

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

Article — Digitized Version

## Die Nachkriegsentwicklung des Schiffbaus in der Sowjetzone

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1956) : Die Nachkriegsentwicklung des Schiffbaus in der Sowjetzone, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 10, pp. 575-580

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132364>

**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.*

kreditgarantien decken normalerweise 75 % des Verlustes. In besonderen Fällen kann die Garantie auch bis zu 90 % erhöht werden. Dies hängt von der Art und dem Umfang des Risikos ab, wobei auch die finanzielle Lage des Exporteurs berücksichtigt wird. Es gibt zwei Hauptarten von Exportkreditgarantien: Die sogenannte Umsatzpolice deckt den ganzen Exportumsatz. Sie kann jedoch so abgeändert werden, daß sie sich ausschließlich auf alle Abnehmer in einem bestimmten Land oder nur auf Transaktionen gewisser Güter bezieht. Die sogenannte Spezialpolice wird abgeschlossen, wenn der Exporteur sich gegen den Schaden, der durch einen oder eine beschränkte Anzahl Abnehmer entstehen kann, versichern will. Eine solche Versicherung kann auch für einen begrenzten Zeitraum abgeschlossen werden. Der versicherte Exporteur kann Ansprüche auf Schadenersatz geltend machen, sobald die Größe des Verlustes definitiv feststeht, auf jeden Fall aber, nachdem die in der Police verzeichnete Wartezeit verstrichen ist. Diese Wartezeit schwankt zwischen 6 und 12 Monaten, je nach der Frist, innerhalb derer die Abwicklung zu erwarten ist.

#### EXPORTINSTITUTE UND HANDELSKAMMERN

Die Niederlande fördern den Export auch durch eine Qualitätskontrolle, die durch staatliche Stellen ausgeübt wird. Diese Kontrolle erstreckt sich insbesondere auf landwirtschaftliche Erzeugnisse. Ferner ist die Aufklärung über Wirtschaftsfragen ein wichtiges Instrument der Exportpolitik. Eine bedeutsame Funktion auf diesem Gebiet erfüllt der „Economische Voorlichtingsdienst“, eine Beratungsstelle des Wirtschaftsministeriums, die die niederländische Industrie regelmäßig über die Lage im Ausland unterrichtet, aber umgekehrt auch das Ausland über alles, was die Niederlande anzubieten haben, informiert.

Auch Privatinstitutionen, die vom Staat subventioniert werden, haben sich auf diesem Gebiet Verdienste erworben. Es sind dies an erster Stelle die Handelskammern für das Ausland, die in zahlreichen Ländern gegründet wurden. Nach dem Kriege wurden auch andere Institute errichtet, die als Vermittlungs- und Auskunftsbüros auf dem Gebiet des

Handels ein vielfältiges Tätigkeitsfeld gefunden haben. Erwähnt werden müssen vor allem das Zentrale Institut zur Förderung des Auslandshandels (CIHAN), das Afrika-Institut, das Kanada-Institut, das Nord-europa-Institut, das Donau-Institut, das Mittelost-Institut, das Neu Guinea-Institut, die Niederländisch-Türkische Vereinigung, das Institut zur Förderung des Handels mit Afghanistan, das Australien-Institut, das Neuseeland-Institut und das UdSSR-Institut. Ein südamerikanisches Institut gab es bereits vor dem Kriege. Im Vorstand dieser Institute finden sich hauptsächlich Vertreter aus der Industrie, meistens ist jedoch auch die Regierung darin vertreten. Auch das „Zentrale Organ für Wirtschaftsbeziehungen mit dem Ausland“ nimmt eine besondere Stellung ein. Zur Pflege der Beziehungen mit Indonesien ist nach dem Souveränitätsverzicht die Vereinigung „Vertretung der niederländischen Industrie in Indonesien“ gegründet worden. Das „Königliche Institut für die Tropen“, das sich auf rein wissenschaftlicher Grundlage betätigt, ist auch für die industrielle Betätigung der Niederlande im Ausland von Bedeutung. Der „Export“ niederländischer Sachverständiger nach allen Ländern der Welt wird von einem Institut für Auslandstätigkeit („Plan-Export“) gefördert, während die Interessen der holländischen Ingenieure, die im Ausland arbeiten, vom „Nedeco“ vertreten werden.

Obwohl große Erfolge erzielt werden konnten und in den Niederlanden heute ein Zustand der „Überbeschäftigung“ mit allen dazugehörigen Anzeichen des Wohlstandes herrscht, ist die handelspolitische Lage der Niederlande im wesentlichen schwach geblieben. Sie muß sowohl hinsichtlich der Zusammensetzung des Exportsortiments als auch der regionalen Verteilung der niederländischen Ausfuhr eine Besserung erfahren. Der Akzent wird in stärkerem Maße auf die Ausfuhr industrieller Produktionsmittel sowie chemischer und anderer für die Industrieproduktion wichtiger Erzeugnisse gelegt werden, an dem die jungen Industrieländer ein dringendes Bedürfnis haben. Wenn die Niederlande ihr hohes Exportniveau auch in Zeiten ungünstiger Konjunktur aufrechterhalten wollen, muß eine Umstellung in dieser Richtung vorgenommen werden.

