

Pfeifer, Wolfgang

Article — Digitized Version

Ostblockländer brauchen Chartertonnage des Westens

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Pfeifer, Wolfgang (1961) : Ostblockländer brauchen Chartertonnage des Westens, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 41, Iss. 12, pp. 571-573

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133176>

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.

Ostblockländer brauchen Chartertonnage des Westens

Wolfgang Pfeifer, Bremen

Obgleich die Ostblockländer bereits seit einer Reihe von Jahren den intensiven Ausbau ihrer eigenen Handelsflotten betreiben, sind sie zur Zeit und mit Sicherheit auch noch für die nächste Zukunft auf die Inanspruchnahme eines Teiles der Tonnage der traditionellen Schifffahrtsländer des Westens angewiesen. Während die Staaten im kommunistischen Machtbereich — hier zählen vor allem die Sowjetunion sowie die beiden Volksrepubliken Polen und China — ihren Außenhandel untereinander, aber auch den mit den „kapitalistischen“ Ländern und ihren ehemaligen Kolonialgebieten, den „jungen“ Nationen in Afrika, auszuweiten bestrebt sind, sollen ihre Handelsflotten bis 1965 auf zusammen rd. 10 Mill. BRT gebracht, d. h. etwa verdoppelt werden.

Unorthodoxer Einsatz der Handelsflotte

Es gibt allerdings — außerhalb des ökonomischen Bereichs — noch eine andere, nicht unwesentliche Ursache dafür, weshalb der Ostblock mit der bis heute unter eigener Flagge zur Verfügung stehenden Tonnage die erforderlichen Beförderungsleistungen nicht ausführen kann. Das ist der unorthodoxe, nicht ausschließlich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betriebene Einsatz der sowjetischen Handelsflotte, die zum großen Teil für politische Zwecke verwendet wird. Ihre durchschnittliche Auslastung wird in Fachkreisen auf etwa 65 % ihrer Ladekapazität geschätzt. Auch daraus ergibt sich ein Bedarf an zusätzlicher Tonnage, die bei der gegenwärtigen Aufteilung der Welthandelsflotte nach Flaggen nur von den westlichen Schifffahrtsnationen gestellt werden kann.

Dies geschieht sowohl über den offenen internationalen Frachtenmarkt als auch außerhalb des Marktes; im letzteren Falle also durch direkte Vereinbarungen zwischen Reeder und Verloader, d. h. zwischen dem Verfügungsberechtigten über die jeweilige Tonnage im Westen auf der einen und den staatlichen Frachtagenturen der drei genannten Ostblockländer (Sovfracht, Polfracht und Sinofracht) auf der anderen Seite. Nur etwa 50 % der Beförderungsleistungen in der internationalen Tramp- oder Charterfahrt werden heute über den offenen Markt gehandelt und damit sichtbar. Umfang und sonstige Einzelheiten der übrigen Abschlüsse werden meistens nicht bekannt, was dem Bestreben des östlichen Lagers, vor allem der Sowjetunion, der Weltöffentlichkeit möglichst jeden Einblick in ihre Schifffahrtsdispositionen zu verwehren, durchaus entgegenkommt.

Unter diesen Gesichtspunkten wurde die folgende Untersuchung der Vorgänge auf den Frachtenmärkten in London und New York vorgenommen, die die Zeit vom 1. 1. 1959 bis 31. 12. 1960 umfaßt und sowohl die Abschlüsse auf Reise-Charter-Basis (Zahlen in Ladungstonnen) als auch diejenigen der Charterungen auf Zeit (Zahlen in Tragfähigkeitstonnage) behandelt. Ein unmittelbarer Vergleich dieser beiden Zahlengruppen ist daher nicht möglich. Unter den Gestellern von Trockentonnage und Tankern sind sämtliche maßgeblichen Schifffahrtsnationen des Westens vertreten, darunter auch die Bundesrepublik und die Länder mit den sogen. steuerfreien oder „billigen“ Flaggen. Der ermittelte Ladungsumfang (Reise-Charter) weist bei allen drei Ostblockländern von dem einen zum anderen Jahr der Berichtszeit eine steigende Tendenz auf.

Umfang der mit fremder Tonnage verschifften Ladung

Nachweislich wurden während der 24 Monate etwa 14,237 Mill. t Ladung in 1866 Einzelreisen mit westlichen Tankern und Trockenfrachtern für Rechnung der drei Ostblockländer befördert. Dabei entfielen 692 Reisen mit rd. 5,734 Mill. t Ladung auf das Jahr 1959 und 1174 Reisen mit rd. 8,503 Mill. t auf 1960. Von der gesamten Gütermenge wurden rd. 9,987 Mill. t mit Trockenfrachtern und etwa 4,250 Mill. t mit Tankern befördert. Der Anteil der Trockenfrachter (einschließlich Tanker mit Erz- und Getreideladungen) erhöhte sich von rd. 3,866 Mill. t im ersten auf rd. 6,122 Mill. t im zweiten Abschnitt der Berichtszeit, während die von Tankern beförderten flüssigen Ladungen sich während der gleichen Zeit auf rd. 1,869 Mill. t bzw. rd. 2,381 Mill. t beliefen.

