ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Kresse, Walter

Article — Digitized Version

Die Entwicklung im Weltschiffbau in den letzten zehn Jahren

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Kresse, Walter (1960) : Die Entwicklung im Weltschiffbau in den letzten zehn Jahren, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 5, pp. 271-277

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/132965

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

lehnte nämlich anglo-amerikanische Proteste mit den Worten ab, die USA hätten mit der Truman-Deklaration hierfür ein Vorbild gegeben. Schon lange vorher, in einem Gesetz vom 1. 6. 1921 hat die Sowjetunion für alle ihre Küsten die 12-Meilen-Zone festgelegt. Sie verankerte damit nur gesetzlich die Erweiterung der 3-Meilen-Zone auf 12 Meilen, die das Zarenreich einige Jahre vor dem ersten Weltkrieg verlangt hatte. In der Ostsee bestand Rußland damals jedoch nicht auf der praktischen Verwirklichung, bis es im Jahre 1949, veranlaßt durch die Annexion Ostpreußens, auf den zaristischen Ukas zurückgriff. Im Süden Europas hat Griechenland 1936 einen Küstenstreifen von 6 Seemeilen verlangt, den es 1957 auf 18 Meilen ausdehnen wollte.

DIE NORDISCHEN FISCHEREIZONEN

Das Gebiet jedoch, das von den Bestimmungen über die Fischereigrenzen am meisten betroffen wird, liegt im Norden Europas. Finnland, Schweden und Norwegen haben eine Fischereizone von 4 Seemeilen. Dabei mißt Norwegen diese Zone auf Grund eines Schiedsspruches des Haager Gerichtshofes von 1951 von den äußersten Schären und nicht von der Festlandküste aus.

Eine besondere Stellung nimmt Dänemark mit den Faeröer und Grönland ein. Zwischen ihnen und Großbritannien ist es in den letzten Jahren zu einem regelrechten Fischereikrieg gekommen. Dänemark und Großbritannien einigten sich am 24. 2. 1959 in einem Abkommen über eine 12-Meilen-Zone. Danach sollen die ersten 6 Seemeilen Fischern von Faeröer vorbehalten bleiben, während in der Anschlußzone (ebenfalls 6 Seemeilen) die britischen Fischer ihre traditionellen Rechte unter Wahrung gewisser Regeln zum Schutz des Fischbestandes weiter ausüben dürfen. Für Grönland gilt eine Hoheits- und Fischereizone von nur 3 Seemeilen wie im Mutterland Dänemark selbst. In Dänemark gehen, wie auch in anderen Ländern, die Auffassungen über die Fischereizone auseinander: während die Küstenfischer die Ausdehnung begrüßen, wird sie von den Hochseefischern bekämpft. Wesentlich schärfere Formen nahm der „Kabeljau-Krieg" zwischen Großbritannien und Island an. Die Inselregierung, die ihr Fischfanggebiet 1952 auf 4 Seemeilen erweitert hatte, kündigte fünf Jahre später eine Ausdehnung auf 12 Seemeilen an, die sie am 1. 9. 1958 in Kraft setzte. Island begründete die Erweiterung seiner Fischereigerechtsame wirtschaftlich mit dem Rückgang des Ertrages zwischen 1949 und 1957 um etwa ein Drittel, völkerrechtlich mit einer Empfehlung der Internationalen Rechtskommission an die Vollversammlung der Vereinten Nationen vom Jahre 1956. Die Kommission vertrat darin die Ansicht, eine Ausdehnung der Hoheitsgewässer über 12 Seemeilen hinaus sollte nicht erlaubt werden. Daraus schloß die isländische Regierung, die einzelnen Nationen könnten innerhalb dieses Rahmens die seeterritorialen Grenzen selbst festsetzen. Schon Jahre früher hatte Island die Faxa-Bucht und die Breida-Bucht bis zu einer Tiefe von 70 Seemeilen gesperrt.

Dem britisch-isländischen Fischereikrieg ist nach Beendigung der Genfer Seerechts-Konferenz seine Schärfe dadurch genommen worden, daß die Regierung in Reykjavik beschlossen hat, alle ausländischen Fischer, die seit dem 1. 9. 1958 innerhalb der 12-Meilen-Zone gefischt haben, zu amnestieren. Die Straffreiheit wird aber nicht auf die Fahrzeuge ausgedehnt, die nach dem 29. 4. 1960 in der 12-Meilen-Zone beim Fischen angetroffen werden.

Nach dem erfolglosen Abschluß der Genfer Seerechts-Konferenz wird selbst der hoffnungsvollste Optimist nicht erwarten dürfen, daß das Problem der Hoheits- und Fischereizone bald in einer alle Völker bindenden Weise gelöst werden kann.

Die Entwicklung im Weltschiffbau in den letzten zehn Jahren

Dr. Walter Kresse, Hamburg

Die Beschäftigung und der Auftragseingang in der Schiffbauindustrie spiegeln die Lage in der Seeschiffahrt wider. Hat die Schiffahrt gut zu tun, erteilt sie den Werften zahlreiche Neubauaufträge, die innerhalb von ein bis drei Jahren zur Ablieferung gelangen. Wendet sich die Lage der Schiffahrt zum Schlechteren, hört die Auftragserteilung an den Schiffbau ziemlich schlagartig auf, während noch zwei, drei oder vier Jahre lang die Ablieferungen der Neubauten erfolgen, die in der vorangegangenen Zeit bestellt worden waren. Genau in dieser Situation scheinen sich Weltschiffahrt und Weltschiffbau heute zu befinden.

