

Bei der Tagung für klösterliche Lehrkräfte gehörten die Nachmittage nach der Anregung der Religiösen-Kongregation für Ordensschwestern in Rom vom Frühjahr 1956 der Beschäftigung mit den Grundsätzen der katholischen Soziallehre. In vier ausgewogenen Referaten sprach der bekannte Moraltheologe und Soziologe P. Bernhard Häring, Gars, über „Grundgesetze der Gemeinschaftsordnung (Der Mensch als Sozialwesen — Sozialprinzipien)“, „Das Naturrecht als Sicherung der sozialen Ordnung (Grund- und Menschenrechte)“, „Gerechtigkeit und Liebe als tragende Kräfte der Gemeinschaft (Soziale Gerechtigkeit)“ und „Der Staat und die Grenzen seiner Gewalt“.

Musiklehrer Schwab, Treuchtlingen, und Musikpräfekt Mayer, Eichstätt, trugen das Ihre dazu bei, daß sich eine frohe Gemeinschaft bildete, die morgens vor dem Altar begann und abends mit einer Schriftlesung (Prof. Dr. Stöger) in der Kapelle den Tag beschloß.

Spanien baut Schiffe

Ein wichtiger industrieller Fortschritt hat sich während der letzten Jahre auf fast allen Gebieten des spanischen Lebens bemerkbar gemacht. Die große Nachfrage nach Erzeugnissen der Hüttenindustrie bei gleichzeitigem Mangel an Rohstoffen führte zu Versorgungsschwierigkeiten zwischen der eisenschaffenden und eisenerarbeitenden Industrie. Die Hüttenindustrie war zu einem großen Prozentsatz auf die Herstellung von Stahl aus Schrott angewiesen. Fehlender Schrott und kaum vorhandene Einfuhrmöglichkeiten bildeten aber ein starkes Hindernis für die Entwicklung der nationalen Industrie.

Diesem Umstand Rechnung tragend, erließ die spanische Regierung am 15. Juni 1950 eine Verfügung, durch welche sie das Instituto Nacional de Industria mit der Schaffung eines großen Hüttenwerkes beauftragte, ohne daß jedoch später durch seine Inbetriebnahme die Versorgung der privaten Hüttenindustrie mit Rohmaterial in Mitleidenschaft gezogen würde. So entstand die „Siderúrgica“ von Avilés, die bei voll ausgenutzter Arbeitsleistung jährlich 600000 bis 700000 t Stahl liefern wird. Damit dürfte das bis jetzt vorhanden gewesene Problem seine Lösung gefunden haben.

Die Auswirkungen all dieser Material- und Versorgungsschwierigkeiten auf die spanische Handelsflotte waren die Ursache dafür, daß das Arbeitstempo beim Bau von Schiffen, die für den nationalen Handel so dringend benötigt wurden, keine Beschleunigung erfuhr. Der Bau der benötigten Tonnage ist aber von höchster Dringlichkeit, um Spanien die Zahlung großer Devisensummen an ausländische Mächte zu ersparen.

Die gegenwärtige Produktion von Schiffsblechen für den Schiffsbau beläuft sich auf 25000 t. Es werden jedoch 60000 t für den Bau von Schiffen in den spanischen Werften, deren augenblickliche Jahresleistung 100000 t beträgt, benötigt. Innerhalb kurzer Zeit, d. h. mit der Inbetriebnahme der „Siderúrgica“ von Avilés, wird aber der von der Regierung aufgestellte Plan durchgeführt werden können, der vorsieht, eine Million Tonnen Schiffsraum innerhalb von zehn Jahren — vom jetzigen Zeitpunkt ab gerechnet — in Dienst zu stellen. Bis zur vollen Leistungsfähigkeit des neuen großen Hüttenwerkes wird man jedoch noch 35000 t importieren müssen, um den Bedarf von 60000 t zu decken.

Die spanischen Werften

Spanien besitzt sechs große Werften, die Schiffe mit einer Registertonnage bis zu 10000 t oder darüber bauen können. Es sind folgende: die zu dem staatlichen Unternehmen „Bazán, de Construcciones Navales Militares“ gehörenden Werften von El Ferrol del Caudillo, Cartagena, und La Carraca in Cádiz; die Werften von

Sestao (Bilbao) und Matagorda (Cádiz) der „Sociedad Española de Construcción Naval“; die Werften der „Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques“ in Bilbao; die Werft der „Unión Naval de Levante, S.A.“ in Valencia; die „Astilleros de Cádiz, S.A.“ und die Werft von Sevilla, die dem staatlichen Unternehmen „Elcano“ unterstellt ist.

