspinner und -weber und die an Gebirgsbächen und sonstigen Wasserläufen installierten Mühlen und Hammerwerke ab. So sind beispielsweise die zwei ältesten Maschinenfabriken der Schweiz: Escher Wyss Aktiengesellschaft, Zürich (gegründet 1805), und die Aktiengesellschaft J. J. Rieter & Cie, Winterthur (gegründet 1824), aus mechanischen Werk-

stätten ihrer Spinnereien, aber auch die Maschinenfabrik Rüti AG., vormals Caspar Honegger, Rüti-Zürich, aus der mechanischen Werkstätte der 1842 gegründeten Weberei hervorgegangen. Von der Mülerei wiederum kommen die heute weltbekannte Maschinenfabrik Oerlikon, Zürich-Oerlikon, und die 1842 gegründete Maschinenfabrik Rauschenbach in Schaffhausen, die 1930 mit der oben schon erwähnten Georg Fischer AG. fusioniert wurde, her.

Von Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Jahrhundertwende haben verschiedene günstige Faktoren zusammengewirkt, die der schweizerischen Maschinen- und Apparateindustrie eine kräftige Fortentwicklung sicherten und die Voraussetzungen für bahnbrechende und hohe qualitative Leistungen schufen: So fielen mit der 1848 erfolgten Gründung des Bundesstaates die einengenden Kantonshoheiten und die den inneren Warenaustausch verteuernenden Binnenzölle fort. Die Hinwendung zum Freihandelssystem ermöglichte die zollbegünstigte Einfuhr industrieller Rohstoffe. Der mit der Gründung der Eidgenossenschaft einsetzende Eisenbahnbau rief die Schweizerische Waggonfabrik als Vorläuferin der jetzigen Schweizerischen Industriegesellschaft, Neuhausen am Rheinfall, ins Leben. Der