

Morgenbesser, Herbert

Article — Digitized Version

Die Lage der deutschen Werftindustrie

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Morgenbesser, Herbert (1953) : Die Lage der deutschen Werftindustrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 6, pp. 381-385

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131737>

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.

Nach diesem Plan wurden 1952 500 000 BRT. auf Stapel gelegt, von denen Ende 1952 60 % fertiggestellt waren. Nach Fertigstellung der restlichen Tonnage hoffen die Werften, daß ihnen von der Regierung durch Subventionen verbilligter Stahl — bei gleichzeitiger Lockerung der Kreditrestriktionen — für Exportzwecke zur Verfügung gestellt wird, was die Konkurrenzfähigkeit der japanischen Werften wieder erhöhen würde.

Das Weißbuch des Ministeriums für internationalen Handel und Industrie gibt das durchschnittliche Produktionsvolumen des japanischen Schiffbaus bei einem Beschäftigtenstand von 70 000 Arbeitern mit 580 000 BRT. im Jahr an, das allerdings bis 1951 nicht erreicht werden konnte. 1952 wurden für Rechnung japanischer Schifffahrtsgesellschaften 29 Frachter und 7 Tanker auf Kiel gelegt. Bis Ende Juni 1952 befanden

sich 650 000 BRT. im Bau, davon 450 000 BRT. für ausländische und 200 000 BRT. für inländische Rechnung. Nach Angaben des Verbandes japanischer Werften wurden entsprechend dem 8. Bauvorhaben bis 31. Mai 1952 283 140 BRT. Schiffsraum im Werte von 31,497 Mrd. Yen abgeliefert.

Gegenwärtig werden die Aussichten des Schiffbaus pessimistisch beurteilt: Die labile Lage des Frachtmärktes in Verbindung mit der Wirtschaftsdepression drückt dem japanischen Schiffbau ihren Stempel auf. Die einzige Hoffnung der Werften besteht darin, daß die Erhöhung der Handelsflotte auf 3,5 Mill. BRT. durchgeführt wird. Denn nur in diesem Fall könnte Japan 50 % seiner Ein- und Ausfuhr Güter in eigenem Schiffsraum befördern, was von japanischen Wirtschaftsexperten als unabdingbares Minimum angesehen wird.

Die Lage der deutschen Werftindustrie

Herbert Morgenbesser, Hamburg

Das Jahr 1952 war das erste Jahr in der Nachkriegsgeschichte des Schiffbaus der Bundesrepublik, in dem sich die 1951 erfolgte Aufhebung der Baubeschränkungen voll auswirken konnte. Es ist bemerkenswert, daß trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten die westdeutsche Werftindustrie ihre Produktion im vergangenen Jahre gegenüber 1951 erheblich ausdehnen konnte. Nach dem Lloyds-Jahresbericht über die Stapelläufe des letzten Jahres lag Westdeutschland 1952 mit einem Anteil von 11,84 % an dritter Stelle im Weltschiffbau, während es im vorhergehenden Jahre mit 8,47 % die vierte Stelle unter den Schiffbauern der Erde einnahm. Auch in den ersten Monaten des laufenden Jahres konnte der westdeutsche Schiffbau seine Stellung in der Welt hinter Großbritannien und den USA. behaupten.

BAULEISTUNGEN UND AUFTRAGSBESTAND

Eine Aufgliederung der Bauleistungen der Werftindustrie der Bundesrepublik in den letzten drei Jahren sowie der Auftragsbestände zu Beginn dieses Jahres ergibt folgendes Bild:

Ablieferung von Seeschiffen 1950—1952

Bestimmung	1950		1951		1952	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Inland	182	130 637	172	275 005	155	248 317
Ausland	2	10 387	18	27 046	72	255 185
Gesamt	184	141 024	190	302 051	227	503 502

(Nach einer Aufstellung des Verbandes Deutscher Schiffwerften e. V.)

Im einzelnen wurden 1952 123 Frachtschiffe, 40 Küstenmotorschiffe, 22 Tanker, 16 Fischkutter, 7 Schlepper, 2 Kühlschiffe und 2 Bagger abgeliefert. Von der Gesamttonnage des Jahres 1952, die sich in 483 148 BRT Motorschiffe und 20 354 BRT Dampfschiffe aufgliedert, wurden 49,5 % für deutsche und 50,5 % für ausländische Rechnung gebaut. An der Spitze der Produzenten stand der Zahl der abgelieferten Tonnage nach die Deutsche Werft AG mit 107 518 BRT und der Zahl der zur Ablieferung gelangten Schiffe nach die AG Weser

mit 23 Neubauten. Eine ländermäßige Aufgliederung der westdeutschen Schiffbautätigkeit zeigt, daß Hamburg mit Abstand in Führung liegt. Im einzelnen entfallen von den Gesamtablieferungen des Jahres 1952 auf:

