

Theel, Gustav Adolf

Article — Digitized Version

Die Werftproduktion der Ostblockländer in der Nachkriegszeit

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Theel, Gustav Adolf (1962) : Die Werftproduktion der Ostblockländer in der Nachkriegszeit, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 42, Iss. 5, pp. 220-228

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133215>

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.

Die Werftproduktion der Ostblockländer in der Nachkriegszeit

Gustav Adolf Theel, Bremen

Die Seeschifffahrt der Ostblockländer wird staatswirtschaftlich betrieben. Die einzelnen Flotten werden zentral bereedert, auch wenn sie, wie im Falle der sowjetischen Handelsflotte, in „Reedereien“ gegliedert sind. Es kommt auf die Rentabilität eines Seeschiffes oder auch einer regional begrenzt operierenden Flotte also nicht an. Die kommunistische Staatswirtschaft kennt keinen Schiffahrtsbetrieb, der ausschließlich für einen Markt arbeitet, wie es bei den traditionell marktwirtschaftlich orientierten Handelsflotten der westlichen Welt der Fall ist. Das Defizit eines Schiffes der Handelsflotten des Ostblocks wird durch den Überschuß eines anderen ausgeglichen, das Defizit der Flotte gegebenenfalls durch den Überschuß eines anderen Wirtschaftszweiges oder Produktionsmittels. Seehandel und Seeschifffahrt liegen in einer Hand, der Binnenmarkt hat — wenigstens in den großen kommunistischen Ländern — noch einen recht weiten, wenn auch nur mit erheblichen Risiken beackebaren Raum. Zahl, Umfang und Art der Beförderungsbedürfnisse im Seeverkehr werden ge- und verplant und so, wo irgend möglich, genormt. Schiffbauaufträge werden nicht nach markt-, sondern nach staatswirtschaftlichen — und damit auch politischen — Gesichtspunkten an die staatswirtschaftlich betriebenen Werften erteilt. Sie werden also vergeben, gewandelt, gemindert oder auch zurückgezogen und wieder erteilt, je nachdem wie es das Staats- und Staatswirtschaftsinteresse erfordert. Diese Wirtschaftspolitik verlangt und ermöglicht den Bau und Betrieb des Serienschiffes mit seinen Vor- und Nachteilen.

Die sowjetische Werftindustrie

Solange die Sowjetunion der einzige kommunistische Staat war, stand sie weltwirtschaftlich praktisch allein und war in dieser Hinsicht auch desinteressiert. Die sowjetische Handelsflotte hatte in dieser Zeit nur eine recht geringe Bedeutung. Sie bestand weit überwiegend aus überaltertem Schiffsmaterial. Die bescheidenen Werftkapazitäten, die ohnehin jahreszeitlich nicht voll auslastbar waren, brachten nur wenig hervor. Das änderte sich jedoch mit dem zweiten Weltkrieg. Die sowjetischen Schiffbaukapazitäten wurden wiederhergestellt, ausgebaut und voll für die Kriegsschiffsproduktion genutzt. Anschließend machte sich die Sowjetunion die Schiffbaukapazität der politisch beherrschten Länder nutzbar.

Es besteht weder über die sowjetische Schiffbauproduktion noch über die Werftkapazitäten und die Schiffbaustandorte volle Klarheit. Bis auf den Qualitätsbau des Eisbrechers „Lenin“ sind besonders hochwertige Schiffbauwerke nicht bekannt geworden. Auch neue Werften mit größeren Kapazitäten dürften in der Vor- oder Nachkriegszeit nicht errichtet worden sein.

Nach wie vor werden in allen sowjetischen Quellen nur die bekannten größeren Werften in Leningrad, Cherson und Nikolajew genannt. Ein aufmerksames Studium dieser Quellen hätte etwa andere existierende Werften mit größerer Vollproduktion erkennen lassen.

Weitaus die meisten Handelsschiffe, die in der Sowjetunion gebaut worden sind, müssen als reine Arbeitsschiffe für verschiedene Zwecke angesehen werden. Es handelt sich hierbei so gut wie ausschließlich um Serienschiffe, wie sie auch auf den meisten Werften der anderen Ostblockländer gebaut werden. Auf sowjetischen Werften wurden dem Umfang der Tonnage nach in erster Linie Serientanker fertiggestellt. In der Zeit nach dem zweiten Weltkriege waren es bis zum Jahresende 1961 insgesamt 71 mit 635 170 BRT. Den weitaus größten Anteil hatten hier die Motortanker mit der Seriengröße 8 229 BRT, die zumindest zum Teil in Cherson gebaut wurden. Der Ausstoß dieser bis jetzt mehr als 50 Einheiten lief im Jahre 1954 an. Einige größere Tanker wurden auf der Baltischen Werft in Leningrad gebaut, einige kleinere auf der dortigen Admiralitätswerft. Hier wurden auch die Serienbauten von 7 949-BRT-Motortankern, „Leuna I“, „Leuna II“, „Zeit“ und „Bohlen“ (1957, 1958 und 1961) für Rechnung der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands gebaut. Der Anteil der in der Sowjetunion gebauten Tanker an der seit Kriegsende insgesamt auf sowjetischen Werften für eigene Rechnung gebauten Handelsschiffstonnage betrug 59%. Danach rangierte anteilmäßig die Tonnage für Trokkenaladung, die mit 20,3% am Gesamtausstoß der sowjetischen Werften für eigene Rechnung in der Nachkriegszeit partizipierte. Für den größten Teil der Produktion ließ sich die Bauwerft nicht einwandfrei ermitteln, hauptbeteiligt waren jedoch die Baltische Werft „Sergej Ordjonikidse“, die Bauwerft in Cherson, die Nosenkowerft in Nikolajew, die Admiralitätswerft und die Schdanowwerft in Leningrad.

An Fischereifahrzeugen haben sowjetische Werften fast ausschließlich nur sogenannte Fischereifabrik- und -mutterschiffe gebaut, wobei neuere Hecktrawler mit Fischverarbeitungsbetrieb an Bord in erstere einbezogen sind; reine Fangschiffe ließ sich die Sowjetunion von fremden Werften liefern. Daneben baute sie zwei große Walölraffinerien.

