

BOOTE

AUSSTELLUNG

Auf dem trocknen

Farbfunkelnd stehen 800 werftneue Boote aufgebockt. Nur ein Ausstellungsstück liegt lack- und farblos da. Der Kielschwertkreuzer „Kairos“ hat gerade die Sieben Weltmeere gekreuzt.

Die Eigner der Jacht, die Hamburger Weltumsegler Ernst-Jürgen und Elga Koch, sollen während der Internationalen Hamburger Bootsausstellung (18. bis 24. Januar) eine Prise

scheiden. Zudem erwarten auch die Briten erst von der Hamburger Maritim-Messe Aufschluß über die Preispolitik ihrer internationalen Rivalen. Denn in London und Paris organisieren die nationalen Bootsbau-Verbände die internationalen Ausstellungen. London und Paris bieten daher eher nationales Gut.

In Hamburg dagegen stellen 20 Nationen mit ihren Export-Flottillen zwei Drittel der gezeigten Boote. Denn in keinem Land der Welt finden ausländische Werften ein so ideales Verkaufs-Revier wie in der Bundesrepublik.

Der Boots-Boom war über die 350 handwerklichen Betriebe in West-

ler in Lübeck, vermochten sich auf dem deutschen Markt gut zu behaupten. Asmus konnte von seiner 55 000-Mark-Segeljacht „Hanseat“ bislang 39 Exemplare verkaufen; Muffler setzte von seiner 37 500-Mark-Kunststoffjacht „Fähnrich 31“ über 60 Stück ab.

Die Atlanta-Werft im Allgäu verkaufte von ihrer Serien-Jolle Typ „Koralle“ (1826 Mark) schon über 7700 Stück. Die Großwerft Blohm + Voss in Hamburg, die gewissermaßen nebenher eine Segeljolle des Typs „Conger“ auf Serie legte (Preis: 5610 Mark), vermochte bislang 700 Exemplare abzusetzen.

Aber viele deutsche Bootsbauer hatten den Anschluß an moderne Fabrikationsmethoden verpaßt. Sie müssen sich damit behelfen, Boote auszubessern oder Ersatzteile und Zubehör herzustellen. Mit diesen Kleinarbeiten ist die deutsche Bootsbauer-Branche zu 60 Prozent ausgelastet.

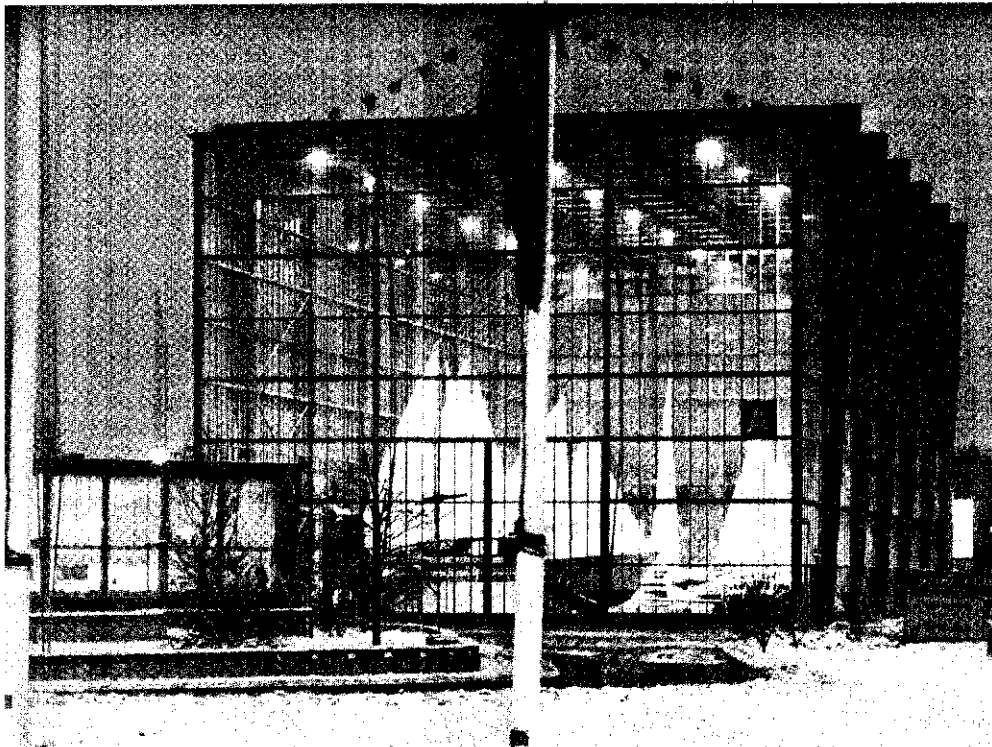
Die Travemünder Hatra-Werft baute beispielsweise in sowjetische „Wolga“-Tragflügelboote schwedische Volvo-Motoren ein und präparierte sie nach westlichem Design für den deutschen Markt. Das sowjetisch-deutsche Kollektiv-Produkt kostet 35 000 Mark.

