

Morgenbesser, Herbert

Article — Digitized Version

## Das Schiffsausrüstergewerbe in der Bundesrepublik

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Morgenbesser, Herbert (1954) : Das Schiffsausrüstergewerbe in der Bundesrepublik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 34, Iss. 4, pp. 222-226

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131885>

**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.*

# Das Schiffsausrüstergewerbe in der Bundesrepublik

Herbert Morgenbesser, Hamburg

Die Entwicklung des Schiffsausrüstergewerbes als eines besonderen Wirtschaftszweiges ist aufs engste mit dem Aufstieg der internationalen Seeschifffahrt in den letzten 150 Jahren verknüpft. In der Ära der Segelschiffe, deren Liegezeiten in den Häfen sich vielfach über ein Vierteljahr erstreckten, war der Bedarf für die Wirksamkeit eines Geschäftszweiges, der sich auf die umfassende und prompte Versorgung im Hafen liegender Schiffe mit Proviant und technischem Material aller Art spezialisiert, noch nicht gegeben. Dies war vielmehr erst mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt mit ihren ganz wesentlich kürzeren Lösch- und Ladezeiten der Fall. Die Ursprünge des Gewerbes liegen in England, wo manche Schiffsausrüsterfirmen auf eine Tätigkeit von mehr als anderthalb Jahrhunderten zurückblicken können. In Deutschland dürften die ersten Schiffsausrüsterbetriebe Anfang der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts entstanden sein. Einen starken Auftrieb gab dem Gewerbe die technische Weiterentwicklung der Dampfschifffahrt.

## AUFGABENBEREICH UND FIRMEN

Das Aufgabengebiet des Schiffsausrüstergewerbes erstreckt sich im einzelnen auf die Belieferung von Seeschiffen und Seefischereifahrzeugen in deutschen Häfen mit Mundvorräten, Schiffsvorräten, Schiffsausrüstungs- und Schiffseinrichtungsstücken auf Bestellung des Reeder, des Schiffsführers oder ihrer ständigen oder schriftlich bevollmächtigten Vertreter. Unter Mundvorräten sind in diesem Zusammenhang die zur Verpflegung der Besatzung und der Fahrgäste bestimmten Vorräte einschließlich lebender Schlachttiere sowie das Futter für diese Tiere zu verstehen. Schiffsvorräte sind die zum Betrieb, zur Unterhaltung des Schiffes, zur Behandlung der Ladung, zur Körperpflege oder Gesunderhaltung der Fahrgäste und der Schiffsbesatzung bestimmten Vorräte, die durch ihre Verwendung an Bord sofort verbraucht werden, mit Ausnahme der Bunkerkohlen und des Mineralöls zum Antrieb der Schiffsmaschinen und zum Heizen der Schiffskessel, deren Abgabe anderen Bestimmungen unterliegt. Schiffsausrüstungsstücke sind die zum Betrieb des Schiffes erforderlichen Gegenstände, die unter Beibehaltung ihrer Beschaffenheit an Bord gebraucht

werden, ohne dabei sofort verbraucht zu werden, während als Schiffseinrichtungsstücke die zur Einrichtung der Kajüten und Küchen bestimmten Gegenstände anzusehen sind. Als Schiffsausrüster werden gesetzlich diejenigen Personen definiert, denen der Handel mit Schiffsbedarf im Freihafen zollamtlich genehmigt ist oder denen die Zollagerung von Schiffsbedarfswaren gestattet ist.