Der Gesamtausstoß der sowjetischen Werften an Handelsschiffen für eigene Rechnung in der Nachkriegszeit betrug — soweit irgend erkennbar — 146 Einheiten mit 1 036 445 BRT. Hierunter befanden sich nur wenige Küstentanker, Küstenmotorschiffe und Hilfsfahrzeuge. Zahlreiche Überführungen von der Ostsee und dem Schwarzen Meer nach den sibirischen Meeren

des Fernen Ostens verraten jedoch, daß insbesondere Leichter, Schlepper und andere Hilfsfahrzeuge, deren Bau sich auf anderen als sowjetischen Werften nicht ermitteln ließ, auf sowjetischen Werften gebaut worden sein müssen. Für fremde Rechnung sind mit Ausnahme der genannten Bauten für die deutsche Sowjetzone offensichtlich von der Sowjetunion keine Schiffe geliefert worden.

Um die Jahreswende 1961/62 befanden sich auf sowjetischen Werften einige Großbauten in der Fertigung, darunter der Tanker „Bucharest“ (21 255 BRT) und ein Bulkfahrer „Frederic Joliot-Curie“, der inzwischen abgeliefert wurde.

Der Beitrag der Ostblockländer zur sowjetischen Handelsflotte

Die Werften in Memel, Danzig, Gdingen (Gdynia), Stettin, Warnemünde, Rostock, Wismar und an anderen Orten wurden mit und ohne Hilfe der Sowjetunion neu aufgebaut und vornehmlich für die Serienproduktion von Schiffen hauptsächlich für die Sowjetunion hergerichtet. Auch die Budapester Werft schaltete sich in den Aufbau der Ostblock-Handelsflotten ein, und Bulgarien, Rumänien und vor allem China beginnen bzw. verstärken ihre Schiffbautätigkeit. Nach Überwindung anfänglicher Schwierigkeiten sind die staatswirtschaftlich betriebenen Werften heute voll in Betrieb und befriedigen nicht nur den Tonnagebedarf der Ostblockländer, sondern arbeiten in zunehmendem Umfange auch für die sogenannten blockfreien Staaten. Das trifft insbesondere auch für Jugoslawien zu, das dem Ostblock zwar nicht angehört, in diesen Überblick jedoch mit einbezogen werden soll.

Der größte Teil der Nachkriegsbauten für die sowjetische Handelsflotte ist von anderen als von sowjetischen Werften geliefert worden, und zwar von Schiffbauländern innerhalb und außerhalb des Ostblocks. Von den in der Nachkriegszeit bis einschließlich 1961 seitens anderer Länder an die Sowjetunion gelieferten 846 Schiffen mit 1 963 140 BRT entfielen auf die Schiffbauländer des Ostblocks 55,3 %. Hieran war der polnische Schiffbau zu 69,2 % beteiligt, die Werften der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands zu 25,2 % und Ungarns zu 5,6 %. Der Umfang der Reparaturen und Umbauten für sowjetische Rechnung läßt sich einwandfrei nicht ausweisen. Andere Werften, europäische und japanische, lieferten in derselben Zeit für sowjetische Rechnung 435 Seeschiffe mit 880 353 BRT, das sind 44,7 % aller solcher Tonnagelieferungen.

Damit sind der sowjetischen Handels-, Seefischerei- und seegehenden Hilfsflotte in der Nachkriegszeit von eigenen und fremden Werften insgesamt 992 Einheiten mit 2 999 585 BRT zugeführt worden. Wenn man diese Tonnage auf die Handelstonnage in Lloyd's Ausweisen von Mitte 1961 beziehen wollte, in denen sowohl die ausschließlich Handelszwecken dienende (Welthandelsflotte im engeren Sinne) als auch die Fischerei- und Hilfstonnage enthalten ist (zusammen Welthandelsflotte im weiteren Sinne), dann würde der Nachkriegsbauanteil für die sowjetische Handelstonnage gegenwärtig 68 % betragen.

Wie die entsprechenden Tabellen ausweisen, lieferten die außerhalb der Sowjetunion liegenden Werften des Ostblocks überwiegend größere Schiffe für Trockenladung, hiervon zum größten Teil Schiffe für die Große Fahrt, dann aber auch solche für die Große Küstenfahrt (Mittlere Fahrt), die allerdings, der sowjetischen unorthodoxen Verkehrspraxis entsprechend, auch in anderen als in überkommenen Fahrtbereichen eingesetzt werden. Die Zahl der von außersowjetischen Ostblockwerften gelieferten Fischereifahrzeuge ist mit 136 und 246 388 BRT nur wenig geringer als die der von nichtkommunistischen Bauländern gelieferten Fahrzeuge ähnlicher Art. Die bis dahin unbedeutende sowjetische Fischereiflotte wurde durch die Lieferung besonders nichtsowjetischer Werften zu einer ansehnlichen Leistungsfähigkeit gebracht. Schließlich betrug die Neubaulieferungen insgesamt 284 solcher Fahrzeuge mit 572 941 BRT, womit die sowjetische Fischereiflotte — die Walfangflotte ausgenommen — tonnagemäßig mehr als doppelt so groß wie die englische Fischereiflotte geworden ist. Wie bekannt, werden Teile dieser Fischereiflotte nicht selten für andere als Fischereizwecke verwendet.

Finnland führender Lieferant von Schiffen

Die nichtkommunistischen Länder, an der Spitze Finnland, haben die Fischerei- und insbesondere die technische Flotte der Sowjetunion als Hilfsflotte der eigentlichen Handelsflotte in der Nachkriegszeit durch Neubauten erheblich verjüngen und ausbauen helfen. Während die außersowjetischen Ostblockländer offenbar nur 7 solcher technischer Hilfsfahrzeuge lieferten, bauten die nichtkommunistischen Länder 139 mit 141 886 BRT für sowjetische Rechnung. Finnland war an der Ausstattung der sowjetischen Handelsflotte mit technischen Fahrzeugen zahlenmäßig zu 81,5 % und tonnagemäßig zu 64,8 % beteiligt.

