

Glembin, Herbert

**Article — Digitized Version**

## Die Situation der Hamburger Werften

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Glembin, Herbert (1960) : Die Situation der Hamburger Werften, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 1, pp. 41-44

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132914>

**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.*

fahrt 10 % der Tonnenkilometer. Der Straßenverkehr hat sich in Italien nach dem Kriege sprunghaft entwickelt. Der Staat hat hier im Gegensatz zur Bundesregierung nicht reglementiert, sondern den Wettbewerb gefördert. Angesichts des massierten Straßenverkehrs erscheint ein weiterer Ausbau des italienischen Straßennetzes unerlässlich. Für gewerbliche Lastkraftwagen über 1,5 t ist sowohl für den Nah- als auch für den Fernverkehr eine Konzession erforderlich, sie ist die Grundlage für die Kontingentierung. Von einer Tarifregelung hat man bisher Abstand genommen. Der in keiner Weise beschränkte Werkverkehr verfügt über die gleichen Maße und Gewichte, wie sie im gewerblichen Verkehr anzutreffen sind. Das Steueraufkommen des Kraftverkehrs ist in Italien so groß, daß es nicht nur die Straßenbaukosten deckt, sondern auch zur Deckung der Kosten einer Staatsbahn verwendet wird.

Durch ein Gesetz von 1946, das am 5. 1. 1953 ratifiziert wurde, wurde eine Behörde für den Güterstraßenverkehr geschaffen (Ente Autotransporti Merci), die die Aufgabe hat, in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Handel und Industrie für den Straßenverkehr Transporte erster Dringlichkeit und im öffentlichen Interesse sicherzustellen und durchzuführen und notfalls die gleichmäßige Aufteilung der Transporte

vorzunehmen; ferner für diese Transporte statistische Erhebungen durchzuführen und für den gesamten Gütertransport auf der Straße helfend und fördernd einzutreten. Hierzu gehört auch die wirtschaftliche Verteilung von Treib- und Schmierstoffen sowie der Bereifung und die Aufgabe, durch geeignete Kontrollmaßnahmen dafür zu sorgen, daß nur Berechtigte in den Genuß dieser Vorteile gelangen.

In den Organen der Behörde, einem geschäftsführenden Komitee, einem Syndikat, dem Revisions- und Kontrollaufgaben zustehen, und einzelnen Studienkommissionen sind jeweils Vertreter der Behörde selbst, des Ministeriums, des Generalinspektors für das Kraftfahrwesen und der privaten Transportunternehmer vertreten.

\*

Wenn man sich das Bild dieser nationalen Verkehrswirtschaften ansieht, so wird man feststellen, daß sich die Straßenverkehrsregelungen in den Niederlanden und Italien einerseits und in Deutschland und Frankreich andererseits stark ähneln. Bei allen EWG-Partnern ist außerdem festzustellen, daß der Regelung der Probleme des Straßengüterverkehrs eine erhebliche Bedeutung zugemessen wird und daß daher in der Zukunft noch langwierige Verhandlungen in Brüssel notwendig sein werden.

## Die Situation der Hamburger Werften

Dr. Herbert Glembin, Hamburg

In den beiden letzten Jahren erzielte die Schiffbauindustrie der Bundesrepublik mit jährlichen Ablieferungen von rd. 1,2 Mill. BRT Rekordleistungen. Etwa ein Drittel des Neubaufolumens entfiel auf die Hamburger Werften. Es hat nicht den Anschein, daß diese Ergebnisse auch in den nächsten Jahren erreicht werden, denn seit längerer Zeit mehren sich die Anzeichen, daß der Schiffbauboom seinen Höhepunkt überschritten hat. Die Ordereingänge bei den Werften sind merklich zurückgegangen, manche Reeder haben sich bemüht, eine Verlängerung der Ablieferungsfristen zu erreichen, und schließlich hat die Zahl der Stornierungen zugenommen. Angesichts dieser Entwicklung führte der hohe Ausstoß zu einem schnellen Abbau der Auftragsbestände. Einige Werften haben bereits ihren letzten Neubau auf Kiel gelegt, andere sehen ebenfalls großen Beschäftigungsschwierigkeiten entgegen, wenn es ihnen nicht gelingen sollte, Anschlußaufträge hereinzuholen. Die Beschäftigung der Hamburger Großwerften ist zwar im allgemeinen bis Ende 1962 gesichert, doch haben die mittleren und kleineren Werften seit Anfang 1959 mehr und mehr Arbeitskräfte entlassen müssen. In jüngster Zeit konnte wohl eine Reihe von Werften wieder neue Bestellungen buchen, es ist aber fraglich, ob sich damit ein Tendenzumschwung anzubahnen beginnt. Auch die in Aussicht gestellten Aufträge der Bundesmarine dürften zu keiner längerfristigen Auslastung führen. Das Konjunkturtief, in dem sich die internationale Seeschifffahrt seit der Jahreswende 1956/57 befindet,

