

Pfeifer, Wolfgang

Article — Digitized Version

Ostblock-Tonnage im Weltverkehr

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Pfeifer, Wolfgang (1963) : Ostblock-Tonnage im Weltverkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 43, Iss. 6, pp. 245-253

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133314>

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.

Ostblock-Tonnage im Weltverkehr

Wolfgang Pfeifer, Bremen

Bei der Beurteilung der Entwicklung in den kommunistisch regierten Ländern des Ostens sind wir vielfach auf Meldungen und Berichte angewiesen, die auf Umwegen oder mit Verspätung zu uns gelangen. Oft müssen wir uns darauf beschränken, Rückschlüsse aus bekannt gewordenen Einzelheiten zu ziehen. Wir wissen, daß in dieser gesteuerten Isolierung Methode liegt. Davon wird auch das weite Feld der Schifffahrt berührt, das die Staaten des Ostblockes, vor allem die Sowjetunion, näherer Betrachtung der Weltöffentlichkeit möglichst entziehen wollen.

Hier soll versucht werden, ein Bild vom Umfang, Charakter und der Bedeutung des Seeverkehrs der Ostblockländer zu zeichnen; genauer gesagt: desjenigen Teiles ihres Schiffs- und Güterverkehrs, der sich an der Frequentierung der drei wichtigsten Kanäle der Welt-schifffahrt erkennen läßt, des Suezkanals, des Panamakanals und des Nordostseekanals. Die Untersuchung, die sich auf die Geschäftsberichte der Kanalgesellschaften stützt, erstreckt sich auf den Zeitraum von Anfang 1958 bis Ende 1962. Diese Fünfjahresfrist reicht aus, um gewisse Kriterien der Entwicklung in der Handels-tonnage und dem Güterverkehr zu beleuchten. Zu beachten ist dabei, daß die Berichtsabschnitte für den Suez- und für den Nordostseekanal jeweils mit dem Kalenderjahr zusammenfallen, während das Rechnungsjahr der Panamakanalverwaltung mit dem 30. Juni endet. Die Berichtszeit, für die die neuesten Daten vorliegen, beginnt daher hier am 1. 7. 1957 und endet am 30. 6. 1962.

Von den drei genannten Straßen der Weltschifffahrt ist der Suezkanal diejenige mit dem höchsten Verkehrs- und Güteraufkommen. Während der Schiffsverkehr auf dem Panama- und dem Nordostseekanal noch erheblich unter der 100-Mill.-BRT-Grenze lag, bildete die 200-Mill.-BRT-Marke beim Suezkanal die unterste Stufe. Dem entspricht auch die Größenordnung seines Güterverkehrs. Hinsichtlich der Zahl der Durchfahrten steht der Nordostseekanal mit Abstand an der Spitze. Verglichen mit dem Panamakanal beträgt seine Frequentierung etwa das Sechsfache (1960) und auf den Suezkanal bezogen etwa das Vierfache. Der Kanal durch den Isthmus von Panama rangiert hinsichtlich des Schiffsverkehrs (in BRT) zwar um ein geringes vor dem Kiel-Kanal, wird aber vom Suezkanal um mehr als das Doppelte übertroffen.

Übereinstimmung besteht für die drei Kanäle darin, daß die Entwicklung des Schiffsverkehrs und der beför-

derten Gütermenge während der Berichtszeit einen deutlichen Trend nach oben zeigt. Lediglich der Nordostseekanal macht davon für 1961 eine Ausnahme: hier ist der Schiffsverkehr um 0,752 Mill. BRT und der Ladungsumfang um 0,462 Mill. t zurückgegangen. Dem entsprechen auch die Zahlen der zwischen Brunshüttelekoog und Kiel-Holtenau registrierten Schiffseinheiten, die schon 1960 mit 71 728 Einheiten ihre — zunächst — höchste Jahresquote erreichten, die 1962 jedoch noch übertroffen wurde. In der über 60jährigen Geschichte des Kanals brachte das vergangene Jahr das bisherige Rekordergebnis, auch hinsichtlich der beförderten Gütermenge. Ein uneinheitliches Bild zeigt in dieser Beziehung der Suezkanal: hier wurden 1959 mit 17 731 Einheiten die wenigsten und 1960 mit 18 734 die meisten Durchfahrten gezählt. Konstant nach oben bewegt sich hingegen die Kurve der durch den Panamakanal geschleusten Schiffseinheiten. Ein Vergleich dieser Daten mit den entsprechenden Daten für die Tonnage auf dem Suezkanal, der in den Jahren 1959 und 1961 höhere BRT-Werte trotz geringerer Schiffszahlen ergibt, läßt die anhaltende Entwicklung zur größeren Schiffseinheit bei großen Teilen der Welthandelsflotte erkennen. Diesem Trend ist die Handelstonnage beispielsweise der Sowjetunion, soweit die Kanalstatistiken darüber Aufschluß geben, nicht immer gefolgt.

Die Ostblockflaggen auf dem Suezkanal

Am Verkehr auf dem Kanal zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer waren während der Berichtszeit etwa 35 bis 40 Flaggen im Jahr beteiligt. Wie sich der Verkehr auf diesem kürzesten Verbindungsweg zwischen bedeutenden Besiedlungs- und Wirtschaftszentren mehrerer Erdteile im ganzen entwickelte, läßt die nachfolgende Tabelle erkennen.

Verkehrsentwicklung auf dem Suezkanal

Jahr	Zahl der Schiffe		NRT		BRT in 1000	Ladung in 1000 t
	Insg.	davon Tanker	in 1000	davon Tanker in %		
1958	17 842	9 588	154 479	69,8	204 692	139 373
1959	17 731	9 211	163 386	69,9	215 838	148 254
1960	18 734	9 755	185 322	71,4	243 850	168 903
1961	18 148	9 121	187 059	71,1	245 493	172 394
1962	18 518	9 430	197 837	71,9	258 776	182 427

Daß die Tanker den größten Teil des Schiffsverkehrs ausmachen und das Erdöl (einschließlich Derivate) unter den beförderten Gütern dominiert, liegt auf der Hand. Die obigen Daten schließen auch die in Ballast

fahrende Tonnage ein. An der Zahl der Durchfahrten (in beiden Richtungen) gemessen, belief sich der Anteil der Tanker jeweils auf über 50 %. Die Differenz gegenüber dem in NRT gemessenen Anteil erklärt sich daraus, daß die Tankschiffe durchweg bedeutend größere Schiffseinheiten darstellen als die Trockenfrachter. Der weitaus größte Teil der Schiffsloadungen, durchschnittlich etwa 80 %, wurde in nördlicher Richtung befördert, was praktisch wiederum den überwiegenden Anteil des Mineralöls aus dem Persischen Golf erkennen läßt.