Die Anteile der einzelnen Länder

Die Anteile der einzelnen Länder an der mit fremder Tonnage verschifften Ladung sind sehr unterschiedlich. Mit rund 6 Mill. t hat Polen, das kleinste unter den hier genannten Ländern des östlichen Lagers, die umfangreichsten Abschlüsse an den Frachtenbörsen getätigt. Während die hauptsächlich von der Sowjetunion in Anspruch genommenen Tanker dem — wirtschaftlich und politisch bedeutsamen — Export von Mineralölen dienen (1959/60 wurden rd. 3,5 Mill. t mit Schiffen unter fremder Flagge befördert), wurden die Trockenfrachter von den beiden anderen Ostblockländern zum überwiegenden Teil zur Beförderung von Importgütern verwendet.

Unter den westlichen Schiffahrtsnationen stellten Italien, Norwegen, Großbritannien und Griechenland das größte Kontingent der Tonnage zur Beförderung der trockenen und flüssigen Ladung im seewärtigen Außenhandel der drei bedeutendsten Länder des Ostens. Beteiligt waren außerdem die Flaggen von Panama, Liberia, der Bundesrepublik Deutschland, Schwedens, der USA, Frankreichs und einiger anderer Länder, darunter Jugoslawien, das als einziger kommunistischer Staat einen Teil seiner (ebenfalls im Ausbau befindlichen) Handelstonnage dem internationalen Frachtenmarkt zur Verfügung stellt und seine Regeln beachtet.

Zu der oben genannten Ladungsmenge, die etwa der Hälfte des Güterumschlages von Hamburg, des größten deutschen Seehafens, im Jahr 1960 (rd. 30 Mill. t) entspricht, hinzuzurechnen sind ferner rd. 2,642 Mill. t Seegüter (179 Reisen), die ebenfalls im Rahmen des Außenhandels der Ostblockländer (unter Einschluß der Tschechoslowakei, der deutschen Sowjetzone und Ungarns) mit westlicher Chartertonnage verschifft wurden, bei denen jedoch der jeweilige Charakter nicht eindeutig zu erkennen ist. Fest steht, daß es sich hier zum weitaus größten Teil um Charterer aus dem östlichen Lager handelt. Danach wurden also in 24 Monaten bei 2045 einzelnen Reisen Beförderungsleistungen von zusammen rd. 16,880 Mill. t mit unter westlicher Flagge fahrenden Frachtschiffen für Rechnung des kommunistischen Blocks ausgeführt. Unter Hinzunahme der über 2,680 Mill. t lautenden Tanker-Abschlüsse, die während der gleichen Zeit mit nur wenigen Reedern westlicher Länder außerhalb des Marktes getätigt wurden und die ausschließlich den (bis Ende 1963 durchzuführenden) Transport sowjetischen Mineralöls betreffen, ergibt sich ein Ladungsumfang von insgesamt rd. 19,560 Mill. t.

Rückgang der Zeit-Charter-Engagements

Die nachweisbaren Engagements von Charter-Tonnage auf Zeit (einige Monate bis zu mehreren Jahren) beliefen sich in den Jahren 1959 und 1960 auf insgesamt rd. 1,209 Mill. t Tragfähigkeit (tdw). Davon wurden 702 390 tdw im ersten und nur 506 659 tdw im zweiten Abschnitt des Berichtszeitraums abgeschlossen. Angaben über die Art der Ladung sowie über die erzielten bzw. erzielbaren Beförderungsleistungen liegen hier im Gegensatz zur Reise-Charter nicht vor.

Auf Trockenfrachter entfallen dabei 954 723 tdw und auf Tanker (die ausschließlich von der Sowjetunion in Anspruch genommen wurden) nur 254 326 tdw. Die Anteile der drei Länder sind auch hier sehr unterschiedlich. Mit 752 523 tdw ist derjenige der Volksrepublik China (nur Trockenfrachter) der bedeutendste. Der Anteil der Sowjetunion belief sich auf 293 091 (davon Trockenfrachtschiffe nur 38 765) tdw und derjenige Polens auf 163 435 tdw (ebenfalls nur Trockenladungsschiffe).