greift — entsprechend dem Ablauf früherer Krisen — mit zeitlichem Abstand auf den Schiffbau über. Die Überwindung der gegenwärtigen Frachtenbaisse setzt aber auch eine Beseitigung aller flaggenprotektionistischen Maßnahmen voraus, die das natürliche Konkurrenzgefüge verzerrt, den freien Wettbewerb weitgehend unterbunden und eine unnatürliche Beschleunigung des Bautempos stimuliert haben.

### LAGE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT

Die deutsche Seeschifffahrt, die ihren Wiederaufbau abgeschlossen hat, ist nunmehr in eine Phase der Konsolidierung eingetreten. Obwohl die Handelsflotte der Bundesrepublik mit einem Tonnagebestand von rd. 4,4 Mill. BRT in der Rangliste der seefahrenden Nationen nur den 10. Platz einnimmt, gehört sie, gemessen an der Altersgliederung und den Antriebsarten, zu den bedeutendsten und leistungsfähigsten Flotten der Welt. Der Anteil ihrer Transportleistungen am seewärtigen Welthandel ist seit 1950 von 2 % auf annähernd 7 % gestiegen. Diese zunehmende Leistungsfähigkeit hat sich — von 1958 abgesehen — in ständig wachsenden Deviseneinnahmen niedergeschlagen und in erhöhtem Maß zur Beseitigung des Defizits der Seetransportbilanz beigetragen. Während vor dem letzten Weltkrieg allerdings noch mehr als 60 % der deutschen Außenhandelsgüter von eigenen Schiffen befördert wurden und zahlreiche andere Handelsflotten, wie die englische, französische und japanische, auch heute noch in dieser Höhe am

Transport des nationalen Außenhandels beteiligt sind, beträgt der entsprechende Anteil der deutschen Handelsflotte — auf der Grundlage der gezahlten Frachtschiffsummen — bei den Einfuhren lediglich etwa ein Viertel und bei den Ausfuhren weniger als die Hälfte. Wenn sich die deutsche Handelsflotte auch als sehr leistungsfähig erwiesen hat, so wird sie doch von der internationalen Schifffahrtskrise erheblich stärker betroffen als die Schifffahrt anderer Länder. Im Gegensatz zu ihren ausländischen Konkurrenten haben die deutschen Reedereien für ihre Kriegs- und Nachkriegsverluste keinerlei Entschädigungen erhalten und mußten zur Finanzierung des Wiederaufbaus ihrer Flotten in erster Linie Fremdkapital in Anspruch nehmen. Sie sind daher mit außerordentlich hohen Kapitalkosten belastet, die sich bei dem gegenwärtigen Ratentiefstand äußerst nachteilig auf die Liquidität auswirken. Von der seit etwa drei Jahren anhaltenden Krise auf den internationalen Frachtmärkten sind inzwischen alle Bereiche der deutschen Seeschifffahrt betroffen. Während in der Trampschifffahrt — soweit sie nicht langfristige Frachtverträge zu günstigen Bedingungen geschlossen hat — die äußerst niedrigen Raten in vielen Fällen nicht einmal mehr die Kosten decken, führen in der Linienfahrt die Verringerung des Ladungsangebotes und der verschärfte Wettbewerb zu immer schlechteren Ertragsergebnissen, in manchen Fällen sogar zu Substanzverlusten.