Bevor auf die Beteiligung der drei bedeutendsten Ostblockstaaten am Schiffs- und Güterverkehr zwischen Port Said und Suez näher eingegangen wird, soll hier noch auf folgenden Umstand hingewiesen werden, um die entsprechenden Anteile ins rechte Licht zu rücken: Die Tonnage der Sowjetunion und der Volksrepubliken Polen und China machte am 1. 12. 1961 mit zusammen 5,32 Mill. BRT etwa 4,1 % der Welthandelsflotte aus, die zu diesem Zeitpunkt (nach Angaben des Instituts für Schifffahrtforschung in Bremen) 23 489 Einheiten mit 128,722 Mill. BRT umfaßte. Davon entfielen 1097 Schiffe mit 4,053 Mill. BRT auf die Sowjetunion, 178 mit 0,716 Mill. BRT auf Polen und 208 Einheiten mit 0,553 Mill. BRT auf Festlandchina. Der Anteil dieser drei Länder des östlichen Lagers an der gesamten Bruttoregistertonnage der Welt war zu dem genannten Zeitpunkt also nicht gerade hoch. Unter diesem Gesichtspunkt muß auch ihr Anteil am Verkehr betrachtet werden, der über die drei am meisten frequentierten Kanäle des interkontinentalen Seeverkehrs abgewickelt wird. Beachtung verdient in diesem Zusammenhang jedoch die Tatsache, daß die Länder des Ostblocks gerade in den letzten Jahren — aus kommerziellen oder politischen Gründen — ihr Interesse für die jungen Staaten in Afrika und Asien sowie für die mittel- und südamerikanischen Länder entdeckt haben und darüber hinaus bestrebt sind, ihren Güteraustausch mit dem höher industrialisierten Westen auszuweiten, was praktisch fast nur auf dem Seewege möglich ist.

Tonnage der Sowjetunion am Gesamtverkehr des Suezkanals

Jahr	NRT in 1000	Anteil von NRT in %	Tanker	andere Schiffe	Zahl der Schiffe	Anteil in %
			in 1000 NRT			
1958	2 845	1,8	1 956	889	572	3,2
1959	2 222	1,4	1 029	1 193	475	2,7
1960	2 085	1,1	866	1 219	435	2,3
1961	3 061	1,6	1 465	1 596	556	3,1
1962	3 752	1,9	1 789	1 963	679	3,7

Die Rolle, die die Tonnage der Sowjetunion am gesamten Verkehr des von Ägypten verwalteten Suezkanals spielt, geht aus der vorstehenden Übersicht hervor. Die prozentualen Anteile nach NRT und Zahl der Schiffe beziehen sich jeweils auf die in der ersten Tabelle dargestellte Gesamtfrequentierung. Alle Angaben gelten stets für den Verkehr in beiden Richtungen.

Den kritischen Leser, der gewohnt ist, zumeist mit relativ bedeutenden Anteilen der Sowjetunion an meßbaren und unmeßbaren Dingen im wirtschaftlichen

und im politischen Bereich zu rechnen, mögen diese verhältnismäßig niedrigen Prozentsätze, durch die die Beteiligung dieses großen Landes am Schiffsverkehr auf einer der wichtigsten Wasserstraßen der Welt gekennzeichnet wird, überraschen. Gewiß sind die hier ausgewiesenen Anteile, auf das Ganze bezogen, zur Zeit von fast untergeordneter Bedeutung. Sie liegen unter denjenigen der deutschen Tonnage, die für die gleiche Zeit (nach NRT) 2,9 %, 3,8 %, 4,2 %, 3,9 % und 4,1 % betragen. Mit 4,66 Mill. BRT bei 1492 Einheiten lag die Handelsflotte der Bundesrepublik Deutschland am 1. 12. 1961 nur um ca. 0,6 Mill. BRT über der der Sowjetunion (dabei ist zu beachten, daß in den Reports of the Suez Canal Authority der VAR nicht unterschieden wird zwischen der Tonnage West- und Mitteldeutschlands).

Dieses Verfahren dürfte bei dem am genannten Stichtag bestehenden Verhältnis der Handelsflotten der beiden deutschen Teilstaaten von 4,66 zu 0,24 Mill. BRT (nach „Statistik der Schifffahrt“, Bremen) jedoch kaum von Belang sein, so daß praktisch nur die Schiffe der Bundesrepublik hierin enthalten sind. Wenn man jedoch berücksichtigt, daß die Sowjetunion am Stichtag mit knapp 3 % am oben erwähnten Umfang der Welthandelsflotte beteiligt war, wird offenbar, daß die errechneten Anteile kaum höher sein können; im Gegenteil, sie bringen eher noch eine gewisse Massierung sowjetischer Tonnage auf dem für den Mineralöltransport so wesentlichen Verbindungsweg zum Ausdruck, insbesondere im letzten Jahr der Berichtszeit. Ihr durchschnittlicher Anteil für den Fünfjahreszeitraum beläuft sich auf 1,56 %. Dies gilt mutatis mutandis auch für die Summe der Anteile der drei Staaten des kommunistischen Machtbereichs.

Sowjetische Mineralöltransporte nach Süden

Wenn die Bedeutung des Suezkanals für die Handelschifffahrt der Sowjetunion bisher noch nicht überzeugend zum Ausdruck gekommen sein sollte, so dürfte dies bei einer Betrachtung des Mineralöltransportes der Fall sein, der in südliche Richtung geht. Entscheidendes Merkmal dieser Transporte ist nämlich der hohe Anteil der Sowjetunion als Ursprungsland der beförderten Schiffsloadungen. Während der gesamten Berichtszeit lag ihr Anteil weit über 50 %. Die folgende Tabelle veranschaulicht dies im einzelnen.

Mineralöltransporte der Sowjetunion in Nord-Süd-Richtung auf dem Suezkanal

Jahr	Gesamtmenge in 1000 t	Anteil der Sowjetunion	
		in 1000 t	in %
1958	2 375	1 463	61,6
1959	2 494	1 458	58,5
1960	3 007	2 045	68,0
1961	6 300	4 639	73,6
1962	5 543	4 392	79,3

Die Bedeutung dieser Daten liegt, im Vergleich zu denen für die in nördlicher Richtung beförderten Gütermengen, weniger in ihrer absoluten Höhe als vielmehr in der klar erkennbaren Tendenz der Prozentanteile. Die hier sichtbar werdende Entwicklung entspricht durchaus dem, was bisher über einschlägige

REN
ND
KTI
erke:

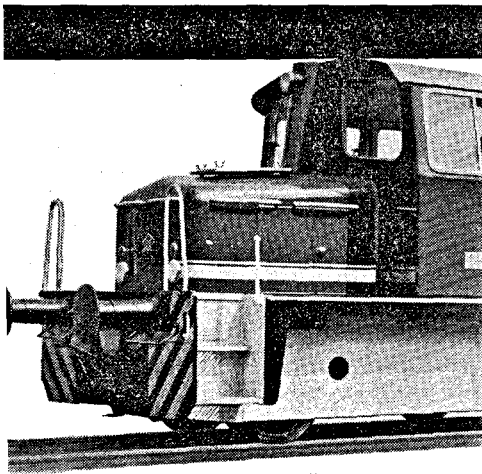
Expansionspläne der Sowjetunion bekannt geworden ist. Als gleichfalls zum Ostblock zählendes Verschifungsland, das die am Schwarzen Meer gelegenen Ölquellen ausbeutet, mag hier noch Rumänien erwähnt werden, dessen Anteil jedoch sehr unterschiedlich ist und sich hinsichtlich der Tendenz umgekehrt wie der seines großen Nachbarn verhält: 1958 = 19,4 %; 1959 = 23,8 %; 1960 = 13,4 %; 1961 = 1,7 % und 1962 = 1,6 %. Die ebenfalls in südlicher Richtung durch den Suezkanal führenden Rohölverschiffungen aus westlichen Quellen (z. B. aus den USA oder karibischen Häfen) können hier wegen Geringfügigkeit außer Betracht bleiben.