Hamburg	202 037 BRT (64 Schiffe) = 40 %
Schleswig-Holstein	134 784 BRT (66 Schiffe) = 27 %
Bremen	121 941 BRT (73 Schiffe) = 24 %
Nd.-Sachsen und Nordrhein-Westfalen	44 740 BRT (24 Schiffe) = 9 %

Noch stärker ist der Anteil der hamburgischen Werften am Export-Schiffbau. Er betrug 1952 49,5 % gegenüber 26,5 % für Schleswig-Holstein und 24 % für Bremen. Aber auch im Neubaugeschäft für deutsche Reedereien hatte Hamburg mit 30 % die Führung, gefolgt von Schleswig-Holstein mit 27 %, Bremen mit 25 % und Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen mit 18 %. Von der 1952 für Auslandsrechnung gebauten Gesamttonnage von 255 185 BRT entfielen u. a. auf Panama 95 695 BRT, Schweden 39 523 BRT, die Schweiz 36 462 BRT, Dänemark 30 838 BRT, Norwegen 17 873 BRT, Holland 16 166 BRT und Italien 11 350 BRT. Der Rest verteilte sich auf Honduras, die Türkei, Indonesien, Brasilien und Peru.

Von der Gesamtzahl des Jahres 1952 sind 55 Fracht- und Passagierschiffe, 13 Tankschiffe und 5 Schleppkähne. Außerdem wurden im vergangenen Jahre 634 kleinere Wasserfahrzeuge abgeliefert wie Schlepper, Motor- und Ruderboote, Pontons, Prähme, Bagger-schuten u. a.

Ablieferung von Binnenschiffen 1950—1952

Ablieferung	1950		1951		1952	
	Zahl	t Tragf.	Zahl	t Tragf.	Zahl	t Tragf.
Inland	57	17 915	126	16 000	72	51 975
Ausland	4	4 000	107	4 550	1	260
Gesamt	61	21 915	233	20 550	73	52 235

Der Auftragsbestand der Schiffbauindustrie des Bundesgebiets an Seeschiffen hat sich zu Beginn ds. Js. gegenüber dem entsprechenden Stichtag des

Vorjahres etwas vermindert, was ausschließlich auf den Rückgang der inländischen Bestellungen (42 % der Gesamtaufträge) zurückzuführen ist. Die Auslandsaufträge haben sich demgegenüber weiter erhöht.

Auftragsbestand an Seeschiffen

Auftraggeber	1. 1. 1951		1. 1. 1952		1. 1. 1953	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Inland	226	375 122	424	1 056 130	286	874 622
Ausland	45	193 381	158	1 037 291	154	1 210 540
Gesamt	271	568 503	582	2 093 421	440	2 085 162

Hinsichtlich der Auftragsbestände liegt Schleswig-Holstein an der Spitze, gefolgt von Hamburg, Bremen und Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen. Im einzelnen entfallen auf:

Schleswig-Holstein	143 Schiffe mit 748 313 BRT = 35,8 %
Hamburg	126 Schiffe mit 699 654 BRT = 33,6 %
Bremen	113 Schiffe mit 445 959 BRT = 21,4 %
Nd.-Sachsen und Nordrhein-Westf.	58 Schiffe mit 191 236 BRT = 9,2 %

Das gleiche gilt hinsichtlich der Auslandsauftragsbestände, an denen Schleswig-Holstein mit 41 % (58 Schiffe mit 499 505 BRT), Hamburg mit 33,8 % (45 Schiffe mit 407 066 BRT), Bremen mit 19,4 % (42 Schiffe mit 233 170 BRT) und Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen mit 5,8 % (9 Schiffe mit 70 799 BRT) beteiligt sind. Die 440 Aufträge umfassen im einzelnen 296 Frachtschiffe, 91 Tanker (darunter 3 von je 27 000 BRT bzw. 45 000 tdw.), 28 Küstenmotorschiffe, 10 Fischdampfer, 5 Kühlschiffe, 4 Bagger, 2 Fährschiffe, 2 Fischkutter, 1 Bergungsschiff und 1 Segelschiff. Die Bestellungen seitens ausländischer Reeder verteilen sich auf eine größere Anzahl von Ländern. In Führung liegt auch hier Panama (20 Schiffe mit 329 300 BRT), gefolgt von den USA. (20 Schiffe mit 286 200 BRT), Norwegen (35 Schiffe mit 226 460 BRT), Liberia (7 Schiffe mit 130 500 BRT) und Großbritannien (12 Schiffe mit 77 200 BRT). Weitere Aufträge liegen vor aus Dänemark, den Niederlanden, Italien, Griechenland, Schweden, Indonesien, Burma, Indien, Honduras, Irland, Frankreich, der Türkei und Belgien. Bei den USA. ist der Geschäftssitz des Auftraggebers berücksichtigt, so daß also nicht ohne weiteres feststeht, ob das Schiff nach Ablieferung unter der USA.-Flagge fahren wird. Vom Gesamtauftragsbestand am 1. Januar 1953 entfallen 60 % auf Tanker und 40 % auf Schiffe für Trockenladung. 57 % der insgesamt bestellten Tonnage sind Motorschiffe, der Rest Dampfschiffe.