In früheren Zeiten war auch in Deutschland die Bezeichnung „ship chandler“ allgemein gebräuchlich, die jedoch ihrer Bedeutung nach (chandler heißt Krämer) nicht mehr dem Wesen des Gewerbes entspricht, was auch in den angelsächsischen Ländern zu einer Änderung der Kennzeichnung dieser Berufssparte geführt hat. So spricht man in England heute von „ship store merchants“ und in den USA. von „marine suppliers“. Der ursprünglich angewandte Ausdruck „ship chandlers“ hat vielfach dazu geführt, daß das Schiffsausrüstergewerbe sowohl von der Schifffahrt wie von den Behörden in einem falschen Licht gesehen wurde. Wie in kaum einem anderen Gewerbe sind beim Schiffsausrüster die Funktionen des Groß-, Klein-, Import-, Export- und gegebenenfalls des Transithandels in einem Betrieb vereinigt, der deshalb eine umfangreiche Kapitalgrundlage zur Voraussetzung hat. In der Praxis gliedert sich das Schiffsausrüstergewerbe in drei Sparten auf: Generalausrüster, reine Proviantbetriebe und rein technische Ausrüster. Der Generalausrüster versorgt die Schifffahrt sowohl mit Proviant (angefangen von Frischfleisch und Gemüse bis zu hochwertigen Konserven, Tabakwaren und alkoholischen Getränken) wie auch mit allem notwendigen technischen Material wie Reinigungsgeräten, Schmieröl, Tauwerk, Motorenpackungen und -dichtungen, Ankern, Ankerketten, Ersatzteilen der verschiedensten Art, Drahtseilen, Festmachetrossen, Schlepptrassen, Flaggen und Flaggenleinen, Verhol-Leinen, Positionslaternen, Werkzeug aller Art, Porzellan- und Steingutgeschirr, Elektromaterial u. a. Die beiden anderen genannten Sparten sind auf den Proviant- bzw. den technischen Sektor spezialisiert.

Im Bundesgebiet arbeiten heute ca. 150 Schiffsausrüsterfirmen. Hiervon sind rd. 85% im Verband der Schiffsausrüster der Nord- und Ostsee e. V. in Hamburg organisiert, die sich auf die Nord- und Ostsee-



## Schar & Niemeyer

Schiffsproviant · Decks- und Maschinen-Ausrüstungen

HAMBURG FREIHAFEN

Brook 6 · Fernsprecher 33 73 58

LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN





**Ernst Sottmann**

**HAMBURG 11, KEHRWIEDER 5**

Telefon 32 70 88

liefert

**Lebens- und Genußmittel aller Art**

sowie

**Verkade-Seenot-Verpflegung**

an Schiffsausrüster

häfen von Emden bis Lübeck verteilen. In Hamburg zählt der Verband allein 53 Mitglieder. In der Branche sind Groß-, Mittel- und Kleinbetriebe tätig. Die Gesamtzahl der geführten Artikel beläuft sich auf etwa 2 000.

Als älteste deutsche Schiffsausrüster, die sich mit der gesamten Ausrüstung befassen, sind zu nennen:

Hamburg:	Antoni Höen Nachf. Georg P. Möller Wilhelm Richers Schaar & Niemeyer
Bremen:	Gebr. Schoemaker
Kiel:	Desag Zerssen & Co.
Emden:	Emdener Schiffsausrüster GmbH.
Bremerhaven:	S. Rabien
Lübeck:	Heinrich Oldenburg H. Weigel
Neustadt (Holst.):	Em. Scheel

Auch andere spezialisierte Schiffsausrüster und Großhandelsfirmen für Schiffsausrüster können heute auf eine Geschäftstätigkeit von 100 Jahren zurückblicken:

Hamburg:	Hagen & Co. Ernst Sottmann
----------	-------------------------------

Über 50 Jahre alt sind die Firmen:

Hamburg:	W. H. Bellmann Gebr. Heinemann Kass & Richers Rudolph F. Maass Johanna Mügge Pickenpack & von Riegen P. Wehrhagen
----------	---

Wedel/Schulau:	Bernhard Richters
Emden:	I. H. Schmeding

Die wirtschaftliche Bedeutung des Schiffsausrüsters liegt darin, daß er es den Reedereien bzw. ihren Kapitänen erspart, ihren umfangreichen Bedarf an Konsumgütern, insbesondere Nahrungs- und Genußmitteln, und technischen Artikeln in einer Vielzahl von Einzelhandelsgeschäften aufzukaufen, indem er diesen Gesamtbedarf aus eigenem Lager aufs Schiff liefert. Bedingt durch die Notwendigkeit einer reichhaltigen Lagerhaltung ist der Schiffsausrüsterbetrieb stark kapitalintensiv. Wesentlich ist, daß das Warenlager des Schiffsausrüsters, aus dem sowohl deutsche wie ausländische Schiffe beliefert werden, in einem Freihafen gelegen oder ein sogenanntes Zolleigenlager ist, das