„Bazán, de Construcciones Navales Militares“, „Elcano“ und „Astilleros de Cádiz, S.A.“ sind staatliche, vom Instituto Nacional de Industria abhängende Unternehmen. Die Werft von El Ferrol del Caudillo, der Leitung von Bazán, de Construcciones Navales Militares“ unterstellt, ist die leistungsfähigste ganz Spaniens, die auch den Bau von Schiffen mit großer Tonnage in ihren Hellingen zuläßt.

In den Werften des staatlichen Unternehmens „Elcano“ können jährlich bis zu 25000 BRT gebaut werden. Es handelt sich bei diesen Schiffen vor allem um solche mit mittlerer Tonnage, Baggerschiffe, Fischereifahrzeuge, Schiffe für den Transport von Wasser, Schleppschiffe, Barkassen usw. Die „Elcano“, die demnächst neue Werften in Barcelona bauen wird, besitzt außerdem die Werke von Manises, in denen Hilfsmaschinen für Schiffe und Dieselmotore mittlerer und geringerer Leistungsfähigkeit, Stromerzeugeraggregate, Pumpen usw. hergestellt werden. Zu Beginn des letzten Jahres verfügte die „Elcano“ über 37 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 101402 BRT; von diesen 34 standen 19 in Diensten des Unternehmens, die restlichen 18 waren verpachtet.

Die Werften der „Astilleros de Cádiz, S.A.“ (ehemals „Echevarrieta y Larri-naga“) sind außer mit dem Bau von Schiffen auch mit den Arbeiten in dem großen, in ihrer Nähe liegenden Dock von Rosario beauftragt, das häufig von ausländischen Schiffen in Anspruch genommen wird.

Außer den bereits erwähnten Werften gibt es auf spanischem Boden noch weitere, die Schiffe von mehr als 1000 BRT bauen können. Es handelt sich dabei um folgende: „Astilleros y Talleres del Noroeste“ in Perlio (Ferrol del Caudillo); „Astilleros Hijos de J. Barreras“ in Vigo; „Corcho Hijos“ in Santander; „Talleres del Astillero“ in Astillero (Santander); „Tomás Ruiz de Velasco, S.A.“ in Bilbao; „Astilleros del Cadagua“ in Bilbao; „Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera“ in Gijón und „Construcciones, S.L.“ in Miera Moaña (Vigo).

Weitere 18 Werften beschäftigen sich mit dem Bau von Schiffen zwischen 100 1000 RT, insbesondere von Fischereifahrzeugen und Frachtschiffen.

Die Leistungsfähigkeit all dieser Werften kann, wie bereits erwähnt, bei jährlich mehr als 100000 RT fertiggestelltem Schiffsraum liegen, wenn sie regelmäßig mit Schiffsblechen, Formstahl und anderem benötigtem Material versorgt werden, das zur Durchführung der Arbeiten unerlässlich ist. In vielen dieser Werften werden gegenwärtig die Anlagen erweitert und Modernisierungen durchgeführt, die erheblich zur Steigerung der Kapazität und Produktivität beitragen werden.

Die im letzten Jahr gebauten 70000 t Schiffsraum liegen, obwohl sie die in den vorhergehenden Jahren erreichten Ziffern übertreffen, noch weit unter der wirklichen Leistungsfähigkeit der Werften. Dieser Umstand hat seine Ursache in der unzureichenden Versorgung mit dem benötigten Material in- und ausländischen Ursprungs.

Staatliche Hilfe für den Schiffsbau

Wie bereits zu Anfang erwähnt, wurde vom Staat ein Plan genehmigt, der den Bau von einer Million Tonnen Schiffsraum innerhalb von zehn Jahren vorsieht. In ihm sind die finanziellen Hilfen für die Schiffsbauunternehmer festgelegt und die vorgeschriebenen Schiffstypen aufgeführt.