Auftragsbestand der Binnenschiffswerften

Auftraggeber	1. 1. 1951		1. 1. 1952		1. 1. 1953	
	Zahl	t Tragf.	Zahl	t Tragf.	Zahl	t Tragf.
Inland	48	19 289	240	92 765	115	107 802
Ausland	2	550	75	6 647	5	2 270
Gesamt	50	19 839	315	99 412	120	110 072

Ferner umfaßte der Auftragsbestand der Binnenschiffswerften am 1. 1. 1953 eine Anzahl kleinerer Wasserfahrzeuge wie Motor- und Ruderboote, Schlepper, Fährschiffe, Pontons u. a. Die Gesamtsumme aller Neu- und Umbauten belief sich zu Beginn d. J. auf 472 Aufträge gegenüber 468 am 1. Januar 1952. Auf ausländische Rechnung entfallen von dieser Gesamtzahl 101 Aufträge, darunter 26 Schlepper und Schleppbarassen, 25 Fähren, 16 Motorboote und 10 Pontons.

Die im Laufe der letzten drei Jahre stark gestiegene Neubautätigkeit spiegelt sich in einer Erhöhung der Belegschaftszahlen wie auch in einer Steigerung der Erlöse wider. Die Zahl der von den Werften der Bundesrepublik Beschäftigten hat sich im Laufe des vergangenen Jahres von 58 600 auf 71 800 erhöht. Der Jahresumsatz der westdeutschen Werftindustrie wird für 1952 mit 1,088 Mrd. DM angegeben (gegenüber 600 Mill. DM 1951 und 400 Mill. DM 1950), davon rd. 300 Mill. DM für Reparaturaufträge.

MATERIALVERSORGUNG

Die Materialversorgung der westdeutschen Werftindustrie, insbesondere die Belieferung mit Grob- und Mittelblechen, die in den vergangenen Jahren ständig Gegenstand ernster Besorgnis war, hat sich in letzter Zeit erheblich gebessert. Noch 1952 blieb die Versorgung mit Walzwerksmaterial empfindlich hinter dem steigenden Bedarf zurück, der das Grundkontingent von 20 000 t Grob- und Mittelblechen (SM-Stahl) monatlich weit überstieg. Da es nicht möglich war, die in beschränktem Umfang zur Verfügung gestellten Eisenbleche den Werften in ausreichendem Maße zuzuführen, mußten im vergangenen Jahre erhebliche Mengen Schiffsbleche aus dem Ausland bezogen werden. Diese Importe brachten eine spürbare Entlastung, wenn auch nicht von der Preisseite her. Vielfach wurde der Bedarf durch sogenannte KE-(Kohle-Eisen)-Geschäfte gedeckt, wobei jedoch nur solche Betriebe zum Zuge kamen, die in der Lage waren, entsprechend höhere Preise zu zahlen. Sie waren dadurch der weniger zahlungskräftigen Konkurrenz überlegen, da sie termingerecht liefern konnten, während andere Werften mit ihren Lieferungen bis zu einem Jahr in Verzug gerieten. Selbst eine Großwerft mußte monatelang einen ihrer größten Helgen leer stehen lassen, obwohl sie über einen umfangreichen Auftragsbestand verfügte, weil kein Eisenblech zur Verfügung stand. Mit der Aufhebung der Kontingentierung bzw. der Freigabe der Eisenpreise kamen größere Eisenmengen an den Markt, jedoch zu erhöhten Preisen. Die Belieferung mit Grob- und Mittelblechen ist heute ausreichend, zumal auch weiterhin zusätzlich aus dem Ausland bezogen wird, so vor allem aus Japan, Belgien und Österreich. Obwohl die Inlandspreise in diesen Ländern teilweise wesentlich niedriger sind als in der Bundesrepublik, müssen beim Import von dort Preise in Kauf genommen werden, die, wenn auch nur unwesentlich, über den westdeutschen liegen. Auch vom Inland her erwarten die Werften eine weitere Entlastung auf dem Gebiet der Blechversorgung, wenn das Walzwerk in Hörde, das bereits im Herbst vorigen Jahres seine Produktion aufnehmen sollte, voll produzieren wird. Vorläufig waren infolge unerwartet aufgetretener Schwierigkeiten nur Teillieferungen möglich.

