

Hoffmann, Hermann

Article — Digitized Version

Die Exportmöglichkeiten des deutschen Stahlbaus

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hoffmann, Hermann (1954) : Die Exportmöglichkeiten des deutschen Stahlbaus, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 34, Iss. 7, pp. 401-402

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131925>

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.

Hofe. Gerade auf diesem Gebiet besteht bis in die Küche der Bauernfrau hinein der stärkste Rückstand. Auch die Modernisierung der Milchwirtschaft läßt viel zu wünschen übrig. Die deutsche Ausfuhr nach Frankreich dürfte von der weiteren Entwicklung der wirtschaftlichen Einigungspolitik Europas abhängen. Blei-

ben die Wirtschaftsgrenzen in ihrer jetzigen Form bestehen, sind keine überragenden Ergebnisse zu erwarten; kommt es jedoch zu einem einheitlichen Agrarmarkt, ergeben sich daraus für die deutsche Industrie sowohl in Frankreich wie in den überseeischen Gebieten der Französischen Union große Möglichkeiten.

Die Exportmöglichkeiten des deutschen Stahlbaus

Hermann Hoffmann, Köln

Unter Stahlbau ist die Erstellung von großen Anlagen und Investitionsgütern zu verstehen, die ganz oder vorwiegend aus Stahl gefertigt sind, also Konstruktionen von Bahn- und Straßenbrücken, Hochbauten in Stahlskelettforn, Hallen, Dachkonstruktionen, Gittermaste aus Walzprofilen und Rohren, Freiluftschaltanlagen, Gerüste für Kessel und Kühltürme, Förderanlagen, Kranbahnen, Transportbrücken, Abraumgeräte, Slipanlagen und Behälter für feste Stoffe wie Bunker, Erzaschen und ähnliches. Als besondere Gruppen treten dazu Stahl- und Metallfenster aus warmgewalzten Profilen, Tore und Türen, Glasdachkonstruktionen sowie Lokomotiv- und Waggon-drehscheiben und -schiebeebühnen, weiter Theaterbühneneinrichtungen und schließlich die Gruppe der Stahlwasserbauten mit Wehr- und Schleusenanlagen, Hellingen, Docks und Schiffshebewerken.

In diesem Industriezweig haben sich seit vielen Jahrzehnten eine Reihe von erfahrenen und leistungsfähigen Firmen entwickelt, die nicht nur den Bedarf innerhalb Deutschlands zu decken imstande sind, sondern ihre betriebliche Kapazität so weit ausgedehnt haben, daß sie auch den im Ausland auftretenden Bedarf an solchen Konstruktionen im Wettbewerb mit den Industrien anderer Länder decken können. Die Mitarbeit an der Entwicklung wenig erschlossener Gebiete, die teilweise reich an Rohstoffen und Bodenschätzen sind und daher eine große wirtschaftliche Zukunft haben, kann gerade die Stahlbauindustrie in besonderem Maße leisten. Für den Abbau von Erz- und Kohlevorkommen über und unter Tage sowie für die Förderung von Erdöl werden Stahlkonstruktionen benötigt für Abraumanlagen, Fördertürme, Bohrtürme, Transportvorrichtungen, Kraftwerke, schnell montierbare und verlegbare Gebäude und viele Spezialeinrichtungen, die in den meisten Fällen den örtlichen Bedingungen angepaßt und daher besonders berechnet und konstruiert werden müssen. Die Verarbeitung der Rohstoffe erfordert den Bau von Industrieanlagen, von Stahlwerken, Walzwerken, Gießereien, Aufbereitungsanlagen, Kohlenwäschen und Siebereien, Umwandlungsbetrieben und Raffinerien, in deren Erstellung die Stahlbaufirmen gleichfalls erfahren sind.

Ähnliche Möglichkeiten bieten sich auf dem Gebiet der Bearbeitung landwirtschaftlicher Produkte. Zuckerraffinerien, Reiskörnungsanlagen, Baumwollaufbereitungsstätten, Tabakverarbeitungsbetriebe und Mühlengebäude mit Siloeinrichtungen sind einige Beispiele, bei denen die Stahlbauindustrie oft in Zusammenarbeit mit Maschinenfabriken wertvolle Anlagen baut oder wichtige Zulieferungen vornimmt. Ergänzt wer-

den diese planmäßigen Erschließungen rohstoffreicher Gebiete durch den Bau moderner Verkehrswege, für die sich Stahlbrücken verschiedener Ausführung gerade bei größeren Spannweiten immer wieder bewähren und daher in Auftrag gegeben werden. Die Elektrifizierung so entstehender wirtschaftlicher Schwerpunkte erfordert die Aufstellung von Gittermasten über weite Strecken, den Bau von Umspannanlagen und Schaltstationen; aber auch Kraftwerke selbst und Stauanlagen sowie viele Spezialbauten auf hydroelektrischem Gebiet sind nur mit Hilfe von Stahlkonstruktionen modernster Bauart zu verwirklichen, um die gewünschte Rentabilität und ein Höchstmaß an Leistung zu erreichen.