unverzollte Ware enthalten darf; denn es gehört zu den Vorrechten der internationalen Schifffahrt, daß sie die von ihr benötigten Ge- und Verbrauchsgüter ohne Zollaufschlag erhält. Die großen Schiffsausrüsterfirmen führen nicht nur deutsche Waren, vielmehr sind sie mit Rücksicht auf ihre internationale Kundschaft auch auf die Lieferung der verschiedensten Weltmarktspezialitäten eingestellt. Sie versorgen sich daher nicht nur beim deutschen Großhandel, sondern treten daneben auch als Direktimporteure auf. Der Schiffsausrüster bedarf angesichts der außerordentlichen Vielfalt seiner Lieferverpflichtungen einer besonders umfangreichen Branchenkenntnis wie auch ausgedehnter Erfahrungen auf dem Gebiet der Verpackung, da die gelieferte Ware oft monatelang haltbar bleiben muß, was bei leicht verderblichen Nahrungsmitteln eine besonders sorgsame Behandlung erfordert.

#### NACHKRIEGSENTWICKLUNG

Die Schiffsausrüsterfirmen wurden durch Kriegseinwirkung wie auch durch den Verlust der deutschen Handelsflotte schwer betroffen. Der Wiederaufbau in der ersten Nachkriegszeit gestaltete sich um so schwieriger, als es ihnen im Gegensatz zu Seehäfen und Reedereien nicht möglich war, Entschädigungen oder Unterstützungen von staatlicher Seite zu erhalten, obwohl das Schiffsausrüstergewerbe während des Krieges fast seinen ganzen Besitz an Baulichkeiten durch Bombeneinwirkung eingebüßt hat, nachdem das Geschäft bereits seit Kriegsbeginn durch den stark eingeschränkten ausländischen Schiffsverkehr und die Verluste deutscher Handelstonnage sehr in Mitleidenschaft gezogen wurde. Erst seit der Währungsumstellung 1948 konnte gleichlaufend mit dem Neuaufbau der deutschen Seeschifffahrt und dem nach und nach verstärkten ausländischen Schiffsverkehr in deutschen Häfen eine Normalisierung der Einkünfte des Schiffsausrüstergewerbes Platz greifen.

Die Beschäftigungslage hat sich entsprechend dem in den letzten Jahren ständig angestiegenen Hafenverkehr laufend gebessert. Andererseits wirkte sich das starke Absinken der Seefrachtraten insofern ungünstig aus, als die Reedereien zu verschärfter Kalkulation beim Einkauf gezwungen wurden, was wiederum die Ausrüsterfirmen zu aufmerksamster Preisgebarung und höchster Qualitätsanstrengung nötigte. Vom Gesamtauftragsbestand des Schiffsausrüstergewerbes entfallen heute rd. 60 % auf Inlands- und 40 % auf Auslandsaufträge. Einen steigenden Umfang haben in den letzten Jahren Direktlieferungen nach Übersee angenommen. Die Zahl der Schiffe, für die ihre Reeder

**W. H. BELLMANN**

GEGRÜNDET 1865

**LACK- UND FARBENFABRIK**

Deck- und Maschinen-Stores

**HAMBURG 11**

**HAMBURG 11**

Kehrwieder 7 · Tel. 34 37 84

Stubbenhuk 32 · Tel. 35 34 89

## **Gebr. Schoemaker** Gegr. 1888 **Bremen**

Inhaber: G. van den Bergh, G. Ploog

Fernsprecher: Nr. 2 75 41/42    Kontor: **Schlaachte 38**

G. van den Bergh 4 34 18    Lager und Kühlanlagen:  
G. Ploog 4 67 86    Europahafen, Speicher I, Abtlg. 8

Telegramm-Adresse: „Ausrüstung Bremen“  
Agenten der Deutschen Vacuum Oel A. G. und  
The Beldam Packing & Rubber Co. Ltd. London

### **Schiffsausrüstungen**

bzw. Kapitäne auch in nicht-deutschen Häfen auf die in preislicher wie qualitätsmäßiger Hinsicht günstigen Bezüge von deutschen Schiffsausrüstern nicht verzichten wollen, ist im Steigen begriffen. Auch deutsche, an ausländische Reedereien vercharterte Schiffe werden heute an entfernten Überseeplätzen von heimischen Ausrüstern versorgt, wobei es auf rascheste und sachgemäße Belieferung (z. B. Tropenverpackung) ankommt. Eine erhebliche Rolle spielt im Schiffsausrüstergeschäft die Versorgung ausländischer Schiffe mit Auslandstransitwaren. Dies gilt z. B. auch für die Versorgung von Auslandsschiffen, die den Nord-Ostsee-Kanal durchfahren, seitens schleswig-holsteinischer Ausrüsterfirmen.

