

Bertin-Rouilleau, J.

Article — Digitized Version

Die französische Schiffbauindustrie

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Bertin-Rouilleau, J. (1957) : Die französische Schiffbauindustrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 37, Iss. 4, pp. 220-222

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132458>

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.

und die nicht den geringsten Grund haben, gegen die europäischen Einigungsbestrebungen Stellung zu nehmen. Die französischen Zollsätze liegen bezeichnenderweise unter dem europäischen Durchschnitt. Für Personenwagenreifen beträgt der Zollsatz 22 % und für Lastwagenreifen 18 % gegenüber einem Satz von 28 % in Italien, rd. 30 % in Deutschland und 33,5 % in Großbritannien. Im Jahre 1952/53 betrug die durchschnittliche Zollbelastung für eingeführte Gummiwaren in Frankreich 18,4 % des Einfuhrwertes, in Italien 24,7 %, in der Bundesrepublik 26 % und in Großbritannien 27,6 %. Eine französische Untersuchung jüngerer Datums führte zu dem Ergebnis, daß die französischen Reifenfabriken zwar höhere Löhne zahlen als die meisten ihrer europäischen Konkurrenten und auch in der Rohstoffversorgung preislich benachteiligt sind, trotzdem aber ihre Erzeugnisse billiger anbieten können. Sie verdanken diesen Vorsprung einer vorbildlichen technischen Organisation, d. h. höchster Produktivität. Auch qualitativ lassen die französischen Gummiwaren kaum zu wünschen übrig.

WIRTSCHAFTSPOLITISCHE TENDENZEN

Der Industrie steht ein besonderes Forschungsinstitut, das „Institut Français du Caoutchouc“, zur Verfügung. Man darf auch nicht vergessen, daß die Gummiverarbeitung in Frankreich auf eine sehr lange Tradition zurückblicken kann. Diese Aktivposten schließen jedoch gewisse protektionistische Strömungen keineswegs aus. Auch in diesem Wirtschaftszweig gibt es

zurückgebliebene Betriebe, deren Umsatz den Erfordernissen der modernen Technik schon lange nicht mehr entspricht und die nur noch künstlich am Leben erhalten werden. Eine gewisse Konzentration auf dem Sektor der technischen Gummiwaren wäre dringend erforderlich und dürfte sich auch im Hinblick auf den bevorstehenden Gemeinsamen Europäischen Markt nicht vermeiden lassen. Hierin darf man jedoch nur eine Randerscheinung sehen. International gehört die französische Gummiwarenindustrie zweifellos zur Spitzenklasse. Die ihr innewohnende Dynamik und auch ihre außergewöhnliche finanzielle Liquidität sichern ihr weitere Entwicklungsmöglichkeiten. Ihre seit Kriegsende fast ununterbrochen ansteigende Produktionskurve dürfte demnach ihren Höhepunkt noch nicht erreicht haben.

Organisatorisch ist die Gummiwarenindustrie im übrigen ziemlich stark mit der Kunststoffindustrie verflochten. Zahlreiche Fabriken stellen gleichzeitig Gummiwaren und Kunststoffherzeugnisse her. Die französische Gummiwarenindustrie bestreitet nach überschlägigen Schätzungen nahezu ein Viertel der französischen Produktion von Kunststoffwaren. Diese Verflechtung erklärt sich durch den Wunsch, auch diejenigen Produkte, die Gummiwaren Konkurrenz machen könnten, selbst herzustellen. Hierin liegt eine weitere Stärke dieses Wirtschaftszweiges. Die Hersteller von Gummiwaren und Kunststoffherzeugnissen sind auch in einem einheitlichen Berufsverband zusammengefaßt.