Ein nicht weniger aufschlußreiches Bild ergibt sich — nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt einer etwaigen Abhängigkeit von sowjetischen Öllieferungen — bei einer Untersuchung der Abnehmerländer und ihrer Quoten. Von den über zwanzig in den Berichten der Kanalgesellschaft genannten Staaten, deren Rohölversorgung den Weg in südlicher Richtung durch den Suezkanal nahm, sollen hier nur diejenigen mit dem höchsten Anteil oder solche erwähnt werden, die aus anderen Gründen Interesse beanspruchen können.

Rohöltransporte auf dem Nord-Süd-Weg des Suezkanals

Jahr	Gesamtmenge in 1000 t	VAR		Sibirien		China		Japan	
		1000 t	in %	1000 t	in %	1000 t	in %	1000 t	in %
1958	2 375	1 663	70,0	142	5,97	ca. 235	10,0	—	—
1959	2 494	1 514	60,7	118	4,70	272	10,9	—	—
1960	3 007	731	24,3	164	5,40	353	11,7	1 002	33,0
1961	6 300	1 342	21,3	98	1,50	354	5,6	3 007	47,7
1962	5 543	829	14,9	53	0,96	337	6,1	2 644	47,8

Als bemerkenswert an den hier aufgezeigten Relationen erscheint der hohe Anteil der Vereinigten Arabischen Republik (VAR), die ihre Mineralölladungen im Hafen von Suez übernommen hat. Aus der Tatsache, daß ihre Einfuhren in den beiden ersten Jahren über dem entsprechenden absoluten Anteil der Sowjetunion lagen, kann geschlossen werden, daß die Sowjetunion an diesen Lieferungen zumindest stark beteiligt war, während ihr Lieferanteil in den drei letzten Jahren der Berichtszeit beträchtlich zurückgegangen sein dürfte. Als Ausgleich dafür trat Japan, dessen durch den Suezkanal verschifte Rohölbezüge sich ab Mai 1960 ständig erweiterten, als Empfängerland immer mehr in den Vordergrund. Hier gilt im großen und ganzen das gleiche für 1961/62 wie für die

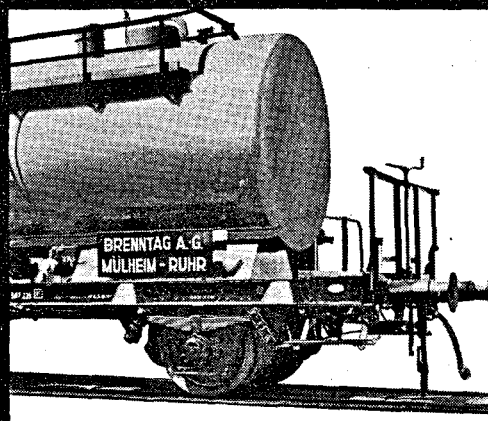


**Diesellokomotiven
für Normal- und Schmalspur
Kesselwagen
für Öle, Treibstoffe
und andere Flüssigkeiten
Gleisanlagen
Maschinen
für den
Gleisoberbau**



**STEIN-KOPPEL
ÜBECKER MASCHINENBAU
GESELLSCHAFT**

Berlin, Dortmund, Hattingen, Lübeck



W 35

VAR in den Jahren 1958/59. Ferner sei noch auf die Schiffstransporte von Mineralöl vom Schwarzen Meer nach Sibirien sowie auf die Belieferung Chinas hingewiesen, die sich auf dem Suezkanal vollzogen.

Im Zusammenhang mit den oft und auch in jüngster Zeit wiederholten Warnungen vor einer Ausweitung der Lieferungen sowjetischen Mineralöls an die Industrieländer des Westens sowie im Hinblick auf den hohen Anteil der Sowjetunion an den entsprechenden Transporten durch den Suezkanal kann ein Hinweis auf die — zumeist wenig oder überhaupt nicht industrialisierten und in ihrer staatlichen Souveränität noch jungen — Abnehmerländer südlich des Kanals vielleicht zur Kennzeichnung des sowjetischen „Ausleseverfahrens“ dienen: Außer Indien, Australien und Iran (!) haben Malaya, Vietnam, Indonesien, Burma, Kenia, Pakistan, Südkorea, Madagaskar, Somalia, Saudisch-Arabien sowie Yemen und Kuweit (!) Rohöl und Fertigprodukte vom Schwarzen Meer während der letzten fünf Jahre auf diesem Wege bezogen.

Nur wenige große Sowjet-Tanker im Einsatz

Bis zu einem gewissen Grade können aus der Beteiligung sowjetischer Handelstonnage am Kanalverkehr Aufschlüsse über die Struktur der Tankerflotte der Sowjetunion gewonnen werden. Aus den — erst ab 1959 vorgenommenen — Aufgliederungen aller Tanker nach Flaggen und Tragfähigkeitstonnage durch die Kanalbehörde wird ersichtlich, daß fast sämtliche Tankschiffe unter sowjetischer Flagge in den Jahren 1959 bis 1961 der Gruppe mit der geringsten Tragfähigkeit (bis 16 000 tdtw) angehörten. Die Statistiken, die hier für das jeweils letzte Quartal ausgewertet wurden, bieten ferner Anhaltspunkte dafür, daß die Indienststellung mittlerer und sogenannter Supertanker erst in jüngster Zeit erfolgt ist, also wesentlich später als bei den Tankerflotten des Westens. Diese Beobachtung wird bestätigt durch die Tatsache, daß erst seit 1959 eine Serie über 20 000 BRT großer Tanker auf einer sowjetischen Werft fertiggestellt wurde.

Es handelt sich um die Tanker der Klasse „Hauptstädte der sozialistischen Staaten“ mit „Pekin“ als Typschiff (1959), ferner „Varshava“ und „Budapest“ (1960), „Praga“ und „Bucharst“ (1961) und „Ulan Bator“ (1962), die alle von der Baltischen Werft in Leningrad gebaut und mit 21 255 BRT vermessen wurden. Als letzte bisher bekannt gewordene Einheit dieser Gruppe besteht der Tanker „Sofia“, der am 30. Dezember 1962 ebenfalls in Leningrad vom Stapel lief, jedoch mit 30 000 BRT vermessen wurde und daher zur Zeit wahrscheinlich als der bisher größte Schiffsneubau der Sowjetunion anzusehen ist. Der Anteil der Tanker an der sowjetischen Handelsflotte belief sich (nach „Statistik der Schifffahrt“) am 1. 12. 1961 bei 162 Einheiten mit 1 063 787 BRT bzw. 1 454 926 tdtw auf ca. 26 % der Gesamttragfähigkeit. 23 Monate vorher, am 1. 1. 1960, hatte ihr Anteil an der Gesamttragfähigkeit der Handelstonnage von 4 902 761 tdtw (3 535 863 BRT, 1033 Einheiten) erst ca. 18 % mit 140 Einheiten von zusammen 700 163 BRT bzw. 975 104 tdtw ausgemacht.