Zu fragen wäre nun allerdings, ob wir es denn in den letzten Jahren nur mit dem zyklischen Auf und Ab von Produktion und Konsum und daher mit rein konjunkturellen Einflüssen auf die Verhältnisse in Schiffahrt und Schiffbau zu tun hatten oder ob und in welchem Umfang auch strukturelle, technische oder politische Veränderungen wirksam waren und sind. Eine solche präzisere Fragestellung erlaubt es, von so allgemeinen Begriffen wie „der" Schiffahrt oder „dem" Schiffbau loszukommen und zu genaueren Antworten zu gelangen.

STRUKTURVERÄNDERUNGEN

Welche Entwicklung Schiffahrt und Schiffbau in den fünfziger Jahren im Weltmaßstab genommen haben, möge eine Zahlenübersicht veranschaulichen, die nach Lloyd's Statistical Tables und nach einer von Franz Henning [1]) durchgeführten Untersuchung zusammengestellt worden ist.

[1]) „Die Konjunkturlage der Weltschiffahrt 1957/1959 und ihre Entwicklungstendenzen", hrsg. v. Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv, Hamburg 1959.

Entwicklung von Schiffahrt und Schiffbau in der Welt

Position		1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Frachtraten	(UK-Index)	98	203	129	100	111	165	203	145	87	93
Ladung	(Mill. t)	550	.	.	680	740	840	910	960	940	.
Auflieger	(Oktober, Mill. BRT)	.	.	.	.	.	.	0,1	0,4	7,7	9,4
Verluste, abgewrackt	(Mill. BRT)	1,2	0,8	1,1	1,5	1,8	1,2	0,8	1,0	1,8	3,5
Auftragsbestände	(Mill. BRT)	8,0	14,3	15,6	13,1	11,2	17,8	29,2	34,5	27,3	22,3
neue Schiffbauaufträge	(Mill. BRT)	4,7	10,0	5,6	2,4	3,6	11,5	17,7	13,4	1,9	ca. 3,7
Stapelläufe	(Mill. BRT)	3,5	3,6	4,4	5,1	5,3	5,3	6,7	8,5	9,3	8,7
Welthandelsflotte	(Mill. BRT)	85	87	90	93	97	101	105	110	118	125

Wie aus der Zahlenübersicht zu entnehmen ist, erlebt die Schiffahrt ihren ersten Frachtenboom der fünfziger Jahre im Jahre 1951; der Koreakonflikt führt zur Inanspruchnahme von Handelstonnage durch die beteiligten Staaten, vor allem aber kommt es zu strategischen und spekulativen Rohstoffkäufen. Der Rückgang der Frachtraten nach Panmunjon ist nur von kurzer Dauer; bereits 1954 setzt ein neuer Aufschwung ein, der sich 1955/56 zu einem neuen — konjunkturellen — Boom entwickelt und während der Suezkrise übersteigert wird. Im zweiten Quartal 1957 beginnen die Raten zu fallen; 1958 und im ersten Halbjahr 1959 verharren sie auf einem sehr niedrigen Stand, sie erholen sich im zweiten Halbjahr 1959 vorübergehend ein wenig.

Im Gegensatz zu diesem bewegten Auf und Ab des Frachtenindex ist die Entwicklung der Ladungsmengen recht stetig, sie nehmen bis 1957 laufend zu und sind auch 1958 größer als 1956 und vorher. In dieser Entwicklung spiegelt sich vor allem der Siegeszug des Erdöls wider: die Tankerladung steigt von 225 Mill. t (1950) auf 450 Mill. t (1957) an. Aber auch die Trockenladung nimmt zu. 1950 waren es 325 Mill. t, 1954 werden mit 420 Mill. t die Höchstwerte der Vorkriegszeit (1929 und 1937 mit je 390 Mill. t) übertroffen und 1957 510 Mill. t erreicht. Die fortschreitende Liberalisierung des Außenhandels vieler westlicher Länder, die daraus resultierende Neigung, Rohstoffe, wie Erze und Kohle, auch aus Überseeländern zu beziehen, und die beginnende Industrialisierung der Entwicklungsländer steigern die Nachfrage nach Seeschiffstonnage. Diese Bedarfssteigerung beruht also auf weltwirtschaftlichen Strukturveränderungen, die sich auf Schiffahrt und Schiffbau als Folge von politischen und konjunkturellen Einflüssen allerdings ungleichmäßig auswirken.

Besonders in den Jahren 1951—1952 und 1955—1957 mit ihrer gesteigerten Nachfrage nach Seeschiffstonnage füllen die Werften, auch die leistungsschwächeren, ihre Auftragsbücher auf Jahre hinaus. Viele Werften nützen die Zeit zu Rationalisierungsmaßnahmen, in einer Reihe von Ländern werden kleinere und mittlere Schiffbaubetriebe zu Großwerften ausgebaut, an einzelnen Stellen entstehen völlig neue Großwerften. Die Gesamtzahl der Stapelläufe in der Welt steigt von 3,5 Mill. BRT (1950) auf 5,3 Mill. BRT (1954) und 8,5 Mill. BRT (1957).

ZUWACHSRATE DER WELTTONNAGE

Infolge dieser Forcierung des Schiffbaus wächst der Weltbestand an Handelstonnage immer rascher an. Da auch die Abfertigung in vielen Häfen beschleunigt wird, kommt es nach der Suezkrise zu einer Beruhigung des Seefrachtenmarktes. Im zweiten Halbjahr 1957 geht die Zeit zu Ende, in der jedes Schiff, auch das an sich unrentable, seine auskömmliche Beschäftigung findet. Der UK-Frachtenindex (1953 = 100) fällt von 209 (1. Quartal 1957) auf 116 (3. Quartal 1957) und 83 (1. Quartal 1958). Die wegen fehlender Beschäftigung aufgelegte Tonnage wächst von 0,4 Mill. BRT (Oktober 1957) auf 5,6 Mill. BRT (April 1958) und 9,6 Mill. BRT (Juni 1959) an. Der Marktpreis eines „second hand"-Schiffes geht von der Jahresmitte 1957 bis zur Jahresmitte 1958 um 30 % bis 75 % zurück und liegt nun unter den Neubaukosten. Die unrentabelsten Schiffe werden abgewrackt, 1957 sind es 1,0 Mill. BRT, im darauffolgenden Jahr 1,8 Mill. BRT und 1959 an die 3 Mill. BRT. Die Zeit eines „Zuwenig" an Schiffen ist vorüber.