Alein der Wärtsilä-Konzern mit seinen Werften in Turku und Helsinki lieferte mindestens 118 Seeschiffe mit 218 713 BRT. Von Turku wurden mindestens 110 Schiffe mit 192 771 BRT an den sowjetischen Auftraggeber geliefert, wobei sich unter den Schiffen für Trockenladung der Großen Fahrt Serienschiffe von je 5382 bis 5513 BRT befanden, unter den Schiffen für Trockenladung der Mittleren Fahrt Serienschiffe in 14 Einheiten von je 2370 BRT, 11 von je 1870 BRT und andere von je 1908, 2491 und 2453 BRT. Daneben lieferten Wärtsilä-Turku noch einige größere Küstenmotortanker, mindestens 43 Dampfschlepper von je 543 (1) BRT, einige kleinere Schlepper und eine Anzahl von Kranleichtern von je 450 BRT für sowjetische Rechnung. Die Werft desselben Konzerns in Helsinki brachte für denselben Auftraggeber Eisbrecher, davon drei mit dieselektrischem Antrieb und je 9427 BRT, einen Eisbrecher mit 3710 BRT und zwei mit je 3416 BRT zur Ablieferung. Außerdem lieferte diese Werft zwei Dampfschlepper zu je 304 BRT. Die Valmet O/Y Helsingin Telakka lieferte an die Sowjetunion 16 Dampftrawler mit Größen zwischen 649 und 884 BRT und schwere Bergungsschlepper von je 1013 BRT,

Seeschiffbau in und für Polen *) nach dem Krieg bis einschl. 1961

Bauwerften und -länder	Große Fahrt				Short-sea				Küstenfahrt				Seefischerei				Andere Seeschiffe		Zusammen	
	Schiffe für Trockenladung		Tanker		Schiffe für Trockenladung		Tanker		Schiffe für Trockenladung		Tanker		Fischerei-Fabrik- u. -Mutterschiffe		Transport- und Fangschiffe		Andere Seeschiffe		Zusammen	
	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT
Stocznia Gdanska	23	120 177	—	—	8	18 889	—	—	7	3 362	—	—	9	10 900	24	15 472	—	—	71	168 800
Stocznia Szczecinska	10	51 209	—	—	21	59 042	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	110 251
Stocznia im. Kom. Paryskiej	—	—	—	—	11	9 907	—	—	2	998	—	—	—	—	30	20 520	2	222	45	31 647
Stocznia Polnocna Remontowa, Danzig	—	—	—	—	2	1 000	—	—	—	—	—	—	—	—	65	12 971	1	1 959	68	15 930
Gdynska Stocznia und andere Ungenannt	—	—	—	—	—	—	—	3	3 204	—	—	—	—	—	23	2 461	2	784	25	3 245
Zusammen 1	33	171 386	—	—	42	88 838	3	3 204	9	4 300	—	—	9	10 900	142	51 424	5	2 965	243	383 077

1. FÜR EIGENE RECHNUNG

2. FÜR FREMDE RECHNUNG

a) Sowjetunion	70	329 461	1	12 868	37	85 350	—	—	—	—	—	—	20	169 862	98	64 231	—	—	228	681 727
Stocznia Gdanska	2	13 800	—	—	13	32 225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	46 025
Stocznia im. Kom.-Paryskiej	—	—	—	—	21	12 819	—	—	—	—	—	—	—	—	13	8 392	6	3 139	40	24 350
Ungenannt	3	11 448	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	11 448
Zusammen 2a)	75	354 664	1	12 868	71	130 394	—	—	—	—	—	—	20	169 862	111	72 623	6	3 139	284	743 550
b) Andere	6	22 872	—	—	13	20 305	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	43 177
China	2	8 551	—	—	9	11 589	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	20 140
Indonesien	—	—	—	—	2	5 107	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5 107
Albanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	3 278	—	—	8	3 278
Frankreich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	368	—	—	2	368
Großbritannien	8	31 423	—	—	24	37 001	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3 646	—	—	42	72 070
Zusammen 2b)	83	386 087	1	12 868	95	167 395	—	—	—	—	—	—	20	169 862	121	76 269	6	3 139	326	815 620
Zusammen 2a) und 2b)	116	557 473	1	12 868	137	256 233	3	3 204	9	4 300	—	—	29	180 762	263	127 693	11	6 104	569	1 146 697

3. NEUBAUTEN FÜR POLNISCHE RECHNUNG AUF FREMDEN WERFTEN

Jugoslawien	5	35 835	2	26 984	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	62 819
Dänemark	3	23 209	—	—	1	3 184	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	294
Niederlande	1	7 301	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1 365
Großbritannien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2 678
Sowjet. Zone Deutschlands	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	2 305
Schweden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1 385
Ungarn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 013
Pundesrepublik Deutschland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	146
Zusammen 3	9	66 345	2	26 984	2	4 197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	8 173	
Insgesamt 1 und 3	42	237 731	2	26 984	44	93 035	3	3 204	9	4 300	—	—	9	10 900	142	51 424	36	11 138	287	438 776

*) Einschl. polnisch verwaltete deutsche Gebiete.

die Werft Abo derselben Gesellschaft 14 Küstenmotortanker zwischen 1169 und 1178 BRT, einen Dampftrawler mit 639 BRT und 13 Bergungsschlepper von derselben imponierenden Größe und Stärke, wie sie das Werk Helsinki gebaut hat. Sechs weitere finnische Werften bauten insbesondere Dampfschlepper, Motortanker — wie die Werft Rauma-Repola O/Y noch Ende 1961 zwei Motortanker von je 3360 BRT ablieferte — und hölzerne Motorschiffe sowie Besichtigungsschiffe für die Sowjetunion.

Die Schiffslieferungen westlicher Staaten

Werften der Bundesrepublik haben im Berichtszeitraum an die Sowjetunion in erster Linie Fischereifahrzeuge geliefert. Die Lieferanten waren die Kieler Howaldtswerke, Orenstein & Koppel, Lübeck, und Blohm & Voss, Hamburg. Der größte Teil der Neubauten bestand aus sogenannten Fischereifabriksschiffen. Insgesamt wurden von Werften der Bundesrepublik 33 Schiffe mit 100 357 BRT geliefert.

