

Stern, L.

Article — Digitized Version

Nachkriegsentwicklung des japanischen Schiffbaus

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Stern, L. (1953) : Nachkriegsentwicklung des japanischen Schiffbaus, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 33, Iss. 6, pp. 379-381

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131736>

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.

Nachkriegsentwicklung des japanischen Schiffbaus

Dr. L. Stern, Kobe

Das volkreiche, aber rohstoffarme Inselreich Japan ist auf die Einfuhr von Nahrungsmitteln und von Rohstoffen für seine Industrie angewiesen, die es mit der Ausfuhr seiner industriellen Erzeugnisse bestreiten muß. Dieser Wechselprozeß erfordert einen entsprechenden Schiffsraum; aus diesem Grunde ist die Handelsflotte für Japan von lebenswichtiger Bedeutung.

ENTWICKLUNG ZWISCHEN DEN WELTKRIEGEN

Durch die während des Krieges entstandene Konjunktur begünstigt, zeigte der Schiffbau Japans vom ersten Weltkrieg an einen ständigen Aufstieg. Bis 1914 gab es in Japan 7 Werften mit einem Beschäftigtenstand von 29 513 Arbeitern. Während des ersten Weltkrieges verließen 16 Schiffe mit 78 000 BRT. die Werften. 1919 war die Anzahl der Werften auf 12 und die Beschäftigtenzahl auf 55 018 gestiegen. Unter dem Einfluß der Hochkonjunktur wurden in den unmittelbaren Nachkriegsjahren 178 Schiffe mit insgesamt 501 000 BRT. gebaut, was für die damalige Zeit sicherlich als ein großer Erfolg bezeichnet werden kann. Die Westmächte, besonders aber die USA., wurden durch diesen Erfolg der Japaner beunruhigt und zwangen Japan in der Washingtoner Abrüstungskonferenz zur Einschränkung seines Schiffsraums. Die auf den ersten Weltkrieg folgende Wirtschaftsdepression hat auch die japanische Schifffahrt stark in Mitleidenschaft gezogen, und Japans Schiffbau erlitt einen fühlbaren Rückschlag. Die USA. und die Westmächte versuchten, die Krise durch Verschrotten ihrer Schiffe und durch eine weitgehende Einschränkung von Neubauten zu überwinden, Japan jedoch ging einen anderen Weg. Im Jahre 1933 verabschiedete die Regierung das „Ship-Improvement Law“, das den Staat verpflichtete, ein Viertel der Kosten für 200 000 BRT. Schiffsneubauten zu tragen. Der Chinakrieg zwang die Regierung, für Truppentransporte und den Nachschub der Armee in China Schiffe zu bauen. Ein von der Regierung aufgestelltes Programm ermöglichte den Bau von erstklassigen Schiffen. Gemäß diesem Plan wurden jährlich 400 000 BRT. Schiffsraum gebaut. Während des zweiten Weltkrieges bzw. nach Japans Kriegseintritt wurden infolge zunehmenden Materialmangels Standardschiffe gebaut, die immerhin die großen Verluste, die Japans Handelsflotte im Pazifik-Krieg erlitt, zu ersetzen vermochten.

NACHKRIEGSENTWICKLUNG

Am Ende des zweiten Weltkrieges hatte Japans Handelsflotte, die 1939 noch zu den größten Handelsflotten der Welt zählte, einen Tonnagebestand von 1,2 Mill. BRT. Der größte Teil dieser Flotte bestand aus Standardschiffen oder aus aufgelegten alten Schiffen. Die gesamte Handelsflotte Japans wurde von der Besatzungsmacht beschlagnahmt, und der Neubau von Schiffen jeglicher Art wurde Japan unmittelbar nach

Japans Schiffsbauten 1939—1945

Jahr	Anzahl	BRT	Jahr	Anzahl	BRT
1939	166	323 431	1943	294	800 535
1940	125	307 161	1944	762	1 730 388
1941	112	241 090	1945	215	565 315
1942	118	293 054			