Als Versorger ausländischer Seefahrzeuge ist das Schiffsausrüstergewerbe ein wertvoller Devisenbringer. Andererseits erspart es durch Belieferung der deutschen Schiffe für Auslandsreisen den inländischen Reedereien Ausgaben in ausländischer Valuta. Welche Bedeutung dem Schiffsausrüstergewerbe hinsichtlich der Deviseneinbringung zukommt, läßt sich zahlenmäßig schwer fixieren. Eine ungefähre Vorstellung mag die Tatsache vermitteln, daß rd. 75% der gesamten deutschen Hafenverkehre auf Schiffe unter ausländischer Flagge entfallen. Allein in Hamburg werden pro Jahr etwa 6000—7000 ausländische Dampfer und Motorschiffe von deutschen Schiffsausrüstern betreut. Auch in anderen deutschen Häfen wie Bremen, Bremerhaven und Emden ist die Zahl der ausländischen Seeschiffe, die von dortigen Schiffsausrüstern Proviant und technisches Ersatzmaterial beziehen, sehr erheblich. Im Zusammenhang mit der Versorgung der Schifffahrt mit Waren ausländischen Ursprungs über Freihafendepots oder Freilager der Schiffsausrüster spielt der Schiffsausrüstergroßhandel eine maßgebliche Rolle, der sich in der Hauptsache in Hamburg konzentriert hat und von hier aus fast sämtliche deutschen

Schiffsausrüsterfirmen mit von ihnen benötigten Waren beliefert.

### **RENTABILITÄT**

Die Rentabilitätslage des deutschen Schiffsausrüstergewerbes war in den letztvergangenen Jahren dadurch charakterisiert, daß unter ausländischem Konkurrenzdruck vor allem durch Antwerpener, Rotterdamer und Kopenhagener Schiffsausrüsterfirmen die Preisentwicklung dem deutschen Schiffsausrüster vielfach nur eine sehr geringe Verdienstspanne ließ, was sich erschwerend auf Versorgungsleistung und Qualität auswirkte. Immerhin konnten sich die deutschen Firmen gegenüber dem sehr scharfen Auslandswettbewerb mit Erfolg behaupten. Die Tatsache, daß es in zahlreichen Fällen gelang, auch ausländische Schiffe, die keine deutschen Häfen anlaufen, von Deutschland aus zu beliefern, gab den zuständigen Bundesorganen Veranlassung, für derartige Lieferungen ein Globalgenehmigungsverfahren einzuführen, soweit es sich um die Belieferung von Gütern des Ernährungssektors handelt. Dieses seit dem vergangenen Jahre anwendbare Verfahren ermöglicht auch einen reibungslosen Proviantnachschub für deutsche, in ausländischer Zeitcharter fahrende Schiffe nach den verschiedensten Ländern der freien Welt, der vor dieser Neuregelung durch eine zeitraubende und schwierige Genehmigungspraxis stark behindert wurde. Die mittleren und kleineren Schiffsausrüsterfirmen werden durch den ausnahmslosen Ausschluß der deutschen Küstenfischerei wie auch der küstennahen Frachtschifffahrt aus dem unverzollten Proviantgeschäft besonders betroffen. Außerdem wirkte sich bei den Mittel- und Kleinbetrieben, die vornehmlich Fischkutter und Küstenfischereifahrzeuge beliefern, die in diesem Sektor des Fischereigewerbes herrschende Notlage in einer stark ins Gewicht fallenden Verschuldung der Fischer an die Ausrüster aus. Vielfach wurden von den Ausrüsterfirmen übermäßig langfristige Kredite verlangt, die in keinem Verhältnis zu ihrer Kapitaldecke standen.