Tatsächlich hörte 1958 die Erteilung weiterer Neubauaufträge fast völlig auf. Auch stornierten die Reedereien nicht wenige Aufträge, die in den vorangegangenen Jahren erteilt worden waren. Oder sie verlegten die Ablieferung auf einen späteren Zeitpunkt, als ursprünglich vorgesehen war, oder verlangten nun einen anderen Schiffstyp als den zunächst bestellten. Eine Verlangsamung des Neubautempos und eine Verringerung des jährlichen Zugangs an Neubauten wird infolge des großen Auftragsbestandes aller Werften zunächst natürlich noch nicht erreicht. Im Gegenteil, die jährliche Zuwachsrate, die von 2,9 % (1948) auf 7,7 % (1957) angestiegen war, erreicht 1958 mit 7,8 % einen für Friedensjahre neuen Rekord. Die Zuwachsrate ist 1959 mit 7,0 % leicht rückläufig, liegt aber immer noch viel zu hoch.

Zuwachsrate der Welthandelsflotte 1925—1938 und 1948—1959

Jahr	in %	Jahr	in %
1925	3,4	1948	2,9
1926	2,6	1949	3,8
1927	3,5	1950	4,1
1928	4,0	1951	4,2
1929	4,1	1952	4,9
1930	4,2	1953	5,5
1931	2,3	1954	5,4
1932	1,0	1955	5,3
1933	0,7	1956	6,3
1934	1,5	1957	7,7
1935	2,0	1958	7,8
1936	3,2	1959	7,0
1937	4,1		
1938	4,5		

In den Jahren 1925 bis 1938 schwankte die jährliche Zuwachsrate zwischen 0,7 % (1933) und 4,5 % (1938) des Weltbestandes an Handelsschiffen im jeweiligen Jahr und belief sich im Jahresdurchschnitt auf 2,92 %.

ANALYSE DER NEUBAUAUFTRÄGE

Trotzdem nimmt der Auftragseingang bei den Werften im zweiten Halbjahr 1959 wieder zu. Daß sich viele Reeder entschließen, weitere Neubauten zu bestellen, kann nicht allein damit erklärt werden, daß

die Frachtraten in dieser Zeit leicht anziehen und daß die Werften sehr günstige Angebote machen und in Einzelfällen sogar unter Selbstkosten zu bauen bereit sind, nur um sich Anschlußaufträge zu sichern.

Eine Durchsicht der Neubauaufträge, die den Werften seit der Jahresmitte 1959 erteilt worden sind, ergibt vielmehr, daß sich speziell die Linienreedereien und die Unternehmen, die Spezialschiffe bereedern, in größerer Zahl entschlossen haben, ihre Flotten noch weiter zu modernisieren. Offensichtlich rüsten sie zu einem Konkurrenzkampf der leistungsfähigsten Schiffstypen. Zum anderen haben Länder, die ihre Schiffahrt aus Steuermitteln fördern, Neubauten in Auftrag gegeben.

Unter den neuen Schiffstypen haben die Supertanker am meisten von sich reden gemacht. Es wird heute kaum mehr bezweifelt, daß sie im Rohöltransport rentabler als die mittelgroßen Einheiten sind und diese aus einzelnen Routen verdrängen werden, sobald deren Zeitcharterverträge auslaufen. Die Bestellung der Großtanker ist also erfolgt, obwohl die vorhandene Tankertonnage für die gegenwärtigen Bedürfnisse ausreicht.

Ein weiterer Schiffstyp, der sich seinen älteren Konkurrenten gegenüber als überlegen erweist, ist der große Massengutfrachter, der heute meist ohne Verladeeinrichtungen gebaut wird. Weniger gesprochen wird über die Schnellfrachter mit 20 und mehr kn, die im Einsatz zwischen „schnellen" Häfen heute erhöhte Chancen besitzen. Gefragt sind auch die sehr schnellen Kühlschiffe, die Transporter für Kraftfahrzeuge und die mittelgroßen Passagier- und Autofähren der europäischen und nordamerikanischen Küstengewässer, allerdings ist deren rentabler Einsatz vom Fortbestand der Hochkonjunktur in den westlichen Ländern abhängig. Behälterschiff, Flüssiggastanker und gar das Handelsschiff mit Kernenergieantrieb befinden sich demgegenüber noch im Entwicklungsstadium. Der zunehmende Einsatz der genannten modernen Schiffstypen wird Schiffe älterer Bauart — langsamere Linienfrachter, mittelgroße Tanker, klassische Trampschiffe — in gewissem Umfang aus dem Verkehr drängen.

Die aus Steuermitteln finanzierten Schiffbauaufträge kommen aus Ländern, die aus Gründen der Devisenersparnis, aus strategischen Erwägungen oder einfach aus Gründen des nationalen Prestiges den Auf- und Ausbau eigener Handelsflotten auch dann begünstigen, wenn die Inanspruchnahme ausländischer Tonnage billiger wäre. Zu diesen Ländern gehören keineswegs nur die Ostblockstaaten und einige Entwicklungsländer. Auch die USA fördern den Schiffbau und die Schiffahrt unter nationaler Flagge aus Steuergeldern. Für einige Schiffahrtsländer Europas gilt dasselbe.