Antriebsmaschinen, insbesondere Dieselmotoren, waren eine Zeitlang schwer erhältlich, da sämtliche deutschen Motorenfabriken ähnlich wie die Werften mit Aufträgen überhäuft waren. Die Wartezeiten haben sich inzwischen dadurch etwas verkürzt, daß man heute wieder mehr Schiffe als früher mit Turbinenantrieb baut, so z. B. viele heute im Bau befindliche Großtanker. Die Nachfrage nach Schiffsmotoren hat sich

dadurch verringert. Schiffsturbine sind kein Engpaß. Bei der AG Weser werden sie in Eigenfabrikation hergestellt. Auch Elektroausrüstungen sind heute ohne Schwierigkeiten erhältlich.

Hinsichtlich der Materialversorgung und damit zusammenhängend der Beschäftigung ist die Lage bei Groß-, Mittel- und Kleinwerften unterschiedlich. Während die Großwerften durchschnittlich gut und die mittleren Betriebe leidlich beschäftigt sind, ist die Situation bei den Kleinwerften weniger günstig. Die kleinen Schiffbaubetriebe konnten nicht wie die größeren Werften Kohle-Eisen-Geschäfte abschließen. Sie verfügen nicht über so gute Beziehungen zu 200 Hüttenwerken, wie dies teilweise bei den Großwerften der Fall ist, die kapitalmäßig mit Hüttenbetrieben zusammenarbeiten. Die Kleinwerften klagen auch heute noch über unzureichende Versorgung seitens der Eisen- und Stahlindustrie. Sie sind mehr oder weniger auf sich selbst gestellt und müssen sich vielfach damit abfinden, daß die Hüttenwerke sie als kleinere Kunden weniger prompt beliefern. Erschwert wird die Versorgungslage für die kleineren Werften auch dadurch, daß nicht wie in früheren normalen Zeiten bei Industrie und Zwischenhandel ausreichende Lagerbestände vorhanden sind, aus denen sofort geliefert werden kann. Heute ist die Lage so, daß eine kleine Schiffswerft, die beispielsweise 5 t Winkelleisen benötigt, warten muß, bis das Walzwerk eine genügende Anzahl Aufträge zusammen hat, die die Produktion rentabel erscheinen lassen. Erst wenn die Möglichkeit gegeben ist, daß die Walzwerke ihre Produktion soweit steigern können, daß auch der Eisenhandel wieder Lagerbestände ansammeln kann, werden alle Anforderungen auch der kleinen Schiffbauunternehmen befriedigend erfüllt werden können. Es ist vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus verständlich, daß eine Großwerft, die einem Walzwerk einen Auftrag von 10 000 t Schiffbaumaterial erteilt, vorzugsweise vor einer kleineren Werft beliefert wird, die nur 5 oder 10 t bestellt.

BESCHÄFTIGUNGSLAGE

Je nach Betriebsgröße ist die Beschäftigungslage bei den Werften sehr unterschiedlich. Einige Großwerften sind im Rahmen der Neubauprogramme noch auf 2 Jahre hinaus und mehr voll beschäftigt, während andere auf Grund der z. Z. vorliegenden Aufträge nur noch bis Ende d. J. Arbeitsmöglichkeit haben. Der hohe Auftragsbestand zu Beginn dieses Jahres darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß schon seit längerer Zeit der Bestellungseingang sowohl von seiten inländischer wie ausländischer Reeder ins Stocken gekommen ist, so daß die meisten Werftleitungen mit Sorge in die Zukunft blicken. Verschärft wurde die Lage in letzter Zeit noch dadurch, daß bereits erteilte Schiffbauaufträge storniert oder sogar völlig annulliert wurden. So hat eine führende deutsche Reederei im Januar dieses Jahres zwei in Auftrag gegebene Schiffsneubauten zurückgestellt. Eine Panama-Reederei zog ihren Auftrag zum Bau von vier Turbinentankern zurück, auch ein norwegischer Reeder annullierte einen Tankerauftrag. Daß der Gesamtumfang der Annullierungen ein großes Ausmaß annehmen wird, ist nicht anzunehmen. Es ist für eine Ree-

