

Helander, Sven

Article — Digitized Version

Der Suezkanal in seiner gegenwärtigen weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Bedeutung

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Helander, Sven (1957) : Der Suezkanal in seiner gegenwärtigen weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Bedeutung, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 37, Iss. 6, pp. 329-335

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132486>

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.

Der Suezkanal in seiner gegenwärtigen weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Bedeutung

Prof. Dr. Sven Helander, Stockholm

Wenn im vergangenen Jahr der Suezkanal eine gewichtige Rolle in Weltpolitik und Weltwirtschaft gespielt hat, so hat man dabei feststellen können, daß heute die Probleme, die dem Suezkanal noch vor dem zweiten Weltkrieg eine große Bedeutung verliehen haben, mehr oder weniger in den Hintergrund gedrängt worden sind.

WANDEL DER BEDEUTUNG

Der Suezkanal war vor dem zweiten Weltkrieg ein wichtiges Instrument des allgemeinen Weltverkehrs, wovon alle Länder der Welt direkt oder indirekt Nutzen gehabt haben. Politisch gesehen war er vor allem ein Instrument des englisch-französischen Imperialismus, das England und Frankreich geholfen hat, die Verbindungen mit ihren wichtigen asiatischen Kolonien aufrechtzuerhalten: mit Britisch-Indien, der „Krone des britischen Imperiums“, und mit Indochina, der „reichsten der französischen Kolonien“.

Wie viel hat sich hierin verändert! Vielleicht klingt es zunächst überraschend, wenn man feststellen muß, daß die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Suezkanals sich in gewisser Hinsicht vermindert hat. Aber für die schneller gehenden Schiffe ist der Zeitgewinn durch die Benutzung des Suezkanals heute geringer als früher. Nehmen wir als Beispiel die Entfernung Bombay—London, so bringt die Benutzung des Suezkanals eine Wegverkürzung von 41,4%. Vor dem zweiten Weltkrieg bedeutete dies (abgesehen vom Hafenaufenthalt) für einen Frachtdampfer mit 12 Knoten Geschwindigkeit einen Zeitgewinn von etwa 16 Tagen. Ein Schnelldampfer von heute mag bei einer Geschwindigkeit von 16½ Knoten nur einen Zeitgewinn von 11 Tagen haben. Andererseits stellt der heutige Schnelldampfer einen höheren Kapitalwert dar, und die stark gestiegenen Heuersätze bringen höhere Tageskosten mit sich, so daß heute 11 Tage Zeitgewinn vielleicht sogar noch wichtiger als 16 Tage Zeitgewinn vor dem zweiten Weltkrieg sein mögen. Jedenfalls ist der wirtschaftliche Druck, den kürzeren Verkehrsweg zu benutzen, so wirksam, daß jede Reederei im Konkurrenzkampf zurückbleiben würde, die den Umweg über Kapstadt ohne zwingenden Grund vorziehen wollte.

In anderen Fällen wird der Zeitgewinn weniger wichtig. Für die Strecke London—Sidney (Australien) braucht ein 16,5 Knoten-Schiff über Suez 58 Tage und über Kapstadt 62 Tage für die Rundreise. Und für die Strecke London—Wellington (Neuseeland) werden 63 bzw. 66 Tage für die Rundreise angegeben. Jedenfalls

kann für den englischen Australien- und Neuseeland-Verkehr am ehesten auf den Suezkanal verzichtet werden.

Das, was vor dem zweiten Weltkrieg dem Suezkanal seine entscheidende politische Bedeutung gegeben hat, ist ganz offensichtlich weniger wichtig geworden: die asiatischen Kolonien sind selbständig geworden, und für die imperialistischen Staaten ist die Verbindung mit ihren größten Kolonien politisch nicht mehr so wichtig wie früher. Das selbständig gewordene Indien baut seine Textilindustrie selbst aus, und die Lieferung von Textilrohstoffen an England ist nicht mehr von so entscheidender Bedeutung. England beherrscht nicht mehr die Eisenbahnraten der indischen Eisenbahnen, so daß diese nicht wie früher die Ausfuhr indischer Rohstoffe nach Großbritannien und den Absatz englischer Industriefabrikate in Indien fördern können. Der englische Außenhandel mit Indien hat relativ an Bedeutung verloren, dafür ist der Handelsaustausch mit Australien größer geworden. Die Zukunftshoffnung Frankreichs, die reichen Rohstoffe Indochinas für die Entwicklung der Industrie des Mutterlandes verwenden zu können, müssen nach dem opferreichen Krieg abgeschrieben werden. Auch für das französische Imperium hat der Suezkanal an Bedeutung verloren.

Daß der Suezkanal im Rahmen der imperialistischen Politik nicht mehr die gleiche Bedeutung wie früher hat, wurde in greifbarer Form bestätigt durch den Beschluß Großbritanniens, die immer wieder hinausgezögerte Zurückziehung der britischen Truppen am Suezkanal zu verwirklichen. Solange Indien von England abhängig war, waren die Truppen zum Schutz jenes wichtigen Verbindungsweges unerlässlich. Jetzt konnte das mehrmals gegebene Versprechen eingelöst werden. Kurz nachdem die britischen Truppen im Juni 1956 abgezogen waren, hat Ägypten den Kanal im Juli 1956 nationalisiert. Nochmals versuchte Großbritannien, Truppen an den Suezkanal zu bringen, aber die „pax britannica“ regiert nicht mehr die Welt: der imperialistische Vorstoß ist mißlungen.