Kriegsende untersagt. In den Jahren 1945—1946 ruhte in den Werften, mit Ausnahme unerläßlicher Reparaturarbeiten, praktisch jede Arbeit. Ende 1946 wurde der Bau von Fischkuttern genehmigt, und mit dem Bau von Fahrzeugen für die heimische Fischerei konnten die Werften, in der Hauptsache die kleineren Werften, ihre Tätigkeit wieder aufnehmen. Nachdem die Militärregierung den Bau von Schiffen bis höchstens 5 000 BRT. genehmigt hatte, bemühten sich auch die größeren Werften, Aufträge zu erhalten. Bedarf an Schiffsraum war in Japan vorhanden, und die Reeder waren keineswegs abgeneigt, Bauaufträge zu erteilen, es fehlte ihnen jedoch an Kapital. Der Krieg hatte nicht nur den Schiffspark der Reedereien vernichtet, sondern sie hatten auch ihr Reservekapital eingebüßt. Die Werften konnten in dieser Zeit kaum auf Privataufträge hoffen. 1947 sprangen die Staatsbahnen ein, die den Werften Bauaufträge für den Ersatz ihrer im Kriege verlorenen Fährschiffe erteilten. Im Jahre 1948 erhielten die größeren Werften Aufträge für den Bau mehrerer Küstenschiffe. 1949 wurden die Bestimmungen zur Begrenzung der Schiffsneubauten auf 5 000 BRT. aufgehoben, und für Japans Schiffbau eröffnete sich eine neue Ära. Die Militärregierung hatte einsehen müssen, daß die Beschränkung der Schiffsbauten in Japan keineswegs zweckdienlich war, da der Mangel an Schiffsraum letztlich auf Kosten des amerikanischen Steuerzahlers ging. Die von General MacArthur empfohlene Lockerung der Tonnagebestimmungen zur Förderung des japanischen Schiffbaus ermöglichte den Wiederaufbau der Handelsflotte, die nach einem von der Regierung aufgestellten Programm innerhalb von zehn Jahren eine Tonnage von 3,5 Mill. BRT umfassen soll.

Wiederaufbau der japanischen Handelsflotte

Bauprogramm	Zeitpunkt	Anzahl der Schiffe	BRT	Mrd. Yen
1. Baupogr.	1947 Sept.-Dez.	46	70 748	1,823
2. Baupogr.	1948 Juni	56	164 507	2,424
3. Baupogr.	Okt.	48	158 757	8,241
4. Baupogr.	1949 Febr.	26	127 322	6,596
5. Baupogr.	Dez.	31	263 500	14,340
6. Baupogr.	1950 Dez.	52	476 360	16,15
Ergänz. zum				
6. Baupogr.	1951 März	18	203 600	12,65
7. Baupogr., I.	Mai	56	572 400	51,27
7. Baupogr., II.	Dez.	28	328 820	38,21
Ergänz. zum				
7. Baupogr.	1952 Febr.	12	158 900	14,20
8. Baupogr., I.	Juli	64	699 280	73,99

Mit dem 5. Bauprogramm begann der Bau der modernen Hochseeschiffe von über 5 000 BRT., die mit den modernsten technischen Einrichtungen ausgestattet sind und eine Geschwindigkeit von 17 Knoten

haben. Die Bauaufträge für die größeren Schiffe wurden an die großen Werften vergeben, die mit dem 5. Bauprogramm eine Zeit der Prosperität erlebten. Gleichzeitig mußten jedoch die mittleren und kleineren Werften infolge Auftragsmangels und strenger Kreditrestriktionen hart um ihr Bestehen kämpfen. Viele dieser Betriebe, in der Hauptsache Kriegs- und Nachkriegsgründungen, mußten stillgelegt werden. Das 6. und 7. Bauvorhaben standen im Zeichen der durch den Koreakrieg ausgelösten Konjunktur, die den Schiffbau in hohem Maße belebte. Während dieser Zeit verfügten die Werften über genügend Bauaufträge aus dem In- und Ausland. Die großen Werften hatten allerdings bei der Beschaffung des erforderlichen Kapitals mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Zur Erleichterung der Kapitalbeschaffung war es den Werften gelungen, mit Vorauszahlungen für die Exportaufträge zu operieren, so daß sie die Bauaufträge ohne Verzug ausführen konnten.

Das Produktionsniveau der Werftindustrie lag 1952 um 50 % über dem der Jahre 1933-1937, den besten Schiffbaujahren der Vorkriegszeit.