Seit 1939 wurden Gesetze für Schiffsbau-Kredite verkündigt, Schifffahrtsprämien gewährt und staatliche Unternehmen gegründet. Trotzdem verfügt die spanische Handelsflotte nicht über die zur Erfüllung aller Aufgaben benötigten Ein-

heiten. So hat sich nun kürzlich die Regierung dieser Angelegenheit mit aller Energie angenommen und das „Gesetz zum Schutze und zur Erneuerung der Handelsflotte“ einem eingehenden Studium unterworfen, durch das folgende Schiffstypen als von besonderem Interesse bezeichnet werden: Fahrzeuge für die Küstenschiffahrt zwischen 150 und 5500 t Eigengewicht, aufgeteilt in sieben Klassen; Passagierschiffe nicht unter 10000 t Gesamttonnage; zwei Klassen von Trampschiffen zu 7000 und 10000 t und drei Klassen von Tankern zu 8000, 18000 und 25000 t Eigengewicht.

Finanzielle Hilfe des Staates für die Schiffsbauunternehmer

Mit dem Ziel, die Privatinitiative zu fördern und den Bau der Schiffe zu erleichtern, die benötigt werden, um den aufgestellten Plan zu verwirklichen, wird die Regierung 80% des Schiffswertes durch die Gewährung eines Kredits finanzieren, der bei 2%iger Verzinsung innerhalb von 20 Jahren zurückzuzahlen ist. Dabei wurde berücksichtigt, daß sich bei einem mittleren Wert von 13000 Peseten pro Tonne die Kosten für ein Schiff von 10000 t auf 130 Millionen Peseten belaufen würden, eine solche Summe aber nicht allen Schiffsbauunternehmern zur Verfügung steht. Wird trotz dieser Erleichterungen die im voraus festgesetzte Tonnage nicht erreicht, so nimmt sich der Staat vermittels der „Elcano“ des entstandenen Defizits an, ohne jedoch, wohlverstanden, in Wettbewerb mit den privaten Unternehmen zu treten.

Was die Modernisierung der Werften anbetrifft, so darf die den Schiffsbauunternehmern im Höchstfall gewährte Hilfe nicht 60% der Gesamtkosten überschreiten; für die Durchführung dieser Arbeiten wurden dabei die ersten drei Jahre, vom Inkrafttreten des Gesetzes an gerechnet, festgesetzt. Gleichermäßen kommen die spanischen Schiffsbauunternehmen in den Genuß einer 50%igen Senkung der allgemeinen steuerlichen Abgaben und staatlichen Stempelgelder sowie verschiedener anderer Verfügungen, die sich als nutzbringend für diejenigen erweisen werden, die ihre Tätigkeit auf diesen Zweig der Handelsflotte ausdehnen. Wie aus den gemachten Ausführungen hervorgeht, wird alles getan, um der spanischen Flotte die augenblicklich fehlende Tonnage zu verschaffen.

Bei der Vergabe der Baugenehmigungen geht man nach drei Kategorien vor, wobei der Vorzug den Schiffen gegeben wird, die sich den im Plan aufgeführten Typen anpassen; an zweiter Stelle stehen diejenigen, deren Bau nach Ermessen der Regierung einer durch Gründe gerechtfertigten Förderung gleichkommt.

Zu unserem Beitrag „Aus dem brennenden Ghetto“

Wir haben im Dezemberheft 1956 Aufzeichnungen eines Juden aus dem brennenden Ghetto Warschaws veröffentlicht, die sich als Tatsachenbericht geben. Wie wir inzwischen erfahren mußten, handelt es sich aber nicht um einen solchen, sondern um das Werk eines in New York lebenden jüdischen Schriftstellers Zvi Kolitz, der persönlich nicht im Warschauer Ghetto gelebt hat. Das Werk kann somit nur dichterischen Wert beanspruchen. Die Dichtung wurde bereits von RIAS-Berlin gesendet und von den „Neuen Deutschen Heften“ (Verlag C. Bertelsmann) Heft 22, Januar 1956, wo Frau Anna Maria Jockl, die Übersetzerin auch über den Weg des Manuskripts berichtet, veröffentlicht. Beides war der Schriftleitung und der Herausgeberin unbekannt. Ihnen wurde das Stück als bisher unveröffentlicht angeboten, und sie glaubten ihre Bedenken gegen manche Unglaubwürdigkeiten der Darstellung auf Grund der äußeren Quellenlage zurückstellen zu können. Für die Aufklärung danken wir unserm langjährigen Abonnenten Herrn Dr. August Most, Düsseldorf, sowie der Schriftleitung der „Neuen Deutschen Hefte“.