Diese wirtschaftlichen und politischen Faktoren, die zur Verminderung der verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutung des Suezkanals in gewisser Hinsicht — wenn auch teilweise nur scheinbar — beigetragen haben, bilden den Hintergrund zum Verständnis für die gleichzeitig ungeheuer erhöhte Bedeutung des Suezkanals, die aus ganz anderen Gründen eingetreten ist.

ROLLE IM WELTVERKEHR

Die Entwicklung des Suezkanal-Verkehrs ist weit schneller gewesen als die der Weltschifffahrt. Während sich die Welthandelsflotte von 1938 bis 1954 um 46 % vergrößert hat, betrug die Steigerung des Schiffsverkehrs im Suezkanal 199 %. Während vor dem zweiten Weltkrieg 6,1 % des Warenverkehrs im ausländischen Schiffsverkehr der Welt durch den Suezkanal gingen, ist dieser Anteil 1954 auf 13,6 % gestiegen.

Der Verkehr im Suezkanal hat damit den Verkehr im Panamakanal völlig in den Schatten gestellt. Der Warenverkehr betrug:

	im Suezkanal	im Panamakanal
1938	28,8 Mill. t	27,8 Mill. t
1954	96,9 Mill. t	39,7 Mill. t

Die besonders starke Entwicklung der letzten Jahre hängt vor allem mit der Entwicklung des Öltransports zusammen. Der Nahe Osten hat einen steigenden Anteil der Weltproduktion übernommen. Während sich der Anteil des Orients 1950 mit 88,5 Mill. t Rohölförderung auf 16,5 % stellte, hat er 1955 mit 162,1 Mill. t Rohöl 20,6 % erreicht. Durch den Suezkanal verkehren jährlich etwa 4 000 Tanker in beiden Richtungen, das sind ungefähr zwei Drittel des Gesamtverkehrs. Die Durchschnittsgröße der Schiffe des Suezkanals betrug im Jahre 1955 für Tanker 9 629 Suez-NRT und für sonstige Schiffe 5 878 Suez-NRT, so daß also die Tanker im Durchschnitt um 64 % größer waren.

Auch in der relativen Bedeutung der einzelnen Länder im Suezkanal-Verkehr können recht starke Veränderungen beobachtet werden. So ist die relative Stellung Großbritanniens in der Welthandelsflotte zurückgegangen, aber auch im Suezkanal-Verkehr. Während die britische Flotte 1913 noch mit 39,2 % am Welttonnagebestand beteiligt war, betrug der Anteil im ersten Halbjahr 1956 nur noch 19,3 %. Dementsprechend ging der Anteil am Suezverkehr in der gleichen Zeit von 60,2 % auf 27,3 % zurück.

ERDÖLTRANSPORT

Vor allem verdankt der Suezkanal heute seine so überragende Rolle im Weltverkehr dem Öltransport. Das Öl machte 1913 nur 2 % der gesamten durch den Suezkanal gehenden Gütertonnage aus, während der Anteil 1955 auf 64 % gestiegen ist. Der gesamte sonstige Warenverkehr des Suezkanals ist in der Zeit von 1913 bis 1955 nur von 25 715 auf 36 710 Mill. t gestiegen, also um 42,3 %, was relativ eine nicht sehr starke Entwicklung bedeutet. Der Suezkanal-Verkehr hat durch die überragende Bedeutung des Öls seinen Charakter völlig verändert, indem die Tankschiffe praktisch immer in der einen Richtung in Ballast fahren. Von den Ballastfahrten im Suezkanal entfielen 1955 97 % auf Tankschiffe.

Nun ist der Anteil des Nahen Ostens an der gesamten Ölproduktion der Welt sehr stark gestiegen, nämlich von 6,1 % im Jahre 1938 auf 20,6 % im Jahre 1955. Wenn man feststellt, daß der Anteil der USA an der Rohölförderung in der gleichen Zeit von 61,9 % auf 44,6 % zurückgegangen ist, wird man die große Bedeutung der Entwicklung im Nahen Osten richtig würdigen. Fügen wir hinzu, daß der Anteil der Sowjet-

union an der Weltölproduktion in der gleichen Zeit von 11,4 % auf 9,3 % zurückgegangen ist, so wird man verstehen, daß die Frage der Einflußnahme auf den Nahen Osten sowohl für die USA als auch für die Sowjetunion von eminenter Bedeutung sein muß.

Ein steigender Anteil des Ölbedarfs der USA wird im Ausland gedeckt, teils in Venezuela, teils in steigendem Umfang im Nahen Osten. Das geschieht unter Opposition der einheimischen Ölproduzenten. In den USA betont man die Notwendigkeit, hohe Ölpreise zu halten, um die heimische Produktion steigern zu können. Die Ölinteressenten sind bestrebt, die Öleinfuhr aus Venezuela und den Ländern des Nahen Ostens zu begrenzen. Man schätzt aber, daß die USA etwa 60 % der nachgewiesenen Rohölvorkommen bereits verbraucht haben. Man glaubt, daß der Nahe Osten etwa drei Viertel der jetzt bekannten Ölreserven der Welt besitzt. Ein wesentlicher Teil dieses Öls ist aber in amerikanischem Besitz. Man rechnet damit, daß künftige Produktionserweiterungen mit relativ geringen Produktionskosten im Nahen Osten möglich sein werden. Das ist um so wichtiger, als die Ölförderung in den USA und in Venezuela bereits in den 1960er Jahren den Ölbedarf der USA nicht mehr decken wird, so daß diese Gebiete für die europäische Versorgung ausfallen. Wenn es wahr ist, daß Kuwait die reichsten Ölreserven der Welt hat, so braucht die Bedeutung dieser Tatsache für den Suezkanal nicht betont zu werden.