Die große Auftragswelle der Jahre 1956/57 kam fast allen Werften der Welt zugute, von der wesentlich bescheideneren des zweiten Halbjahres 1959 profitierten hingegen vor allem die technisch und die finanziell besonders leistungsfähigen Unternehmen, also auch diejenigen, denen der jeweilige Staat durch Bürgschaften oder Subventionen beistand. Es zeichnet sich hier ab, in welchen Ländern die Werften einen verschärften Konkurrenzkampf, den viele ab 1962 erwarten, am besten überstehen werden.

DIE SCHIFFBAULÄNDER DER WELT

Eine Tabelle über die Entwicklung einzelner Handelsflotten und Zusammenstellungen der Stapelläufe und Auftragsbestände einzelner nationaler Werftindustrien sei als Einleitung zur Darstellung der Entwicklung in den wichtigsten Schiffbauländern gestattet.

Entwicklung der Handelsflotten
(in 1 000 BRT)

Land	1914	1929	1939	1949	1959
Welt insgesamt	49 074	68 074	69 440	82 571	124 935
davon:					
Großbritannien	19 257	20 166	17 984	18 093	20 757
andere Commonwealth-Länder	1 788	2 950	3 231	3 957	4 430
Liberia	—	—	—	47	11 936
Norwegen	2 505	3 224	4 835	4 916	10 444
USA	2 970	11 835	9 336	ca.11 500[1])	ca.8 800[1])
Japan	1 708	4 187	5 630	1 564	6 277
Italien	1 668	3 285	3 448	2 443	5 119
Niederlande	1 496	2 939	2 973	2 990	4 743
Panama	—	62	718	3 016	4 583
Frankreich	2 319	3 379	2 953	3 070	4 538
Deutschland	5 459	4 093	4 483	300	4 535
Schweden	1 118	1 510	1 582	2 048	3 623
Sowjetunion	.	.	.	.	3 155
Dänemark	820	1 056	1 176	1 170	2 204
Griechenland	821	1 267	1 781	1 329	2 151
Spanien	899	1 162	914	1 193	1 712
Argentinien	222	296	313	814	1 039
Brasilien	324	561	488	722	952
Finnland	—	298	626	479	744
Belgien	352	529	408	436	728
davon Tanker	.	.	*11 586*	*16 400[2])*	*37 890*

[1]) Hochseeflotte, ohne 14 Mill. BRT Reserveflotte. [2]) 1950.

Auftragsbestände der Werften Anfang 1960
(in 1 000 BRT)

Land	Trockenfrachter	Tanker	Fahrgastschiffe	Insgesamt
Welt insgesamt	8 012	13 786	516	22 314
davon:				
Großbritannien	1 512	2 298	306	4 116
Deutschland	1 379	1 889	—	3 268
Japan	945	2 186	6	3 136
Schweden	742	2 047	—	2 790
Niederlande	431	982	15	1 428
Frankreich	410	926	72	1 408
Norwegen	294	910	3	1 207
USA	361	593	13	968
Italien	253	598	29	880
Dänemark	175	495	26	695
Spanien	259	335	17	631
Jugoslawien	358	119	—	477
Belgien	116	229	23	370

Entwicklung der Stapelläufe
(in 1 000 BRT)

Schiffbauland	1928	1938	1948	1958
Welt insgesamt	2 699	3 034	2 303 [1])	9 270
davon:				
Japan	104	442	—	2 067
Deutschland	376	481	—	1 429
Großbritannien	1 446	1 030	1 176	1 402
Schweden	107	166	246	760
USA	91	201	126	732
Niederlande	167	240	142	556
Italien	59	94	110	551
Frankreich	81	47	138	451
Norwegen	10	55	46	259
Dänemark	139	158	99	250
Polen	—	—	—	162
Spanien	12	—	22	145
Belgien	16	30	52	139
Jugoslawien	—	—	6	138

[1]) Unvollständig.

Die japanische Schiffbauindustrie mit ihren 24 größeren Werften steht seit 1956 in der Welt an erster Stelle, wenn man die Neubautonnage zugrunde legt. Die Forcierung dieses Industriezweiges, also die

Subventionierung durch die Regierung, wird mit der Übervölkerung des Landes und der politischen Gefährdung im Falle von Arbeitslosigkeit begründet. So konnten die japanischen Werften, die zudem relativ niedrige Lohnkosten haben, mit ihren Supertankern und Schnellfrachtern im Weltschiffbau und auch im Weltexport von Schiffen auf den ersten Platz rücken. Zu den Abnehmern Japans zählten 1959 nicht nur Indien (1 Frachter), Brasilien (2 Tanker), die Tschechoslowakei (1 Frachter), Griechenland (3 Frachter, 1 Tanker), Liberia (8 Frachter, 14 Tanker), Panama (3 Frachter, 2 Tanker), die Philippinen (5 Frachter), die Sowjetunion (4 Frachter), Venezuela (4 Tanker) und Jugoslawien (2 Frachter), sondern auch Dänemark (2 Tanker), Norwegen (1 Frachter) und Großbritannien (1 Supertanker). Der Auftragsbestand der japanischen Werften, der nur noch bis Mitte 1961 reicht, veranlaßte die Regierung, Sondermaßnahmen einzuleiten. Hierzu zählen die Erweiterung der Zahlungsziele für 50 % des Baupreises auf sieben Jahre, die Förderung von Werftneugründungen in Brasilien und der Türkei, aber auch die Vorbereitung der Umstellung einiger Werften auf die Produktion von Baumaschinen und Kompressoren und schließlich die Propagierung einer verschärften Exportoffensive des Schiffbaus.