Die deutschen Stahlbaufirmen beschränken sich nicht auf die Lieferung vorgeschriebener Konstruktionen, sondern sind mit Hilfe ihrer hochqualifizierten Mitarbeiterstäbe in der Lage, die jeweiligen Bauherren bereits in der Planung fachmännisch zu beraten. Das ist in vielen Fällen schon mit Erfolg geschehen, da weitgehende Erfahrungen vorhanden sind. Als Beispiel kann die Beratung der indischen Regierung bei der Planung des Stahlwerkes Rourkela durch die Firmen Krupp und Demag angeführt werden. Die ingenieurmäßige Berechnung und Kalkulation der Bauwerke wird von den Firmen selbstverantwortlich bis in alle Einzelheiten vorgenommen, und alle Teile werden dann in der Werkstatt nach festen Plänen bearbeitet und auf Wunsch auf der Baustelle unter fachkundiger Leitung montiert. So entstehen Konstruktionen moderner und zweckmäßiger Prägung, denen die Erfahrungen einer verantwortlich zeichnenden Firma vom ersten bis zum letzten Arbeitsgang und auch die Forschungsergebnisse des gesamten Industriezweiges zugute kommen. Denn um das technisch und materialmäßig beste Erzeugnis liefern zu können und gegenüber ausländischer Konkurrenz zu bestehen, finden ein reger Erfahrungsaustausch und gemeinsame wissenschaftliche Forschung statt, die deutsche Stahlbauten wieder voll wettbewerbsfähig gemacht hat und sie auf manchen Gebieten eine Vorrangstellung erringen ließ.

Die praktischen Erfolge dieser unermüdlichen Arbeit zeigten sich trotz schwerster Einbußen durch Kriegsfolgen und Demontagen bald in erfreulicher Weise. Nachdem der Engpaß der Materialknappheit, der die termingemäße Lieferung lange Zeit lähmte, einigermaßen überwunden war, gelangen im Exportgeschäft imponierende Abschlüsse, die das Vertrauen des Auslandes in die Erzeugnisse des deutschen Stahlbaus bewiesen. Die skandinavischen Länder, Vorder- und Mittelasien, die unabhängigen Staaten Afrikas sowie

der mittel- und südamerikanische Raum erteilten wichtige Aufträge an die deutsche Stahlbauindustrie, von denen viele bereits in den letzten Jahren ausgeführt wurden oder der Verwirklichung entgegengehen. Solche im Ausland entstehenden Investitionsgüter aus deutschen Werkstätten bereichern nicht allein die Wirtschaftskraft des betreffenden Landes, sondern bringen auch dem Außenhandel des Ursprungslandes einen nicht zu unterschätzenden handelspolitischen Nutzen. Ein großer Teil der Erzeugnisse des Stahlbaus befindet sich ständig im Blickfeld der Öffentlichkeit und dient sehr oft den Lebensbedürfnissen der ganzen Bevölkerung eines Landes. Man denke dabei an Bahn- und Straßenbrücken, öffentliche Gebäude wie große Bahnhofshallen, Hochhäuser für Banken und Hotels, Schulen und Hallen für große Veranstaltungen. Sie sind einer ständigen Kritik und Beachtung unterworfen und erzielen, wenn ihre Zweckmäßigkeit, lange Lebensdauer und Schönheit in der Ausführung anerkannt werden, eine erhebliche Werbewirkung nicht nur für den Hersteller selbst, sondern allgemein für die Arbeit und die Erzeugnisse der ganzen deutschen Wirtschaft. Sie geben manche Anregungen, sich auch anderer Erzeugnisse der deutschen Industrie zu versichern, und führen so zu einer Erweiterung des Außenhandels, da unsere Stahlbauerzeugnisse als Bahnbrecher wirken, den vorübergehend verloren gegangenen Kontakt erneuern und das Vertrauen in die aus früheren Jahren bekannten deutschen Erzeugnisse festigen.