Alle 40 Tanker unter sowjetischer Flagge, die von Anfang Oktober bis Ende Dezember 1959 von der Kanalbehörde registriert wurden, waren nicht größer als 16 000 tdtw. Neben Jugoslawien, Polen, Kuweit und Irland war die Sowjetunion damit zugleich der einzige von insgesamt 24 Kanalbenutzern mit Tankschiffen, deren Tankertonnage sich nur auf eine einzige der insgesamt zehn verschiedenen Tragfähigkeitsgruppen von jeweils 1999 bzw. 3999 tdtw verteilte, deren letzte die „Superschiffe“ über 42 000 tdtw umfaßt. Von einer — bei den westlichen Schifffahrtsländern normalen — Vielseitigkeit in der Aufgliederung der Tankertonnage nach Tragfähigkeitskategorien kann man hier also nicht sprechen. Fast das gleiche Bild ergibt sich für das letzte Vierteljahr 1960: von insgesamt 29 sowjetischen Tankern gehörten 28 der Gruppe „bis 16 000 tdtw“ und nur einer der „von 38 001 bis 42 000 tdtw“ an. Eine auffällige Änderung ist erst im vierten Quartal 1961 eingetreten: Hier erreichte die Tankertonnage der Sowjetunion mit fünf der zehn „Plätze“ ihren bisher höchsten Anteil. Von den 52 Einheiten entfielen 43 auf die kleinste Kategorie; ein Tanker auf „18 001 bis 20 000 tdtw“, zwei auf „22 001 bis 26 000 tdtw“, vier auf „30 001 bis 34 000 tdtw“ und zwei auf die „Superklasse“ von 38 001 bis 42 000 tdtw. Erstmals war eine stärkere strukturelle Aufgliederung im Juli 1961 zu erkennen.

Was soeben hinsichtlich des Einsatzes größerer sowjetischer Tanker gesagt wurde, findet eine weitere Bekräftigung in der namentlichen Bekanntgabe derjenigen Tankschiffe durch die Kanalverwaltung, die mit über 20 000 BRT vermessen sind und zugleich zum ersten Mal den Weg zwischen Port Said und Suez zurücklegten: Während in den ersten zwei Jahren der Berichtszeit Tanker und Trockenfrachter über 20 000 BRT ausschließlich unter westlicher Flagge registriert wurden, absolvierte als erstes Seeschiff dieser Größenordnung unter sowjetischer Flagge der 21 638 BRT große Tanker „Pekin“ mit einer Olladung von 27 357 t im Februar 1960 seine erste Kanalreise in nord-südlicher Richtung. Als nächster und letzter in demselben Jahr folgte im Dezember der Tanker „Mir“ von 26 009 BRT auf einer Reise in Ballast von Süden nach Norden. Im Jahre 1961 wurden drei sowjetische „Newcomer“ ermittelt: Im Januar der über 26 000 BRT große Tanker „Druzhba“ auf einer Ballastreise zum Mittelmeer. Er muß also, ebenso wie der Tanker „Mir“, seine Ausreise mit Ladung nicht durch den Suezkanal, sondern um Afrika herum oder mit westlichem Kurs, etwa mit einer Rohölladung für Kuba, und anschließend durch den Panamakanal angetreten haben. Im Oktober folgte dann der 21 790 BRT große Tanker „Giuseppe Garibaldi“ mit einer 27 000-t-Ladung mit Kurs nach Süden (hier handelt es sich um ein wahrscheinlich von Italien übernommenes Schiff, das seinen Namen zunächst beibehalten hat. Noch im November 1961 war es unter diesem Namen in Lloyd's Register of Shipping verzeichnet) und im Dezember der Tanker „Praga“ (21 790 BRT) mit 27 400 t Mineralöl in derselben Richtung.

JUR
NDL
IAN

Verdoppelt gegenüber dem Vorjahr hat sich die Zahl der mit über 20 000 BRT vermessenen Tanker unter sowjetischer Flagge im letzten Jahr der Berichtszeit. 1962 konnten nicht weniger als sechs derartiger „Newcomer“ ermittelt werden, deren Mehrzahl auf den Helgen westlicher Schiffbauländer entstanden sein dürfte. Im einzelnen handelt es sich dabei um folgende Schiffe: „Lisichansk“ (23 490 BRT; auf der Ishika Wajima-Harima-Werft in Japan gebaut; Tragfähigkeit rd. 35 000 tdw; Heimathafen Odessa), „Lugansk“ (23 559 BRT; auf der Mitsubishi Zosen-Werft in Hiroshima/Japan gebaut; Heimathafen Odessa), „Varshava“ (nach der Vermessung der Kanalbehörde 21 576 BRT; siehe oben), „Lenkoran“ (23 689 BRT), „Lebedin“ (23 191 BRT) und „Lju Botin“ (23 660 BRT). Die Tatsache, daß der (ebenfalls in Odessa beheimatete) Tanker „Varshava“ mit einer Ladung von 24 697 t den Suezkanal mit südlichem Kurs passierte, während die übrigen fünf sämtlich Ballastreisen in nördlicher Richtung ausführten — d. h. also ihre Mineralölladung bereits in einem Hafen südlich des Kanals gelöscht hatten —, bestätigt nur die bisherigen Ausführungen über die Bedeutung dieses Schifffahrtsweges für den sowjetischen Mineralöllexport.

Polen und China mit geringeren Quoten

Die Volksrepubliken Polen und China, deren Handelsflotten am 1. 12. 1961 mit zusammen nur 1 270 508 BRT bei weitem noch nicht die Hälfte des Flottenumfanges der Sowjetunion erreichten, sind schon aus diesem Grunde an der Gesamtfrequentierung des Suezkanals entsprechend geringer beteiligt. Wie sich ihre Quoten in den letzten Jahren entwickelt haben, zeigen die folgenden Zusammenstellungen.

Tonnage Polens am Gesamtverkehr des Suezkanals

Jahr	NRT in 1000	Anteil von NRT in %	Tanker	andere Schiffe	Zahl der Schiffe	Anteil in %
			in 1000 NRT			
1958	731	0,47	62	669	126	0,7
1959	790	0,5	47	743	125	0,7
1960	1 007	0,5	46	961	158	0,8
1961	1 020	0,5	26	994	135	0,7
1962	1 030	0,5	—	1 030	155	0,8

Im Gegensatz zur Sowjetunion ist also der relative Anteil Polens an dem nach NRT gemessenen Schiffsverkehr auf dem Suezkanal in den letzten vier Jahren konstant geblieben, während der absolute Anteil in Übereinstimmung mit der Gesamtentwicklung ziemlich gleichmäßig zugenommen hat. Auffällig ist ferner der geringe Anteil der Tanker an der polnischen Tonnage, der 1962 völlig fehlt. Bemerkenswert erscheint gerade in diesem Zusammenhang, daß die durchschnittliche Nettoregistertonnage bei den Einheiten unter polnischer Flagge zum Teil erheblich über der der sowjetischen Schiffe liegt. Darauf soll noch näher eingegangen werden.