Die 29 britischen Großschiffswerften zählen zu den wenigen auf der Erde, die — in ihrer Gesamtheit — an der weltweiten Produktionsausweitung des Schiffbaus in den fünfziger Jahren keinen Anteil hatten. Sie verloren damit ihre einst überragende Stellung im Weltschiffbau; ab 1956 mußten sie den japanischen Werften die Spitzenstellung der Weltrangliste überlassen, 1958 wurden sie — vorübergehend — auch vom deutschen Schiffbau überflügelt; 1930 und noch 1949 kamen von Englands Werften rund 51 % aller Neubauten der Welt, 1959 waren es nur noch 16 %. 1920, 1930 und auch 1949 wurden in England über 40 % der Schiffe für ausländische Rechnung gebaut, 1959 waren es nur noch 8 %, nämlich 1 Tanker für Venezuela, 1 Tanker und 2 Frachter für Norwegen, 1 Tanker für Irland und ein 3 000 BRT-Schiff für Kuba. Dennoch sollte die Bedeutung der britischen Schiffbauindustrie im verschärften Konkurrenzkampf der kommenden Jahre nicht unterschätzt werden. Englands Insellage macht eine große Handelsflotte unabdingbar, und diese ist ohne leistungsfähige Werften kaum denkbar. Der britische Schiffbau ist staatsnotwendig, und die britische Regierung beobachtet sehr aufmerksam die Entwicklung des Schiffbaus. Vorerst wissen die Werften allerdings noch, sich selbst zu helfen. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit haben sie in den vergangenen zehn Jahren aus eigenen Mitteln 1,2 Mrd. DM investiert. Man diskutiert in England zwar darüber, ob es richtig war, anläßlich der Modernisierung die alten, z. T. beengten Standorte beizubehalten; man spricht über den eingefleischten britischen Individualismus, der der Standardisierung im Wege stehe; und man propagiert die „Cooperation" der Werften. Im Grunde aber ist man stolz darauf, daß fast jede englische Großwerft Handels- und Marineeinheiten jeglicher Klasse und Größe zu bauen in der Lage ist, wenn das auch die Kosten steigert. Natürlich sucht man die Kosten zu senken. In den Forschungsinstituten — der British Shipbuilding Research Association; der Parsons and Marine Engineering Turbine Research and Development Association und dem National Physical Laboratory für Schiffshydrodynamik — werden vielerlei technische Verbesserungen und Rationalisierungsmaßnahmen vorbereitet. Als 1959 die Bereitschaft vieler Reeder erkennbar wurde, weitere Neubauaufträge zu vergeben, haben sich die britischen Werften energisch um Exportaufträge bemüht und nicht wenige Abschlüsse erzielen können, ohne daß der Staat Beistand geleistet hätte. Im Passagierschiffbau stehen die britischen Werften unverändert an der Spitze.

Auf eine Charakterisierung der deutschen Schiffbauindustrie darf an dieser Stelle verzichtet werden.[2]) Im Rahmen dieser internationalen Übersicht soll nur die breite Exportstreuung des deutschen Schiffbaus aufgezeigt werden. 1959 wurden Schiffe deutscher Werften an 21 Flaggen geliefert, und zwar an Norwegen (22 Frachter, 1 Tanker), Liberia (10 Frachter, 1 Tanker), Großbritannien (7 Frachter, 7 Tanker), Niederlande (11 Frachter, 7 Tanker), Schweden (5 Frachter, 1 Tanker), Panama (2 Tanker), Dänemark (7 Frachter, 1 Tanker), Indien (4 Frachter), Griechenland (5 Frachter), USA (1 Tanker), Israel (3 Frachter, 1 Tanker), Chile (2 Frachter), Belgien (1 Frachter), Indonesien (2 Frachter), ferner Küstenfahrzeuge an die Vereinigte Arabische Republik, Frankreich, Island, Kuweit, Peru, Portugal und Venezuela. In dieser Vielseitigkeit der Exportbeziehungen wie hinsichtlich des hohen Exportanteils sind die deutschen Werften in der Welt z. Z. führend. Es ist dies das Ergebnis der Bemühungen, Qualitätsschiffe in modernsten Produktionsverfahren zu bauen. Diese extreme Exportabhängigkeit birgt natürlich Risiken. Anders als andere Länder hat Deutschlands Handelsflotte allerdings noch lange nicht ihren früheren Anteil am Weltverkehr und Weltschiffsbestand wiedererlangt.

Unter den 21 schwedischen Werften zählen die vier größten zur Weltspitzengruppe. Drei dieser Unternehmen wurden erst in jüngster Zeit ausgebaut, das vierte hat sich 1959 entschlossen, auf neuem Gelände völlig neu aufzubauen. Ein Beweis für den Leistungsstand der schwedischen Werften ist die Tatsache, daß die anspruchsvollen norwegischen Reeder die Hauptkunden des schwedischen Schiffbaus sind (1959: 11 Frachter, 15 Tanker) und 1959 noch vor den schwedischen Schiffahrtsgesellschaften standen. Weitere Exportkunden waren 1959 Liberia (4 Tanker), Großbritannien (2 Frachter, 1 Tanker), Belgien (1 Tanker), Panama (1 Tanker), ferner Brasilien, Dänemark, Finnland und die Sowjetunion (jeweils kleinere Einheiten). Der schwedische Schiffbau ist in den letzten Jahren durch seine Großtanker und Massengutfrachter bekannt geworden. So wurde der größte der bisher in Europa gebauten Tanker 1959 von einer schwedischen Werft abgeliefert. In dieser Spezialisierung

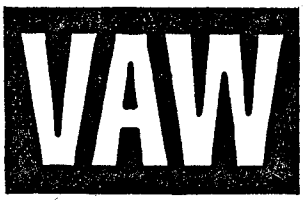
[2]) Siehe Dr. Herbert Glembin: „Die Situation der Hamburger Werften", in: Wirtschaftdienst, Nr. 1/1960, S. 41.

liegt die Stärke des schwedischen Schiffbaus — und zugleich seine Krisenempfindlichkeit, sobald die Nachfrage nach diesen Spezialschiffen nachläßt.