*Dr. Schiffbau*

## Die Nachkriegsentwicklung des Schiffbaus in der Sowjetzone

Von einem Korrespondenten

**D**er Aufbau einer bedeutenden Schiffbauindustrie in der Sowjetzone in den Jahren seit 1948 ist um so bemerkenswerter, als die Leistungen der Seeschiffwerften Mecklenburgs und Vorpommerns vor dem zweiten Weltkrieg nicht umfangreich waren. Nur eine einzige Werft, die 1850 gegründete Neptun-Werft in Rostock, baute größere Schiffe mit einer Tonnage bis zu 8000 BRT; die Werft beschäftigte in besten Zeiten 3500 Personen, war also ein Unternehmen mittlerer Größe. Einige kleinere Werften in den Küstenstädten befaßten sich mit dem Bau und der Reparatur von Küsten- und Fischereifahrzeugen.

Daneben gab es an der Elbe, Saale, Havel, Spree und Oder sowie an den mecklenburgischen Seen etwa 40 bis 50 Binnenwerften, die Motor- und Dampfschiffe für den Last- und Personenverkehr bauten. Insgesamt waren im Gebiet der derzeitigen Sowjetzone im Jahre 1936 höchstens 7000 Personen im Schiffbau beschäftigt, davon im Küsten- und Seeschiffbau kaum 4000. Die an sich schon nicht sehr leistungsfähigen Werftanlagen erfuhren in den letzten Kriegsjahren durch die Fliegerangriffe sehr beträchtliche Einbußen. 1945/46 wurden durch die Demontagen in den meisten Werften sämtliche brauchbaren Werkseinrichtungen

ausgeräumt; nur in wenigen Fällen, so bei der Rostocker Neptun-Werft, beschränkten sich die sowjetischen Behörden auf Teildemontagen. Vor allem infolge der Demontagen ging die Zahl der im Schiffbau Beschäftigten auf 1500 (Ende 1945) zurück.

Mit der Demontage der Maschinen ging die Ausschaltung der Privatinitiative einher. Die Neptun-Werft in Rostock und zwei Oderwerften (Fürstenberg und Oderberg) wurden 1945 Sowjet-Aktiengesellschaften (SAG). Die meisten übrigen Werften wurden 1946/47 „volkseigene“ Betriebe (VEB). Einige zunächst in Privatbesitz verbliebene Kleinbetriebe wurden später ebenfalls enteignet.

Die zentrale staatliche Planung und Lenkung, die die Unternehmerinitiative ersetzen soll, festigte sich 1948 nach der Errichtung der „Vereinigung volkseigener Werften“ (VWV, mit Sitz in Rostock). Aus der VWV wurden 1950 die Hochseewerften ausgegliedert und zu einer besonderen „Vereinigung volkseigener Betriebe“ (VVB) „Hochseeschiffbau“ mit Sitz in Schwerin zusammengefaßt. Aber auch diese Organisationsform befriedigte nicht; 1952 wurden beide VVB aufgelöst und nahezu sämtliche größeren Küsten- und Binnenwerften (einschließlich der 1952 in „Volkseigentum“ überführten SAGen) zu „Direktbetrieben“ erklärt und der Hauptverwaltung Schiffbau des Ministeriums für Maschinenbau in Ost-Berlin direkt unterstellt.

#### WIEDERAUFBAU UND AUSBAU

Während sich die sowjetischen Stellen in den ersten Nachkriegsjahren darauf beschränkten, die verbliebenen Kapazitäten vor allem in Rostock und an der Oder zur Reparatur von See- und Binnenschiffen heranzuziehen, setzte 1948 der systematische Wiederaufbau und Ausbau der Werftindustrie ein.

Die Sowjetische Militäradministration erließ 1948 den Geheimbefehl Nr. 103 an die Zonenbehörden, und diese sahen im Zweijahresplan 1949-1950 vor, neue Werften in Stralsund, Wolgast und Damgarten zu errichten und andere Werften zu erweitern. Die Erweiterung vorhandener kleiner Werften erfolgte vor allem in Warnemünde und Wismar, sie begann 1949. Im 1. Fünfjahresplan 1951-1955 wurde die Fortsetzung und Beschleunigung des Aufbaus proklamiert.

Für den Wiederaufbau und Ausbau der Werften wurden 1948-1955 etwa 565 Mill. DM aus Haushaltsmitteln bereitgestellt und verausgabt. Diese bedeutende Summe ermöglichte es, großzügig zu planen und den Bau moderner Großwerften in Angriff zu nehmen.

Die Investitionsmittel wurden vor allem den vier zukünftigen Großwerften in Stralsund, Rostock, Warnemünde und Wismar und der Polizeiwerft in Wolgast gegeben, die zusammen rund 465 Mill. DM erhielten. Die übrigen 100 Mill. DM wurden in 11 Mittelwerften investiert. Die etwa 75 kleinen Werften erhielten kaum Mittel zum Ersatz ihrer Ausrüstungen, im Gegenteil, ihre Maschinen wurden, soweit sie nicht demontiert und noch brauchbar waren, 1949/50 den Schwerpunktbetrieben zugewiesen. Im sowjetzonalen Schiffbau hat sich damit ein sprunghafter Konzentrationsprozeß vollzogen.