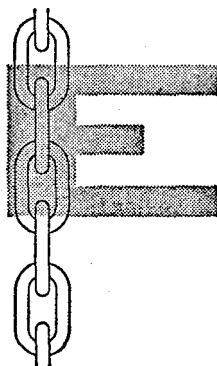
Tonnage Chinas am Gesamtverkehr des Suezkanals

Jahr	NRT in 1000	Tanker	andere Schiffe	Zahl der Schiffe
		in 1000 NRT		
1958	18	7	11	3
1959	11	—	11	2
1960	44	13	31	8
1961	27	—	27	6
1962	34	—	34	6

Ist die absolute Tonnagequote Chinas schon außerordentlich gering, so stellt sie in Prozent vom Gesamtverkehr eine praktisch unbedeutende Größe dar, so daß sich ein Ausweis in der Tabelle erübrigt. Da nur in den Jahren 1958 und 1960 Tanker unter chinesischer Flagge den Suezkanal passierten — und zwar mit zusammen nur 20 000 NRT; dabei kann es sich also nur um einige wenige Einheiten handeln —, andererseits aber in jedem Jahr der Berichtszeit Mineralöl auf diesem Wege nach China verschifft wurde, muß der weitaus überwiegende Teil dieser Transporte mit fremder Tonnage durchgeführt worden sein.

Die stetige Entwicklung der Handelstonnage der meisten Länder zur größeren Schiffseinheit hat ihren Niederschlag selbstverständlich auch in der Frequentierung des Suezkanals gefunden. In welchem Umfang und mit welchen Unterschieden die Tonnage der Länder des Ostblocks und — zum Vergleich — diejenige einiger westlicher Schifffahrtsländer an diesem Vorgang teilgenommen hat, wird aus der folgenden Übersicht erkennbar.

IPA-
STRIE
BÜCHER



Das umfassende Nachschlagewerk der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl.

Dieses Fachbuch enthält ins einzelne gehende firmenkundliche Angaben über die Kohlefördernden und Stahlproduzierenden Unter-

Die Montan-Union und ihre Zulieferindustrie

nehmen der Montan-Union, ergänzt durch vielfältige Liefernachweise der Zulieferindustrie. Aus dieser

Zusammenstellung resultiert der hohe Gebrauchswert. Vorbestellpreis DM 30.— Preis nach Erscheinen DM 48.—

Publication Inter-Europe H. E. Jaeger KG, 61 Darmstadt, Postfach 320

**Durchschnittliche Schiffsgröße aller Tanker
und Trockenfrachter**
(in NRT)

Jahr	Suezkanal insg.	Sowjetunion	Polen	China	Großbritann.	Deutschland
1958	8 660	4 973	5 801	6 000	8 266	6 146
1959	9 200	4 678	6 320	5 500	8 954	7 021
1960	9 890	4 793	6 373	5 500	9 716	7 935
1961	10 300	5 505	7 555	4 500	10 251	8 427
1962	10 680	5 525	6 645	5 665	10 525	9 390

Die durchschnittliche Schiffsgröße der Ostblock-Tonnage liegt also jeweils beträchtlich unter derjenigen der Vergleichsländer des Westens. Polen wiederum hält unter den Ländern des kommunistischen Blocks mit Ausnahme des Jahres 1958 mit nennenswertem Abstand die Spitze.

Panamakanal von geringerer Bedeutung

Ein ganz anderes Bild als auf dem Schifffahrtsweg zwischen Europa und Asien zeigt sich auf der Wasserstraße, die den amerikanischen „Doppelkontinent“ durchschneidet: Der Panamakanal hatte für die Seeschifffahrt und den Seegüterverkehr des Ostblocks (diesmal ohne Polen) während der letzten vier Jahre nur sehr geringe Bedeutung. Als Repräsentanten des östlichen Lagers haben sich nur die Sowjetunion und die Chinesische VR an der Benutzung beteiligt. In der Zeit vom 1. 7. 1957 bis 30. 6. 1961 wurden (ohne Rechnungsjahr 1959) in den Jahresberichten der Panamakanal-Gesellschaft nur 15 Frachtschiffe mit zusammen 108 897 BRT unter sowjetischer Flagge gezählt, die insgesamt 128 174 t Ladung beförderten. Dabei lag der gesamte Schiffsverkehr, wie die folgende Tabelle ausweist, in jedem Jahr weit über 50 Mill. BRT und zeigte, wie auch der Güterverkehr, von Jahr zu Jahr eine beträchtliche Zunahme.

Verkehrsentwicklung auf dem Panamakanal

Jahr	Zahl der Schiffe		BRT in 1000	Anteil der Tanker an der Netto- tonnage in %	Ladung in 1000 lgt
	Insg.	davon Tanker			
1958	9 187	890	62 582	14,8	48 124
1959	9 718	1 068	68 133	17,1	51 153
1960	10 795	1 064	76 534	16,2	59 258
1961	10 866	1 116	80 745	17,1	63 669

Die absoluten und relativen Anteile der Sowjetunion und Chinas stehen hier im umgekehrten Verhältnis zueinander wie beim Verkehr auf dem ägyptischen Kanal; beide Länder liegen im Hinblick auf ihre Frequenzquoten weit hinter denjenigen anderer Kanalbenutzer. Die Zahl der Flaggen belief sich während der Berichtszeit auf jeweils 35 bis 41. Die genauen Größenordnungen für die beiden Ostblockstaaten sind aus den beiden folgenden Tabellen zu ersehen, wobei die Tanker nicht gesondert verzeichnet wurden.

Bei den 15 sowjetischen Schiffen handelt es sich wahrscheinlich ausschließlich um Trockenfrachter, weil eine Reise in Ballast hier, im Gegensatz zur Tonnage anderer Länder, nicht verzeichnet wurde.

Der chinesische Anteil am Schiffs- und Güterverkehr machte die allgemeine Entwicklung auf dem Panamakanal keineswegs mit. Aus der Tatsache, daß insgesamt neun Ballastreisen chinesischer Frachtschiffe in den Statistiken der Kanalbehörde verzeichnet wurden, kann geschlossen werden, daß unter den 227 Seeschiffen dieses Landes einige Tanker waren, die den Weg etwa zu einem westindischen oder venezolanischen Hafen ohne Ladung zurückgelegt haben. Es liegt

**Tonnage der Sowjetunion am Gesamtverkehr
des Panamakanals**

Jahr	Zahl der Schiffe	BRT	Anteil von BRT in %	Ladung in lgt	Anteil von Ladung in %
1958	3	18 697	0,029	21 850	0,045
1959	—	—	—	—	—
1960	3	19 846	0,026	25 241	0,043
1961	9	70 354	0,087	81 083	0,130

auf der Hand, daß der Anteil der Tanker am gesamten Kanalverkehr hier wesentlich geringer ist als auf dem Suezkanal.