Daß die USA in der Schiffahrt und im Schiffbau der Welt keinen hervorragenden Platz einnehmen, ist eine Folge des hohen amerikanischen Lohnniveaus. So überläßt man den Seetransport der ausländischen Tonnage, die z. B. 98 % des amerikanischen Erdölimports fährt. Entsprechend sind die Bauleistungen der amerikanischen Werften — der Menge nach — relativ bescheiden. Daß die amerikanischen Schiffbauer jedoch in der Lage sind, auch Großaufträge zu bewältigen, haben sie in der Zeit von 1942 bis 1945 bewiesen. In diesen vier Jahren wurden auf amerikanischen Werften 33 Mill. BRT gebaut, im Spitzenjahr 1943 waren es allein 11,6 Mill. BRT. Heute spricht man über den amerikanischen Schiffbau aus anderen Gründen, vor allem wegen seiner Versuche, in technisches Neuland vorzustoßen. Auf der Werft der New York Shipbuilding Corporation in Camden wird der Atomfrachter „Savannah" gebaut. Bei den Atom-U-Booten ist man bereits zum Serienbau übergegangen. In Quincy ist der derzeit größte Tanker der Welt mit über 100 000 tdw im Bau. Auf der Marylandwerft in Baltimore werden in Kürze die ersten Behälterschiffe fertiggestellt. An Regelschiffen liefen 1959 nur Tanker und Massengutfrachter vom Stapel. Im Auftragsbestand der Werften befinden sich neben 22 weiteren Tankern jedoch auch 34 Schnellfrachter von je etwa 10 000 BRT. Mit der Bestellung weiterer 15—20 Einheiten dieses Typs rechnen die amerikanischen Werften noch in diesem Jahre. Diese mit Regierungshilfe gebauten Schiffe sollen veraltete Einheiten der subventionierten Flotte ersetzen.

Die niederländischen Werften erfreuen sich einiger bedeutender Vorteile, nämlich der jahrhundertealten Schiffbautradition, der günstigen Lage an der Mündung der Ströme Maas und Rhein mit ihrem lebhaften Schiffsverkehr und der Notwendigkeit, im internationalen Wettbewerb aus eigener Kraft zu bestehen, da die nationale Wirtschaft nicht sehr groß und zu einer nennenswerten Hilfestellung für Schiffahrt und Schiffbau kaum in der Lage ist. Die 20 größeren niederländischen Werften bauen daher nicht nur für die nationale Flotte, sondern viel auch für ausländische Reeder. 1959 waren über 40 % der zu Wasser gelassenen Tonnage für den Export bestimmt. Auftraggeber waren Brasilien (3 Tanker, 1 Küstenschiff), Norwegen (3 Tanker, 4 Küstenschiffe), Großbritannien (3 Tanker, 9 kleinere Einheiten), Liberia (2 Tanker, 2 Küstenschiffe), Griechenland (1 Tanker, 1 Frachter), ferner Kanada, Indien, Argentinien, Belgien, Dänemark, die Vereinigte Arabische Republik, Frankreich, Island, Indonesien, Panama und Schweden (insgesamt 37 kleinere Einheiten). Für die unternehmerische Beweglichkeit der holländischen Schiffbauer hat es im abgelaufenen Jahr eine Reihe von Beispielen gegeben. So wird für die neue Repu-

VEREINIGTE ALUMINIUM-WERKE
AKTIENGESELLSCHAFT · BONN



ORIGINAL-HÜTTEN-ALUMINIUM

Aluminium-Guß- und Knetlegierungen in Masseln, Walz- und Preßformaten, Grieß und Granalien, Erftal® 99,9 % Al

REINST-ALUMINIUM 99,99 %

RAFFINAL-REFLECTAL®

Aluminiumoxyd • Ferrosilizium • Silizium-Metall

Ruf: Bonn 31741-46 · Fernschreiber: Alu Bonn 0886885 · Drahtwort: Aluminium Bonn

® reg. Warenzeichen

blik Ghana der Grundstock einer Handelsflotte gebaut. Neue Werften werden von den Niederländern in Irland, Norwegen, Israel, Brasilien und Belgien gebaut, gleichzeitig erweitert man im eigenen Land die vorhandenen Anlagen. Häufig erwähnt wurden schließlich die Namen Verolme und Detwiler, doch sind ihre Pläne, 120 000 BRT-Passagierschiffe zu bauen, vorerst aufgegeben worden.

Die bemerkenswerte Steigerung der Bauleistungen der italienischen Werften basiert auf der Subventionspolitik der Regierung. Von 1954 bis Ende 1959 wurden Beihilfen für 332 Schiffe mit 2,3 Mill. BRT gewährt. Die italienischen Werften konnten auf diese Weise gegen internationalen Wettbewerb zahlreiche Aufträge hereinholen. 1959 liefen in Italien 16 Schiffe für ausländische Auftraggeber vom Stapel: für Großbritannien (6 Tanker), Panama (2 Tanker), Frankreich (3 Frachter), Liberia (1 Frachter), Norwegen (2 Frachter), Indien (1 Frachter) und für Albanien (1 Frachter). Die größten der italienischen Werften gelten — ohne Subventionierung — als nicht wettbewerbsfähig. Die Staatsbeihilfen und der Ausgleich der Verluste durch den Staat haben die Unternehmen bisher der Notwendigkeit enthoben, die Betriebseinrichtungen aus eigenem Entschluß rechtzeitig und durchgreifend zu modernisieren, zu rationalisieren, zu automatisieren und — soweit erforderlich — auf andere Produktionen umzustellen.