Nach vorliegenden Schätzungen wird damit gerechnet, daß die Länder des Nahen Ostens 1975 mehr Öl als die gesamte gegenwärtige Weltproduktion und etwa 45 % der dann zu erwartenden Weltölproduktion fördern werden. Es ist auch festzustellen, daß die Ölpreise des Nahen Ostens in den letzten Jahren relativ niedriger als die Preise in den USA und in Venezuela gelegen haben, was zu einer relativen Stärkung dieser Gebiete auf dem westeuropäischen Ölmarkt geführt hat.

Die Ölleitungen münden alle in Ländern, die selbst keine Ölproduzenten sind (Libanon, Syrien). Interessensgegensätze sind hier unvermeidlich, wenn es sich um die Bemessung der Gebühren handelt, wobei Berührungspunkte zwischen Ägypten und den genannten Ländern leicht verständlich sind, da die Gebührenpolitik des Suezkanals mit der der Ölleitungen zusammenhängt. Auch die Frage des Ausmaßes des Kanals hängt hiermit zusammen, da der gesamte Öltransport zwischen dem Suezkanal und den Ölleitungen geteilt wird.

Für die Fahrt nach Lateinamerika, wohin steigende Mengen Öl aus den Ländern des Nahen Ostens geliefert werden, ist die Fahrt um Südafrika jedenfalls kürzer. Im übrigen ist zu bemerken, daß die in der Nord-Süd-Richtung gehende Tanktonnage in Ballast 1955 um 1,9 % größer war als die beladene Tanktonnage in der Süd-Nord-Richtung, ein Beweis, daß ein Teil der Tanktonnage in der Süd-Nord-Richtung den Umweg um das Kap vorzieht, wie das auch vor dem zweiten Weltkrieg beobachtet werden konnte.

Die arabischen Staaten, die neue Großlieferanten des Weltölmarktes geworden sind, haben nicht nur ihre

Staatsfinanzen weitgehend auf den Oleinnahmen aufgebaut, sondern auch ihre wirtschaftlichen Ausbaupläne sind hiervon abhängig. Stark passive Handelsbilanzen werden durch die Oleinnahmen ermöglicht. Sie führen industrielle Fertigwaren aus Europa und den USA ein, die ihren wirtschaftlichen Ausbau ermöglichen sollen. Große Gütermengen werden somit dem Suezverkehr hinzugefügt, die ohne die Oleinnahmen dieser Länder nicht hätten gekauft werden können. In ihrer Olwirtschaft haben die Länder des Nahen Ostens in den Jahren 1951 bis 1955 insgesamt etwa 1 Mrd. \$ investiert.

Es darf erwähnt werden, daß besonders der Irak Interesse gezeigt hat, eine eigene Handelsflotte aufzubauen, obwohl die Weltbank davon abgeraten hat. In Saudisch-Arabien hat man mit dem griechischen Reeder Onassis Vereinbarungen getroffen, so daß in der Beförderung des Ols nach den USA die Benutzung amerikanischer Tanker eingeschränkt wird.

Vor allem ist Europa stark von der Olzufuhr durch den Suezkanal abhängig. Wenn man von den Zahlen des ersten Halbjahres 1956 ausgeht, kann man berechnen, daß durch den Suezkanal jährlich 77 Mill. t Öl befördert werden. Durch die während des Suezkonfliktes blockierten Olleitungen werden weitere 25 Mill. t Öl jährlich befördert, durch die während dieses Konflikts nicht blockierten Olleitungen weitere 16 Mill. t Öl. Hiervon gehen nach den USA 8 Mill. t durch den Kanal und 5 Mill. t durch die nicht blockierten Olleitungen. Durch die Unterbrechung des Kanalverkehrs und durch die Zerstörung der Olleitungen wären also auf das Jahr umgerechnet 102 Mill. t Öl

nicht befördert worden, davon 94 Mill. t für Europa. Die eigene Ölproduktion Westeuropas deckt nur etwa 9% des normalen Verbrauchs.

KANALGEBÜHREN

Die Höhe der Kanalgebühren hat zeitweise einen hemmenden Einfluß auf die Benutzung des Kanals ausgeübt. Nach den Bestimmungen der Konzession darf die Kanalgesellschaft eine Gebühr von 10 Goldfrancs je Tonne erheben, was zeitweise vorübergehend auf 13 Goldfrancs erhöht wurde. Wenn heute hervorgehoben wird, daß die Gebühren nur $\frac{1}{4}$ dieses Betrags — und für den Ballastverkehr sogar nur $\frac{1}{10}$ — betragen, so ist das insofern irreführend, als jene Gebühr festgesetzt wurde, als ganz andere Frachtsätze im Weltverkehr gültig waren.

Mehrlein hat Berechnungen über die relative Höhe der Kanalgebühren angestellt. Wenn die Seefrachten und die Suezkanalgebühren des Jahres 1913 = 100 gesetzt werden, so stellten sich die Suezkanalgebühren 1938 auf 121 und die Seefrachten auf 98 Punkte. Ein Vergleich zwischen den Gebühren im Suezkanal und im Panamakanal muß als Basisjahr 1914/15 wählen. Für 1938 stellte sich dann die Suezkanalgebühr auf 121 und die Panamakanalgebühr auf 97 Punkte. Sowohl im Verhältnis zu den Seefrachten als auch zu den Panamakanalgebühren lagen also die Suezkanalgebühren 1938 relativ hoch. Die Liverpool Steam Ship Owners' Association beschwerte sich 1932 darüber, daß der Anteil der Kanalgebühren an der Bruttofrachtrate 14% ausmachte. Im Jahre 1936 wurde auch von seiten der italienischen Reeder an der Höhe der Kanalgebühren Kritik geübt. Es ist auch vorgekom-

Wir sichern Ihre Energie-Versorgung

ESSO

Die Wärme-Ingenieure der ESSO beraten Sie gern über alle Einzelheiten. Bitte wenden Sie sich an die nächstgelegene ESSO-Verkaufsabteilung und fordern Sie den Besuch eines Experten an. Das ist ohne jede Verbindlichkeit für Sie.