#### WIEDERAUFBAU DER WERFTEN

Die Hamburger Schiffbauindustrie wurde durch die Zerstörungen der Kriegszeit und die Demontagen der Besatzungsperiode besonders schwer betroffen. So standen 1952 an Dockkapazität lediglich 58 300 t zur Verfügung gegenüber 268 000 t im letzten Vorkriegsjahr. Inzwischen konnte die Gesamttragfähigkeit der Docks auf etwa 215 000 t erhöht werden. Der zögernde und zeitlich hinter anderen Wirtschaftszweigen zurückgebliebene Wiederaufbau der Schiffbauindustrie ist vor allem darauf zurückzuführen, daß die Werften nach dem Kriege zunächst auf die Liste der verbotenen Industrien gesetzt wurden. Erst im Jahre 1949 erhielt die Bundesrepublik die Erlaubnis, Frachtschiffe und Tanker bis zu 7 200 BRT zu bauen. 1950 wurden dann die Exportbeschränkungen aufgehoben, während die letzten Hindernisse für den Handelsschiffbau im April 1951 beseitigt wurden.

Im Hamburger Schiffbau nehmen die Großwerften, die wieder ein gewichtiges Wort in der internationalen Werftindustrie mitsprechen, eine Sonderstellung ein. Zur Spitzengruppe im Weltschiffbau gehören die Deutsche Werft AG und die Howaldtswerke Hamburg AG. Das Bauprogramm der 1918 gegründeten Deutschen Werft konzentriert sich auf die Herstellung von Schiffen in hochwertiger Ausführung. Sie ist für den Bau besonders großer Schiffe (bis zu 100 000 t Tragfähigkeit und darüber) eingerichtet und hat an der technischen Entwicklung des Tankerbaus maßgeblichen Anteil. Seit 1951 sind die jährlichen Ablieferungen ständig gestiegen. Im Jahre 1959 liefen 16 Schiffe mit insges. 0,314 Mill. tdw vom Stapel. Damit steht die Deutsche Werft hinter den Howaldtswerken Kiel an zweiter Stelle in der Bundesrepublik. Das Unter-

nehmen, bei dem etwa 10 000 Arbeitnehmer tätig sind, hatte am Jahresende einen Baubestand von zwölf Schiffen mit insgesamt 0,299 Mill. tdw. Darüber hinaus sind in letzter Zeit vor allem mit nordischen und überseeischen Reedern Optionsverträge geschlossen worden, so daß insgesamt gesehen die Beschäftigung für die nächsten Jahre gesichert sein dürfte.

Die Howaldtswerke Hamburg, in deren Diensten ungefähr 8 400 Personen stehen, haben ihre Werftanlagen von Anfang an für den Bau großer Schiffe, insbesondere für den Bau von Tankern, eingerichtet. Nach den schweren Zerstörungen in der Kriegszeit konnte inzwischen der Wiederaufbau beendet werden. Im vergangenen Jahr wurden sechs Schiffe mit insgesamt 0,148 Mill. tdw abgeliefert. Ende 1959 verfügten die Howaldtswerke über einen Baubestand von sieben Einheiten mit zusammen 0,158 Mill. tdw, der ausschließlich auf Bestellungen aus dem Ausland zurückzuführen ist. Mit dem vorhandenen Auftragsvolumen dürfte die Werft bis etwa 1962 ausgelastet sein. Die Howaldtswerke sind aber nicht nur Schiffswerft, sondern befassen sich auch mit dem Bau von Motoren, Turbinen und Dampfmaschinen. Gegenwärtig werden, ebenso wie bei der Deutschen Werft, die Möglichkeiten der Verwendung von Reaktortypen für den Atomantrieb von Schiffen untersucht. Der Bau einer Serie von Tankern mit einer Tragfähigkeit von je 77 000 t ist für Ende 1960 geplant.