Der französische Schiffbau, der bislang sehr erhebliche Staatszuschüsse erhielt, wird sich ab 1962 umstellen müssen. Nachdem der Ausbau und die Modernisierung der Handelsflotte in absehbarer Zeit abgeschlossen sind, will die Regierung die bisherige Subventionspolitik aufgeben. Den Werften ist geraten worden, ihre Bauprogramme zu koordinieren, sich zu spezialisieren, ihre Kapazität zu begrenzen und freiwerdende Arbeitskräfte und Anlagen für andere Fertigungen einzusetzen. Für diese Umstellung will die Regierung Beihilfen gewähren. Bisher waren die französischen Werften — dank der bisherigen Subventionierung — in der Lage, sich am internationalen Wettbewerb zu beteiligen. So wurden 1959 drei Frachter für Großbritannien, Norwegen und Griechenland, ein Tanker für Panama und vier kleinere Einheiten für chilenische Auftraggeber zu Wasser gelassen.

Norwegens Werften sind kleinere und mittlere Betriebe, von denen nur fünf mehr als 1 000 Arbeiter beschäftigten. Dennoch sind sie neuerdings für die norwegische Schiffahrt bedeutsam geworden. Zehn von 25 Schiffbaubetrieben besitzen einen Helgen oder ein Baudock, in denen 20 000-t-Schiffe gebaut werden können; drei Werften sind sogar in der Lage, 65 000-Tonner zu bauen. Teilweise arbeiten die kleinen Werften dergestalt zusammen, daß eine den Schiffsrumpf baut und die andere das Schiff ausrüstet. Ihren Rückhalt haben die Werften in der großen norwegischen Handelsflotte, die Aufträge bis 1964 und z. T. noch darüber hinaus erteilt hat.

Die dänischen Werften, die über langjährige Erfahrungen verfügen und keinen schlechten Ruf besitzen, haben in allerjüngster Zeit große Investitionen vorgenommen. So entstanden auf Fünen zwei Baudocks für Schiffe bis zu 100 000 t, auch in Kopenhagen können jetzt Schiffe bis 77 000 t gebaut werden. Etwa 40 % der dänischen Neubauten sind für den Export bestimmt. 1959 liefen auf dänischen Werften für ausländische Auftraggeber vom Stapel: für Norwegen 2 Tanker und 2 Frachter, für Frankreich 1 Tanker, für die Sowjetunion 3 Frachter, für Polen 1 Frachter, für Liberia 1 Frachter, für Island 2 kleinere Einheiten und für Schweden 1 kleinerer Frachter.

Die Ausweitung der spanischen Schiffbauindustrie beruht auf dem Gesetz „Zur Erneuerung der spanischen Handelsflotte" aus dem Jahre 1956, auf Grund dessen Ersatzbauten für die stark überalterte Handelsflotte durch Bereitstellung von Krediten bis zu 80 % und durch eine 9 %ige Bauprämie gefördert werden. Gebaut werden Frachter, Tanker, Küsten- und Fischereifahrzeuge und einzelne Passagierschiffe. 1959 liefen außerdem ein Frachter für Kolumbien und zwei kleinere Einheiten für Paraguay vom Stapel. Weitere Exportaufträge haben die spanischen Werften aus Argentinien, der Schweiz und Liberia erhalten, da die Konkurrenzpreise unterboten werden konnten.

Der belgische Schiffbau hatte sich bis zum Ende der dreißiger Jahre in sehr engen Grenzen gehalten. Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges stiegen die Neubauziffern jedoch langsam an, 1954 wurden erstmals 100 000 BRT überschritten. Ausländische Auftraggeber der Neubauten des Jahres 1959 waren Großbritannien (3 Tanker), Griechenland (1 Tanker, 1 Frachter), Panama (2 Frachter), Liberia (1 Frachter) und Frankreich (4 kleinere Einheiten).

Der Schiffbau Jugoslawiens fußt auf den Werften in den einstmals österreichisch-ungarischen und dann italienischen Hafenstädten Pula und Fiume. In der Nachkriegszeit wurde außerdem die Werft in Split ausgebaut. Die Leistungen dieser Werften haben sich inzwischen so weit entwickelt, daß Neubauten nun auch nach westlichen Ländern geliefert werden. 1959 liefen für ausländische Auftraggeber vom Stapel: 1 Tanker für Liberia, 1 Tanker und 3 Frachter für Polen, 2 Frachter für Griechenland und 2 Frachter für die Schweiz.

Nicht unerwähnt bleiben dürfen in diesem Überblick die wachsenden Schiffbauleistungen der Ostblockländer mit ihren Werften in der Sowjetunion sowie in Polen, in Bulgarien und in China, zu denen noch die Neubauten der ostdeutschen Werften kommen. Bisher sind diese ersten Bauausführungen überwiegend für den eigenen Bedarf gebaut worden. Insoweit sie schon Interessenten im Ausland angeboten wurden, sind sie allerdings eine beachtliche Konkurrenz, und zwar wegen der günstigen Zahlungsbedingungen, die die kommunistischen Staaten einzuräumen bereit sind.

ZUNEHMENDER KONKURRENZKAMPF

Schlußfolgerungen zu ziehen, ist nicht einfach. Die Strukturveränderungen des Weltverkehrs, einzelne politische Ereignisse und die Vollbeschäftigung in vielen westlichen Ländern haben Schiffahrt und Schiffbau in den fünfziger Jahren international sehr begünstigt. Die Ausweitung der Kapazität der Werften

ist nun aber in einem derartigen Umfang erfolgt, daß mit einer zunehmenden Schärfe des Konkurrenzkampfes im Schiffbau gerechnet werden muß. Dabei werden nicht wenige Unternehmen aus dem Felde gedrängt werden. Die wirtschaftliche Vernunft gebietet, die Bedingungen zu schaffen, unter denen die leistungsfähigsten Werften diese gnadenlose Prüfung bestehen. Wenn eine zunehmende Zahl von subventionsfreudigen Ländern ihren Werften Steuervergünstigungen, Bürgschaften und dgl. gewährt, könnten die klassischen Länder des freien Wettbewerbs genötigt sein, ihren nationalen Schiffbau zu schützen.