EXPORT UND PREISGESTALTUNG

Die ersten Schiffe nach dem Kriege wurden nach China und Norwegen geliefert. In den Jahren 1949-1952 haben die großen Werften reichliche Aufträge vom Ausland erhalten. Das Auslandsinteresse am japanischen Schiffbau läßt sich durch die kurzen Liefertermine der japanischen Werften, den allgemeinen Mangel an Schiffsraum und die bis zum Ausbruch des Koreakrieges relativ günstigen Preise im japanischen Schiffbau erklären. Die japanischen Werften pflegen ihre Bauaufträge innerhalb von 18 Monaten auszuführen, während die europäischen Werften 2-4 Jahre zur Fertigstellung der Schiffe brauchen. Die japanische Regierung hat die Exportlieferungen weitgehend unterstützt, indem sie den Werften einen günstigeren Wechselkurs eingeräumt und durch Subventionen verbilligten Stahl zur Verfügung gestellt hat. Diese Regierungsmaßnahmen haben die Konkurrenzfähigkeit der japanischen Werften in hohem Maße gefördert.

Die durch den Koreakrieg ausgelöste Konjunktur, die sich in Japan durch erhöhte Aufträge der USA- und UNO-Streitkräfte für militärische Zwecke bis Anfang 1952 besonders auswirkte, hat zu einer starken Erhöhung der Preise, insbesondere der Stahlpreise, geführt. Von 1950 bis 1952 ist der Stahlpreis um 50 % gestiegen.

Entwicklung der Stahlkosten im japanischen Schiffbau

Zeitpunkt	\$ je dwt	Zeitpunkt	\$ je dwt
1950 November	123	1951 Dezember	199
1951 Februar	150	1952 Januar	201
Oktober	172	Februar	206

Durch die höheren Stahlpreise erfuhren das 6. und 7. Bauprogramm eine 20 %ige Kostensteigerung, worunter die Konkurrenzfähigkeit der japanischen Werften stark litt. Im zweiten Halbjahr 1952 ist der Stahlpreis zwar etwas gefallen, aber er lag noch um 30 % über dem Weltmarktniveau.

Anteil der Kostenelemente im japanischen Schiffbau (in %)

Löhne	11,2	Direkte Ausgaben	3,9
Material	72,0	Zinsen, etc.	3,6
Stahl	22,1	Gewinn	4,8
Anderes Material	49,2	Insgesamt	100,0
Indirekte Ausgaben	4,5		

Die Materialkosten, d. h. also die Kosten für Stahl, Schiffsmaschinen und die übrige technische Ausrüstung, bilden mit 72 % den höchsten Ausgabeposten. Die Werftindustrie ist deshalb bestrebt, durch Stahlersparnis und weitgehende Rationalisierung die Herstellungskosten weitgehend zu senken.

FINANZIERUNG

Die einstmals kapitalkräftigen japanischen Schiffahrtsgesellschaften haben während des Krieges ungeheure Verluste erlitten. Es dürfte in der Nachkriegszeit in Japan keinen Reeder gegeben haben, der aus eigenen Mitteln Schiffe bauen lassen konnte. Bankkredite waren Seltenheiten, da die Handelsbanken keine langfristigen Kredite, ja in den ersten Nachkriegsjahren kaum kurzfristige Kredite gewähren konnten. Wenn es einem Reeder doch gelang, einen Handelsbankkredit zu erhalten, mußte er für kurzfristige Darlehen bis zu 15 % Zinsen zahlen. Um aber die Beschaffung neuer Schiffe überhaupt zu ermöglichen, mußte der Staat die Finanzierung weitgehend übernehmen. So wurde dem Verband der Reeder 1948 von der Bank für Wiedergutmachung mit staatlicher Garantie ein Hilfsfonds zur Verfügung gestellt, aus dem Neubauten, in der Hauptsache aber größere Reparaturarbeiten, finanziert wurden. 1949 wurde der Verband der Reeder aufgelöst und der Hilfsfonds der Bank für Wiedergutmachung liquidiert. An seine Stelle trat der „Gegenwertfonds der USA.“, aus dem der japanische Schiffbau bis März 1952 42,684 Mrd. Yen erhielt. Ursprünglich sollten die Baukosten zu 72 % aus diesem Fonds gedeckt werden. Im besten Fall erhielt der Schiffbauer jedoch nur 50 %, und diese Rate wurde im Laufe der Jahre mehr und mehr reduziert. 1952 wurden für neue Frachter oder Tanker höchstens 36 % der Baukosten gewährt. In den letzten zwei Jahren haben sich die Handelsbanken dank der Sparsamkeit der Japaner jedoch merklich erholt. Sie wären auch keineswegs abgeneigt, dem Schiffbau Kredite zur Verfügung zu stellen. Im Hinblick auf die rückläufige Tendenz der Frachtraten wollen sie sich aber nicht auf langfristige Darlehen einlassen. Im zweiten Halbjahr 1952 wurde der Großteil der Schiffsbauten aus den Mitteln der „Japan Development Bank“ finanziert, die mit staatlichen Mitteln operiert.