derei nicht ganz einfach, aus einem einmal abgeschlossenen Werftkontrakt wieder auszusteigen, denn die Werften machen verständlicherweise in solchen Fällen eine Gegenrechnung auf. Immerhin sind die vorgekommenen Rücktritte von Neubauverträgen ein Mahnzeichen, das in seiner Bedeutung nicht übersehen und unterschätzt werden sollte, wenn auch einzelne solcher Zurückstellungen inzwischen wieder aufgehoben wurden. Verschiedentlich mußte festgestellt werden, daß von ausländischen Reedern deutschen Werften erteilte und wieder annullierte Aufträge anschließend in anderen Ländern plaziert worden sind. Tatsache ist, daß die deutschen Werften bereits seit über einem Jahr kaum nennenswerte Neubauaufträge erhalten haben, was um so schwerer ins Gewicht fällt, als auch das Reparaturgeschäft in letzter Zeit erheblich nachgelassen hat. Die Gründe für die Zurückhaltung der Reedereien in der Erteilung von Neubauaufträgen sind mehrfacher Art. Sie liegen bei den deutschen Reedern vorwiegend auf dem Gebiet der Finanzierung, während bei den ausländischen Bestellern ausschlaggebend ist, daß die Neubaupreise des deutschen Schiffbaus infolge höherer Materialkosten und teilweise unter der Einwirkung erfolgter Lohnerhöhungen höher geworden sind als bei der ausländischen Konkurrenz. Hinzukommt, daß die Lieferfristen des deutschen Schiffbaus heute denen der englischen, holländischen und schwedischen Werften gleichkommen. Von seiten der deutschen Reedereien wird geltend gemacht, daß die Mittel für die erhöhten Schiffbaukosten vielfach nicht ausreichen und daß die Neubaupreise angesichts der durch die ungünstigen Frachtraten ausgelösten Risikosteigerung zu hoch erscheinen.

FINANZIERUNGSPROBLEME

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß bei den deutschen Reedereien nicht eine Bedarfssättigung — diese ist heute lediglich für bestimmte Schiffstypen und -größen gegeben — für ihre Zurückhaltung in der Erteilung von Neubauaufträgen maßgebend war, sondern daß die Gründe hierfür vorzugsweise auf dem Gebiet der Kapitalversorgung zu suchen sind. Eigenkapital, das für die Selbstfinanzierung in Frage käme, ist bei den deutschen Reedereien nur in sehr beschränktem Umfange vorhanden. Die deutsche Seeschifffahrt ist heute gegenüber ihrer ausländischen Konkurrenz dadurch in einer wesentlich ungünstigeren Lage, als sie weit stärker als diese verschuldet ist. Während in anderen Ländern wie England oder Frankreich die Kriegsverluste der Reedereien aus Versicherungen und Entschädigungszahlungen seitens der Regierungen voll ausgeglichen werden konnten, ist dies in der Bundesrepublik nicht der Fall gewesen. Diese Tatsache benachteiligt die deutschen Reedereien gegenüber ihrer ausländischen Konkurrenz von vornherein. Was von den deutschen Reedern an normalen und Sonderabschreibungen erzielt werden konnte, ist aus Zweckmäßigkeitsgründen weitgehend für den Wiederaufbau ihrer Flotten verwendet worden. Gleichwohl reichen diese Mittel nur für einen kleinen Bruchteil des gesamten Finanzierungsbedarfs aus. Je nach Kapitalstärke der einzelnen Reedereien variieren die Prozentsätze der Eigenfinanzierung gegenwärtig zwischen 10 und 80 %. Grundsätzlich werden Bundesdarlehen