Die übergeführten Maschinen waren für die Schwerpunktwerten nur eine sehr unzulängliche Anfangshilfe. Auch die Ausrüstung der demontierten Stettiner Vulcan-Werft, die vor allem nach Wismar übergeführt wurde, deckte den Bedarf nur in geringem Umfang. Deshalb mußten von der sowjetzonalen Industrie neue Maschinen in großer Zahl für die Werften bereitgestellt werden. Hierbei ergaben sich sehr beträchtliche Terminverzögerungen. Am stärksten aber wurde die Bauwirtschaft beansprucht, die Verwaltungs- und Wohngebäude, Werk- und Schiffbauhallen, Taktstraßen, Hellingen, Slips, Docks, Kranfundamente und Kaimauern zu bauen hatte. Die Anlagen wurden durchweg für den Serienbau in Sektionsbauweise eingerichtet, sie sind also modern und leistungsfähig.

Wenn die Wertarbeiter heute trotzdem noch genau wie 1948 an mancher Maschine Schlange stehen, so ist das weniger die Folge eines unzureichenden Maschinenparks als vielmehr ein Symptom der noch unzulänglichen Arbeitsorganisation, wie sie sich häufig in neuen Großbetrieben zeigt, vor allem aber eine Folge der Überforderung der Werften durch die sowjetischen Stellen, die durch häufige Planänderungen und Sonderwünsche sowie durch scharfen Termindruck eine den Betriebsablauf störende Unruhe in die Werften hineinbringen.

#### ARBEITSENGPASS

Noch weit schwieriger war und ist das Arbeitskräfteproblem. Die Zahl der im sowjetzonalen Schiffbau Beschäftigten stieg von 7000 (1936) auf 57 000 (1955) an, darunter ist jedoch nur ein geringer Anteil von Fachleuten. Zwar war es anfangs möglich, Facharbeiter von den kleinen Binnenschiffswerften zu den Küstenwerften zu lenken, doch war diese Arbeitskraftreserve nur geringfügig; so arbeiteten 1948 in Stralsund im Bootsbau 234 Personen, darunter aber nur 13 wirkliche Facharbeiter. Bei den Schweißern — die Werften bauen meist ganzgeschweißte Schiffe — waren die Rückgriffsmöglichkeiten auf das Binnenland günstiger. Insgesamt überwiegen jedoch bis heute berufsfremde Kräfte.

Im I. Quartal 1954 wurden bei den Produktionsarbeitern der sowjetzonalen Schiffbauindustrie 3,7 Mill. Ausfallstunden gezählt; das war fast ein Fünftel der Gesamtarbeitszeit. Von den Ausfallstunden entstanden wegen Materialschwierigkeiten 12 %, wegen Urlaub 13 %, wegen Krankheit etwa 30 %, durch Bummelei aber etwa 45 %. Nicht erfassen kann diese Zahl die Bummelei am Arbeitsplatz und die mangelhafte Leistung infolge unzulänglicher Fachkenntnisse. Es ist recht bezeichnend, daß sich die Werftleitungen 1955 bei erster sich bietender Gelegenheit zu zahlreichen Entlassungen entschlossen. Dieses Arbeitskräfteproblem wurde frühzeitig erkannt. Bereits 1950 wurde mit einer breitangelegten Nachwuchsschulung begonnen. In den Großwerften wurden Lehrlingskombinate mit bis zu 1000 Lehrlingen eingerichtet. 1954 befanden sich 7000 Lehrlinge in der Ausbildung. Fachschulen wurden geschaffen: in Wismar für Schiffbautechnik und in Stralsund für Schiff- und Maschinenbau. Schließlich wurde der

Universität Rostock eine schiffbautechnische Fakultät angegliedert. In den Ausbildungsplänen wird den politischen Fragen zwar recht viel Raum gegeben, es kann aber trotzdem mit einer stetigen, wenn auch nur allmählichen Steigerung des fachlichen Niveaus gerechnet werden.

Zum teilweisen Ausgleich des zahlenmäßig unzulänglichen Ingenieurstabes wurden anfangs sowjetische Ingenieure eingesetzt; sie hatten zugleich — und in erster Linie — Kontrollaufgaben. Der Entlastung der Werften dienen ferner das „Zentrale Konstruktionsbüro des Schiffbaues“ in Berlin-Köpenick, die Schiffbauversuchsanstalt in Rostock (seit 1953 im Bau) und die unter Beteiligung der „Akademie der Wissenschaften“, der „Kammer der Technik“, des zuständigen Fachministeriums und der Werften gebildete „Fachkommission für Forschungs- und Entwicklungsfragen des Schiffbaues“.

#### UNERFÜLLTE SCHIFFBAUPLÄNE

Der Bevölkerung der Sowjetzone wurde und wird seit 1948 immer wieder erklärt, der forcierte Ausbau der Werften sei notwendig, weil die Zone zur Verbesserung der Ernährung eine große Fischereiflotte und zum devisensparenden Transport der Außenhandelswaren eine eigene Handelsflotte benötige. Im Fünfjahresplangesetz des Jahres 1951 wurde im einzelnen bestimmt, was die Werften bis 1955 zu bauen hätten. Dieses „Gesetz“ ist weder nach der Anzahl noch nach dem Typ der Schiffe befolgt worden.