Mit der für Einzelreisen gecharterten Tonnage wurden im allgemeinen Bulkladungen verschifft. Erze, Getreide, Düngemittel, Zucker, Koks, Kohle und Holz

gehören bei den Trockenfrachtern zu den wichtigsten Massengütern, denen neben ihrem kommerziellen oder industriellen Wert in bestimmten Fällen auch eine gewisse politische Bedeutung zukommt (z. B. gegenwärtig Getreide für China, seit jeher Zucker bei Kuba). Für die Beförderung von Stückgütern, die einen gewissen Aufschluß über bestimmte industrielle Fertigungen der betreffenden Länder ermöglichen würden, wurden wahrscheinlich stets die eigenen oder Schiffe eines anderen Ostblockstaates verwendet. Insofern kann also von einer „gezielten“ Entlastung der Handelsflotten der Länder im sozialistischen Machtbereich gesprochen werden.

Polens hoher Tonnagebedarf

Der größte Anteil der westlichen Tonnage (Reise-Charter), die während des unlängst abgeschlossenen Zweijahreszeitraums aus dem offenen Frachtenmarkt entnommen und für einzelne und konsekutive Reisen verwendet wurde, entfiel auf Polen. Das kleinste unter den hier genannten Ländern mit kommunistischer Regierung, dessen eigene Handelsflotte Anfang 1960 nach Angaben des Instituts für Schiffahrtsforschung in Bremen 151 Einheiten (ab 300 BRT) mit zusammen 583 099 BRT und 822 957 tdw zählte, hat Frachtraum zur Beförderung von rd. 6,147 Mill. t Ladung in seine Dienste genommen und damit 920 Reisen ausgeführt. Abschlüsse über rd. 2,841 Mill. t (365 Reisen) erfolgten 1959 und über 3,306 Mill. t (555 Reisen) im Jahr 1960. Dabei handelte es sich fast ausschließlich um Trockenfrachter: für 2,651 Mill. t bzw. 3,245 Mill. t Ladung in den beiden gleichen Zeitabschnitten. Die Tankerladungen spielen mit insgesamt 249 776 t nur eine unwesentliche Rolle. Den überwiegenden Teil der Chartertonnage beanspruchten die Importgüter Getreide mit rd. 2,132 Mill. t und Erze (hauptsächlich aus Vitoria/Brasilien, das seine Umschlagsanlagen erheblich ausbaute und demnächst für 35 000-tdw-Schiffe zugänglich sein wird) mit rd. 2,382 Mill. t. Außerdem wurde Schiffsraum für die Einfuhr von rd. 300 000 t Düngemitteln verwendet. Zur Beförderung von 112 300 t Kuba-Zucker nach Polen wurde nur im vergangenen Jahr westliche Tonnage aus dem internationalen Markt genommen. Dies schließt allerdings nicht aus, daß bereits im Jahr zuvor eigene Schiffe für diese Transporte eingesetzt wurden.

Tanker für verstärkte sowjetische Mineralölexporte?

Ein ganz anderes Bild ergibt sich für die Sowjetunion, die ihren hohen Bedarf an Schiffsraum (Neubauten und Zweithand-Tonnage) nach Angaben der in diesem Fall zuständigen staatlichen Agentur Sudoimport gegenwärtig in über 20 Ländern, westlichen und östlichen, deckt. Hier spielen die fraglos politisch determinierten Mineralölexporte, die, wie wiederum aus offiziellen sowjetischen Quellen verlautete, von bisher rd. 5 auf 19% des Weltmineralölhandels gesteigert werden sollen, die entscheidende Rolle bei der Inanspruchnahme fremden Schiffsraums über den of-

fenen Markt. Wurden 1959 mit 97 Schiffen — hauptsächlich unter norwegischer, italienischer, britischer und griechischer Flagge — 1,531 Mill. t Sowjetöl verschifft, so erhöhten sich die Mineralölausfuhren mit Chartertonnage 1960 auf rd. 2,055 Mill. t (130 Reisen). Dabei war außer den für das erste Jahr genannten Flaggen auch die schwedische in größerem Umfang beteiligt. Insgesamt hat die Sowjetunion, die Anfang 1960 über eine eigene Handelsflotte von 1033 Einheiten (je 300 BRT und darüber) mit zusammen rd. 3,539 Mill. BRT und einer Gesamttragfähigkeit von 4,9 Mill. tdw (darunter nur 0,975 Mill. tdw Tanker) verfügte (nach „Statistik der Schifffahrt“ Bremen), 1959 Chartertonnage für nachweislich rd. 2,058 Mill. t und im Jahr 1960 für 3,663 Mill. t Ladung in Anspruch genommen, die in 255 bzw. 486 einzelnen und konsekutiven Reisen von und nach den Häfen des Schwarzen Meeres (Olexport), der Ostsee (Importe von Kuba-Zucker u. a.), des Weißen Meeres und der Barents-See (Holzexporte) sowie der Pazifischen Küste (Getreideeinfuhren von Kanada) verschifft wurden. Während die Sowjetunion in den Jahren 1956 bis 1958 erhebliche Zuckermengen (180 000 bis 350 000 t pro Jahr) ausgeführt hat, erhöhten sich ihre Einfuhren von Kuba-Zucker mit gecharterten Schiffen von 65 000 t im ersten auf 450 000 t im zweiten Jahr der Berichtszeit (1959 und 1960). Daß in der Kuba-Fahrt mit insgesamt 60 Reisen (entgegen der üblichen Praxis) auch sowjetische Frachter angetroffen wurden, dürfte ebenfalls politische Gründe haben, zumal die Sowjetunion die an das Castro-Regime in Kuba gelieferten Waffen nur mit eigenen Schiffen befördern kann.