Die Hilfestellung, die dem Schiffsausrüstergewerbe von staatlicher Seite zuteil wird, wird als unzureichend empfunden. Zwar haben das Bundeswirtschaftsministerium und das Bundesernährungsministerium den Belangen des Gewerbes bis zu einem gewissen Grade Rechnung getragen, doch haben die Schiffsausrüster weder einen Aufbaukredit noch sonstige behördliche Hilfen erhalten.

Der Runderlaß Außenwirtschaft Nr. 104/52 vom 1. Oktober 1952 betreffend Lieferungen an Schiffe in Seehäfen, an diplomatische und konsularische Vertretungen in der Bundesrepublik und an ihre ausländischen Bediensteten sowie an Luft-

## **Georg P. Möller**

Schiffsproviant - Schiffsausrüstungen

**Hamburg**

Freihafenbrook 6

Telefon 92 79 94 42 66 22 33 33 51

Zuverlässige Lieferung nach allen Hafenplätzen

# ANTONI HÖEN NCHF.

INHABER: WALTER CHRISTIANSEN

GEGRÜNDET 1861

## SCHIFFSAUSRÜSTUNG

HAMBURG - FREIHAFEN  
AUF DEM SANDE 1

TELEFON: KONTOR 35 04 92 · LAGER 32 65 86  
PRIVAT HAMBURG 47 62 65  
TRITTAU 684

verkehrsgesellschaften gab in Verbindung mit dem Zusatz-erlaß zu diesem Runderlaß vom 22. Oktober 1952 dem Gewerbe eine neue, festumrissene Rechtsgrundlage. Auf Grund der allgemeinen Bestimmungen dieses Runderlasses dürfen an Seeschiffe und Seefischereifahrzeuge Waren geliefert werden, die üblicherweise zum unmittelbaren Verbrauch oder Gebrauch während der Reise oder zur Behandlung der Ladung dienen. Geliefert werden dürfen Waren, die aus der deutschen Wirtschaft stammen, und Auslandswaren, letztere außer im normalen Einfuhrverfahren auch auf Grund einer von der zuständigen obersten Landesbehörde für Wirtschaft ausgestellten „Schiffsausrüstergenehmigung“ (sogenanntes SAR-Verfahren). Die auf Grund einer solchen Genehmigung bezogenen Waren dürfen nur in Freihäfen oder auf ein Zolllager der Schiffsausrüsterfirmen verbracht werden. Eine zollamtliche Abfertigung zum freien Verkehr oder zum Zollvorwerkverkehr darf nicht stattfinden. Waren, die auf Grund einer Schiffsausrüstergenehmigung aus dem Ausland bezogen worden sind, dürfen nur an ausländische Seeschiffe sowie ausländische Seefischereifahrzeuge und nach näherer Anordnung des Bundesministeriums für Wirtschaft auch im Rahmen der Bestimmungen des ND-Rundschreibens 23/49 an deutsche Hochseefischereifahrzeuge geliefert werden. Die Waren dürfen auch in einem Zollverfahren an andere Schiffsausrüster zum Verkauf an solche Schiffe abgegeben werden. Sämtliche Lieferungen an Schiffe dürfen nur auf Grund einer schriftlichen Bestellung des Schiffsführers oder des Reeders oder eines schriftlich bevollmächtigten Vertreters erfolgen.

Eine Neuregelung erfuhr durch den Runderlaß 104/52 auch die Belieferung der diplomatischen und konsularischen Auslandsvertretungen im Bundesgebiet und ihrer ausländischen Bediensteten, die in der Hauptsache durch deutsche Schiffsausrüster bewerkstelligt wird, sowie an ausländische Luftverkehrsgesellschaften. Danach dürfen solche Lieferungen seitens der Schiffsausrüsterfirmen nur aus Freihafenbeständen erfolgen, doch dürfen die Waren abweichend von den vorher erwähnten Bestimmungen im freien Verkehr oder im Zollvorwerkverkehr abgefertigt werden.