#### Schiffbau im 1. Fünfjahresplan 1951-1955

Schiffstyp	Fassung 1950		Fassung 1951		Fassung 1952		Effektive Bauleistung (Einheiten)
	Größenklasse in BRT	Anzahl	Größenklasse in BRT	Anzahl	Größenklasse in BRT	Anzahl	
<b>Fischereifahrzeuge</b>							
Holzkatte	45—60 <sup>1)</sup>	810	} unverändert	} unverändert	} 250	} 50	} 6
Stahlkatte	150 <sup>1)</sup>	100					
Logger	400 <sup>1)</sup>	680					
Trawler	650	78					
<b>Frachtschiffe</b>							
Typ I (Ostsee)	1 000	9	1 100	12	1 100	9	1
Typ II (Europa)	3 000	5	2 200	5	2 200	5	2 <sup>2)</sup>
Typ III (Orient)	5 000	5	4 500	3	4 500	2	
Typ IV (China)	8 000	3	6 500	3	6 500	2	

<sup>1)</sup> tdw. <sup>2)</sup> je 32 000 BRT.

Geplant war für Fischereifahrzeuge eine Bauleistung von 380 000 t; die effektive Bauleistung betrug 36 000 t; an Frachtschifftonnage waren geplant: 73 000 BRT (Fassung 1950), 57 200 BRT (Fassung 1951), 42 900 BRT (Fassung 1952). Die effektive Bauleistung betrug 7 500 BRT.

Das Programm zum Aufbau einer sowjetzonalen Fischerei- und Handelsflotte wäre damit in den Jahren 1951-1955 nur zu 10% verwirklicht worden. Rechnet man den alten Dampfer „Vorwärts“ (ex „Johann Ahrens“, 1350 BRT), der umgebaut, aber nach kurzer Fahrzeit wieder aus dem Verkehr gezogen wurde, sowie fünf in Skandinavien gekaufte ältere Küstenmotorschiffe mit zusammen knapp 3000 t hinzu, so wäre das Resultat zwar um 1% besser, aber immer noch trostlos.

#### SOWJETISCHE AUFTRÄGE

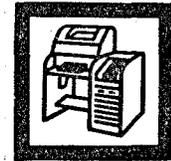
Das Bild ändert sich jedoch entscheidend, wenn hinzugezählt wird, was die UdSSR bis 1955 von den Werften der Sowjetzone erhalten hat. Die Lieferungen an die Sowjetunion erfolgten über Reparations-

## Schnell unterrichten und schnell unterrichtet werden, ist das »A« und »O« jeden erfolgreichen Unternehmens.

Mit Lorenz-Fernschreiber geschieht dies lichtgeschwind und schwarz auf weiß.

Die neuen Gebühren der Bundespost bieten dazu neue Wege der Wirtschaftlichkeit.

Lassen Sie sich doch einmal unverbindlich Angebot machen.



## LORENZ

C. Lorenz AG Stuttgart

und Exportkonto ohne Rücksicht auf die Pläne und Gesetze der Zone und ohne Beachtung der von der Ostberliner Regierung proklamierten volkswirtschaftlichen Erfordernisse. Die sowjetischen Stellen haben bis 1955 über das Schiffbaupotential der Zone verfügt, als handele es sich um sowjetische Werften. Bereits 1945 begannen die sowjetischen Stellen, Hochseeschiffe zur Generalüberholung und zum Umbau nach Rostock zu schicken. Ab 1949 wurden auch die im Aufbau befindlichen Werften in Warnemünde und Wismar in das Reparaturprogramm einbezogen. Dabei handelte es sich meist um im Kriege beschädigte, z. T. auch gehobene ehemals deutsche Schiffe.

#### Reparaturen für die Sowjetunion

Name	früherer Name	BRT	Anmerkungen
Sowjetzkij Sojus	Albert Ballin	21 000	Umbau 1949/55
Jury Dolgorukij	Hamburg	21 000	Walfangschiff
Admiral Nachimow	Berlin	18 000	Frachtschiff
Asia	Oceana	9 000	1951 abgeliefert
Pobjeda	Iberia	12 000	1952 abgeliefert
Equator	Catania	2 150	1947 ausgeliefert
Rossia	Patria	17 870	1946 ausgeliefert
b 7	Saarland		
Dimitri Pozharski	Sachsenwald	6 267	
Lensowjet	Marienburg	6 000	Fertiggebaut, Typ Tannenbergt
Gogol	Wadai	4 701	1946 ausgeliefert
Chukotka	Wangoni	7 848	1946 ausgeliefert
Towarischtsch	Gorch Fock		Segelschulschiff
4 sowj. Frachtschiffe		19 000	
Peroswet	Kastor		Eisbrecher
Krasin	Sviatogor	4 902	Eisbrecher
ferner verschiedene sowjetische Marinefahrzeuge.			