Tonnage Chinas am Gesamtverkehr des Panamakanals

Jahr	Zahl der Schiffe	BRT	Anteil von BRT in %	Ladung in lgt	Anteil von Ladung in %
1958	54	340 085	0,54	406 575	0,84
1959	56	341 888	0,50	394 730	0,80
1960	54	306 335	0,40	365 451	0,62
1961	63	392 464	0,49	364 480	0,57

Zum Vergleich sei hier noch der Anteil der deutschen Tonnage am Schiffsverkehr (in BRT) durch die amerikanisch verwaltete Kanalzone erwähnt: Er belief sich in den einzelnen Jahren auf 6,1 bzw. 6,6 bzw. 7,1 bzw. 6,1 %. Der Anteil der britischen Tonnage betrug jeweils etwa das Doppelte des deutschen Anteils.

Was oben bezüglich der Entwicklung der Schiffsgrößen im Zusammenhang mit dem Suezkanal gesagt wurde, gilt grundsätzlich auch auf dem Schifffahrtsweg durch Mittelamerika, wenn auch nicht im gleichen Ausmaß. Die Sowjetunion kann jedoch in diesem Fall für sich in Anspruch nehmen, hinsichtlich der Durchschnittsgröße der Schiffseinheiten wenigstens im letzten Jahr der Berichtszeit mit ihrer Tonnage etwas über dem Mittel des gesamten Verkehrs zu liegen. Ob darin und in der relativ starken Steigerung ihres Anteils im letzten Jahr gegenüber den Vorjahren ein Anzeichen für eine Intensivierung ihres Schiffs- und Güterverkehrs durch den Panamakanal — etwa im Zusammenhang mit der Versorgung Kubas — zu sehen ist oder ob darin lediglich ein Hinweis auf den inzwischen erfolgten Ausbau der sowjetischen Handelsflotte liegt, mag hier unerörtert bleiben.

**Durchschnittliche Schiffsgröße aller Tanker
und Trockenfrachter**
(in BRT)

Jahr	Panama- kanal- Passagen insgesamt	Sowjet- union	China	Groß- britannien	Deutsch- land
1958	6 831	6 232	6 298	8 228	4 553
1959	7 037	—	6 216	8 356	4 364
1960	7 123	6 615	5 780	8 741	4 209
1961	7 463	7 817	6 330	9 156	4 354

Daß die durchschnittliche Schiffsgröße aller Einheiten hier zum Teil erheblich unter derjenigen auf dem Suezkanal liegt, wird kaum überraschen. Eine Betrachtung der geringen sowjetischen Tonnage auf dem Panamakanal nach Größenklassen dürfte keine gültigen Anhaltspunkte für ihre Gesamtstruktur ergeben.

Bemerkenswert bei einer Aufgliederung der chinesischen Tonnage erscheint jedoch, daß zwei über 18 000 BRT große Schiffe unter den Kanalfahrern waren (1958), und zwar als einzige in der hier registrierten Ostblock-Tonnage; dabei dürfte es sich sehr wahrscheinlich um Tanker gehandelt haben. Mit insgesamt 125 Einheiten gehörte die Mehrheit der chinesischen Handelsschiffe der Gruppe „6000 bis 7999 BRT“ an, während weitere 84 mit bis zu 3999 BRT vermessen waren. Unter den übrigen verdient noch ein über 10 000 BRT großes Schiff erwähnt zu werden, das ebenfalls größer als die größten sowjetischen Einheiten ist.

Nordostseekanal: Polen mit höheren Zuwachsraten

Wiederum andere absolute Größen und Relationen ergeben sich bei der Teilnahme der Handelsflotten der kommunistisch regierten Länder am Schiffs- und Güterverkehr auf dem Nordostseekanal. Bis auf je eine Reise eines 5721 bzw. 9708 BRT großen Frachters im ersten Quartal 1961 bzw. im zweiten Quartal 1962 fällt die Chinesische Volksrepublik als Teilnehmer an der Benutzung dieser europäischen Seeverkehrsstraße vollständig aus. Hier treten Polen und die Sowjetunion hinsichtlich ihrer Anteile am Schiffsverkehr und Ladungstransport in eine gewisse Konkurrenz, in deren Verlauf der mächtigste Staat im östlichen Lager seinen zunächst eindeutigen Vorsprung an Polen verliert, das bezüglich Schifffahrt und Schiffbau innerhalb des östlichen Lagers immer mehr in den Vordergrund rückt. Die Frequentierung des Kanals zwischen der Nord- und Ostsee zeigt während der ersten drei Jahre der Berichtszeit eine ähnlich ansteigende Kurve wie die der beiden anderen Kanäle; lediglich 1961 ist hier eine rückläufige Bewegung eingetreten.

An dem gesamten Verkehrsaufkommen waren in den einzelnen Jahren durchschnittlich 35 Flaggen beteiligt. Größtes Schiff während der Berichtszeit bzw. seit der

Inbetriebnahme des Kanals (1895) überhaupt war der 29 278 BRT große amerikanische Tanker „Titan“, der nach dem Löschen einer auf dem Skagenwege nach Danzig beförderten Getreideladung für die Rückfahrt am 4. 11. 1960 ohne Ladung den kürzeren Weg wählte.

Verkehrsaufkommen des Nordostseekanals

Jahr	Zahl der Schiffe		BRT in 1000 t		NRT in 1000	davon Tanker in %	Ladung in 1000 t
	Insg.	davon Tanker	Insg.	davon Tanker			
1958	63 010	5 140	60 019	12 530	33 034	21,1	46 083
1959	67 517	5 745	64 230	13 509	35 450	21,3	49 974
1960	71 728	6 580	74 014	15 377	40 801	21,3	57 653
1961	71 554	7 054	73 261	15 232	40 043	21,6	57 191
1962	72 107	8 358	77 754	16 601	42 580	22,0	60 666

Die Zunahme der Mineralöltransporte beschränkt sich hier — das dürfte im Zusammenhang mit den Beobachtungen auf dem Suezkanal interessieren — nicht allein auf die West-Ost-Richtung. Die absoluten Transportmengen haben sich von 1957 (!) bis 1960 in der entgegengesetzten Richtung nahezu verdoppelt. Daran haben auch die sowjetischen Erdöltransporte aus der Ostsee nach Westen im Rahmen der seit Jahren geführten Exportoffensive ihren Anteil.

Bei einer Gliederung der Häfen der über zwei Erdteile sich ausdehnenden Sowjetunion nach geographischen Gesichtspunkten ergeben sich im wesentlichen drei Gruppen: Die Schwarzmeerbahnen (Mineralölverschiffung), die ostasiatischen Häfen (von Wladiwostok bis zur Behring-Straße) und die Ostseehäfen (von Königsberg bis Leningrad). Da der Kanal zwischen Kiel und Brunsbüttelkoog „vor der Haustür“ der sowjetischen Ostseehäfen liegt, nimmt es nicht wunder, wenn der Anteil der Tonnage unter sowjetischer Flagge am Schiffsverkehr auf dieser internationalen Wasserstraße verhältnismäßig hoch ist. Dabei kann davon ausgegangen werden, daß keineswegs alle sowjetischen Schiffe auf der Fahrt von und zur Ostsee den Kieler Kanal benutzen. Für Polen gilt grundsätzlich das gleiche: So nehmen z. B. die Schiffe der polnischen Ozean-Linie (Polish Ocean Lines), die den überwiegenden Teil der Seeschiffe unter polnischer Flagge bereedert, auf der Fahrt von Gdingen nach Hull zum meist nicht mehr den kürzeren Weg durch den Nordostseekanal, sondern den erheblich längeren durch das Skagerrak.