Dänemark baute für die Sowjetunion mehrere größere Schiffe, darunter — bei Burmeister & Wain — zwei größere Tanker und eine ganze Anzahl von Fischtransportern in Serien von 3321 BRT, 1571 BRT und 1680 BRT. Kleinere dänische Werften lieferten Robbenfänger und hölzerne Fischereifahrzeuge. Die schwedischen Werften waren an den Neubaulieferungen für die Sowjetunion mit insgesamt 78 Schiffen beteiligt, die jedoch weniger maßen als die von Dänemark lieferten. Es handelte sich hierbei zum größten Teil um Dampftrawler — und zwar 56 (!) — in den Seriengrößen zwischen 688 BRT und 756 BRT. Niederländische Werften fertigten für sowjetische Rechnung größere Schiffe für Trockenladung, einen Großtanker mit 16349 BRT, Saugbagger und Fischtransporter an. Japanische Werften übergaben an die sowjetischen Auftraggeber Großtanker von je über 25 000 BRT (Hitachi in Mukaishima und Aioi), zwei kleinere Schiffe der Großen Fahrt für Trockenladung und einige kleinere Fahrzeuge. Belgische Werften waren im wesentlichen mit Serienschiffen für Trockenladung der Großen Küstenfahrt zwischen 1849 BRT bis 3385 BRT, einigen Motortrawlern von je 1670 BRT und einem Forschungsschiff an den Neubaulieferungen für die Sowjetunion beteiligt. Frankreich steuerte 7 Serienbauten für die Große Fahrt bei, und Italien verkaufte einen zunächst für panamaische Rechnung bestellten Großtanker an die Sowjetunion und erstellte dazu zwei Neubauten für die Mittlere Fahrt. Großbritannien baute ein Schiff für die Große Fahrt sowie 20 Trawler und Norwegen zwei Dampfer für sowjetische Rechnung. Hinzu käme noch ein Tanker, der für englische Rechnung auf der jugoslawischen Werft Brodogradiliste III. Maj von Stapel lief, dann jedoch an die Sowjetunion ging.

Polen als Schiffbau- und Schifffahrtsland

Polen hat die klar erkennbare Absicht, auf See eine stärkere Rolle zu spielen als bisher und auch als vor dem Kriege. Das zeigt sich einmal in der forcierten

Inanspruchnahme seiner Werften für den nationalen Tonnagebedarf, in der Vergabe von Aufträgen an fremde Werften, in dem Ausbau seiner Seeverkehrsverbindungen und Seehäfen und dann auch an dem starken Interesse, das die Öffentlichkeit der Seeschifffahrt und nicht zuletzt den einschlägigen wissenschaftlichen Einrichtungen, in erster Linie dem Instytut Morski in Danzig, entgegenbringt.

Der polnische Schiffbau war an der Verjüngung und dem Ausbau der Handelstonnage unter der Flagge der Sowjetunion am stärksten beteiligt, und hier war es die Danziger Werft — Stocznia Gdanska —, eine Zusammenlegung der auf den fast völlig zerstörten Werften der Danziger und der Schichau-Werft aufgebauten Betriebe, die allein 226 Schiffe mit 661 727 BRT an den sowjetischen Auftraggeber ablieferte. Die Masse der von dieser Werft an die Sowjetunion gelieferten Schiffe für Trockenladung der Großen Fahrt bestand in zum Teil kohle- zum Teil ölgefeuerten Serien-Dampfschiffen des Typs B-31 von je 3812 BRT und rund 5000 tdw mit einer vierzylindrigen Hauptmaschine von 2500 PS, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12,5 Knoten geben soll. Die Maschinen wurden in der Maschinenfabrik „Zgoda“ im oberschlesischen Schwientochlowitz gebaut. Die Schiffe der Mittleren (Großen Küsten-) Fahrt, die von der Danziger Werft an die Sowjetunion geliefert wurden, bestanden zumeist in solchen des Typs B-30 von 1950 BRT und 3620 tdw mit einer kohlegefeuerten Maschine von 1300 PS, die registermäßig 9,5 Knoten entwickelt. Die Fischerei-Mutterschiffe, deren Ablieferung 1958 begann und nun flott vor sich geht, messen 11 540 BRT und sind zumeist mit ölgefeuerten Dampfmaschinen von 5000 PS ausgestattet, die ebenfalls aus Schwientochlowitz stammen. Die Fischfangfahrzeuge von der Danziger Werft für sowjetische Rechnung von fast ausschließlich 658 BRT (Typ B-10) sind ebenfalls kohlegefeuert. Die Maschinen sind zum Teil von der A/S Atlas, Kopenhagen, zum anderen von der Finnboda Varf, Stockholm, geliefert worden.

Die anderen polnischen Werften waren zu einem weit geringeren Teil an den Lieferungen für die Sowjetunion beteiligt. Der Anteil der Sowjetunion am polnischen Schiffbau für fremde Rechnung betrug am Gesamtausstoß in der Nachkriegszeit bis Ende 1961 mehr als 91 %. Den Rest bezogen China, Indonesien, Albanien, Frankreich und Großbritannien.

Für eigene Rechnung hat Polen erheblich weniger gebaut, als es an die Sowjetunion lieferte, und zwar weniger als die Hälfte. Auch hier war es die Danziger Werft, die den größeren Teil der Neubautonnage für die polnische Handelsflotte ausstieß. Der polnische Tankerbau hat sich bisher auf nur wenige Einheiten beschränkt. Seine größeren Tankerneubauten — es sind nur wenige — bezog Polen aus Jugoslawien.

Die nach der Danziger Werft dem Ausstoß nach rangierende Werft in polnischer Regie ist die Stettiner Werft — Stocznia Szczecinska —, die aus der weitgehend zerstörten Vulkan-Werft entstanden ist. Sie führte der polnischen Handelsflotte erheblich mehr

Seeschiffbau in und für die Sowjetzone Deutschlands nach dem Kriege bis einschl. 1961