Die französische Schiffbauindustrie

J. Bertin-Rouilleau, Paris

Bevor man auf die von den französischen Werften seit Kriegsende erzielten Ergebnisse eingeht, ist es erforderlich, sich die Lage des Schiffbaus in Frankreich in den Jahren 1939 und 1945 zu vergegenwärtigen. Vor dem Kriege gab es 15 große Werften mit rd. 32 000 Beschäftigten. Ihre jährliche Produktionskapazität entsprach mit rd. 200 000 BRT etwa dem Ersatzbedarf der französischen Handelsflotte, die eine Gesamttonnage von 2,7 Mill. BRT besaß. Sie genügte auch den Bedürfnissen der Kriegsmarine, die etwa 60 % ihrer Aufträge an die Privatwerften übertrug.

PROBLEME DES WIEDERAUFBAUS

In den fünf Kriegsjahren wurden die Werften hart mitgenommen. 1945 waren sie zum größten Teil sehr stark beschädigt. Ihre Produktionskapazität war auf ein Fünftel der Vorkriegskapazität, d. h. auf jährlich weniger als 40 000 BRT, gesunken. Ihr wirklicher Arbeiterstand betrug, nachdem der Krieg die Arbeiter in alle Winde zerstreut hatte, nicht mehr als 12 000 Menschen. So hatte die französische Schiffbauindustrie ungeheure Anstrengungen zu machen, um ihr Friedenspotential zurückzugewinnen und Frankreich in kürzester Zeit die Kapazität zu verschaffen, die es benötigte, um seine Flotte wiederaufzubauen und seinen Platz im Weltschiffbau zurückzugewinnen.

Das Wiederaufbauproblem wurde unmittelbar nach der Befreiung mit dem Ziel in Angriff genommen, in kürzester Zeit eine Baukapazität von 300 000 BRT Handelsschiffraum (was ungefähr 450 000 t Tankerschiffraum entspricht) zu erstellen. Das würde einer Anhebung der Vorkriegskapazität um 50 % entsprechen. Die wiederaufgebauten Werften sollten ebenso gut und modern ausgerüstet sein wie ihre ausländischen Konkurrenten, die in der Kriegszeit eine außergewöhnliche Entwicklung und Blütezeit erlebt hatten, während der französische Schiffbau von der Welt abgeschlossen auf sich selbst gestellt war. Seit 1944 entsandte man aus Ingenieuren und Arbeitern bestehende Studienkommissionen ins Ausland. Sie sollten sich besonders über die Methoden der Vorfabrikation und des Schweißens unterrichten. Diese Montageverfahren, die schon 1939 in Frankreich angewandt wurden, waren im Ausland, namentlich in den USA, zu einem sehr hohen Entwicklungsgrad gelangt.

Alle Schwierigkeiten dieser Zeit — besonders Arbeiter- und Materialengpässe — wurden schließlich überwunden. Man wurde sogar mit den finanziellen Problemen fertig, die der Wiederaufbau und die Modernisierung der Werften stellten. Zwar wurde den Werften wie allen Geschädigten ein Teil ihrer Aufwen-

dungen vom Staat erstattet; sie mußten aber aus eigenen Mitteln die Finanzierung des sehr bedeutenden Restes der eingegangenen Verpflichtungen bestreiten und für die Vorfinanzierung der z. T. verspäteten Entschädigungszahlungen, die ihnen noch zustanden, Sorge tragen. Entsprechend mußten die Betriebsmittel der Werften beträchtlich erhöht und auf etwa das 25-fache des Vorkriegsstandes gebracht werden. Die Werften haben die erforderlichen Summen aus eigenen Mitteln durch Kapitalerhöhungen, Obligationenausgaben, Anleihen, verschiedene andere Finanzgeschäfte und auch durch die Errichtung von zwei Finanzierungsgesellschaften für den Schiffbau aus eigener Initiative in den Jahren 1946 und 1948 aufgebracht. Diese zwei Finanzierungsgesellschaften waren die ersten ihrer Art und dienten anderen französischen Produktionszweigen als Vorbild. Die für den heute abgeschlossenen Wiederaufbau gemachten Aufwendungen haben 30 Mrd. ffrs (heutiger Wert) erreicht. Hierzu hat der Staat über den Titel Kriegsschäden 9 Mrd. ffrs (Wert 1950) beigetragen. Das bisher durchgeführte Modernisierungsprogramm hat Aufwendungen von weiteren 30 Mrd. ffrs (heutiger Wert) erfordert, insgesamt sind hierfür etwa 35 Mrd. ffrs vorgesehen. Die Modernisierung der Werften brachte im einzelnen:

1. eine beträchtliche Vergrößerung der elektrischen Schweißanlagen für die Schiffsrumpfmontage,
2. die Entwicklung der Vorfabrikation von größeren und schwereren Teilen, die eine wesentliche Vermehrung und Leistungssteigerung der Hebevorrichtungen mit sich brachte,
3. die Ausdehnung der Ausrüstungskais,
4. die Entwicklung des Werkzeugmaschinenbestandes. Unter Berücksichtigung ihrer erhöhten Produktion mußten sich die Werften seit dem Kriege mehr als 4500 neue Werkzeugmaschinen beschaffen.

AUSRÜSTUNG

Der französische Schiffbau verfügt gegenwärtig über 14 große Werften, deren Ausrüstung den Anlagen ihrer ausländischen Konkurrenten, die durch den Krieg weniger in Mitleidenschaft gezogen waren, in nichts nachsteht.

Diese Werften verfügen über 71 Hellinge gegenüber 80 im Jahre 1939. Durch Vergrößerung und Modernisierung ist aber ihre Leistung im Vergleich zur Vorkriegszeit verdoppelt worden. Mehrere Hellinge können Schiffe von mehr als 50 000 BRT aufnehmen. 8 Hellinge (gegenüber 4 vor dem Kriege) ermöglichen es, Rümpfe von mehr als 200 m Länge zu bauen. Außerdem besitzt Frankreich ein auf der ganzen Welt einzig dastehendes Werk, die große Konstruktionsanlage in Saint-Nazaire, in der gleichzeitig zwei große Schiffe von 310 m Länge oder eine größere Anzahl von Einheiten geringerer Dimensionen erstellt werden können.

Die Stammbelogschaft der Werften beläuft sich augenblicklich auf rd. 10 000 Personen, die sich zu einem erheblichen Teil aus Ingenieuren mit ihren Mitarbeitern (7200) sowie schnell ausgebildeten Spezialarbeitern zusammensetzen. Wenn man aber die Industrien mitrechnet, mit denen die Werften Unterverträge über die vielfältigen Geräte und Materialien, wie sie zum

Schiffbau gehören, abgeschlossen haben, so darf man annehmen, daß der Schiffbau in Frankreich rund 300 000 Menschen ernährt.

Der Modernisierung der Werften dienen ferner drei Organisationen, die unter der Ägide der zuständigen Syndikatskammer nach dem Kriege entstanden:

1. das „Institut de Recherches de la Construction Navale“ (Institut zur Erforschung des Schiffbaus), 1948,
2. das „Groupement d'Exportation de Navires et d'Enfins de Mer en Acier“ oder „GENEMA“ (Vereinigung für Schiffsexporte),
3. der „Crédit Naval“ (Schiffsbaukreditgesellschaft).

Das „Institut de Recherches“ kommt den Bedürfnissen einer Industrie entgegen, die mehr als jede andere dem technischen Fortschritt verhaftet ist und deren Ingenieure und Studienbüros alle technischen Neuigkeiten verfolgen müssen. Es hat im allgemeinen Interesse die Forschungen und Untersuchungen zu prüfen, die geeignet sind, das Schiffbaumaterial und die Voraussetzungen seiner Verarbeitung zu verbessern. Die „GENEMA“ untersucht auf Rechnung der Werften die für den Export bestimmten Aufträge. Die von diesen drei zuletzt entstandene Organisation, der „Crédit Naval“, will den Reedern die für die Finanzierung ihrer Aufträge erforderlichen Kreditmittel zu einem ermäßigten Zinssatz zur Verfügung stellen.