BS III/61

klebt nicht, fettet nicht



Brisk-frisiert

machen Sie den besten Eindruck

Tonnage der Sowjetunion am Gesamtverkehr des Nordostseekanals

Jahr	Zahl d. Schiffe	BRT in 1000	Anteil v. BRT in %	NRT in 1000	Anteil v. NRT in %	Ladg. in 1000 t	Anteil v. Ldg. in %	Anteil von Zahl d. Schiffe in %
1958	1 374	4 927	8,20	2 505	7,58	3 397	7,37	2,20
1959	1 602	4 926	7,70	2 469	6,96	3 098	6,19	2,40
1960	1 527	4 812	6,50	2 426	5,95	2 908	5,05	2,13
1961	1 392	3 989	5,44	1 963	4,90	2 548	4,46	1,94
1962	1 551	4 895	6,32	2 447	5,78	3 188	5,26	2,15

Daß die in der letzten Spalte genannten prozentualen Anteile an der Gesamtzahl der Durchfahrten (Schiffe) erheblich unter denjenigen an der gesamten Ladungsmenge sowie an der Netto- und Bruttoregistertonnage liegen, erklärt sich aus der großen Anzahl kleinerer Fahrzeuge (Küstenmotorschiffe im lokalen und regionalen Verkehr), durch die das Volumen von BRT, NRT und Ladung nicht im gleichen Verhältnis zunimmt wie die Gesamtzahl der Einheiten. Aus dem gleichen Grunde ergibt sich hier auch ein ganz anderes Bild hinsichtlich der durchschnittlichen Schiffsgröße für den gesamten Kanalverkehr und für einzelne Länder.

Wie die obigen Daten zeigen, sind der Schiffsverkehr der Sowjetunion und auch die unter ihrer Flagge beförderte Gütermenge von 1958 bis 1961 nicht unwesentlich zurückgegangen. Doch liegen ihre relativen Anteile, an dem NRT- bzw. BRT-Volumen gemessen, auf dieser Wasserstraße wesentlich höher als auf den beiden außereuropäischen Kanälen.

Tonnage Polens am Gesamtverkehr des Nordostseekanals

Jahr	Zahl d. Schiffe	BRT in 1000	Anteil v. BRT in %	NRT in 1000	Anteil v. NRT in %	Ladg. in 1000 t	Anteil v. Ldg. in %	Anteil von Zahl d. Schiffe in %
1958	1 157	2 920	4,90	1 576	4,77	2 353	5,10	1,80
1959	1 279	3 602	5,60	1 746	4,93	2 667	5,34	1,90
1960	1 450	3 699	4,99	2 043	5,00	3 090	5,36	2,02
1961	1 749	4 643	6,34	2 537	6,34	3 929	6,87	2,44
1962	1 920	5 263	6,80	2 885	6,80	4 409	7,29	2,66

Die polnische Handelsschifffahrt durch den Nordostseekanal hat danach trotz der oben erwähnten Einschränkungen einen klar ersichtlichen Aufschwung genommen; dabei darf nicht vergessen werden, daß die polnische Handelsflotte ebenfalls gewachsen ist und allein während der Jahre 1960 und 1961 um ca. 25 Seeschiffe und rd. 200 000 t Tragfähigkeit zugenommen hat.

Nordostseekanal bleibt „Tor zur Welt“

Um den Anteil der beiden Ostblockländer am gesamten Kanalverkehr noch näher zu kennzeichnen, soll hier wiederum Großbritannien zum Vergleich herangezogen werden. Während der Anteil der britischen Flagge am Suezkanalverkehr das Vielfache desjenigen der sowjetischen Flagge betrug, lag er auf dem Nordostseekanal innerhalb der ersten drei Berichtsjahre nicht unwesentlich unter jenem Anteil und lediglich 1961 um etwa 1 % und mehr darüber. Im Vergleich zu Polen blieb die britische Überlegenheit während der ersten Jahre durchweg bestehen, nur in den beiden letzten

Jahren ergab sich ein annähernd gleiches Niveau; 1961 dürften einzelne Differenzen zwischen den relativen bzw. absoluten Anteilen zum Teil auf unterschiedliche Auslastungen der einzelnen Schiffe zugunsten des einen oder anderen Landes zurückzuführen sein. Im Jahre 1962 fällt der Anstieg der unter polnischer Flagge beförderten Ladungsmenge und des entsprechenden relativen Anteils auf, während die gleichen Daten für Großbritannien zurückgegangen sind.

Tonnage Großbritanniens am Gesamtverkehr des Nordostseekanals

Jahr	Zahl d. Schiffe	BRT in 1000	Anteil v. BRT in %	NRT in 1000	Anteil v. NRT in %	Ladg. in 1000 t	Anteil v. Ldg. in %	Anteil von Zahl d. Schiffe in %
1958	969	4 016	6,69	2 173	6,58	2 547	5,52	1,50
1959	947	4 085	6,40	2 234	6,30	2 854	5,71	1,40
1960	1 120	4 482	6,05	2 422	5,94	2 718	4,71	1,56
1961	1 180	4 738	6,47	2 528	6,31	3 202	5,60	1,65
1962	1 193	5 055	6,53	2 701	6,36	3 074	5,07	1,65

Ein Vergleich mit der unter deutscher Flagge (praktisch wiederum zumeist der Bundesrepublik) fahrenden Tonnage, der wegen der schiffahrtsgographisch grundsätzlich ähnlichen Situation wie bei der Sowjetunion und Polen zwar nahe liegt, würde hier zu einem schiefen Bild führen, weil es sich bei den deutschen Schiffen zum großen Teil um einen nicht im gleichen Umfang internationalen oder interkontinentalen Verkehr handelt wie bei den anderen Ländern. Dies kommt auch dadurch zum Ausdruck, daß die durchschnittliche BR-Tonnage deutscher Frachtschiffe — die mit der höchsten Quote von jeweils etwa 28 % am Schiffsverkehr (BRT), aber mit 63 bis 65 % an der Gesamtzahl der Durchfahrten beteiligt waren — mit durchweg weniger als 450 BRT um 50 % oder mehr unter dem Mittel des gesamten Kanalverkehrs lag.

Durchschnittliche Schiffsgröße aller Tanker und Trockenfrachter

(in BRT)

Jahr	Nordostsee-Kanal-Passagen insg.	Sowjetunion	Polen	Großbritann.	Deutschland
1958	952	3 586	2 524	4 145	426
1959	951	3 075	2 816	4 314	427
1960	1 032	3 152	2 551	4 002	445
1961	1 024	2 866	2 655	4 016	446
1962	1 078	3 156	2 741	4 237	446

Ein Vergleich dieser Daten mit den für den Suez- und Panamakanal gegebenen Daten zeigt eindeutig, daß die einzelnen Schiffsgefäße auf dem Suezkanal am größten und auf dem Nordostseekanal am kleinsten sind. Im Gegensatz zu den beiden anderen Seeverkehrsstraßen zeigt hier die Größenentwicklung der Schiffe unter sowjetischer Flagge (mit Ausnahme des letzten Jahres) eine abfallende Kurve, während diejenige für die polnische Tonnage sich wenigstens in großen Zügen konstant hält. Dabei darf auch nicht vergessen werden, daß sich unter den sowjetischen und polnischen Schiffen, die den Nordostseekanal passieren, manche Einheiten befinden, die nur innerhalb der europäischen Gewässer eingesetzt sind und daher nicht von der gleichen Größe zu sein brauchen wie diejenigen Frachter, die auf interkontinentalen Routen laufen und dabei die beiden außereuropäischen Kanäle befahren.