Bauwerften und -länder	Große Fahrt				Short-sea				Küstenfahrt				Seefischerei				Zusammen			
	Schiffe für Trockenladung		Tanker		Schiffe für Trockenladung		Tanker		Schiffe für Trockenladung		Tanker		Fischer-, Fabrik- u. -Mutterschiffe		Transport- und Fangschiffe		Andere Seeschiffe			
	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT		
1. FÜR EIGENE RECHNUNG	14	98 952	—	—	4	10 813	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	98 952	
Neptun-Werft, Warnemünde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mathias-Thesen-Werft, Wismar	1	8 115	—	—	15	9 000	—	—	6	2 580	—	—	1	1 109	—	—	—	1	6 164	
Peenewerft, Wolgast	—	—	—	—	—	—	—	—	9	3 888	—	—	—	3 002	—	—	—	—	—	
Elbwerft, Boizenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Volkswerft, Stralsund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schiffswerft Laubegast	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andere	—	—	—	—	—	—	—	—	1	415	—	—	—	1 500	—	—	—	—	—	
Zusammen 1	15	107 067	—	—	19	19 813	—	—	16	6 883	—	—	3	5 611	14	6 669	7	6 963	74	153 006
2. FÜR FREMDE RECHNUNG	21	136 208	—	—	29	64 358	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Registerländer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
a) Sowjetunion	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Warow-Werft, Warnemünde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Neptun-Werft, Rostock	6	28 779	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mathias-Thesen-W., Wismar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Volkswerft, Stralsund	1	6 200	—	—	15	40 365	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ungenannt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen 2a)	28	171 187	—	—	44	104 723	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Andere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Polen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schiffswerft Edgar André, Magdeburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Yachtwerft, Berlin	2	13 015	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Tschechoslowakei	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
V.A.R., Ägypten	2	3 629	—	—	3	5 831	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bundesrepublik Deutschland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Guatemala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bulgarien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Island	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dänemark	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schweden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kuba	1	6 747	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen 2a) u. 2b)	33	194 578	—	—	51	119 013	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3. FÜR RECHNUNG DER ZONE AUF FREMDEN WERTEN	48	301 645	—	—	70	138 826	—	—	16	6 883	—	—	4	8 518	40	11 259	24	13 165	202	480 298
Sowjetunion	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sowjetzone insgesamt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Seeschiffbau in und für Jugoslawien nach dem Kriege bis einschl. 1961

Bauwerften und -länder	Große Fahrt				Short-sea				Küstenfahrt				Seefischerei				Zusammen			
	Schiffe für Trockenladung		Tanker		Schiffe für Trockenladung		Tanker		Schiffe für Trockenladung		Tanker		Fischer-, Fabrik- u. -Mutterschiffe		Transport- und Fangschiffe		Andere Seeschiffe			
	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT		
1. FÜR EIGENE RECHNUNG	17	113 840	—	—	20	43 203	—	—	5	1 640	1	473	—	—	—	—	—	—	4	989
Brodgradliste III. Mat, Rijeka	8	79 942	—	—	4	2 296	—	—	11	4 250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brodgradliste Ujkanik, Pula	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brodgradliste Split, Split	16	116 613	1	12 770	3	7 764	—	—	3	573	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brodgradliste Titovo, Kratjejev.	—	—	—	—	6	11 970	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere	—	—	—	—	4	1 250	—	—	2	3 714	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen 1	41	310 395	1	12 770	37	66 483	1	1 764	21	10 177	1	473	—	—	—	—	—	—	4	989
2. FÜR FREMDE RECHNUNG	33	271 591	5	71 255	—	—	—	—	16	8 178	—	—	—	—	—	—	—	—	2	889
Zusammen 1 und 2	74	581 986	6	84 025	37	66 483	1	1 764	37	18 355	1	473	—	—	—	—	—	—	6	1 878
3. NEUBAUTEN AUF FREMDEN WERTEN FÜR JUGOSLAWISCHE RECHNUNG	2	21 740	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Japan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen 1 und 3	43	332 135	1	12 770	37	66 483	1	1 764	22	10 676	1	473	—	—	—	—	—	—	4	989
Zusammen 109	109	425 290	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

an Tonnage zu, als sie exportierte. Auch diese Werft baut Schiffe für die Große und die Mittlere Fahrt, während die Stocznia im. Komuny Paryskiej in Gdingen — auf den Resten der „Deutschen Werke Kiel—Gotenhafen“ errichtet — keine Schiffe für die Große Fahrt, sondern ausschließlich solche für die Mittlere Fahrt und Fischereifahrzeuge baut. Diese Werft war bisher ebenfalls mehr für polnische als für fremde Rechnung tätig. Die Nordwerft — Stocznia Polnocna — in Danzig, die auf den Resten einer während des Krieges von der deutschen Kriegsmarine eingerichteten Werft für kleinere Kriegsschiffe und andere Einheiten neu erbaut wurde, begann mit ihrer Tätigkeit im Jahre 1950 und stellte vornehmlich Fischfangschiffe kleiner Abmessungen her. Daneben baut die Reparaturwerft in Gdingen — Gdynska Stocznia Remontowa — noch Kleinschiffe. Außerdem gibt es eine Reihe kleinerer Binnenwerften, die Fahrzeuge an die Seehäfen liefern.

Polen hat allem Anschein nach nur wenige technische Hilfsfahrzeuge für die Häfen selbst gebaut. Den größten Teil solcher Einheiten — außer kleineren, die auf Binnenwerften gebaut werden konnten — bezog es in der Nachkriegszeit offenbar aus dem Ausland, insbesondere aus der Sowjetischen Besatzungszone, und zwar von der Schiffswerft Edgar André in Magdeburg und einige Motorboote von der Yachtwerft Berlin-Ost. Größere Schiffe, darunter zwei Großtanker, ließ es in Jugoslawien, in Dänemark und in den Niederlanden bauen. Die Schiffseinfuhr betrug jedoch nur etwa ein Drittel des Ausstoßes für eigene Rechnung. An älteren größeren Schiffen verfügt Polen u. a. noch über eine Reihe von Liberty-Schiffen.

Der Auftragsbestand der polnischen Werften war — soweit es sich erkennen läßt — Ende 1961 recht erheblich. Der größte Teil der in Auftrag befindlichen Einheiten soll an die Sowjetunion gehen. Es handelt sich hierbei um zwei größere Tanker von je 19 000 tdw (Typ B-70) — von denen ebenfalls zwei an China geliefert werden sollen —, zwei Fischerei-Mutterschiffe von je 9800 tdw des Typs B-62, sodann nahezu 60 Motorschiffe des Typs B-514 von je 5900 tdw. Dazu kommen noch z. T. bereits von Stapel gelaufene „Factory trawler“ von je 2679 BRT. Für polnische Rechnung befanden sich am Jahresende 1961 ein Schiff vom Typ B-54 (10 300 tdw), ein Linienmotorschiff vom Typ B-516 A (8200 tdw) und vier weitere vom Typ B-55 (5340 tdw) im Bau. Als Auftraggeber polnischer Werften tritt auch Indonesien auf, für das Polen bereits früher geliefert hat. Ende 1961 befanden sich für Indonesien noch sieben Einheiten in Bau, die jetzt zum Teil bereits abgeliefert worden sind.