Der Zusatzerlaß zum Runderlaß Außenwirtschaft Nr. 104/52 gibt eine Arbeitsanweisung für die Praxis sowohl für das Schiffsausrüstergewerbe wie für die abfertigenden Zollstellen. Er enthält u. a. ins einzelne gehende Bestimmungen über Bezug, Lagerung und Abgabe von Waren durch Schiffsausrüster und legt den Begriff „bezugsberechtigte Schiffe“ fest. Ferner werden Art und Menge der lieferungsfähigen Waren genau abgegrenzt. Danach dürfen nur solche Waren geliefert werden, die zur Schiffsausrüstung erforderlich sind. Die Belieferung mit Schiffsausrüstungsstücken ist auf solche Waren zu beschränken, die üblicherweise durch Schiffsausrüster geliefert werden (z. B. Takelwerk, Anker, Ketten, Tauwerk, Steuermannsgut, Bootsmannsgut, Zimmermannsgut). Die Maschinenausrüstung (z. B. Antriebsmotoren, Schiffsschrauben und Schiffskessel), Vorrichtungen für Fernlenkung, Funkmessung, Funklotung und Funkpeilung, Radaranlagen und ähnliche Vorrichtungen, die üblicherweise durch Werften auf den Schiffen eingebaut werden, dürfen nicht im SAR-Verfahren geliefert werden. Schiffseinrichtungsstücke (z. B. Möbel, Küchengerät, Kühlschränke, Rundfunkgeräte, Wanduhren, Wecker, Teppiche) dürfen in einer der Art, der Größe und dem Verwendungszweck des Schiffes entsprechenden Menge und Beschaffenheit geliefert werden. Steuerbegünstigte Inlandswaren, Einfuhrwaren und SAR-

Waren dürfen an bezugsberechtigte Schiffe, die von dem Ausrüstungshafen unmittelbar nach einem ausländischen Hafen seewärts ausgehen, grundsätzlich in der vorschriftsmäßig bestellten Menge geliefert werden. Bei Schiffen, die vor dem seewärtigen Ausgang nach einem ausländischen Hafen noch andere deutsche Häfen anlaufen, sind die Lieferungen abzulehnen, wenn die bestellte Ware in einem offenkundigen Mißverhältnis zu der Zahl der zu versorgenden Personen und der Länge der Reise nach dem ausländischen Hafen steht. Die Oberfinanzdirektion kann in diesen Fällen für Waren, die besonders hohen Eingangsabgaben unterliegen, z. B. Tabakwaren, Kaffee, Tee, Spirituosen, eine auf die Reisezeit und Kopfzahl der Besatzung abgestellte Mengengrenzung anordnen. Die Beschränkung gilt nicht, wenn die Waren im Zollanweisungsverfahren abgefertigt werden.

In den Wiederaufbaujahren nach dem Kriege war es für die deutschen Schiffsausrüster besonders schwierig, kapitalmäßig mit der ständigen Vergrößerung der deutschen Handelsflotte und dem Anstieg des ausländischen Schiffsverkehrs in deutschen Häfen Schritt zu halten. Abgesehen von der Nichtgewährung finanzieller Aufbauhilfen von seiten des Bundes oder der Länder wurde die Kapitalgrundlage der Schiffsausrüsterfirmen durch Heranziehung dieses Wirtschaftszweiges zur Investitionshilfe verengt. Immerhin gelang es, die Bemessungsbasis durch Einbeziehung der Schiffsausrüster in die Großhandelsspanne stärker herunterzudrücken. Vom Schiffsausrüstergewerbe wurde es gleichwohl als eine wirtschaftspolitische Ungerechtigkeit angesehen, daß es im Gegensatz zur Seeschifffahrt, mit der es arbeitsmäßig aufs engste verbunden ist, nicht von der Investitionshilfe freigestellt worden ist. Die sehr knappe Kapitaldecke machte es den deutschen Schiffsausrüsterfirmen so gut wie unmöglich, dringend erforderliche Investitionen wie den Wiederaufbau von Lagerräumen, den Erwerb von Kühlanlagen, Land- und Wasserfahrzeugen oder notwendige Betriebserweiterungen in dem wünschenswerten Umfang vorzunehmen. In gleicher Richtung wirkte sich die Tatsache aus, daß das deutsche Schiffsausrüstergewerbe nicht wie andere Hafenbetriebe beim Lastenausgleich begünstigt wurde, obwohl es in den deutschen Seehäfen einen bedeutsamen und verantwortlichen Wirtschaftsfaktor darstellt.