bis zu 40 % der Gesamtbaukosten gewährt. Dies gilt auch für das Schiffbauprogramm 1952/1954. Die Laufzeit der Darlehen beträgt 16 Jahre, der Zinsfuß 4 %. Wesentlich ist, daß die Tilgung nicht aus der Substanz, sondern aus tatsächlichen Überschüssen erfolgen soll. Teilweise wurden 40 % der Gesamtkosten eines Schiffneubaus durch Wiederaufbaudarlehen und weitere 40 % durch ERP.-Rückflußmittel aufgebracht. In anderen Fällen wurden nur 10—20 % Bundesmittel zur Verfügung gestellt, während der Rest von den Reedereien durch Eigenmittel oder private Kredite in Form von sogenannten 7d-Geldern aufgebracht werden mußte. Die von den Reedern aufzubringenden Eigenmittel werden in jedem Einzelfall verschieden ausgehandelt. Bei Beginn des Wiederaufbaus, als die Werftpreise noch größtenteils Festpreise waren, wurden vom Bund 40 % der Baukosten gedeckt. Als später das Gleitpreissystem eingeführt wurde, mußten die Reedereien die daraus erwachsenen Mehrkosten selbst finanzieren, wodurch der Anteil der Bundesmittel unter 40 % herunterging. Im weiteren Verlauf des Wiederaufbaus gelang es den Reedereien, sich andere Kreditquellen in Gestalt von sogen. 7d-Geldern, d. h. auf Grund des § 7d des Einkommensteuergesetzes steuerbegünstigte Darlehen, zu erschließen. In der Folgezeit wurden die Bundesmittel auf den jeweiligen Bedarf im Einzelfalle abgestimmt. Wenn darauf hingewiesen worden ist, daß langfristige Schiffbaupläne größtenteils durch Gelder finanziert werden, die der Bund jährlich neu festsetzt, und sich dadurch ein Unsicherheitsmoment für Werften und Reedereien ergibt, so ist dem entgegenzuhalten, daß es bisher noch immer gelungen ist, die benötigten Bundesmittel zur Verfügung zu stellen. Die jährliche Neufestsetzung der für Schiffbauzwecke bereitgestellten Bundesmittel gehört nun einmal zum selbstverständlichen Budgetrecht des Parlaments. Wenn sich in diesem Zusammenhang eine gewisse Unsicherheit ergibt, so ist diese dadurch bedingt, daß sich unter dem Zwange der Verhältnisse die Zeitspanne zwischen Bestellung und Ablieferung eines Schiffneubaus gegenüber normalen Zeiten wesentlich vergrößert hat.

Ein großes Fragezeichen auf dem Gebiet der Schiffbaufinanzierung ist die künftige Gestaltung des Zuflusses von Darlehen und Zuschüssen auf Grund des § 7d des Einkommensteuergesetzes. Gegenüber der seit Mitte vorigen Jahres in Geltung befindlichen Regelung bringt die sogenannte „Kleine Steuerreform“ weitere Beschränkungen. Bisher konnte der Geldgeber ohne Rücksicht auf die Höhe seines Einkommens Darlehen und Zuschüsse für Schiffbauzwecke unbegrenzt geben. Nach Inkrafttreten der „Kleinen Steuerreform“ können Zuschüsse und Darlehen im Sinne der §§ 7c (Wohnungsbau), 7d (Schiffbau) und 7f (Lastenausgleich) des Einkommensteuergesetzes nur noch höchstens 50 % des Jahresgewinns betragen, der sich vor Abzug dieser Zuschüsse und Darlehen ergibt. Dabei ist damit zu rechnen, daß die vor Inkrafttreten der „Kleinen Steuerreform“ gewährten 7c- und 7d-Darlehen und Zuschüsse, soweit sie 1953 gegeben wurden, bei Festsetzung der Höchstsätze im laufenden Jahre angerechnet werden. Im Rahmen dieser 50 %-igen Grenze dürfen als 7c- und/oder 7d-Mittel im Höchstfall insgesamt