Verkaufsabteilungen in:

BERLIN · BREMEN · DORTMUND · DUSSELDORF
DUISBURG · FRANKFURT · HAMBURG
HANNOVER · KASSEL · KIEL · KOBLENZ
KÖLN · MANNHEIM · MÜNCHEN · MÜNSTER
NÜRNBERG · REGENSBURG · STUTTGART · ULM

Für jeden Betrieb ist die Sicherstellung der Energieversorgung von entscheidender Bedeutung. In vielen Fällen stellt die Umstellung auf Heizöl die Lösung des Problems dar. Dann taucht die entscheidend wichtige Frage auf: „Welches ist die richtige Ware, und wer ist der richtige Lieferant?“ Darum ist es wichtig, zu wissen, daß die ESSO-Organisation mit ihrer weltweiten Erfahrung jede Sorte Heizöl jederzeit an jeden Ort zu liefern in der Lage ist.

ESSO HEIZÖL

men, daß vor dem zweiten Weltkrieg Waren aus dem Inneren Afrikas lieber zur Westküste Afrikas versandt wurden, um die hohen Suezkanalgebühren zu vermeiden.

Die Kanalgebühren betragen jetzt 7 sh je Suez-Netto-registertonne (die etwas größer als die allgemeine Nettoregistertonne ist) und 3 sh 2 d im Ballastverkehr. Wenn man das mit der 1939 gültigen Kanalgebühr von 5 sh 2 d je Suez-NRT vergleicht, so ist die Erhöhung der Gebühren um 22% verglichen mit der allgemeinen Geldverschlechterung verhältnismäßig gering. Vergleicht man die gegenwärtige Höhe der Gebühren mit den Frachten, so betrug 1955 die Gebühr für eine Weizenladung Australien—London 2,5% der Fracht, während die Wegersparnis 10% betrug. Für eine Olladung Persischer Golf—London betrug die Gebühr 4,8% der Fracht, während die Wegersparnis etwa 44% betrug.

Die Kanalgesellschaft hat guten Grund für die Zurückhaltung gehabt. Die Leistungsfähigkeit des Kanals hat mit der Entwicklung der Seeschifffahrt nicht Schritt gehalten. Große Schiffe mit hoher Geschwindigkeit konnten den Kanal nicht benutzen. Die Versuchung, solche Schiffe zu bauen, die infolge ihrer hohen Geschwindigkeit den Umweg über das Kap der Guten Hoffnung benutzen können, wurde geringer, je niedriger die Kanalgebühren waren. Die im Vergleich zu früher heute relativ mäßigen Kanalgebühren waren also eine Folge der Vernachlässigung der technischen Leistungsfähigkeit des Kanals. Diese Gebührenpolitik hat sich auf die Verkehrsentwicklung im Kanal selbstverständlich günstig ausgewirkt. Besonders wichtig war die niedrige Gebühr für die Schiffe im Ballastverkehr, der durch die steigende Bedeutung des Ölverkehrs wichtiger geworden ist.

SUEZKONFLIKT

Der Suezkonflikt hat uns besonders überzeugend die große Bedeutung des Suezkanals vor Augen geführt, indem gezeigt wurde, wie die Weltwirtschaft ohne dieses Hilfsmittel funktioniert. Über die Frachtentwicklung der Zeit von September bis Dezember 1956 liegen folgende Angaben vor:

Trampfahrt	
British Chamber of Shipping	+ 21,3 %
Schwedische Trampfracht	+ 13,9 %
Norwegische Trampfracht	+ 14,2 %
Norwegische Time Charter	+ 22,6 %
Tankfahrt	
Schwedische Tankfracht	+ 91,6 %
Norwegische Tankfracht	+ 67,2 %

Die Erklärung der vorliegenden Unterschiede würde auf verschiedene Spezialprobleme führen, die hier nicht behandelt werden können. Entscheidend ist die große Spanne zwischen Tankfrachten und Trampfahrten, die eine direkte Folge des Suezkonflikts ist. Der Preis für ein 9 500 tdw-Motorschiff mit 15 Knoten Geschwindigkeit ist nach den Angaben von „Fairplay“ im zweiten Halbjahr 1956 um 6,3% gestiegen.

Die unterbundenen Beförderungsmöglichkeiten hatten zur Folge, daß auch die Ölförderung in den Ländern des Nahen Ostens vermindert werden mußte.

Ölförderung der arabischen Länder während der Suezkrise

(in Mill. t)

Zeitpunkt	Irak	Saudisch-Arabien	Kuwait
1956 Oktober	3,155	4,367	5,124
November	0,741	2,884	2,312
Dezember	0,897	2,858	3,495
1957 Januar	0,923	2,754	
Februar		2,711	

Nur teilweise konnte dieser Rückgang durch eine vermehrte Förderung in der westlichen Hemisphäre wettgemacht werden. So stieg die Ölförderung in den USA von Oktober 1956 bis Januar 1957 von 29,181 Mill. t auf 31,336 Mill. t und in Venezuela von Oktober bis Dezember 1956 von 11,499 Mill. t auf 12,341 Mill. t. So konnte man also in Europa einen Teil des Ölbedarfs aus dem Westen decken. Das bedeutete aber zugleich erhöhte Dollarausgaben. Da auch Öl aus dem Nahen Osten nach den USA verkauft wird, bedeutete dies verminderte Dollareinnahmen für Europa. Die große Empfindlichkeit der europäischen Länder gegenüber einer Sperrung der Olzufuhr durch den Suezkanal wird hiermit deutlich.