Für die Werften hatten diese Reparaturaufträge den sehr nützlichen Nebeneffekt, Schulungsobjekte für die geplante Neubautätigkeit zu sein. Natürlich mußte manches Lehrgeld gezahlt werden. So wurde die

### Wichtige Werften der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands

Namen, Standort	Investitionen (in DM Ost)	Anlagen, Ausrüstung	Beschäftigte	Bauleistungen
Mathias-Thesen-Werft, Wismar (früher Waggon- fabrik Wismar) und Hansawerft	bis 50: 60 Mill. DM 51/53: 70 Mill. DM 54/55: 30 Mill. DM	2 Hellingen 1952 fertig, 2 Hellingen 1956 fertig, 5. Helling 1956 im Bau, 1 Slip im Bau, 1 Trockendock (für 25 000 BRT) im Bau, Kabelkrananlage (70 m hoch, 300 m lang, 10 t-Laufkatzen) 1956 fertig, 26 weitere Kräne vorhanden (u. a. 1 Portalkran 10 t), 1 Turmdrehkran im Bau, Schiffbauhalle (100×150 m) und 12 weitere Werkhallen fertig, Verwaltungsgebäude (mit Schnürboden 100×30 m) fertig, 400 m Kai 1953 fertig, 600 m im Bau, Fahrrinne und Hafenecken 1949/51 von 7 m auf 9,5 m vertieft, weitere Ausbaggerung auf 11,5 m bis 1957	1949: 4 000 1955: 10 000	Reparaturen gesunkener Hochseeschiffe, Fischereifahrzeuge, ab 1953 Flußfahrergast-schiffe im Serienbau, ab 1956 Passagierschiffe 6 000 BRT im Serienbau
Warnow-Werft, Warnemünde (früher Boots- werft Gebr. Kröger)	bis 49: 50 Mill. DM 50/53: 80 Mill. DM 54/55: 25 Mill. DM	1 Helling 1951 fertig, 1 Helling 1953 fertig, 2 Hellingen im Bau (alle 180 m lang, davon 60 m unter Wasser), 1 Querhelling für Flußfahrergast-schiffe fertig, 1 Trockendock (für 20 000 BRT) im Bau, Kabelkrananlage (60 m hoch, 320 m lang) fertig, Schiffbauhalle (100×200 m) fertig, Montagehalle (10 000 qm) und 6 weitere Hallen fertig, Verwaltungsgebäude (7 Stockwerke) mit Schnürboden (100×26 m) fertig, 450 m Kai 1953 fertig, 130 m im Bau, Sektionsbau (bis 77 t)-Serienbau, moderne Bearbeitungsmaschinen (u. a. 250 t- u. 400 t-Pressen)	1948: 1 000 1949: 4 000 1951: 6 000 1955: 10 000	Reparaturen von Hochseeschiffen 1949/50: Kutter ab 1954: 3 000 BRT-Erzfrachter ab 1956: 9 500 BRT-Fracht-Motor-schiffe im Serienbau
Neptun-Werft, Rostock	bis 52: 20 Mill. DM 53/55: 30 Mill. DM 56/60: 70 Mill. DM	4 Hellingen für Schiffe bis 5 000 BRT, 1 Slipanlage von 1 000 t und 220 m Kai vorhanden, 1946 demontierte Ausrüstungen aus Beständen der Stettiner Vulcan-Werft ersetzt, 1 Schiffbauhalle (6 000 qm) und 120 m Kai im Bau, 2 Schwimmdocks (4 000 und 6 000 t) vorhanden, Sektionsbau, Ausbaggerung der Warnow seit 1953	1946: 300 1947: 3 000 1949: 6 000 1955: 8 500	Reparaturen von Hochseeschiffen 1949/50: Logger ab 1952: 3 000 BRT-Frachter im Serienbau Hebeschiffe, Feuerlöschboote
Volkswerft Stralsund (früher Krögerwerft)	bis 52: 50 Mill. DM 53/55: 10 Mill. DM	Langslipanlage 1 000 t für flachgehende Schiffe, moderne Querslipanlage 400 t (65 m) im Anschluß an drei Taktstraßen (250 m, 2 für Logger, 1 für Trawler) 1949/52 fertig, 5 Hallen (50×60 m) und 1 große Montagehalle 1949 fertig, Sektionsbau (bis 35 t) 350 m Kai, Hammerkran 32 t	1947: 700 1949: 1 400 1951: 6 000 1955: 7 000	Serienbau von Kuttern, Loggern (ab 1949), Kühlloggern, Tankloggern (ab 1952), Trawlern (ab 1952) und Polizei-booten
Peenewerft, Wolgast	48/55: 35 Mill. DM	Werft der Seepolizei, 800 t-Slipanlage 1951 fertig	1953: 2 600	ab 1948 Endmontage der Logger von den Binnenwerften, Bau von Polizeibooten, Bau von 500 t-Kümos (ab 1954)
Roflauer Schiffswerft, Roflau/Elbe (früher Gebr. Sachsenberg)	48/55: 20 Mill. DM	alte leistungsfähige Werft, 2 Hallen mit 4 500 qm und 1 000 qm im Bau	1948: 600 1953: 2 500	Loggerrumpfe, Bagger, Motorgüterschiffe
Elbe-Werft, Boizenburg/Elbe (früher Thomsen & Co.)	48/55: 10 Mill. DM	Erweiterung der Werft 1953 durch 2 Hallen (mit zusammen 6 000 qm), neuer Kai im Bau	1953: 2 300	Kutter, Logger, Kühllogger, Tiefkühlschiffe (700 t)
Yacht-Werft, Berlin-Köpenick (früher Claus Engelbrecht)	48/55: 10 Mill. DM 56/57: 15 Mill. DM	3 Teilbetriebe, Werk A und B: Langhellinganlagen vorhanden, Werk C: Bootswerft, Zentralisierung der Werft begonnen	1953: 2 400	Stahlkutter, Polizei-boote
Staatswerft Rothensee Magdeburg-Rothensee/Elbe	53/55: 10 Mill. DM	alte Staatswerft, Querhelling (160 m breit), zur Hälfte als Slipanlage ausgebaut, 20 t-Krananlage, wird ausgebaut	1953: 1 900	Seiner (Fischereifahrzeuge für das Schwarze Meer), Seeschlepper, Bagger, Flußfahrergast-schiffe (42 m), Motor-güterschiffe
Volkswerft „Ernst Thälmann“, Brandenburg/Havel (früher Gebr. Wiemann)	48/55: 5 Mill. DM	2 Querslipanlagen (je 60 m breit), 120 m Kai, neue Werkstätten und Magazine, angeschlossenen Schiffswerft Plaue/Mecklenburg	1953: 2 200	Schlepper, Polizei-boote, Seiner
Schiffsbergung, Reparatur- und Schiffbauwerk, Stralsund (früher Albert Dornquast & Sohn)	48/55: 5 Mill. DM	1 Querslipanlage für 1000 t mit 7 Bahnen, 1 Langslipanlage für 1000 t (Trawler), Werkstätten und Einrichtungen veraltet	1950: 200 1953: 1 400	Schrottergewinnung, Reparaturen, Endmontage von Loggern
Schiffswerft Uebigau, Uebigau bei Dresden/Elbe	1953: 1 Mill. DM	1 Slipanlage 65 m, 2 Hellingen (je 50 m), 1 Hochportalkran 7,5 t, seit 1953 weitere Kranbrückenanlage, alte Schiffsbauhalle (800 qm)	1953: 1 300	Pontons, Docks, Kähne