Eine Entlastung der eigenen Tonnage für besondere Transporte wird ferner in beträchtlichem Umfang durch den außerhalb des Marktes auf Grund von direkten Kontrakten mit norwegischen und britischen Reedern gecharterten Tankerraum für zusammen fast 2,7 Mill. t Rohöl erreicht. Mit einer Ladungsmenge von 2,0 Mill. t ist der Mitte 1960 mit dem griechischen Tankerreeder Niarchos abgeschlossene Kontrakt der umfangreichste, während die Kontrakte über norwegischen Schiffsraum, darunter Reederei Knutsen, Hauge-sund, ihm lediglich bezüglich des Verschiffungszeitraums (drei Jahre) etwa gleichkommen. Empfänger dieser Rohölladungen sind Italien und Japan.

Chinas Bedarf an Tonnage für Düngemittel

Die Volksrepublik China, die mit einer relativ unbedeutenden, aber ebenfalls im Ausbau begriffenen eigenen Handelsflotte (am 1.1.1960: 177 Einheiten mit zusammen 462 031 BRT und 624 128 tdw) stets auf Charterungen fremden Schiffsraums angewiesen war, hat — im Gegensatz zur Zeitcharter — den geringsten Anteil an der mit Frachtschiffen unter westlicher Flagge beförderten Ladungsmenge. Sie belief sich 1959 auf 835 500 t (72 Reisen) und 1960 auf rd. 1,534 Mill. t (133 Reisen). Auch hier tritt eine steigende Tendenz in Erscheinung, obgleich die von den Frachtenbörsen ausgewiesenen Daten nennenswerte Getreide-Importe noch nicht einschließen. Der Bedarf an zusätzlicher Tonnage für die Verschiffung der inzwischen bekannt gewordenen umfangreichen Getreidekäufe in Australien, Kanada und Europa kündigte sich erst in den letzten Tagen der Berichtszeit bzw. Anfang 1961 an. Auf die Bemühungen der kommunistischen Regierung des menschenreichsten Landes der Welt, die Ernährung der Bevölkerung aus eigener Nahrungsmittel-erzeugung sicherzustellen, dürfte die Verwendung des gecharterten Seetransportraums hinweisen: mit 592 900 t (54 Reisen) wurden 1959 fast 75 % für den Transport von Düngemitteln eingesetzt. 1960 war es mit 713 400 t (66 Reisen) fast die Hälfte. In demselben Jahr wurden mit 27 Charterschiffen 295 000 t Zucker aus Kuba nach China gebracht. Die Tankerladungen nahmen mit 148 700 bzw. 265 000 t nur einen vergleichsweise geringen Raum ein.

Daß sogar für den Transport von 95 500 t Erz (7 Reisen) von der Insel Hainan nach Nordchina, also in der eigenen Küstenfahrt, Chartertonnage unter westlicher Flagge in Anspruch genommen werden mußte (1960), läßt Rückschlüsse auf die Unzulänglichkeit auch der Tonnage für den Küstenverkehr zu. Diese soll nach amerikanischen Schätzungen hauptsächlich aus Einheiten ohne eigenen Antrieb mit zusammen etwa 3 Mill. BRT bestehen und bis 1965 auf 4,5 Mill. BRT ausgebaut werden.

Nach den eingangs gemachten Ausführungen kann mit Sicherheit angenommen werden, daß der Umfang der tatsächlich in Anspruch genommenen Handels-tonnage der Schifffahrtsnationen des Westens durch die Ostblockländer über den hier ermittelten exakten Daten liegt.

UNSER AUSSENHANDELSDIENST...

Ihre Brücke zum Welthandel

**NORD
KREDIT**

*Seit Jahrzehnten
im Dienste der
bremischen Wirtschaft*

NORDDEUTSCHE KREDITBANK A.G. BREMEN

BREMEN · VEGESACK · BREMERHAVEN · EMDEN