Die Schlieker-Werft, die aus der Ottensener Eisenwerke AG hervorgegangen ist, hat erst vor etwa zwei Jahren den Schritt zur Großwerft mit Anlagen zum Maschinenbau vollzogen. Sie beschäftigt rund 3 500 Arbeitnehmer und ist mit einem gegenwärtigen Baubestand von fünf Schiffen mit insgesamt 88 000 tdw ausnahmslos für ausländische Rechnung tätig. Durch das im letzten Jahr erzielte Ablieferungsergebnis von neun Schiffen mit 0,157 Mill. tdw hat das Unternehmen den 3. Platz unter den deutschen Werften erreicht. Das vorhandene Auftragsvolumen, das auch den Bau eines neuen Schiffstyps zum Transport von Lastwagenanhängern vorsieht, dürfte auch dieser Werft bis etwa 1962 die Beschäftigung sichern. Auf Grund seiner günstigen Lage am Elbstrom ist der Werftbetrieb besonders für das Reparaturgeschäft geeignet.

Für die Firma Blohm & Voss, die heute in Form einer Aktiengesellschaft betrieben wird, waren die Auswirkungen des Krieges besonders verhängnisvoll, da sie als „surplus capacity“ fast völlig demontiert wurde und erst seit 1955 ohne Einschränkungen wieder aufgebaut werden konnte. Dieser Aufbau ist auch heute noch nicht abgeschlossen. Immerhin waren am Jahresende 1959 rd. 0,129 Mill. tdw im Bau oder Umbau. Das Programm der Werft, die mehr als 4 000 Arbeitskräfte beschäftigt, umfaßt Passagier- und Frachtschiffe aller Art. Auch hier ist das Reparaturgeschäft in hohem Maße am Gesamtumsatz beteiligt. Gemeinsam mit der Schlieker-Werft wird die Blohm & Voss AG einen größeren Auftrag für die Standard Oil (Bau von 20 000-t-Tankern) ausführen.

Zu den ältesten deutschen Schiffswerften zählt die Werft H. C. Stülcken Sohn, bei der etwa 4 000 Arbeitskräfte beschäftigt sind. Außer dem Bau von Fracht-

schiffen aller Art bis zu 20 000 tdw betreibt die Werft seit Jahren den Bau von Spezialschiffen, insbesondere Fischdampfern. Daneben ist sie auch auf dem Gebiet des Maschinenbaus tätig. Neben Handelsschiffen mit einer Gesamttonnage von 0,1 Mill. tdw werden für die Bundesmarine vier Zerstörer und sechs Geleitboote gebaut.

Heute steht die Werftindustrie der Hansestadt Hamburg, die rd. 50 Betriebe umfaßt und auf die etwa ein Drittel der gesamten westdeutschen Schiffbaukapazität entfällt, mit Abstand an führender Stelle in der Bundesrepublik. Der Anteil Hamburgs an der Produktion des gesamten westdeutschen Schiffbaus, der 1952 mit rd. 40 % einen Höchststand erreichte, hat sich auf knapp ein Drittel verringert.

#### Abgelieferte Neubauten der Hamburger Werften

Jahr	Gesamt- ablieferungen in 1000 BRT	Anderung gegenüber dem Vor- jahr in %	Anteil an der Gesamt- schiffbau- produktion des Bundes- gebietes in %	Ab- lieferungen für aus- ländische Rechnung in 1000 BRT	Export- anteil an den Gesamt- ablieferungen in %
1952	202	+130	40	124	61
1953	283	+ 40	39	132	47
1954	220	- 22	25	97	44
1955	277	+ 26	31	157	57
1956	341	+ 23	34	216	63
1957	370	+ 9	33	240	65
1958	376	+ 2	31	264	70
1959	382	+ 2	32	210	55

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, hat sich die abgelieferte Tonnage von 202 000 BRT im Jahre 1952 auf nunmehr 382 000 BRT erhöht, was einem Gesamtzuwachs von fast 90 % entspricht. Dabei ist jedoch zu beachten, daß sich die jährlichen Steigerungsraten ständig verringert haben. Während sich die Ablieferungen 1951 und 1952 noch ungefähr verdoppelten, ging die Zuwachsrate in den Jahren 1955 und 1956 auf etwa ein Viertel zurück und sank danach derart ab, daß von einer Stagnation gesprochen werden kann. Der hohe Grad der Exportorientierung der Hamburger Werften ist ungeachtet dieser Entwicklung nahezu unverändert geblieben. Wenn der jährliche Anteil der Ablieferungen an Besteller aus dem Ausland — entsprechend der relativ langen Bauzeiten — auch stark schwankt, so waren doch im Durchschnitt der letzten Jahre rd. zwei Drittel des Neubauvolumens für ausländische Rechnung bestimmt. Der Exportanteil sämtlicher Werften des Bundesgebietes hat dagegen nicht einmal 50 % erreicht.