Namen, Standort	Investitionen (in DM Ost)	Anlagen, Ausrüstung	Beschäftigte	Bauleistungen
Schiffs- und Bootswerft Gehlsdorf, Rostock-Gehlsdorf	48/55: 10 Mill. DM	1 Langslipanlage für Kutter bis 250 t mit 2 Schiebebühnen und 9 Reparaturplätzen, 1 Langslipanlage für Logger und Trawler bis 1000 t mit Schiebebühne und 2 Reparaturplätzen (6 weitere im Bau), 40 m Kai, weitere 160 m im Bau, 2 Hallen (1 600 qm), im Bau 1 weitere Halle (1 600 qm)	1953: 1 600	spezielle Reparaturwerft Neubau: Kutter, Polizeiboote, Feuerlöschboote
Schiffswerft Oderberg, Oderberg am Oder-Havel-Kanal	48/55: 5 Mill. DM	1 moderne Slipanlage mit Querverschiebемöglichkeiten in Schiffsbauhalle, 1 weitere Schiffsbauhalle im Bau	1953: 350 1956: 800	Stahlkutter, Polizeiboote
Schiffswerft Fürstenberg, Fürstenberg/Oder	48/55: 5 Mill. DM	2 Slipanlagen (je 70 m), maschinelle Ausrüstung veraltet, 3 Teilbetriebe, Werk I mit 2 Hallen (2000 qm) im Ausbau, Werk II Reparaturbetrieb, Werk III Zwillingsdock mit Vorkammer (völlig veraltet)	1953: 400	Kutter, Polizeiboote
Schiffs- und Bootswerft Rechlin, Rechlin/Müritz (Mecklenburg)	1953: 1,5 Mill. DM	Erweiterung der Schiffsbauhalle im Bau	1953: 250 1955: 800	Polizeiboote
Boddenwerft, Damgarten	48/51: 10 Mill. DM	Seit 1952 Verwendung als Reparatur- und Montage-Werft für Wasserflugzeuge		bis 1952: Fischereifahrzeuge
Zone und Ostberlin insgesamt	48/50: 145 Mill. DM 1951: 115 Mill. DM 1952: 94 Mill. DM 1953: 95 Mill. DM 54/55: 116 Mill. DM	3 Großwerften: Hochseeschiffbau 1 Großwerft: Küstenschiffbau 9 Mittelwerften: Küstenschiffbau 3 Kleinwerften: Küstenschiffbau 74 Kleinwerften: Binnenschiffs-Reparaturen und Bootsbau	1936: 7 000 1945: 1 500 1949: 17 000 1950: 25 000 1953: 53 000 1955: 57 000	Produktionswerte: 1948 58 Mill. DM 1949 70 Mill. DM 1950 104 Mill. DM 1951 175 Mill. DM 1952 209 Mill. DM 1953 285 Mill. DM (Soll) 1954 203 Mill. DM (Preisbasis 1944)

Anm.: Die Zahlenangaben stammen zum Teil aus privaten Quellen und dienen nur der Veranschaulichung der dargestellten Entwicklung.

„Pobjeda“ nicht termingerecht fertig, dafür stellte die Sowjetunion 7 Mill. DM Konventionalstrafe in Rechnung. Bei der „Sowjetkij Sojus“ stellten sich auf der Probefahrt Mängel heraus, sie mußte nochmals auf ein halbes Jahr zur Werft (Mehrkosten 7 Mill. DM, zu Lasten der Werft) und wurde auch dann nur unter Vorbehalt abgenommen. Die „Lensowjet“ hingegen, das schnelle, turboelektrisch angetriebene Passagierschiff für 1300 Fahrgäste, fand den Beifall der Auftraggeber.