Die schwierige wirtschaftliche Situation Westdeutschlands, das auf kleinem Raum eine stark vermehrte Bevölkerung ernähren muß und dabei den Absatz seiner Industrierzeugnisse in den deutschen Gebieten jenseits des Eisernen Vorhangs und im früheren Exportraum Südosteuropas gelähmt oder völlig gesperrt sieht, hat eine starke Exportintensität nach westlichen, hauptsächlich überseeischen Gebieten zur Folge gehabt. Auch im Stahlbau ist diese Tendenz deutlich zu erkennen, zumal der früher beste Inlandskunde, die Bundesbahn, starke wirtschaftliche Schwierigkeiten hat und in seinen Aufträgen zwangsweise zurückhaltend geworden ist. Daher bemühen sich besonders die Brückenbaufirmen intensiv um Exportaufträge, und zwar mit wachsendem Erfolg. Wir nennen als Beispiel die Nilbrücken bei Sohag und Mansourah in Ägypten sowie eine Reihe von kleinen Drehbrücken im gleichen Lande mit wertvollen maschinellen Teilen. Die Tigrisbrücke bei Bagdad wird von einer deutschen Stahlbau-Großfirma gebaut, der auch die Wiederherstellung der kriegszerstörten Save-Brücke in Belgrad anvertraut wurde. In der Türkei wird der Brückenbau innerhalb des Hafens Zonguldak von einer mitteldeutschen Stahlbaufirma vorgenommen. In Schweden nahmen öffentliche Auftraggeber gern die Dienste deutscher Stahlbauer z. B. für die Lieferung der Söderströmbrücke und der Liljeholmsbrücke in Anspruch. In Venezuela geht die Rio Chama-Brücke der Vollendung entgegen, wie überhaupt in fast allen Ländern Südamerikas größere und kleinere Stahlbrücken aus deutschen Werkstätten zur Aufstellung gelangen. Doch auch auf anderen Gebieten konnten Exportmöglichkeiten realisiert werden: im Hallenbau nennen wir das Stahl- und Walzwerk Mo-i-Rana und das Alu-

miniumwerk Sunndalsøra in Norwegen, das Stahlwerk Lulea in Schweden, Jutespinnereien einer Hamburger Stahlbaufirma in Pakistan, Stahl- und Walzwerke in Indien, Zuckerfabriken in der Türkei und eine große Anzahl von Hallen und Spezialbauten in aller Welt, die insgesamt eine erfreuliche Bilanz der Leistungsfähigkeit unserer Stahlbauindustrie aufzeigen. Um das Bild zu vervollständigen, erwähnen wir auf dem Spezialgebiet des Stahlwasserbaus neben vielen Konstruktionen für Wehranlagen verschiedener Länder den Staudamm Hirakud in Indien mit zahlreichen Wehr- und Schleusenanlagen und das Nilsperrwerk Zifta in Ägypten; beide Anlagen gehen ihrer Vollendung entgegen und enthalten wertvolle Ausrüstungsteile aus dem Stahlbausektor.

Wie die gesamte Anlagegüterindustrie, so hat auch der Stahlbau im Exportgeschäft besondere Schwierigkeiten, sich gegenüber der Konkurrenz zu behaupten. Zum einen werden die deutschen Angebote immer durch erhebliche Preisunterbietungen gefährdet, deren Zustandekommen nur durch die Gewährung staatlicher Exportsubventionen verständlich ist. Denn die gestellten Bedingungen hinsichtlich des Materials und der Ausführung gestatten normalerweise keinen Spielraum von 20—40% nach unten. Zum anderen gewährt die Industrie anderer Länder den Auftraggebern langjährige Zahlungskredite, die unsere Firmen aus eigener Kraft nicht geben können. Dazu treten die Transferschwierigkeiten im Zahlungsverkehr mit verschiedenen Ländern, die wohl vorübergehender Natur sind, aber doch die Gefahr in sich bergen, mühsam gewonnene Märkte wieder zu verlieren. Diese fallen dann anderen Konkurrenzfirmen zu, und wertvolle, oft jahrelange Arbeit unserer Auslandsorganisationen ist damit hinfällig. Man bemüht sich neuerdings — allerdings handelt es sich dabei um erste Versuche — um die Stärkung der Zahlungsfähigkeit der Auftraggeber der im Aufbau befindlichen Länder in der Weise, daß diese sogenannte Blanko-Exportkredite erhalten. Der exportinteressierte Industrielle beziehungsweise eine von ihm eingeschaltete Außenhandelsbank verschafft dem kapitalschwachen Kunden einen Bankkredit aus kapitalreichen Ländern wie beispielsweise der Schweiz, Schweden oder Belgien. Dadurch läßt sich der Export erheblich steigern, und die Möglichkeiten des deutschen Kapitalmarktes erweitern sich beträchtlich. Das Verfahren läuft also praktisch auf eine Verzahnung exportorientierter Länder und kapitalreicher Staaten hinaus, die gemeinsam den Aufbau sich entwickelnder überseeischer Gebiete fördern durch eine Art von internationaler Blankoanleihe, die wir bereits aus früheren Jahrzehnten kennen.

Unermüdlicher Fleiß, Ausdauer und Energie haben den deutschen Stahlbaufirmen nach fast 10-jähriger Kriegs- und Krisenpause wieder den Weg auf den Weltmarkt geöffnet. Diese Anstrengungen werden dann nicht umsonst sein, wenn unsere Wirtschaftsführung den richtigen Weg verfolgt, um diese erfolgreiche Außenhandeltätigkeit zu fördern. Denn der Export ist weiter für die deutsche Wirtschaft das erste Gebot, um den Beschäftigungsstand unserer fleißigen und zuverlässigen Bevölkerung zu erhalten und den Lebensstandard allmählich zu heben.