In den ersten Nachkriegsjahren mußten die französischen Privatwerften ihre Anstrengungen auf ihren eigenen Wiederaufbau und auf den mit Vorrang zu erfolgenden Wiederaufbau der französischen Handelsflotte richten, die bei Kriegsende auf etwa 800 000 BRT zusammengeschrumpft war. Der Wiederaufbau dieser Flotte ist heute beendet. Die im Dienst stehende Tonnage beläuft sich auf 3,6 Mill. BRT. Das Schwerkern des künftigen Bauprogrammes wird auf der Ersetzung solcher Einheiten liegen, die überaltert sind oder den heutigen Bedürfnissen nicht mehr entsprechen. Der gegenwärtige Zustand der Werftanlagen ermöglicht es Frankreich aber auch, Auftragsaufträge zu erhalten. Dieser Erwartung entsprach die Gründung der „GENEMA“.

AUFTRAGSBESTAND

Die in den 14 wichtigsten französischen Werften in Auftrag gegebenen Handelsschiffsbauten umfaßten 1956: 3 Passagierschiffe, 43 Tanker, 13 Erztransporter, 76 Trockenfrachter, 10 Bananendampfer, 13 Logger, ein Lotsenfahrzeug, 9 Schlepper sowie 4 Fährschiffe und große Fähren mit Eigenantrieb. Das sind insgesamt 172 Schiffe mit rd. 1,8 Mill. BRT bzw. 2,5 Mill. tdw. Außerdem wurden für die Kriegsmarine ein Flugzeugträger, zwei Geschwaderbegleitschiffe, zwei U-Bootbegleitschiffe und vier Küstenminenräumer von den Privatwerften gebaut.

Stapelläufe und Ablieferungen (in 1000 BRT)

Baustufen	1955	1956
Kiellagungen	298	357
Vom Stapel gelaufen	320	288
Abgeliefert	370	295

Das Auftragsverzeichnis der französischen Werften zeigt die in der ganzen Welt erkennbare Tendenz nach Großbauten, vor allen Dingen beim Tankerbau. Unter den 43 Tankern, die gegenwärtig in Frankreich

in Auftrag gegeben sind, befinden sich 6 von mehr als 50 000 t d w, 7 von 40 000—50 000 t d w, 18 von 30 000 bis 40 000 t d w, 11 von 16 000 — 30 000 t d w und nur einer mit weniger als 16 000 t d w. Andererseits haben französische Werften 1956 erstmalig aus Aufträgen für Erztransporter erheblicher Tonnage (15 000 bis 20 000 t Tragfähigkeit) profitiert.

Alle 1956 abgelieferten Neubauten wurden komplett mit Diesel- und Turbinenantrieb ausgerüstet. Im Kriege wurde im allgemeinen die Turbine bevorzugt. Bei den großen Oldampfern geschah dies überall dort, wo eine Antriebskraft von über 15 000 PS auf eine einzige Antriebswelle wirkt.

Die von ausländischen Reedereien eingegangenen Aufträge belaufen sich auf 540 000 BRT. Das stellt einen annehmbaren Prozentsatz der Gesamtproduktion des französischen Schiffbaus dar und bedeutet eine Deviseneinnahme in der Größenordnung von etwa 70 Mrd. ffrs. Von den 172 Handelsschiffen, die am 1. Oktober 1956 dem französischen Schiffbau in Auftrag gegeben waren, gehen 54 auf ausländische Rechnung. Seit 1947 haben 20 Länder Aufträge erteilt, unter ihnen sogar Großbritannien, die Niederlande und Schweden, die selbst über eine bedeutende Schiffbauindustrie verfügen. Von allen ausländischen Auftraggebern bleibt Norwegen der Hauptkunde.