AUSSICHTEN

Die Hoffnung der japanischen Werften ist es, daß der von der Regierung Yoshida vorgeschlagene Fünfjahresplan für die Handelsflotte (1953—1957), der den Bau von 300 000 BRT. jährlich vorsieht (etwa 25 % der Produktionskapazität der japanischen Werften), verwirklicht wird. Allerdings befürchten die Werften, daß die Regierung im Falle einer Wiederaufrüstung Japans die zur Durchführung des Programms erforderlichen Mitteln nicht aufbringen kann. Erfolgversprechender ist dagegen der Zweijahresplan des Ministeriums für internationalen Handel und Industrie.

Nach diesem Plan wurden 1952 500 000 BRT. auf Stapel gelegt, von denen Ende 1952 60 % fertiggestellt waren. Nach Fertigstellung der restlichen Tonnage hoffen die Werften, daß ihnen von der Regierung durch Subventionen verbilligter Stahl — bei gleichzeitiger Lockerung der Kreditrestriktionen — für Exportzwecke zur Verfügung gestellt wird, was die Konkurrenzfähigkeit der japanischen Werften wieder erhöhen würde.

Das Weißbuch des Ministeriums für internationalen Handel und Industrie gibt das durchschnittliche Produktionsvolumen des japanischen Schiffbaus bei einem Beschäftigtenstand von 70 000 Arbeitern mit 580 000 BRT. im Jahr an, das allerdings bis 1951 nicht erreicht werden konnte. 1952 wurden für Rechnung japanischer Schifffahrtsgesellschaften 29 Frachter und 7 Tanker auf Kiel gelegt. Bis Ende Juni 1952 befanden

sich 650 000 BRT. im Bau, davon 450 000 BRT. für ausländische und 200 000 BRT. für inländische Rechnung. Nach Angaben des Verbandes japanischer Werften wurden entsprechend dem 8. Bauvorhaben bis 31. Mai 1952 283 140 BRT. Schiffsraum im Werte von 31,497 Mrd. Yen abgeliefert.

Gegenwärtig werden die Aussichten des Schiffbaus pessimistisch beurteilt: Die labile Lage des Frachtmärktes in Verbindung mit der Wirtschaftsdepression drückt dem japanischen Schiffbau ihren Stempel auf. Die einzige Hoffnung der Werften besteht darin, daß die Erhöhung der Handelsflotte auf 3,5 Mill. BRT. durchgeführt wird. Denn nur in diesem Fall könnte Japan 50 % seiner Ein- und Ausfuhr Güter in eigenem Schiffsraum befördern, was von japanischen Wirtschaftsexperten als unabdingbares Minimum angesehen wird.

Die Lage der deutschen Werftindustrie

Herbert Morgenbesser, Hamburg

Das Jahr 1952 war das erste Jahr in der Nachkriegsgeschichte des Schiffbaus der Bundesrepublik, in dem sich die 1951 erfolgte Aufhebung der Baubeschränkungen voll auswirken konnte. Es ist bemerkenswert, daß trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten die westdeutsche Werftindustrie ihre Produktion im vergangenen Jahre gegenüber 1951 erheblich ausdehnen konnte. Nach dem Lloyds-Jahresbericht über die Stapelläufe des letzten Jahres lag Westdeutschland 1952 mit einem Anteil von 11,84 % an dritter Stelle im Weltschiffbau, während es im vorhergehenden Jahre mit 8,47 % die vierte Stelle unter den Schiffbauern der Erde einnahm. Auch in den ersten Monaten des laufenden Jahres konnte der westdeutsche Schiffbau seine Stellung in der Welt hinter Großbritannien und den USA. behaupten.