Das Ausfuhrförderungsgesetz brachte für die deutschen Schiffsausrüster insofern eine Enttäuschung, als seine Wünsche seitens des Bundesfinanzministeriums nicht die erhoffte Berücksichtigung fanden. Insbesondere klagt man darüber, daß die Belieferung von Auslandsschiffen mit Transitware durch die Bestimmungen des

Ausfuhrförderungsgesetzes insofern beeinträchtigt wird, als dieses Gesetz die Funktion des Schiffsausrüstergroßhandels nicht ausreichend in Rechnung stellt. Ein Schiffsausrüster beispielsweise, der ausländische Ware an ein Auslandschiff liefert, kauft diese normalerweise von einem Großhändler, der sie auf Grund des üblichen Devisenverfahrens von einem Lieferanten im Ausland bezogen hat. Obgleich es sich also um ein Transitgeschäft handelt, da die Ware nicht ins Zollinland gelangt, erkennt das Ausfuhrförderungsgesetz diesen Vorgang nicht als Transit an; vielmehr gilt wegen der Zwischenschaltung des Schiffsausrüstergroßhändlers der Transit als gebrochen, und eine Exportförderungszahlung kann demnach nicht erfolgen. Das Schiffsausrüstergewerbe hat sich bisher vergeblich bemüht, eine Besserstellung in dieser Hinsicht zu erwirken. Man hofft in Kreisen des Gewerbes, daß nach Ablauf der Geltungsdauer des Gesetzes und einer dann fälligen Neuregelung des einschlägigen Fragenkomplexes auch die Belange der Schiffsausrüster entsprechend gewertet werden.

Für die Zukunft ist den Schiffsausrüstern die Einräumung von verbilligten Kreditzinsen im Hinblick auf die als unzureichend empfundene Berücksichtigung

des Gewerbes im Exportförderungsgesetz dringend erwünscht. Dagegen sind die Schiffsausrüster an der Zuführung von Betriebsmitteln im Rahmen des vom Marshallplan-Ministerium verkündeten Produktivitätsprogramms nicht interessiert, da die Zinssätze und sonstigen Kreditbedingungen im Vergleich zu denen der Banken keinerlei Sonderanreiz bieten. Zu den im besonderen von den Hamburger Schiffsausrüstern für die Zukunft erhofften Erleichterungen gehört die Möglichkeit, für Zollinlandsgüter Stadtlager in Hafennähe zu erhalten. In Hamburg gab es nach den großen Bombenzerstörungen des letzten Krieges keine zollinländischen Lager mehr. Man fand einen Ausweg in dem sogenannten St. Annen-Verfahren, wonach zollinländische Waren auch in Freihafenlagern untergebracht werden durften, in die sie ihrer zollrechtlichen Natur nach an sich nicht hineingehören. Auf dieses St. Annen-Verfahren sind die Hamburger Schiffsausrüster im Gegensatz zu ihren Kollegen in anderen Hafenplätzen auch heute noch angewiesen. Vor neue lohnende Aufgaben dürfte der internationale Schiffsicherheitsvertrag das deutsche Schiffsausrüstergewerbe stellen, in dessen Rahmen die ersten Lieferungen neuartigen Seenotprovianten bereits erfolgten.

*Soeben erschienen:  
die vierte Lieferung des*

## LÄNDERLEXIKON

erarbeitet von den wissenschaftlichen Mitarbeitern des HAMBURGISCHEN WELT-WIRTSCHAFTS-ARCHIVS und zahlreichen Länderexperten. Verantwortlich für den politisch-sozialen Teil Prof. Dr. Karl Heinz Pfeffer, Hamburg. Verantwortlich für den wirtschaftlichen Teil Dr. Werner Schlotte, Hamburg.

**Bezugsbedingungen:** 1. In 24 Einzellieferungen zu je 80 Seiten (Lieferungen in etwa monatlichen Abständen; drei Einbanddecken in Halbleder werden kostenlos geliefert).

**Preis je Lieferung:** DM 6,—

2. In 3 abgeschlossenen Bänden.

**Preis je Band:** DM 48,—

**Sonderangebot:** gültig bis 31. Oktober 1954 bei Vorauszahlung des ganzen Werkes bei Bestellung  
DM 120,—



**VERLAG WELTARCHIV GMBH**  
HAMBURG 36, POSTSTRASSE 11 • TELEPHON 34 47 69