30 % und als 7f-Mittel höchstens 20 % des Jahresgewinns gegeben werden, der sich vor Abzug der Darlehen und Zuschüsse ergibt. Ausnahmsweise können 50 % des Jahresgewinns als 7d-Kredite an Reedereien gegeben werden, wenn es sich um Neubauten handelt, die entweder im Rahmen des Bauprogramms der Bundesregierung erstellt werden oder die von Reedereien vor dem 16. Januar 1953 bei einer Werft in Auftrag gegeben wurden und deren Kiellegung vor dem 16. April 1953 erfolgt ist. Diese weitere Einschränkung der 7d-Geldgewährung, die rein fiskalischen Erwägungen entspricht, wird die Bereitschaft zur Hingabe von solchen Krediten nicht gerade fördern. Für den eventuellen Geldgeber bringt die Neuregelung der „Kleinen Steuerreform“ ein beträchtliches Unsicherheitsmoment. Er soll in Zukunft vor Fertigstellung seines Jahresabschlusses mit Prozenten des zu erwartenden Gewinnes operieren. Eine gewisse Behinderung der Darlehensgewährung nach § 7d des Einkommensteuergesetzes bedeutet auch die Bestimmung, daß die Zuschüsse oder Darlehen weder mittelbar noch unmittelbar in wirtschaftlichem Zusammenhang mit der Aufnahme eines Kredites aus Mitteln des Empfängers stehen dürfen. Alles in allem dürfte von der Neuregelung der „Kleinen Steuerreform“ eine Verschiebung des Schwerpunktes der Finanzierung auf Grund des § 7d des Einkommensteuergesetzes nach der Seite der Beteiligungen zu erwarten sein. Im Sinne des § 7d des Einkommensteuergesetzes kommen einmal solche natürlichen und juristischen Personen für die Darlehensgewährung in Frage, die zinslose Kredite geben, ohne damit eine Beteiligung zu verbinden, andererseits solche, die Zuschüsse zu Schiffneubauten gewähren, wodurch ihnen eine Beteiligung an den betreffenden Schiffahrtsunternehmen ermöglicht wird. Im letzteren Falle erwerben die Geldgeber neben dem steuerlichen Vorteil der Abzugsfähigkeit einen Substanzwert, den eine Reihe von Reedereien bei der Übernahme von 7d-Geldern zu geben bereit ist und der in der Regel seiner Größe nach dem Verhältnis des Zuschusses zu den Gesamtbaukosten des Schiffes entspricht. Solche 7d-Zuschüsse werden endgültig Bestandteil des Reedereivermögens, sie stellen eine stille Reserve dar, die dem Kapitalgeber im Gegensatz zur Gewährung von zinslosen Darlehen nicht eine zeitlich begrenzte, sondern eine endgültige Steuerersparnis bieten. Man erwartet, daß nach Inkrafttreten der „Kleinen Steuerreform“ sich der Anreiz zur Übernahme solcher Beteiligungen erhöhen wird.

Die Regelung der 7d-Geldgewährung muß als eine Notlösung angesehen werden, die jedoch aus der gegenwärtigen Schiffbaufinanzierungspraxis nicht wegzudenken ist. Die 7d-Finanzierung, die einstweilen bis zum 31. Dezember 1954 befristet ist, wird auch nach diesem Termin zwangsläufig so lange beibehalten werden müssen, bis dem Schiffbau andere Kreditquellen erschlossen werden können.

ZUKUNFTSAUSSICHTEN

Die Zukunftsaussichten der westdeutschen Werftindustrie erscheinen auf weite Sicht angesichts der ausbleibenden Neubaufträge äußerst problematisch. Wenn es nicht gelingt, das Finanzierungsproblem in

einer sowohl für die Schifffahrt wie für die Werften befriedigenden Weise zu lösen, muß von der Mitte nächsten Jahres an mit einem Absinken der Werftbeschäftigung gerechnet werden. Früher als die großen Werften dürften die mittleren Betriebe, die sich weitgehend auf den Seeschiffbau umgestellt haben, hiervon betroffen werden. Bei einem Rückgang der Baunachfrage sind sie die ersten, die keine Neuaufträge mehr erhalten. Diese mittleren Schiffbaubetriebe, auf deren eigentlichem Arbeitsgebiet, Küstenschiffe und Fischdampfer, der Bedarf heute weitgehend gedeckt ist — nur gelegentlich werden noch Ersatzbauten benötigt —, haben in der vergangenen Wiederaufbauperiode manchen Seeschiffsauftrag erhalten, weil die Reedereien ihre Bestellungen bei den eigentlichen Seeschiffswerften auf lange Zeit hinaus nicht unterbringen konnten. Diese mittleren Werften, die sich unter Ausnutzung einer besonderen Konjunkturlage auf den Seeschiffbau umstellten, sitzen heute teilweise auf hohen Unkosten fest. Manche von ihnen haben sich über ihre Verhältnisse ausgedehnt und dadurch ihre Rentabilität für die Zukunft gefährdet.

Daß ein umfangreicher Bedarf an Seeschiffen auch nach Durchführung des Linienprogramms und des Wiederaufbauprogramms 1952—54 vorhanden sein wird, unterliegt keinem Zweifel. Die Ausstattung der westdeutschen Reedereien mit einer Gesamttonnage von voraussichtlich etwa 2 Mill. BRT am Ende dieser Programmperiode muß nach wie vor als unzureichend bezeichnet werden. Was das Verhältnis Linien-Tramp-Tonnage anbelangt, so ist das Vorkriegsverhältnis noch nicht wieder erreicht, was darauf zurückzuführen ist, daß die deutschen Linienreedereien mit Aufträgen so lange zurückhielten, bis die alliierten Freigabebestimmungen den Bau der ihnen genehmen Schiffgrößen gestatteten, zu einer Zeit, als die Trampreedereien