#### BESCHÄFTIGUNG UND PRODUKTIVITÄT

Für Hamburg ist eine ausreichende Beschäftigung des Schiffbaus um so wichtiger, als er, gemessen an der Zahl der Beschäftigten, der größte Industriezweig der Hansestadt ist; allein rd. ein Siebtel aller in der hamburgischen Industrie tätigen Personen arbeitet auf den Werften. Auf einen Werftbeschäftigten entfallen zwei Arbeitnehmer in der — zu einem wesentlichen Teil außerhalb Hamburgs befindlichen — Zulieferindustrie, die an den Schiffbaukosten mit ungefähr 60 bis 70 % beteiligt ist.

Die Zahl der auf den Hamburger Werften im Jahresdurchschnitt tätigen Arbeitnehmer hat sich von 18 800 im Jahre 1952 auf rd. 32 700 im abgelaufenen Jahr

erhöht und damit fast verdoppelt. Der Beschäftigungsstand der Vorkriegszeit (1938 rd. 31 000 Personen) wurde allerdings erst 1957 übertroffen, während die

#### Beschäftigung und Umsatz

Jahr	Beschäftigte		Umsätze je Beschäftigten in DM
	Jahres- durchschnitt	Anderung gegen- über dem Vorjahr in %	
1952	18 800	+ 19	15 770
1953	22 000	+ 17	22 360
1954	23 200	+ 6	18 430
1955	26 400	+ 14	20 580
1956	29 500	+ 12	21 470
1957	33 800	+ 14	23 210
1958	33 800	± 0	22 360
1959	32 700	- 3	27 680

Produktion das Vorkriegsergebnis bereits 1953 überschritt. Wenn die Arbeitnehmerzahl, deren Zuwachsrate in den Vorjahren zum Teil erheblich schwankte, 1958 nicht weiter stieg und 1959 sogar um 3 % abnahm, so dürfte dies noch kein Zeichen für einen bereits begonnenen allgemeinen Beschäftigungseinbruch sein. Einige mittlere und kleinere Werften haben zwar ihren Personalbestand verringern müssen, andererseits hat jedoch die angespannte Arbeitsmarktlage dazu geführt, daß Fachkräfte aus dem Schiffbau in andere — weniger „konjunkturenabhängige“ — Industriezweige abgewandert sind und daß vor allem die größeren Werften ihren Arbeitskräftebedarf zur Zeit nicht voll decken können. Gegenwärtig sind im Hamburger Schiffbau etwa 1 500 Stellen unbesetzt.

Die Produktivität der Schiffbauindustrie zeigte bis 1958 eine kaum steigende Tendenz, da der Umsatz je beschäftigter Person seit 1953 mit etwa 22 500 DM im großen und ganzen unverändert geblieben war. Diese Entwicklung ist insofern nicht überraschend, als die Rationalisierung bei den Werften auf besondere Schwierigkeiten stößt. Die Arbeitsvorbereitung als Mittel zur Kostensenkung läßt sich in der Schiffbauindustrie nicht in gleichem Maße anwenden wie in den auf Massenfertigung eingestellten Industriezweigen. Die Aufstellung von Arbeitsplänen ist meistens nur jeweils für ein Schiff möglich, und selbst beim Bau von Schwesterschiffen ergeben sich manchmal Abweichungen. Hinzu treten spezielle Wünsche einzelner Kunden, die zuweilen sogar eine Änderung der Programme während der Bauzeit nach sich ziehen. In einer besonders schwierigen Situation befinden sich vor allem die Werften mit einem umfangreichen Reparaturgeschäft. Die Reparaturen fallen oft unvorhergesehen und schlagartig an und müssen häufig anderen Arbeiten vorgezogen werden, was nicht selten zu einer Umstellung der Arbeitsprogramme führt. Angesichts dieser Schwierigkeiten ist es um so erfreulicher, daß die Produktivität im abgelaufenen Jahr — wie so oft, unter dem Zwang des Mangels an Arbeitskräften — beachtlich gestiegen ist. So erhöhte sich der Umsatz je beschäftigter Person gegenüber 1958 um etwa 5 300 DM auf fast 27 700 DM.