Die Reparaturaufträge waren so umfangreich und so zeitraubend, daß die Kiellegungen zu den Neubauten immer wieder hinausgeschoben werden mußten. Erst 1952 konnte als erstes 3000 BRT-Schiff die „Kolomna“ in Rostock nach 94 Tagen Hellingzeit vom Stapel laufen; ihre Ausrüstung dauerte dann allerdings noch zehn Monate. Bis 1955 folgten ihr weitere 17 Schiffe, von denen 15 — wie die „Kolomna“ — an die Sowjetunion geliefert wurden. Bei diesem für die Europafahrt bestimmten Dampfer handelt es sich um einen Schiffstyp, der ähnlich auch vor dem Kriege schon in Rostock gebaut worden ist.

Am 13. Juli 1953 lief in Wismar das erste Flußfahrgastschiff, die „Tschkalow“ vom Stapel. Die Pläne für diesen in Deutschland bislang unbekanntes Schiffstyp für die großen Ströme Rußlands und Sibiriens kamen aus der Sowjetunion. Nach anfänglichen Schwierigkeiten gelang der Bau dieses und des kleineren „Issyk-Kul“-Typs. Bisher wurden 10 Schiffe beider Typen geliefert, zwei weitere sind im Bau, weitere 30 wurden von der Sowjetunion bestellt, nachdem sich die ersten Schiffe — laut „Prawda“ — auf dem Jenissej bestens bewährt haben.

Damit zeichnet sich für Wismar entgegen allen Plänen, in denen u. a. die mißglückten 1100 BRT-Küstenmotorschiffe vorgesehen waren, der Weg zur Spezialisierung im Fahrgastschiffbau ab. Nach der Lieferung der „Lensowjet“, des „Tannenbergs“-Typs vom früheren „Seedienst Ostpreußen“, hat die Sowjetunion 11 weitere Neubauten mit ganz ähnlichen Abmessungen in Wismar in Auftrag gegeben. Das ist ein Auftrag, dessen zufriedenstellende Ausführung Wismar in den Kreis der bedeutenderen Hochseewerften einführen würde.

Den größten Anteil am Schiffbau der Jahre 1951-1955 haben die an die Sowjetunion gelieferten Fischereifahrzeuge. Es waren dies über 500 Kutter und Seiner (150 t-Stahlkutter für das Schwarze Meer), rund 500 Logger und etwa 50 Trawler mit insgesamt etwa 300 000 t. Bei den Fischereifahrzeugen wie bei den ebenfalls an die Sowjetunion gelieferten Hafenfahrzeugen, Schwimmkränen, Pontons und Binnenschiffen konnten die sowjetzonalen Werften an alte Erfahrungen anknüpfen, wenn auch der Übergang zum Serienbau auf Taktstraßen eine Umstellung bedeutete.

Ein Vergleich der gesamten Reparatur- und Neubaulleistungen für die Sowjetzone und für die UdSSR mit den Forderungen des Fünfjahresplangesetzes aus dem Jahre 1951 ergibt dreierlei: es sind vielfach ganz andere Schiffstypen entwickelt und gebaut worden, als vorgesehen war; die Tonnageziffer des Planes ist erheblich übertroffen worden; und schließlich: über 90 % der Reparaturen und Neubauten gingen nach der Sowjetunion.

Für den Staatshaushalt der Zone sind diese Lieferungen ein bemerkenswert schlechtes Geschäft gewesen. Die Preise für die Schiffe wurden von den sowjetischen Stellen auf Basis 1944 vorgeschrieben und nur in dieser Höhe auf Reparationskonto angerechnet bzw. bezahlt, soweit es sich — in jüngster Zeit — um echte Exporte handelte. Damit wurden nur etwa 33 % der Reparatur- und rund 50 % der Neubaustelbstkosten der Werften gedeckt, da die Löhne und Materialkosten (u. a. auch für die aus der Sowjetunion importierten Schiffsbleche) bedeutend gestiegen sind. Das kumulative Defizit beläuft sich inzwischen auf mehrere hundert Millionen DM und wird vom Staatshaushalt getragen.

Bei den Reparationen mag man diese Erhöhung des Wertes bei gleichbleibender Nominalhöhe als Schicksal des Besiegten hinnehmen. Bei den Exporten ergibt sich jedoch eine versteckte Tributleistung auf unbestimmte Zeit. Interessanterweise hat man sich hiergegen seitens der Sowjetzone zur Wehr gesetzt, als die Sowjetunion 1954 in Ostberlin 240 weitere Schiffseinheiten bestellte, aber nur den Stoppreis 1944 zahlen wollte. Die sowjetische Antwort war rabiatisch: man verwies auf die besseren Bauleistungen in der Bundesrepublik und stornierte verschiedene Aufträge in Warnemünde, Rostock, Wolgast, Roßlau und Rothensee. Diese sowjetische Antwort zeigt, wie nachteilig sich die Abhängigkeit der jungen Werften vom östlichen Markt auswirkt. Angesichts der inzwischen bedeutend angewachsenen Produktionskapazität der Werften kann es nur eine vorübergehende Lösung sein, wenn man rasch einige größere Schiffe für eigene Rechnung baut und China ein paar Frachter für einen sowjetzonal-volkschinesischen Gemeinschaftsdienst anbietet.