Die französischen Werften zeigen eine klare Tendenz zur Spezialisierung ihrer Erzeugung. Die Tankerneubauten von mehr als 35 000 t laufen in Saint-Nazaire oder in Dünkirchen vom Stapel, wo sich 17 bzw. 23 Einheiten in Bau oder Montagevorbereitung befinden. Bestimmte Werften richten ihr Augenmerk hauptsächlich auf Erzfrachter zwischen 15 000 und 20 000 t und auf mittlere Tanker von rd. 20 000 t. Andere wiederum haben sich auf Frachter von 10 000 bis 13 000 t, auf Bananendampfer oder auf Küstenschiffe und kleine Frachter spezialisiert. Die Produktion verschiedener Werften wurde gleichzeitig auf Tanker größerer Tonnage (bis 30 000 t) und auf Frachter von 8000—9000 t d w. konzentriert. Sämtliche Tankeraufträge in Frankreich gingen an fünf Werften, drei Betriebe teilen sich in den Bau von Erzfrachtern und anderen Frachtern größerer Tonnage, während drei andere Werften Bananendampfer bauen. Die Produktivität der französischen Werften stieg seit dem Kriege um 15—20 %. Dieser Erfolg beruht besonders auf den Bemühungen, sich durch dauernden Druck auf die Selbstkosten an das internationale Preisniveau anzugleichen, und auf der relativen Spezialisierung der Werften bei Ausnutzung modernster Montageverfahren.

Die Schiffbarmachung der Mosel

Von einem Korrespondenten

Die Kanalisierung der Mosel wird für das Saarland folgenschwere Probleme aufwerfen, da die Wettbewerbslage der lothringischen Eisen- und Stahlindustrie eine wesentliche Verbesserung gegenüber der saarländischen erfährt. Noch liegen die Verhältnisse umgekehrt. Die Saalhütten haben auf dem süddeutschen Markt einen geringen Frachtvorsprung gegenüber den lothringischen Werken, der sich aus der kürzeren Entfernung ergibt. Das Projekt stieß nicht nur im Saarland, sondern auch in Luxemburg und im Rheinland auf starke Widerstände.

Von mancher Seite wurde in einer solchen Begünstigung der lothringischen Industrie zugunsten der konkurrierenden Reviere der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl eine versteckte Subvention, also ein Verstoß gegen die Bestimmung des Art. 4, Absatz c, des Montanunion-Vertrages erblickt, der besagt, daß es unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt für Kohle und Stahl ist, einem der Montan-Union unterliegenden Wirtschaftszweig Subventionen oder Beihilfen zu bewilligen. Es ist allerdings fraglich, ob die Hohe Behörde dieser Frage nachgehen wird und ob es zu einer Klage vor dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl kommen wird.

Neuerlichen Berichten zufolge sind auch in Frankreich Stimmen laut geworden, insbesondere aus dem nordfranzösischen Industriegebiet, die von einer Schiffbarmachung der Mosel abraten, und zwar nicht nur wegen der hohen Kosten — zwei Drittel der Gesamtbaukosten, die laufenden Unkosten für die Wasserbewirt-

schaffung und die Entschädigung an Luxemburg —, sondern auch, weil die seinerzeit errechnete Frachtersparnis nach Ausbau des Hafens Givet durch Belgien sich erheblich verringert, wodurch das Projekt als Ganzes an Interesse verliert.

DAS VERTRAGSWERK

Im Rahmen des am 27. Oktober 1956 in Luxemburg geschlossenen Saarvertrages ist u. a. auch zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und dem Großherzogtum Luxemburg ein Abkommen über die Schiffbarmachung der Mosel zwischen Diedenhofen und Koblenz getroffen worden, das am 1. Januar 1957 in Kraft getreten ist. Wenn auch das Vorhaben über die Moselkanalisierung in keinem direkten Zusammenhang mit der deutsch-französischen Regelung der Saarfrage stand, so machte dennoch Frankreich die Rückgliederung des Saarlandes von der Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland zum Ausbau dieses Wasserweges praktisch abhängig. Da höhere politische und wirtschaftliche Interessen auf dem Spiel standen, stimmte die deutsche Regierung schließlich dem Vorhaben zu. Daraufhin nahm die französische Regierung Verhandlungen mit dem Großherzogtum Luxemburg auf, das gegen eine entsprechende Entschädigung dem Plan zustimmte. Das Projekt der Moselkanalisierung ist nicht, wie so oft angenommen wird, ein Vorhaben, das die französische Regierung im Laufe der deutsch-französischen Saarverhandlungen aufgegriffen hat, sondern schon wesentlich älteren Datums. Es geht sogar in die Zeit