Da die Struktur der Schiffbauindustrie neben der nur schwer durchführbaren Rationalisierung auch für die Automation nur einen geringen Spielraum läßt, müssen sich die Werften ständig um einen Ausgleich dieser Nachteile bemühen. Ein Beispiel hierfür ist der

vor kurzem vollzogene Zusammenschluß einiger mittlerer norddeutscher Werftbetriebe zu einer Interessengemeinschaft, deren Aufgabe es sein soll, gemeinsame Neubauangebote auszuarbeiten und dadurch die Kosten des Einzelangebots zu senken, ohne allerdings die Unabhängigkeit der beteiligten Werften auf ihren speziellen Gebieten zu berühren.

#### ANALYSE DER UMSÄTZE

Die hervorragende Stellung des Schiffbaus für die Hamburger Wirtschaft ergibt sich auch aus dem hohen Anteil des Umsatzes der Werften am Gesamtumsatz wie auch am Auslandsumsatz der in der Hansestadt beheimateten Industrie, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß stärkere Schwankungen auf zeitlichen Massierungen in der Ablieferung beruhen.

#### Umsätze der Hamburger Werften

Jahr	Gesamtumsätze in Mill. DM	Anteil am Umsatz der Hamburger Industrie in %	Änderung gegenüber dem Vorjahr in %	Exportumsätze in Mill. DM	Anteil am Auslandsumsatz der Hamburger Industrie in %	Ausgeführte Reparaturen in Mill. DM	
						Insgesamt	darunter Export
1952	296	5	+ 48	145	25	86	40
1953	492	8	+ 66	216	33	87	42
1954	428	6	- 13	188	23	98	52
1955	545	7	+ 27	274	29	107	54
1956	633	7	+ 16	367	31	143	67
1957	782	8	+ 24	480	38	174	80
1958	754	7	- 4	504	37	159	67
1959	905	8	+ 20	432	31	130	50

Während der Umsatz der Hamburger Industrie in der Zeit von 1952 bis 1959 stetig zugenommen und sich auf 12 Mrd. DM verdoppelt hat, schwankte der Anteil des Schiffbaus am Gesamtumsatz in den einzelnen Jahren. Lag er 1952 mit 5 % noch verhältnismäßig niedrig, so erhöhte er sich schon im nächsten Jahr auf 8 %, sank aber 1954 auf 6 % und spielte sich dann in den letzten fünf Jahren auf 7 bis 8 % ein.

Wesentlich stärker ist die Werftindustrie auf Grund ihrer Exportintensität am Auslandsumsatz der hamburgischen Industrie beteiligt, der sich 1952 auf 573 Mill. DM belief und bis 1959 um fast das Ein- und eine halbfache auf ungefähr 1,4 Mrd. DM stieg. Der Schiffbau hatte 1952 einen Anteil am Auslandsumsatz der Industrie von einem Viertel, der sich 1953 auf nahezu ein Drittel erhöhte und dann 1954 auf weniger als ein Viertel zurückging. Im Durchschnitt der vergangenen vier Jahre lag der Anteil bei etwa 35 %, d. h., daß allein der Schiffbau mit mehr als einem Drittel an den gesamten Auslandsumsätzen der hamburgischen Industrie beteiligt ist.