Weil die deutschen Werften nicht einmal zur Hälfte an Neubauten arbeiten, herrschen ausländische Boote auf der Hamburger Schau vor. Nur wenige Deutsche präsentieren neue Typen — wie etwa der Lübecker Muffler, der Deutschlands größte Kunststoff-Serienjacht zeigt: den 10,25 Meter langen, mit einer Dusche ausgestatteten Segel-Kreuzer „Fähnrich 34“ zum Preis von 62 000 Mark. Ein süddeutsches Ehepaar will mit der hochseetüchtigen Schaujacht die Welt umrunden. Und obwohl der Prototyp noch nicht gesegelt ist, buchte Muffler bereits zwölf Bestellungen.

Die billigste deutsche Novität stellt der Möllner Wilhelm Karlisch, der neben Segeljollen auch Renn-Achter in Serie baut, zur Schau: ein Kinder-Skiff für Nachwuchs-Ruderer. Der sieben Meter lange Einer kostet als Baukasten 585 Mark.

Muffler wie Karlisch hatten die Preise für ihre neuen Typen schon im Hinblick auf die Mehrwertsteuer kalkulieren können — im Gegensatz zu den Werften, die ältere Typen anbieten. Bei ihnen herrschte noch wenige Tage vor der Eröffnung der Hamburger Bootsschau Unsicherheit, auf welchem Niveau die Preise sich schließlich einpendeln würden. Jeder fürchtete Verluste durch eine zu niedrige oder auch zu hohe Festsetzung.

Selbst die Zulieferer zögerten. Dem Hamburger Schiffshändler Dr. Oskar Trost hatten sie vor Ausstellungs-Beginn erst für ein Viertel der Waren feste Preise nennen können. So konnte auch Trost nicht kalkulieren. Ende letzter Woche klagte er: „Wir sitzen restlos auf dem trockenen.“



Halle der Hamburger Bootsausstellung: Ungewisser Kurs

Salzwassergeruch in den Schau-Hallen von „Planten un Blumen“ verbreiten und vom Abenteuer ihres Lebens erzählen, der Weltumsegler, die sie im letzten August ohne Havarie beendeten.

Auf ungewissem Kurs dagegen sehen sich viele Werften und Händler wegen eines noch bevorstehenden Abenteuers: der Umstellung ihrer Preise auf die Mehrwertsteuer. Denn der neue Zehnt zwingt die deutschen Aussteller, ihre Preise heraufzusetzen.

Zugleich ermöglicht die Pfund-Abwertung ihren Konkurrenten aus Großbritannien, Finnland und Dänemark, ihre Boote billiger anzubieten. Einem Sprecher des deutschen Bootsbauer-Verbandes schwant: „Das wäre für uns eine Katastrophe.“

Ob die ausländischen Exporteure die Chance nutzen und einen Preissturz einleiten, muß sich in Hamburg ent-

scheiden. Deutschland wie eine Springflut hereingebrochen. Zwar fertigten die 3500 deutschen Bootshandwerker in den beiden vergangenen Jahren für jeweils 30 Millionen Mark Neubauten, aber damit war der Bedarf nur zur Hälfte gedeckt.

Für weitere 60 Millionen Mark kauften die Deutschen zugleich Boote im Ausland: Werften aus England, Schweden, Dänemark, Frankreich und vor allem Holland boten billigere und modernere Modelle an. Sie hatten sich im Gegensatz zu den mit traditionellen Handwerksmethoden arbeitenden deutschen Betrieben rechtzeitig auf den Serienbau mit Kunststoff umgestellt und vermochten daher, rentabel zu produzieren.

Die wenigen deutschen Werften, die diesem Beispiel folgten, wie Willy Asmus in Glückstadt oder Werner Muff-