BAULEISTUNGEN UND AUFTRAGSBESTAND

Eine Aufgliederung der Bauleistungen der Werftindustrie der Bundesrepublik in den letzten drei Jahren sowie der Auftragsbestände zu Beginn dieses Jahres ergibt folgendes Bild:

Ablieferung von Seeschiffen 1950—1952

Bestimmung	1950		1951		1952	
	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Inland	182	130 637	172	275 005	155	248 317
Ausland	2	10 387	18	27 046	72	255 185
Gesamt	184	141 024	190	302 051	227	503 502

(Nach einer Aufstellung des Verbandes Deutscher Schiffwerften e. V.)

Im einzelnen wurden 1952 123 Frachtschiffe, 40 Küstenmotorschiffe, 22 Tanker, 16 Fischkutter, 7 Schlepper, 2 Kühlschiffe und 2 Bagger abgeliefert. Von der Gesamttonnage des Jahres 1952, die sich in 483 148 BRT Motorschiffe und 20 354 BRT Dampfschiffe aufgliedert, wurden 49,5 % für deutsche und 50,5 % für ausländische Rechnung gebaut. An der Spitze der Produzenten stand der Zahl der abgelieferten Tonnage nach die Deutsche Werft AG mit 107 518 BRT und der Zahl der zur Ablieferung gelangten Schiffe nach die AG Weser

mit 23 Neubauten. Eine ländermäßige Aufgliederung der westdeutschen Schiffbautätigkeit zeigt, daß Hamburg mit Abstand in Führung liegt. Im einzelnen entfallen von den Gesamtablieferungen des Jahres 1952 auf:

Hamburg	202 037 BRT (64 Schiffe) = 40 %
Schleswig-Holstein	134 784 BRT (66 Schiffe) = 27 %
Bremen	121 941 BRT (73 Schiffe) = 24 %
Nd.-Sachsen und Nordrhein-Westfalen	44 740 BRT (24 Schiffe) = 9 %

Noch stärker ist der Anteil der hamburgischen Werften am Export-Schiffbau. Er betrug 1952 49,5 % gegenüber 26,5 % für Schleswig-Holstein und 24 % für Bremen. Aber auch im Neubaugeschäft für deutsche Reedereien hatte Hamburg mit 30 % die Führung, gefolgt von Schleswig-Holstein mit 27 %, Bremen mit 25 % und Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen mit 18 %. Von der 1952 für Auslandsrechnung gebauten Gesamttonnage von 255 185 BRT entfielen u. a. auf Panama 95 695 BRT, Schweden 39 523 BRT, die Schweiz 36 462 BRT, Dänemark 30 838 BRT, Norwegen 17 873 BRT, Holland 16 166 BRT und Italien 11 350 BRT. Der Rest verteilte sich auf Honduras, die Türkei, Indonesien, Brasilien und Peru.

Von der Gesamtzahl des Jahres 1952 sind 55 Fracht- und Passagierschiffe, 13 Tankschiffe und 5 Schleppkähne. Außerdem wurden im vergangenen Jahre 634 kleinere Wasserfahrzeuge abgeliefert wie Schlepper, Motor- und Ruderboote, Pontons, Prähme, Bagger-schuten u. a.

Ablieferung von Binnenschiffen 1950—1952

Ablieferung	1950		1951		1952	
	Zahl	t Tragf.	Zahl	t Tragf.	Zahl	t Tragf.
Inland	57	17 915	126	16 000	72	51 975
Ausland	4	4 000	107	4 550	1	260
Gesamt	61	21 915	233	20 550	73	52 235

Der Auftragsbestand der Schiffbauindustrie des Bundesgebiets an Seeschiffen hat sich zu Beginn ds. Js. gegenüber dem entsprechenden Stichtag des