Auf eine Aufgliederung der sowjetischen und polnischen Fahrzeuge nach Größenklassen muß hier verzichtet werden, weil die Berichte der deutschen Kanalbehörde nach Flaggen getrennte Angaben darüber nicht enthalten.

Wenn der Kanal zwischen der Kieler Bucht und der Elbe auch den kürzeren Seeweg zwischen einer großen Zahl von Häfen verschiedener Staaten innerhalb eines dicht besiedelten und hoch industrialisierten, aber nach heute gültigen Maßstäben doch regional begrenzten Wirtschaftsraumes darstellt, so darf dies nicht zu dem Schluß führen, als sei er lediglich ein Verbindungsweg zwischen der Nord- und der Ostsee.

Für einen großen Teil der Tonnage gerade der Ostsee-Anliegerstaaten ist der Kanal heute noch das „Tor zur Welt“. Dies gilt für die skandinavischen Länder im Prinzip ebenso wie für die Sowjetunion und für das nach größerer maritimer Geltung strebende Polen. Bekanntlich soll die Tonnage dieser beiden und der übrigen Ostblockländer in nicht allzu ferner Zeit auf etwa 25 Mill. BRT, also auf rund das Fünffache ihres jetzigen Umfanges gebracht werden. Es ist daher sicher zu erwarten, daß sich im Zuge dieser Entwicklung auch die Frequentierung der hier behandelten Kanäle durch die Frachtschiffe dieser und anderer Länder noch wesentlich steigern wird.

Arbeitslosigkeit und Wirtschaftswachstum in den USA

Wilhelm Nölling, Berkeley/Calif.

Die sich seit Jahren abzeichnenden Tendenzen auf dem amerikanischen Arbeitsmarkt sind in letzter Zeit immer deutlicher sichtbar geworden. Sie lassen erkennen, daß neben bemerkenswerten strukturellen Umschichtungen in der Beschäftigung ein merkliches Nachlassen der Wachstumsrate der Gesamtwirtschaft, vor allem aber im industriellen Sektor, stattgefunden hat. Das Gesamtbild für die Zeit von 1947 bis 1962 ist zwar eindrucksvoll, verschleiert aber die merklichen Änderungen seit 1957. In dem genannten Zeitraum von 1947 bis 1962 erhöhte sich die Zahl der Arbeitsplätze außerhalb der Landwirtschaft um 11,4 Millionen, das sind mehr als 25%. Das Bruttosozialprodukt in konstanten Preisen erhöhte sich um mehr als 60% (45% von 1947 bis 1957, 15% von 1957 bis 1962). Die Erhöhungen der Realverdienste der Industriearbeiter machen rd. 45% aus.

Bemerkenswert ist nun, daß diese Wachstumsgewinne sich stark auf die Zeit von 1947 bis 1957 konzentrierten. Während die Gesamtbeschäftigung in diesem Zeitraum um jährlich durchschnittlich 900 000 zunahm (durchschnittliche Wachstumsrate 1,9% jährlich), betrug die Zunahme in der Fünfjahresperiode von 1957 bis Juni 1962 nur noch 485 000 (oder 0,9% jährlich). In der privaten Industrie, die in den zehn Jahren rd. 700 000 Arbeitsplätze jährlich bereitstellte (Wachs-

tumsrate 1,7%), ist der Trend noch ausgeprägter: Von 1957 bis Juni 1962 betrug die jährliche Beschäftigungszunahme nur noch 175 000 (Wachstumsrate 0,4%). Der private Sektor der Wirtschaft hat in dieser Zeit nur noch 36% der Beschäftigungszunahme absorbiert gegenüber 75% in der Zeit von 1947 bis 1957. Der Rest von 64% bzw. 25% entfiel auf den staatlichen Sektor.

Die Beschäftigungszunahmen in der privaten Industrie in den ersten 10 Jahren haben das Wachstumstempo der Gesamtbeschäftigung entscheidend bestimmt. Die Reduzierung der durchschnittlichen Wachstumsrate von 1,7% auf 0,4% ist hauptsächlich auf rückläufige Wachstumsraten in der verarbeitenden Industrie und im Baugewerbe und den verstärkten Beschäftigungsrückgang im Bergbau zurückzuführen. Mit Ausnahme der Dienstleistungen im engeren Sinne, deren Wachstumsraten ungefähr stabil blieben, und der Beschäftigungszunahmen in einem Teil des öffentlichen Dienstes sind die Zuwachsraten in allen anderen Bereichen merklich geringer geworden oder sind, wie im Falle des Transportsektors, in eine Regression umgeschlagen. Diese strukturellen Änderungen haben bewirkt, daß der Anteil der Beschäftigten der gütererzeugenden Industrie einschließlich Landwirtschaft (goods producing industries) an der Zahl der Gesamtbeschäftigten von 51,3% im Jahre 1947 auf 45,9% 1957 und 41,8% im Jahre 1962 gefallen ist, mit einer merklichen Beschleunigung des Rückgangs in der letzten Fünfjahresperiode.

Die Entwicklung der Arbeitslosigkeit ist in gewisser Hinsicht parallel verlaufen. Wir beschränken uns in der folgenden Tabelle auf die Zeit von 1957 bis 1962.

Diese Zahlenreihen lassen folgende allgemeine Schlußfolgerungen zu:

1. Die Gesamtzahl der Arbeitslosen ist Ende 1962 rd. 1,1 Millionen höher als der Durchschnitt des Jahres 1957. Die Entwicklung zeigt einen starken Anstieg in den Jahren 1958, 1961. In den ersten beiden Monaten des Jahres 1963 (d. h. bis Ende Februar 1963) ist die Arbeitslosigkeit auf fast 5 Millionen gestiegen.

Jährliche Änderungen in den Wachstumsraten der Beschäftigung nach Bereichen¹⁾ (in %)

Sektor	1947—57	1957—62 (Juni)
Dienstleistungssektor		
Dienstleistungen im engeren Sinne	+ 2,9	+ 2,8
Finanzierungen	+ 3,5	+ 2,4
Handel	+ 2,0	+ 1,2
Transport und öffentliche Versorgungen	+ 0,2	- 1,5
Öffentliche Dienste		
Bundesregierung	+ 1,6	+ 1,1
Länder und Kommunen	+ 4,2	+ 4,8
Gütererzeugende Industrie		
Verarbeitende Industrie	+ 1,0	- 0,5
Baugewerbe	+ 4,0	- 1,6
Bergbau	- 1,4	- 4,8
Landwirtschaft	- 2,8	- 3,6

1) US-Department of Labor, Office of Manpower, Automation and Training, „Manpower Report“, Nr. 5, 30. Januar 1963, S. 1—2.