bereits umfangreiche Aufträge erteilt hatten. Es erhebt sich für die Zukunft die Frage, ob es überhaupt erstrebenswert ist, ein Verhältnis Linien-Tramp-Tonnage, wie es vor dem Kriege bestand, wieder zu erreichen, da der Trampschiffbau in den letzten Jahren ein umfangreiches Aufgabengebiet zugewachsen ist. Offen ist zur Zeit noch die Frage, ob in den Generalvertrag Klauseln eingebaut werden, die die Ausweitung der westdeutschen Werftbetriebe beschränken. Es ist für den deutschen Schiffbau von außerordentlicher Bedeutung, daß er in die Lage versetzt wird, Schwimmdocks zu bauen, ohne die sich die Werften nicht voll entfalten können. Zum Werftbetrieb gehört neben dem Neubaugeschäft der Reparaturanfall. Die Erfahrung hat gezeigt, daß Werften, die abseits vom Überseeverkehr liegen, wie beispielsweise die Betriebe in Flensburg oder Tönning, schwer behindert sind, weil sie Reparaturaufträge nicht in genügendem Umfang erhalten. Von Neubaufträgen allein kann eine Werft nicht existieren. Auch hinsichtlich des Reparaturgeschäfts sind die großen Werften gegenüber den kleineren insofern im Vorteil, als sie über genügend Arbeitspersonal verfügen, das gegebenenfalls zeitweilig vom Neubau- auf das Reparaturgeschäft umdirigiert werden kann.

Ein Facharbeitermangel besteht bei den Werften zur Zeit nur für gelernte Schiffbauer, nicht dagegen für Elektroschweißer, die relativ rasch angelernt werden können. Die Nachwuchsfrage macht den Werften gegenwärtig keine Sorge. Im Schiffbau des Bundesgebietes werden z. Z. annähernd 6 000 Lehrlinge beschäftigt, das sind rd. 9,8 % der Gesamtbelegschaft (Jahresdurchschnitt 1952). Diese Zahl ist als völlig ausreichend anzusehen, es ist jedoch möglicherweise in den nächsten Jahren damit zu rechnen, daß der Nachwuchs knapper wird.

Legislative Information im Dienste der Außenhandelsförderung

Dr. Rudolf Fleck, Köln

In der praktischen Arbeit der im Jahre 1951 gegründeten Bundesauskunftsstelle für den Außenhandel als Dienststelle des Bundeswirtschaftsministeriums hat die legislative Information ihr besonderes Gewicht. Der Grund dafür liegt in der Tatsache, daß die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Einzelnen, zwischen Gruppen, ja selbst zwischen den Staaten unlösbar auf der Grundlage des Rechts und von Rechtsordnungen beruhen müssen. Infolgedessen muß neben der bloßen Marktinformation auch die Unterrichtung auf dem Gebiet des außenwirtschaftlichen Rechtsverkehrs ein fundamentaler Bestandteil im Aufgabenkomplex jedweder außenhandelsfördernden Einrichtung sein. Dieser Schluß entspricht genau den tatsächlichen Verhältnissen. Die Gesamtheit aller in einer bestimmten Periode vorgelegten Informations- und Beratungswünsche rechtlichen bzw. legislativen Charakters nehmen einen erheblichen Teil der Routinearbeit der Bundesstelle in Anspruch.

Bezüglich der Informationssubstanz ist von vornherein klarlegend festzuhalten, daß die erteilten Informationen legislativer Art sind, d. h. es findet nicht etwa

eine Rechtsberatung statt in dem Sinne, daß konkret gegebene private Rechtsfälle im Hinblick auf ihre Erfolgsaussichten im Rechtsstreit hier ihre rechtliche Würdigung und Bearbeitung fänden. Diese, den Richtern und Rechtsanwälten vorbehaltene Arbeit ist nicht Aufgabe der Dienststelle. Vielmehr unterrichtet sie über das für den Außenhandel wichtige Gesetzgebungswerk im Ausland, seine Neuschöpfung und laufende Veränderung sowie über den Inhalt ausländischer Rechtsvorschriften in bezug auf die von der deutschen Wirtschaft mitgeteilten bestehenden oder geplanten geschäftlichen Transaktionen. Selbstverständlich läßt es sich die Dienststelle nötigenfalls anlegen sein, die rechtliche Struktur zur Erörterung stehender Geschäftsvorgänge klarzulegen, um Störungen von vornherein vermeiden zu helfen, aber der typische und hauptsächlichste Arbeitsstoff ist der vorher genannte. Aus der Arbeitspraxis, gemessen an Umfang und Sachmerkmalen, haben sich im wesentlichen drei Rechtsgebiete referatsmäßig herausgegliedert:

1. Allgemeines Auslandsrecht in Zivil- und Handels-sachen