Die britische Düngemittelwirtschaft

Dr. George Abrahamson, London

Die Düngemittelerzeugung ist einer der ältesten Zweige der britischen Chemiewirtschaft [1]). Andere chemische Industrien haben seit dem Krieg einen größeren Forschungs- und Investitionsaufwand erfordert, größere Produktionssteigerungen erzielt und sensationelle Erzeugnisse und Herstellungsverfahren entwikkelt. Im Vergleich zu ihnen mag es scheinen, daß die Düngemittelfabriken zurückgefallen sind. Tatsächlich hat sich aber auch dieser Zweig der britischen chemischen Industrie sehr stark entwickelt. Uber 4 Mill. t künstlicher Düngemittel werden jetzt jährlich in Großbritannien verbraucht. Ihr Gehalt an Pflanzennährstoffen übersteigt seit 1956/57 1 Mill. t gegenüber etwa 300 000 t vor zwanzig Jahren, was 84 kg je Hektar Acker- und Weideland entspricht.

DIE ANFORDERUNGEN DER LANDWIRTSCHAFT

Der Stickstoffverbrauch hat sich in diesem Zeitraum verfünffacht (315 300 t im Jahr 1957/58 gegenüber 59 700 t im Jahr 1937/38), der Verbrauch von Phosphor hat sich verdoppelt (386 200 t gegenüber 171 100 t) und von Kali vervierfacht (348 100 t gegenüber 73 400 t). Diese Zahlen zeigen, daß die britischen Düngemittellieferanten seit dem Krieg vor allem ein quantitatives Problem zu lösen hatten. Während des Krieges und danach mußte Großbritannien seine Nahrungsmitteleinfuhr drastisch senken. Der heimischen Landwirtschaft fiel die Aufgabe zu, den Ausfall an Lebensmittelimporten wettzumachen und, auch nachdem der Kriegs- und Nachkriegsnotstand überwunden war, dauernd einen erhöhten Teil der Landesernährung sicherzustellen. Seit dem Krieg hat die britische Landwirtschaft ihre Erzeugung um drei Fünftel gesteigert, so daß heute wertmäßig mehr als die Hälfte aller im Land verbrauchten Nahrungsmittel aus heimischer Produktion stammen. Künstliche Düngemittel spielten dabei eine nicht zu überschätzende Rolle. Vor dem Krieg gaben die britischen Farmer 8 Mill. £ für Düngemittel aus, d. h. 3 % ihres Gesamtaufwandes (einschließlich eigener Arbeit und Bodenbenutzung). Ende der vierziger Jahre kam die Düngemittelrechnung der britischen Landwirtschaft schon auf 6 % der Gesamtausgaben, und im letzten Jahr waren es fast 100 Mill. £, d. h. 8 % des landwirtschaftlichen Gesamtaufwandes.

Neben dem quantitativen Problem hat sich gerade in den letzten Jahren zunehmend ein technisches bemerkbar gemacht. Um die bei steigenden Löhnen und Bodenpreisen privatwirtschaftlich notwendige und im Interesse steigender Konsumdeckung volkswirtschaftlich wünschenswerte Steigerung der Agrarproduktion zu sichern, mußten die britischen Landwirte zunehmend auf mechanische Hilfsmittel zurückgreifen. Die englische Landwirtschaft ist heute die höchstmechanisierte in der Welt. Für die Düngemittelindustrie bedeutete dies, daß sie sich zunehmend auf Mischdünger in hochkonzentrierter körniger Form, die sich gut lagern und in einem Arbeitsgang leicht streuen lassen, umstellen mußte. Von solchen hochwertigen Mischdüngern werden ständig neue Sorten auf den Markt gebracht, um den divergierenden Ansprüchen verschiedener Kulturen und Bodenformationen gerecht zu werden. Ihre Herstellung und Verteilung stellt zusätzliche finanzielle Ansprüche an die Düngemittelerzeuger und erhöht natürlich auch ihre Produktionskosten.

ROHSTOFFLAGE UND PRODUKTION

Die Rohstofflage der britischen Düngemittelindustrie ist keineswegs günstig. Von den drei bedeutenden Pflanzennährstoffen fehlt einer — Kali — vollständig im Land. Ein zweiter — Phosphor — ist zwar in Form des billigen und für Weideland in regnerischen Gegenden besonders geeigneten Thomasmehls vorhanden, muß aber im übrigen gleichfalls importiert werden. Nur Stickstoff steht in ausreichendem Maße aus eigener synthetischer Produktion und als Kohlewertstoffabfall zur Verfügung. Aber bei diesem für die erwünschte quantitative Steigerung der Agrarerzeugung wichtigsten Düngerelement liegen die englischen Produktionskosten wesentlich über denen anderer europäischer Großproduzenten. Man rechnet, daß in England etwa 60 % der gesamten Produktionskosten der Düngemittelindustrie auf Rohstoffe entfallen. Sparmöglichkeiten in der Fabrikation sind dementsprechend gering.

Die Regierung hat sich deshalb gezwungen gesehen, einerseits der Düngemittelindustrie Zollschutz zu gewähren und andererseits die Verwendung von Stickstoffdünger durch eine direkte Subvention, die zur Zeit 15 Mill. £ im Jahr beträgt, zu unterstützen. Es ist zweifellos zum Teil dieser finanziellen Regierungshilfe zuzuschreiben, daß sich der Verbrauch von Stickstoffdünger so stark erhöht hat. Im Landesdurchschnitt liegt er aber noch immer unter den in Deutschland und anderen Ländern Nordwesteuropas üblichen Sätzen. Für Stickstoff und auch für Kali wird die Optimalrate von Sachverständigen auf nahezu das

[1]) Vgl. „Die chemische Industrie Großbritanniens", in: Wirtschaftsdienst, Nr. 8, 1959, S. 456.