Die Leistungen der sowjetzonalen Werften

Die Werften in der Sowjetischen Besatzungszone haben bis Ende 1961 etwa zwei Fünftel der Seeschiffsproduktion der polnischen Werften ausgestoßen, ohne Umbauten und Reparaturen. Ebenso wie im Falle Polens wurde für eigene Rechnung ein knappes Drittel gebaut. Der weitaus größere Teil (60 %) ging an die Sowjetunion und an andere Länder. Der größte Ton-

nageausstoß entfiel auf die Warnow-Werft, die nahezu ebensoviel für eigene wie für fremde Rechnung, im wesentlichen für die Sowjetunion, ausstieß. Die Neptun-Werft, Rostock, lieferte das Dreifache der Produktion für Rechnung der Zone an die Sowjetunion ab und die Mathias-Thesen-Werft das Doppelte — in allen Fällen außer Reparaturen und Umbauten. Der Beitrag der Werften an der mecklenburgischen Küste zur sowjetischen Fischereiflotte war bisher verhältnismäßig gering.

Nach schleppendem Beginn der Schiffbautätigkeit der mecklenburgischen Werften lieferte die Peene-Werft in Wolgast 1955 eine Reihe von Küstenmotorschiffen, darunter die MSS „Wolgast“, „Ostseebad Wustrow“, „Warnemünde“ und „Sabnitz“ ab. Für die Sowjetunion wurde das turbo-elektrisch angetriebene, 1939 im Bau angefangene nun „Lenschowjet“ genannte Schiff fertiggestellt, dazu ein Küstenmotorschiff „Belinky“. Die Schiffsreparaturwerft Laubegast brachte das Küstenmotorschiff „Timmendorf“ zur Ablieferung. Im Jahre darauf stieß die Elbwerft in Boizenburg eine ganze Reihe ähnlicher Küstenmotorschiffe aus: „Ahrenshoop“, „Barhöft“, „Graal-Müritz“, „Heringsdorf“, „Koserow“, „Kühlungsborn“, „Peenemünde“, „Prerow“ und „Zingst“. Sie hatten die Seriengröße von 432 BRT. Die Maschinen für diese Schiffe kamen aus dem „Karl-Liebknecht-Werk“ aus Magdeburg. An die Sowjetunion ging der Dampfer „Angarsk“ mit 3258 BRT, die Neptunwerft lieferte den offenen Shelterdecker „Christo Botev“ mit 2747 BRT an Bulgarien. Die Schiffswerft „Edgar André“, Magdeburg, lieferte 1957 — wie auch zuvor und danach — ihre Schlepper zwischen 129 und 137 BRT mit einem 400-PS-Motor, ebenfalls aus Magdeburg, an Polen. Die Peene-Werft lieferte das MS „Wega“ an die „Deutsche Seereederei“ aus, und die Warnow-Werft stellte drei Schiffe der Serie der Doppelschrauben-Motorschiffe mit je 6507 BRT, darunter eines für die Tschechoslowakei („Orava“), fertig, während die Neptunwerft, Rostock, das Forschungsschiff „Mikhail Lomonosow“ für sowjetische Rechnung sowie ein Fischereiforschungsschiff und einen Dampfer mit 2455 BRT für eigene Rechnung der Zone abgab.

Im Jahre 1958 erhöhte sich die Aktivität der mecklenburgischen Werften weiterhin, und es wurden Aufträge für sowjetische und eigene, für isländische, guatemalteckische, tschechische und nordvietnamesische Rechnung ausgeführt. An die Sowjetunion gingen 11 Schiffe dreier verschiedener Serien und das Motorschiff „Michael Kalinin“ (Mathias-Thesen-Werft); die Schiffe der größeren Serie sowie die der Serie „Berlin“, „Dresden“ und „Magdeburg“ mit je 6501 BRT und Halberstadter Motoren, dazu noch ein Schiff der gleichen Größe für tschechoslowakische Rechnung kamen von der Warnow-Werft. Die Peene-Werft stieß zwei Schiffe von je 617 BRT aus, davon eins für Nord-Vietnam. Bei den Isländern handelte es sich um 4 Trawler von je 249 BRT, die von der Stralsunder Werft kamen. Das MS „Quetzaltenango“ für Guatemala wurde von der Neptunwerft geliefert. Aus der UdSSR kamen die Tanker „Leuna I“ und „Leuna II“.

Das Jahr 1959 wurde zu einem Jahr weiterhin gesteigerter Schiffbautätigkeit. Die Peene-Werft setzte die Ablieferung ihrer Serienbauten von je 581 BRT, 617 BRT und 940 BRT fort, die „Volkswerft Stralsund“ ihre Serienproduktion (10 mit je 3359 BRT) für die Sowjetunion, die außerdem drei Schiffe von je 4871 BRT und ein weiteres von 4722 BRT von der Mathias-Thesen-Werft, Wismar, erhielt. Die Warnow-Werft fügte der „Berlin“-Klasse neue Einheiten hinzu („Karl-Marx-Stadt“, „Halle“, „Schwerin“, „Leipzig“, „Erfurt“) und lieferte daneben fünf weitere Motorschiffe der 1958 aufgenommenen Serie von 5628-BRT-Einheiten an die Sowjetunion.

Auch 1960 lieferte die Stralsunder Werft Trawler an Island; die Mathias-Thesen-Werft lieferte zu dem einen 1959 an die Sowjetunion abgegebenen Motorschiff von 4722 BRT sechs weitere der gleichen Größe mit Maschinen vom „Dieselmotorenwerk MAN“ in Rostock, denen die Warnow-Werft noch sechs andere der Größenklasse von 7265 BRT und eines der Serie von 5628 BRT hinzufügte. Die Neptunwerft übergab Motorschiffe von je 1946 BRT an Ägypten und 13 Einheiten des Serientyps von 3359 BRT wiederum an die Sowjetunion. Ein Hecktrawler mit fischverarbeitenden Einrichtungen an Bord für den Fang in den Tropen, ein weiteres Fischerei-Fabriksschiff, ein Doppelschrauben-Motorschiff der „Berlin“-Klasse sowie ein Motorschiff der Peene-Werft-Produktion rundeten die rege Schiffbautätigkeit dieses Jahres ab.