Zunächst wurden für die Deckung des Bedarfs die vorhandenen Ölvorräte herangezogen, aber im Februar 1957 konnten diese Vorräte nur noch den Bedarf für zwei Wochen decken. Um diese Zeit begannen jedoch die amerikanischen Lieferungen stärker zu fließen, und die Olkommission der OEEC konnte in Zusammenarbeit mit den Ölgesellschaften den laufenden Bedarf im wesentlichen befriedigen. Die OEEC gibt an, daß der Preis für Rohöl in europäischen Häfen im Februar 1957 um 40% höher als vor der Suezkrise war.

Es ist selbstverständlich, daß das Wirtschaftsleben der arabischen Länder bei der Bedeutung, die die Öleinnahmen in ihrem Staatshaushalt haben, durch den Konflikt schwer beeinträchtigt wurde. Außerdem hinderte sie die mit dem Suezkonflikt eingetretene Steigerung der Frachtraten, die Ölpreise zu erhöhen.

Wenn auch die westeuropäischen Länder von den erhöhten Frachtkosten für Öl besonders betroffen wurden, so konnte das in seiner gesamtwirtschaftlichen Auswirkung teilweise dadurch wettgemacht werden, daß mehrere westeuropäische Länder eigene große Handelsflotten besitzen, die stark erhöhte Frachteinkünfte hatten. Für ein Schiffsfahrtsland wie Norwegen gilt zweifellos, daß die durch die erhöhten Frachtraten erzielten Gewinne größer waren als die Belastung durch den erhöhten Ölpreis. Solche Länder Westeuropas dagegen, die wie Belgien, Frankreich und die Schweiz Schiffsfahrtsdienste im wesentlichen nicht exportieren, haben aus den erhöhten Frachtraten nur Nachteile gehabt.

Im übrigen wurden die einzelnen Länder von der Ölknappeit sehr unterschiedlich betroffen. Großbritannien erhielt vor dem Konflikt 58% seines Ölbedarfs durch den Suezkanal und 9% durch Ölleitungen. Frankreich erhielt aber 90% seines Ölbedarfs durch den Kanal und die Ölleitungen. Dabei ist jedoch zu beachten, daß Großbritannien nur 14% und Frankreich nur 20% seines Energiebedarfs durch Erdöl deckt. Viel schlimmer wurden Länder wie Dänemark



Hanseatischer Afrika Dienst

Gemeinschaftsdienst der Reedereien

H. M. GEHRCKENS HAMBURG

FRANZ L. NIMTZ HAMBURG

Regelmäßige Fracht- und Passage-Gelegenheit

VON HAMBURG / BREMEN NACH WESTAFRIKA

und Schweden getroffen, wo 37% bzw. 44% des Energiebedarfs durch Erdöl gedeckt werden. Hierauf wurde jedoch im Rahmen der OEEC-Regelung durch Erhöhung der Einfuhren von Erdölderivaten Rücksicht genommen. Schätzungsweise kommen 50—60% der schwedischen Oleinfuhr direkt oder indirekt durch den Suezkanal. Es muß erwähnt werden, daß die schwedische Steinkohleneinfuhr 1955/56 um 19% gedrosselt wurde und daß sich damit die Treibstoffgewinnung aus der Kohleverwertung relativ verminderte.

Eine Herabsetzung der industriellen Produktion als Folge des Suezkonflikts ist nicht festzustellen. Wohl trat ein Rückgang in der englischen Kraftwagenindustrie ein, und ebenso erfolgten Rückschläge in der Bautätigkeit in anderen Ländern. Aber das waren Sondererscheinungen, die wohl einen Zusammenhang mit dem Suezkonflikt hatten, aber für die allgemeine Lage nicht entscheidend waren. Die Lebenshaltungskosten sind in der Zeit des Suezkonflikts höchstens um 2% gestiegen, wenn von den Saisoneinflüssen abgesehen wird. Ein Mehrbedarf an Dollarvaluta ist eingetreten. Er wird von der OEEC auf 300—400 Mill. \$ geschätzt, wobei Großbritannien und Frankreich am schwersten betroffen waren.

Betrachtet man den Suezkonflikt als eine Probe, wie wichtig der Suezkanal für die Weltwirtschaft ist, so ist wohl festzustellen, daß durch die Unterbindung des Kanalverkehrs Störungen in der Weltwirtschaft hervorgerufen wurden, die auf den nächstbeteiligten Sektoren (Ölpreise, Tankfrachten, aber auch allgemeine Frachten) recht bedeutend waren. Eine Gesamtstörung der Weltwirtschaft ist jedoch nur in unbedeutendem Maße festzustellen. Es ist denkbar, daß sich durch eine künftige Erhöhung der Öllieferungen aus den Ländern des Nahen Ostens diese Proportionen in Zukunft verschieben können. Inzwischen dürfte aber auch die Erfahrung, wie wirtschaftspolitische Gegenmaßnahmen eingesetzt werden können, größer geworden sein.