#### PRODUKTIVITÄTSENTWICKLUNG

Damit erhebt sich die Frage nach der Möglichkeit, Aufträge vom freien Weltmarkt zu übernehmen, und die Frage der Produktivität. Die Produktion der Werften der Bundesrepublik belief sich 1954 je Beschäftigtem auf 20 500 DM und in der sowjetischen Besatzungszone auf 15 400 DM (Weltmarktpreis); sie ist also in den Werften der Sowjetzone gar nicht so ungünstig, wie man angesichts der noch fehlenden Erfahrung vielleicht annehmen möchte; allerdings wurden bei der Berechnung der sowjetzonalen Ziffer nur die 31 000 Produktionsarbeiter und dazu 8 % Angestellte zugrunde gelegt, nicht jedoch die weiteren 14 000 Angestellten (Bürokratie bis hinauf ins Ministerium) und die 7 000 Lehrlinge, die die sowjetzonale Kalkulation zusätzlich belasten.

Geht man vom Wirtschaftsplan 1956-1960 der sowjetzonalen Werften aus, so ergibt sich ein jährliches Produktionssoll je Beschäftigtem von 5,6 BRT, während in der Bundesrepublik 1955 über 10 BRT erreicht wurden. Diese Relation ist ungünstiger als die

erste, sie geht allerdings von einer Planziffer aus, die sich im ersten Planjahr fünf 1951-1955 als recht unsicher und vor allem als zu niedrig erwiesen hat. Man darf vielleicht annehmen, daß die Produktivität der sowjetzonalen Werften gegenwärtig bei 60—75 % der Werften in der Bundesrepublik liegt. Eine Steigerung ist abhängig von der Leistungssteigerung der Arbeitskräfte und von der Verbesserung der immer noch nicht zuverlässigen und damit kostspieligen Zubehör- und Materialversorgung.

#### ZUBEHÖR- UND MATERIALVERSORGUNG

Die Zeiten, in denen auf den Werften der Zone die Schrauben und Bolzen von Hand gefertigt und dringend benötigte Maschinenteile rasch aus einem Wrack geborgen wurden, gehören allerdings der Vergangenheit an. Nicht nur die Versorgung mit Kleinteilen und Beschlägen hat sich eingespielt, sondern auch die Lieferung zahlreicher wichtiger Schiffsausrüstungen.

Zum größten Teil aus Werken der Zone kommen heute: Schmiedestücke (Wildau), Schiffsketten (Brand-Erbisdorf, Großenhain), Anker (Magdeburg), Anker- und sonstige Schiffswinden (Penig), Schiffsschrauben (Magdeburg), Getriebe und Getriebelager (Magdeburg, Leipzig, Penig), Schiffsdampfmaschinen (Zwickau, Rosslau), Dampfturbinen (Dresden), Pumpen (Halle, Erfurt, Görlitz, Oschersleben, Magdeburg), Rudermaschinen (Penig, Mylau), Schiffsarbeiten (Magdeburg), optische und feinmechanische Ausrüstungen (Jena, Teltow), Echolotanlagen (Kölleda), elektrische Ausrüstungen (eigene Montagewerkstätten der Industrie in Rostock, Stralsund und Wismar), Schiffslaternen (Uckermünde), Innenausstattung („Schiffsmontage“ in Rostock). Das ist zweifellos eine ganz eindrucksvolle Liste.

Natürlich gibt es auch gegenwärtig noch Engpässe. Die unangenehmsten bestehen bei Schiffsblechen, Buntmetallen und Holz. Der in der Zone propagierte Ersatz von Trittschienen oder Türfüllungen durch Kunststoffe, von Wellenlagern durch Preßstoffe und von Holz für Gang- und Trennwände durch Glasfaserplatten wird sich wohl nur zum Teil als wirtschaftlich erweisen. Die größte Sorge aber bereitet die Beschaffung von Schiffsblechen, die bisher von der Sowjetunion geliefert wurden, in der Regel mit Verzögerung.

Der andere Hauptengpaß besteht bei den Schiffsdieseln. Zwar ist der Ausbau des Dieselmotorenwerkes Rostock im Gange, 1957/58 soll die Produktion von 5000 PS-Motoren anlaufen, doch wird noch einige Zeit vergehen, bis sie genügend erprobt sind.

Mit Schwierigkeiten in der Zubehör- und Materialversorgung ist also in gewissem Umfang auch in den kommenden Jahren noch zu rechnen. Sie werden sich allerdings verringern. Damit wird die Produktivität weiter zunehmen.

---

**Bezugspreise für den WIRTSCHAFTSDIENST:** Einzelpreis: DM 3,50, vierteljährl. DM 10,—, mit Beilage „Weltkartei der Wirtschaftspresse“ vierteljährl. DM 36,— oder mit „Bibliographie der Wirtschaftspresse“ vierteljährl. DM 36,—. Zu beziehen vom Verlag Weltarchiv GmbH., Hamburg 36, Poststr. 11, od. durch den Buchhandel