Das Reparaturgeschäft nimmt im Rahmen der Gesamtumsätze einen nicht unbedeutenden Platz ein. Es erbrachte 1952 rd. 86 Mill. DM und hat sich bis 1957 umsatzmäßig verdoppelt. In den beiden letzten Jahren haben sich die ausgeführten Reparaturaufträge jedoch stark verringert, was gleichermaßen für das Inlandsgeschäft wie auch für den Export zutrifft. Diese Entwicklung bestätigt die Feststellung, daß für die Werftindustrie im Augenblick auch auf diesem Sektor die Stagnationstendenzen überwiegen, zumal auch der gesamte Auslandsumsatz des Schiffbaus im abgelaufenen Jahr eine Einbuße um 72 Mill. DM oder ein Siebtel hinnehmen mußte.

#### SINKENDE AUFTRAGSBESTÄNDE

Eine gesicherte Beschäftigung der Schiffbauindustrie hängt entscheidend von der Entwicklung der Auftragsbestände ab. Die Ordereingänge der Hamburger Werften haben sich zwar von 0,47 Mill. BRT Anfang 1954 auf 1,83 Mill. BRT Anfang 1957 erhöht, sind dann aber, wie auch in den benachbarten Küstenländern, nach und nach zurückgegangen.

#### Auftragsbestände der Hamburger Werften

Zeitpunkt	Mill. BRT	Zeitpunkt	Mill. BRT
1. Januar 1954	0,47	1. Januar 1958	1,70
1. Januar 1955	0,48	1. Dezember 1958	1,50
1. Januar 1956	1,02	1. Dezember 1959	0,71 <sup>1)</sup>
1. Januar 1957	1,83		

<sup>1)</sup> Baubestand der fünf Hamburger Großwerften in Mill. tdw.

Auf allen Gebieten des Schiffbaus ist eine Abschwächung, teils sogar ein Stillstand der Expansion festzustellen. Während die meisten Industriezweige angesichts der Hochkonjunktur neue Produktionsrekorde melden, beginnen sich die Schatten in der Werftindustrie zu verstärken. Solange die Frachtraten auf niedrigem Niveau verharren, die überhöhten Kapazitäten der Werften nicht auf das dem Neubau- und Reparaturvolumen angepaßte Maß zurückgeschraubt werden, die Alttonnage nicht in ungefährtem Umfang der Neuzugänge verschrottet wird, solange dürften die Aussichten der Schiffbauindustrie, neue Impulse zu erhalten, recht gering sein.

Nicht nur die Werften, sondern auch die zuständigen Stellen der Küstenländer haben in letzter Zeit immer wieder auf die gefahrdrohende Entwicklung hingewiesen und Vorschläge gemacht, um die sich abzeichnende Krise im Schiffbau zu verhindern oder wenigstens in ihren Auswirkungen zu mildern. Die vorgeschlagenen Maßnahmen, die vor allem eine Verbesserung der Exportfinanzierung durch Ermäßigung der Selbstbeteiligung bei der Hermes-Versicherung und eine Verlängerung der Bürgschaftslaufzeiten zum Ziele haben, sollen den deutschen Werften in dem sehr hart gewordenen Kampf um neue Aufträge eine Ausgangslage verschaffen, die den Verhältnissen in anderen Ländern angepaßt ist. Es ist daher zu begrüßen, daß sich Bundesfinanzministerium und Bundeswirtschaftsministerium endlich bereit gefunden haben, die Finanzierung des Exportschiffbaus zu erleichtern, wenn sie auch den Wünschen der Werften nicht voll entsprochen haben. Außerdem haben sich auch die Küstenländer entschlossen, unter bestimmten Voraussetzungen Bürgschaften für den Schiffbau zu übernehmen.

Bei der Wichtigkeit dieses Industriezweiges für den Hamburger Wirtschaftsraum und in Anbetracht der strukturellen Gegebenheiten, die die Werften hindern, auf Marktschwankungen schnell zu reagieren, ist eine gewisse Hilfestellung des Staates eine unabänderliche Notwendigkeit. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen müßte sie — im Hinblick auf die hohe Exportabhängigkeit — darin bestehen, der deutschen Schiffbauindustrie die gleichen finanziellen Startbedingungen zu verschaffen, wie sie ihre ausländischen Konkurrenten bereits seit langem besitzen.