SUPERTANKER

Es mag finanzpolitisch verständlich sein, wenn die Suezkanal-Gesellschaft in den letzten Jahren der Konzeption den Kanal nicht im gleichen Verhältnis ausgebaut hat, wie das der gleichzeitigen Entwicklung der Seeschifffahrt entsprochen hätte. Durch den Neubau immer größerer Tankschiffe ist für den Suezkanal eine sehr ernste Lage entstanden. Hierbei handelt es sich um eine relativ junge Entwicklung, denn noch 1940 hatte der größte Tanker der Welt nur eine Größe von 21 000 tdw. Die größten Tanker, die voll beladen den

Suezkanal heute passieren können, haben eine Größenordnung von 38 000 — 40 000 tdw, d. h. sie sind 35—36 Fuß tief und 660—685 Fuß lang. Die größten Tanker, die teilweise geladen oder in Ballast den Suezkanal heute benutzen können, sind 65 000 tdw groß, d. h. sie sind 39 Fuß tief und 808 Fuß lang.

Hierzu ist zu bemerken, daß die geringe Leistungsfähigkeit des Suezkanals dazu geführt hat, daß größere Schiffe ohne volle Ladung durch den Kanal gesandt werden, die in den östlichen Mittelmeerhäfen weitere Ölladung durch die dortigen Ölleitungen erhalten. Größere Schiffe, die auch eine höhere Geschwindigkeit haben, können den Suezkanal überhaupt nicht benutzen, aber sie würden infolge ihrer hohen Geschwindigkeit auch relativ geringen Zeitgewinn dabei haben. Im Verkehr vom Persischen Golf zur Ostküste der USA würde man solche größeren Schiffe verwenden können. Im Verkehr vom Persischen Golf nach Kalifornien würden sogar Schiffe mit 85 000 — 100 000 tdw benutzt werden können.

Einen Tanker von 85 000 tdw zu bauen, würde etwa doppelt soviel kosten wie ein Tanker von 38 000 tdw, aber er würde etwa die 2,5 fache Ladung aufnehmen können. Auf weitere Entfernungen wird das große Schiff auch im Betrieb viel billiger. Die Frachtkosten je Tonne Öl vom Persischen Golf nach der Ostküste der USA sind heute schon billiger für einen Supertanker, der rund um Südafrika fährt, als für ein 17 000 t-Schiff, das durch den Suezkanal geht.

Heute schon sind Tankschiffe vorhanden, die den Suezkanal wegen ihrer Größe nicht benutzen können, so z. B. „King Saud“ mit 44 000 tdw, das jedenfalls voll beladen den Kanal kaum benutzen kann, und „Sinclair Petrolore“, Eigentum der Universe Tankership, von 55 000 tdw, das einen Tiefgang von 42 Fuß hat.

Infolge des Suezkonflikts sind mehrere größere Tanker in Auftrag gegeben worden. Man muß allerdings beachten, daß die größeren Tanker nur wenige Häfen anlaufen können. So können z. B. in New York und in Philadelphia an den für Tanker bestimmten Kais nur Schiffe von 35 000 — 40 000 tdw abgefertigt werden. Es werden sehr kostspielige Anlagen notwendig sein, um für die größeren Tanker Platz zu schaffen.

ZUKUNFTSAUSSICHTEN

Von ägyptischer Seite ist besonders scharf kritisiert worden, daß die Suezkanal-Gesellschaft den Ausbau des Suezkanals, aber auch den Ausbau des Hafens von Port Said vernachlässigt und den modernen Verkehrsanforderungen nicht Rechnung getragen hat. Die

großen Schiffe können in Port Said nicht an den Kais laden und löschen, wodurch Extrakosten entstehen und eine Verstopfung im Hafen unvermeidlich ist, so daß der Hafen von seiner vorzüglichen Lage nicht den rechten Nutzen hat. Daß die Kanalgesellschaft trotz dieser Vernachlässigung des Kanalverkehrs Kapitalien für Investitionen in Ägypten bereitgestellt hat, die mit dem Kanalverkehr überhaupt keine Verbindung haben, erscheint eigenartig. Wenn von ägyptischer Seite behauptet wird, daß die Kanalgesellschaft in den letzten Jahren der Konzession weniger an der Förderung des Kanalverkehrs interessiert gewesen sei als daran, günstige finanzielle Voraussetzungen für die Jahre nach der Beendigung der Konzession zu schaffen, so kann man nicht leugnen, daß gewisse Argumente dafür sprechen, auch wenn Verbesserungen des Kanals gewiß durchgeführt worden sind. Demgegenüber muß aber nun die Lage, wie sie nach der Nationalisierung des Kanals entstanden ist, kritisch geprüft werden.

Wenn mit einem weiteren Anwachsen des Ölverkehrs gerechnet wird, so wird der Ausbau des Suezkanals zu einer zwingenden Notwendigkeit. Sollten sich die Schätzungen bewahrheiten, wonach 1967 etwa 400 Mill. t Öl vom Nahen Osten versandt werden, so ist der Ausbau aller Verkehrsmittel, die hierfür in Frage kommen, notwendig. Man muß auf jeden Fall den Suezkanal leistungsfähiger machen. Im Ölverkehr gehen aber Tankschiffe in der einen Richtung fast durchweg in Ballast, das bedeutet, daß der Schiffsverkehr noch mehr wachsen wird als der Warenverkehr. Unter diesen Umständen wird auch die Frage geprüft werden müssen, ob ein zweiter Suezkanal notwendig werden wird. Das wäre ein ungeheures Unternehmen, da nicht mehr wie beim Bau des ersten Suezkanals unbezahlte Sklavenarbeit zur Verfügung steht, sondern — mit allerdings hochentwickelter Technik — bezahlte Arbeitskräfte benutzt werden müssen. Technisch würde der Bau eines zweiten Suezkanals sogar leichter als der Bau eines zweiten Panamakanals sein. Man würde den Vorteil gewinnen, daß der Verkehr in jedem Kanal sich nur in einer Richtung bewegen würde, was die Durchfahrtszeit vermindert. Trotzdem ist es zweifelhaft, ob dieser Plan verwirklicht werden kann, da die Vergrößerung der Dimensionen des schon bestehenden Kanals das vordringlichere Problem ist. Wenn internationales Kapital hierbei beteiligt werden sollte, muß in der gegenwärtigen Situation mit einem gegenseitigen Mißtrauen der Verhandlungspartner gerechnet werden. Aber auch neue Ölleitungen werden notwendig. Wieweit internationales Kapital hierfür zur Verfügung steht, nachdem man festgestellt hat, wie leicht die Ölleitungen unterbrochen werden können, muß die Zukunft zeigen. Wir müssen auch damit rechnen, daß sich die 100 000 t-Schiffe, die uns vor kurzer Zeit wie ein Märchen vorgekommen sind, als notwendig erweisen, wenn das erwartete Transportvolumen bewältigt werden soll.