Im Jahre 1961 hat die Neubautätigkeit offenbar nachgelassen. Wenn die Werften der Zone ihren Ausstoß auch nicht im vollen Umfange veröffentlichten, so läßt er sich doch nicht ganz verheimlichen. Ein größerer Ausstoß als der bisher ermittelte ist nicht wahrscheinlich, so daß man annehmen kann, daß Anzahl und Tonnage der Neubauten auf den Werften der Zone 1961 geringer geworden sind. Von der Mathias-Thesen-Werft wurde das Urlauberschiff „Fritz Heckert“ mit 8115 BRT abgeliefert, für sowjetische Rechnung das MS „Khabarovsk“ und ein weiteres Schiff der Klasse des MS „Berlin“, das Motorschiff „Brandenburg“ lief im April 1961 von Stapel. Der Bulkfahrer „Lübbenau“ wurde Anfang Januar 1962 von der Warnow-Werft abgeliefert und für kubanische Rechnung das MS „Sierra Maestra“. Die „Lübbenau“ ist jetzt in der Erzfahrt auf Narvik eingesetzt. Für sowjetische Rechnung wurden die Serienschiffe von je 7265 BRT „Dorogobusch“ und „Dudinka“ von der Warnow-Werft und ein Fabrik-Trawler mit 2907 BRT von der Mathias-Thesen-Werft abgeliefert. Aus der Sowjetunion kamen 1961 die Neubau-Tanker „Zeit“ und „Bohlen“, während dort der Tankerneubau „Schwedt“ derselben Größe (7949 BRT) im Oktober von Stapel lief. An Island, Dänemark und Schweden wurden einige kleinere Motorfischereifahrzeuge abgeliefert. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß der eine oder andere Neubau von mecklenburgischen Werften noch bekannt wird. An der Tatsache, daß der Seeschiffbau der Zone 1961 erheblich weniger Handels-schiffstonnage ausgestoßen hat als in den letzten Jahren zuvor, wird sich im wesentlichen nichts ändern.

Seeschiffbau aller Ostblockländer für eigene und fremde Rechnung nach dem Krieg bis einschl. 1961

Länder	Große Fahrt				Short-sea				Küstenfahrt				Seefischerei				Andere Seeschiffe				Zusammen			
	Schiffe für Trockenladung		Tanker		Schiffe für Trockenladung		Tanker		Schiffe für Trockenladung		Tanker		Fischerei-Fabrik- u. -Mutterschiffe		Transporter u. Fangschiffe		Schiffe		Anz.		BRT			
	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT	Anz.	BRT		
Schiffbau, Ostblock, insgesamt	21	189 142	71	634 170	14	19 850	3	3 337	1	430	31	116 120	—	—	9	104 192	150	1 068 241	9	104 192	150	1 068 241		
Sowjetunion	116	557 437	1	12 868	137	256 233	3	3 204	9	4 360	29	180 762	263	127 693	11	6 104	558	1 128 557	11	6 104	558	1 128 557		
Polen	48	301 645	—	—	70	138 826	—	—	16	6 883	4	8 518	40	11 259	24	13 165	202	480 296	24	13 165	202	480 296		
Sowjet. Besatzungs-Zone	—	—	—	—	60	72 608	—	—	—	—	—	—	—	—	1	175	60	71 488	1	175	60	71 488		
Ungarn	7	39 692	—	—	8	21 124	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	60 825	—	—	15	60 825		
China	—	—	—	—	7	9 023	—	—	6	1 133	—	—	—	—	—	—	13	10 156	—	—	13	10 156		
Bulgarien	—	—	—	—	5	11 602	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	8 506	—	—	4	8 506		
Rumänien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Zusammen	192	1 087 916	72	648 038	301	529 266	6	6 541	32	12 806	64	305 400	303	138 952	45	123 636	1 015	2 852 565	45	123 636	1 015	2 852 565		
davon für Rechnung des Ostblocks	21	189 142	71	635 170	14	19 850	3	3 337	1	430	31	116 120	—	—	9	104 192	150	1 068 241	9	104 192	150	1 068 241		
Sowjetunion	114	546 922	1	12 868	128	244 844	3	3 204	9	4 360	29	180 762	263	127 693	11	6 104	558	1 128 557	11	6 104	558	1 128 557		
Polen	45	291 269	—	—	64	127 263	—	—	16	6 883	4	8 518	18	7 665	24	13 165	171	454 793	24	13 165	171	454 793		
Sowjet. Besatzungs-Zone	—	—	—	—	58	70 018	—	—	—	—	—	—	—	—	1	175	59	70 193	1	175	59	70 193		
Ungarn	7	39 692	—	—	20	41 749	—	—	6	1 133	—	—	—	—	—	—	33	62 574	—	—	33	62 574		
Andere	—	—	—	—	284	503 544	6	6 541	32	12 806	64	305 400	281	135 358	45	123 636	971	2 804 348	45	123 636	971	2 804 348		
Zusammen	74	581 986	6	84 025	37	66 483	1	1 764	37	18 355	1	473	—	—	6	1 878	162	754 964	6	1 878	162	754 964		
Jugoslawien	266	1 669 882	78	732 063	338	595 749	7	8 305	69	31 161	1	473	64	305 400	303	138 952	51	125 514	1 177	3 607 519	51	125 514	1 177	3 607 519
Kommunistische Länder insges.	51	287 703	9	146 186	76	172 422	42	88 277	—	—	24	65 444	129	144 969	134	110 321	465	1 015 322	134	110 321	465	1 015 322		
Neubauten anderer als Ostblockländer für den Ostblock	238	1 350 728	81	794 224	360	675 966	48	94 818	32	12 806	88	370 844	410	280 327	179	233 957	1 438	3 819 670	179	233 957	1 438	3 819 670		
Ostblockländer u. andere Bau-länder für den Ostblock	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

Insgesamt wurden auf den Werften Mecklenburgs in der Nachkriegszeit nach allen verfügbaren Quellen 202 Seeschiffe neu gebaut, die 480 296 BRT maßen, wovon 69,6 % für fremde Rechnung waren, hiervon 88,9 % für die Sowjetunion. 70 Einheiten waren Schiffe für die Mittlere Fahrt, 48 waren für die Große Fahrt bestimmt.

Auf der Mathias-Thesen-Werft befand sich zu Beginn des Jahres 1962 eine Anzahl von Linienfahrern für sowjetische Rechnung in Bau und in Auftrag, die inzwischen zum Teil abgeliefert worden sind. Es waren u. a. die MSS „Archangelsk“, „Leningrad“, „Turkmenia“ und „Nikolajewsk“. Diese Schiffe haben einige Fahrgastplätze. Auf derselben Werft wird an einem weiteren Urlauberschiff und an einem größeren Fahrgastschiff für sowjetische Rechnung mit planmäßig 18 500 BRT gearbeitet. Auf der Neptunwerft, Rostock, befinden sich für sowjetische Rechnung einige kleinere Schiffe in Bau und auf der Warnow-Werft für denselben Auftraggeber einige größere Bulkfahrer.