Für Ägypten wird das Problem entstehen, wie die Kapitalinvestitionen für den Suezkanal und den neuen Assuan-Damm gegeneinander abgewogen werden sollen. Man hat den Suezkanal nationalisiert, u. a. weil man Kapital für den Ausbau des Assuan-Damms

brauchte, da die Westmächte sich weigerten, hierfür Kapital herzugeben. Zugleich hat man aber in Ägypten die Vernachlässigung des Kanals durch die Kanalgesellschaft kritisiert. Für den Ausbau des Kanals sind, wie wir gesehen haben, ebenfalls gewaltige Kapitalien erforderlich. Wie wird man beide Kapitalanforderungen decken, und in welchem Umfange wird das eine oder andere Vorhaben den Vorrang erhalten?

Die Investitionen des ägyptischen Staates betragen 1955 nur 33,7 Mill. £Ä, und die ausländischen Investitionen in Ägypten erreichten in diesem Jahre nicht einmal 1 Mill. £Ä. Die Kanalgesellschaft hat 1955 3—4 Mill. £Ä investiert.

Nun können beide Unternehmungen dazu beitragen, die wirtschaftliche Stärke Ägyptens zu festigen und das Angebot von Hartvaluten zu fördern. Die wirtschaftliche Entwicklung des Landes kann damit gefördert werden, ohne daß von ausländischen Anleihen unbedingt Gebrauch gemacht werden muß. Daß aber besonders in den Anfangsjahren das richtige Abwägen zwischen den beiden Großprojekten schwere Probleme mit sich bringen wird, ist offensichtlich. Ist man über diese Anfangsschwierigkeiten hinweggekommen, so werden dynamische Faktoren wirksam werden, die die weitere Arbeit erleichtern. Sekundärindustrien werden entwickelt werden können, die für den Unterhalt des Kanals erforderlich sind. Diese werden dazu beitragen, den Lebensstandard der Bevölkerung zu heben und die Produktivkraft des Landes zu erhöhen. Der Ausbau des Assuan-Damms wird dazu beitragen, die Selbstversorgung des Landes zu erleichtern, die Industriewirtschaft zu entwickeln und den Lebensstandard zu heben. Innerhalb von gewissen Grenzen können also die beiden großen Pläne sich ergänzen.

Es ist offenbar die Absicht Ägyptens, daß die Kanalbenutzer dazu beitragen sollen, den Ausbau des Assuan-Damms zu finanzieren. Das ist zunächst ein überraschender Gedanke. Denkt man aber zurück an die Zeit vor dem zweiten Weltkrieg, so ist damals über die hohen Kanalgebühren geklagt worden. Nach dem englischen Kauf von 44 % der Suezkanal-Aktien durch Disraeli gingen 44 % der Dividenden-Ausschüttungen der Kanalaktien in das britische Staatsbudget ein. Andere Länder haben also damals in Form von hohen Kanalgebühren zu dem britischen Staatsbudget beigetragen. Wenn ihre Kanalgebühren heute dazu verwendet werden sollen, zum Ausbau des Assuan-Damms beizutragen, so ist der Unterschied geringer, als man im ersten Augenblick vielleicht annehmen könnte. Aber entscheidend für die Beurteilung wird es selbstverständlich sein, wie die ägyptischen Gegenleistungen in Form einer günstigeren Gestaltung des Kanalverkehrs bewertet werden.

Wird der Assuan-Damm auch zur Folge haben, daß die Wirtschaft Ägyptens so gestärkt wird, daß die Schiffe in größerem Umfang als bisher Ladung und Löschung in ägyptischen Häfen erhalten können, so darf man doch die Bedeutung eines solchen Verkehrszuwachses im Vergleich zu dem gewaltigen Verkehr des Suezkanals nicht überschätzen. Aber sicher werden gewisse Schiffe daraus Verkehrsvorteile im Suezkanal erhalten.