Der Schiffbau in anderen Ostblockstaaten

Unter den Lieferanten für die Sowjetunion spielt der ungarische Schiffbau zwar nur eine kleine, jedoch durchaus nicht unbedeutende Rolle. Die Seeschiffe, die die Gheorghiu-Dej-Werft in Budapest an die Sowjetunion in Serie von je 1194 BRT lieferte, waren zumindest zum Teil für Ostsibirien bestimmt und mögen dort mit ihren Doppelschrauben recht nützlich sein. Der Bau dieser Serie lief bereits 1950 an.

Obwohl China, Rumänien und Bulgarien über ihre Schiffbautätigkeit wenig verlauten lassen, ist zu erkennen, daß sie nicht wenig Tonnage in Bau und in Auftrag haben. Exakte Angaben über die größeren chinesischen Werften in Dairen, über die Hutung-Werft, die Kiang-Werft und die Ta Chung Hua Schiffswerft und Maschinenfabrik — alle drei in Schanghai — über einen bisherigen Ausstoß von 15 Schiffen mit zusammen 60 825 BRT hinaus lassen sich nicht machen. Der polnische Schiffbau hat bis jetzt für China insgesamt 19 Schiffe mit 43 177 BRT zur Verstärkung der chinesischen Handelsflotte und wohl auch als Baumuster geliefert. Die Georgi-Dimitroff-Werft in Warna baut für die Sowjetunion und für die Tschechoslowakei vier Short-sea-Tanker von je etwa 4000 tdw bzw. zwei Schiffe für Trockenladung von je 3200 tdw für denselben Fahrtbereich. Auch die Werft in Galatz ist neuerdings stärker in den Schiffbau für die Sowjetunion eingespannt worden. Für eigene Rechnung waren hier zur Jahreswende drei Schiffe für Trockenladung mit je 4500 tdw in Bau, während sich zwölf Schiffe ähnlicher Art und Größe auf dieser Werft in Bau oder in Auftrag befanden. Ende des Jahres lieferte Turnu-Severin, Galatz, ein Motorschiff von 1047 BRT und das MS „Victoria“ mit 3096 BRT für staatliche Rechnung.

Alles in allem ergibt sich, daß die Sowjetunion die Schiffbaukapazitäten besonders ihrer Ostblockpartner in erheblichem Umfang genutzt und sich auch für die nähere Zukunft gesichert hat. Es ist also damit zu

rechnen, daß die sowjetische Handels-, Fischerei- und Troßflotte auch zukünftig an Umfang nicht unerheblich gewinnt.

Die Schiffbauproduktion Jugoslawiens

Die gesamte Produktion Jugoslawiens von Kriegsende bis Ende 1961 belief sich auf 158 Schiffe — Hafen- und kleinere Küsten- und Fischereifahrzeuge ausgenommen — mit 719 848 BRT, davon 55 % für eigene Rechnung. Daraus läßt sich erkennen, daß sich Jugoslawien eine beachtliche Position im internationalen Schiffbau erarbeitet hat. Allein in der Zeit von 1955 bis 1960 einschließlich waren es 102 Einheiten mit 530 590 BRT, wovon allein die Brodogradiliste III. Maj, Rijeka, 230 428 BRT ablieferte, vor der Brodogradiliste Split mit 181 430 und der Brodogradiliste Uljanik, Pula, mit 104 457 BRT. Die übrigen Werften, besonders in Punat, Trogir, Losnij, Kraljewica und Piran steuerten erheblich weniger zum Ausstoß der jugoslawischen Werften bei. Auch hier herrscht der Serienschiffbau vor, wenn auch ausländische Auftraggeber mehrfach Einzeltypen bestellen.

Die Brodogradiliste III. Maj, Rijeka, baute bisher in größerem Umfang für fremde, darunter auch für schweizerische Rechnung größere Schiffe. Die Schweiz bezog in den Jahren 1956, 1957, 1959, 1960 und 1961 Motorschiffe von je 6316 BRT bis 6451 BRT, ein Motorschiff von 9233 BRT und Ende 1961 ein Motorschiff bisher gemeldet mit 12 500 BRT. Ein Schiff gleicher Größe befand sich zur selben Zeit in Bau auf der Werft des III. Maj. 1960 wurde hier ein Tanker mit 17 597 BRT für englische Rechnung von Stapel gelassen, der dann jedoch an die Sowjetunion ging. Im Jahre 1961 wurden die Linienfahrer „Szymanowski“ (Split) und „Jozef Conrad“ (III. Maj) sowie der Tanker „Beskidy“ (Uljanik) an die polnischen Auftraggeber abgeliefert, an Argentinien ging das MS „Lago Nahuel Huapi“ (Split). Andere Schiffe, darunter der Linienfahrer „Primorje“ (III. Maj) und der Schwergutfahrer „Ljubija“ (Uljanik), wurden für jugoslawische Rechnung fertiggestellt. Um die Jahreswende wurde auch der Bulkfahrer „Idrija“ mit 13 750 BRT (Uljanik) neu in Dienst gestellt, während sich der Großtanker „Vlasina“ auf der Brodogradiliste III. Maj noch in Bau befand.

Unter den Aufträgen für fremde Rechnung, die zum Jahresende ausgewiesen wurden, befanden sich neben denen für polnische solche für rumänische, argentinische, brasilianische, italienische, indonesische und sudanesishe Rechnung. Für polnische Rechnung befanden sich zu Jahresende 1961 drei Linienfahrer mit je 8500 tdw, die eine Geschwindigkeit zwischen 16 und 18 Knoten erhalten sollen, und zwei Einheiten mit je 12 800 tdw in Bau. Ein beträchtlicher Teil der Aufträge — 12 Bulkfahrer mit je 22 000 tdw und einige andere mit je 14 400 tdw — wird in Ländern sogenannter billiger Flaggen registriert werden. Unter den Aufträgen für eigene Rechnung Jugoslawiens mit 265 460 tdw befanden sich zur Jahreswende auch zwei Großtanker mit je 33 000 tdw.