Die Gebührenpolitik Ägyptens im Suezkanal wird von vielseitigen Faktoren beeinflusst werden. Es ist völlig falsch, zu behaupten, daß der Suezkanal jetzt eine Monopolstellung im Weltverkehr innehat, wie das in den Diskussionen der letzten Zeit öfter geschehen ist. So groß die Bedeutung des Kanals für den gesamten Weltverkehr zweifellos ist, so muß er doch mit einer Konkurrenz rechnen, teils von seiten der Ölleitungen, teils von seiten der Supertanker, die den Kanal nicht benutzen. Sollte die Kanalleitung versuchen, verhältnismäßig hohe Kanalgebühren zu verlangen, so kann das wohl vorübergehende Schwierigkeiten mit sich bringen, aber die Folge würde zweifellos eine Verlagerung des Verkehrs sein, wodurch die Ölleitungen und die großen Tanker eine erhöhte Bedeutung erhalten würden. Diese drei Faktoren beeinflussen sich gegenseitig. Die großen Kapitalinvestitionen, die erforderlich sind, und die Länge der Bauzeit für Umstellungen des Verkehrs werden eine gewisse Unelastizität in dem Gleichgewichtsverhältnis der Preise der drei Verkehrswege zur Folge haben, aber den Wettbewerb auf die Dauer nicht ausschalten. In der Gebührenpolitik wird auch das Verhältnis Ägyptens zu den anderen arabischen Ländern eine Rolle spielen. Höhere Kanalgebühren führen zu höheren Frachtsätzen, und diese beeinträchtigen den Gewinn der Ölproduzenten der arabischen Länder. Von ihrer Seite ist deshalb ein Druck zu erwarten, die Kanalgebühren nicht zu überhöhen. Werden aber erhöhte Kanalgebühren mit wirklichen Verbesserungen des Verkehrs verbunden, so daß die Durchfahrt beschleunigt werden kann, so wird der Widerstand gegen diese Gebührenpolitik vermindert werden.

Eine Organisation, durch die die Wünsche der Verkehrsteilnehmer zum Ausdruck gebracht werden könnten, hätte zur Zeit der englisch-französischen Herr-

schaft über den Suezkanal unter Umständen eine sehr nützliche Institution werden können. Jetzt ist unter Mitwirkung u. a. Großbritanniens, Frankreichs und der USA eine solche Institution geschaffen worden. Die USA sind nach der offiziellen Statistik am Verkehr des Kanals wenig beteiligt, obwohl der tatsächliche Anteil wesentlich größer ist.

Daß der Suezkanal trotz der eingetretenen Veränderungen weiter ein Zentralproblem der Weltpolitik und der Weltwirtschaft bleiben wird, kann mit Bestimmtheit angenommen werden. Von keiner Seite wurde aber in den bisherigen Verhandlungen dem Vorschlag ein ernsthafter Gedanke gewidmet, die alte Suezkanal-Gesellschaft in diese Funktion wieder einzusetzen. Es ist sogar die Frage anderer Beschäftigungsmöglichkeiten für die Gesellschaft diskutiert worden.

Mit größter Sicherheit kann angenommen werden, daß die Erfahrungen des Suezkonflikts zur Folge haben werden, daß die Ölreserven in allen Ländern vermehrt werden, um gegen Unterbrechungen des Ölverkehrs besser als bisher gesichert zu sein. Aber im übrigen sind wir von der technischen Entwicklung hierbei besonders abhängig. Sollte die Bedeutung der Zufuhr von Öl sich vermindern, etwa durch Verbilligung der künstlichen Herstellung von Treibstoffen oder durch verbilligte industrielle Verwendung der Atomkraft, so wird kein anderer Verkehrsweg der Welt so stark davon beeinflusst werden wie gerade der Suezkanal. Wer in weiten Perspektiven denkt, wird deshalb in der Beurteilung der Zukunft besonders vorsichtig sein. Der Suezkanal hat uns schon an den Rand eines dritten Weltkrieges geführt. Daß ein solcher Weltkrieg den Suezkanal selbst zerstört hätte, darf als sicher angenommen werden. Die Gestaltung der friedlichen Verwendung dieser Weltverkehrsstraße ist vornehmste Aufgabe der Weltpolitik.

Polens Wirtschaftslage und Wirtschaftsbeziehungen

Prof. Dr. Hermann Gross, Kiel

Durch die einschneidende Veränderung der geographischen und wirtschaftlichen Struktur Polens nach dem zweiten Weltkrieg haben sich rein ökonomisch gesehen die landwirtschaftlichen wie vor allem die industriellen Grundlagen für eine intensive wirtschaftliche Entwicklung des Landes und für eine stärkere Einschaltung in den Welthandel wesentlich verbessert. Jedoch ist Polen nicht in der Lage gewesen, die Möglichkeiten der besetzten hochentwickelten landwirtschaftlichen Gebiete Ostdeutschlands auszuwerten, die durch Austreibung und Flucht der deutschen Bevölkerung zum großen Teil menschenleer geworden waren. Hierbei spielte nicht nur der Mangel an fähigen Siedlern, sondern — wie in allen kommunistisch gewordenen Oststaaten — auch die allgemeine Vernachlässigung der Landwirtschaft und die Beeinträchtigung ihrer Produktivkraft durch die kommunistische Agrarpolitik eine entscheidende Rolle.

WIRTSCHAFTSPOLITIK

Der Erhaltung und dem Ausbau der Industrie wurde von Anfang an besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und der Großteil der Investitionen wurde für industrielle Projekte aufgewendet. Immerhin spielten in der polnischen Wirtschaftspolitik der ersten Nachkriegsjahre ökonomische Gesichtspunkte noch eine gewisse Rolle. So ist es z. B. für die damalige polnische Wirtschaftspolitik charakteristisch, daß Gomulka noch 1947 eine zwangsweise Kollektivierung der Landwirtschaft und einen einseitig forcierten Ausbau einer großen polnischen Schwerindustrie ohne entsprechende Rohstoffbasis ablehnte.

Diese Einstellung paßte nicht in die Konzeption Stalins von der Schaffung eines eigenen möglichst autarken „demokratischen Weltmarktes“ mit Ausrichtung der gesamten Wirtschaft der Ostblockländer auf die politischen und wirtschaftlichen Interessen der Sowjetunion.