

Theel, G. A.

Article — Digitized Version

Der Nord-Ostsee-Kanal und die Methoden der Kanalstatistik

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Theel, G. A. (1950) : Der Nord-Ostsee-Kanal und die Methoden der Kanalstatistik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 1, pp. 58-60

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131036>

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.

Chronik / Wahrung

Chile

Chile wird seinen Mehrfach-Devisenkurs zugunsten eines einzigen Kurses abschaffen, der nach Beratung mit dem Internationalen Währungsfonds festzulegen sein wird. Wahrscheinlich wird dieser Kurs zwischen 60 und 70 Pesos für den Dollar liegen. Das Sinken des amtlichen Pesokurses bei der Einfuhr von wichtigen Gütern wie Zeitungspapier, Medikamenten, Treibstoff usw. wird große Preissteigerungen dieser Artikel für den chilenischen Konsumenten zur Folge haben, dürfte aber Chiles Exportposition angesichts der Abwertung anderer Länder verbessern. (South American Journal, 17. 12. 49)

Peru

Der freie Kurs des Sol, der bei der Abwertung auf 16 Soles = 1 US.-\$ stand, ist auf rd. 17 Soles pro \$ gesunken. Nachdem die Preiskontrollen, außer für Brot und Medikamente, aufgehoben waren, stiegen die Preise der meisten Waren beträchtlich. (Neue Zürcher Zeitung, 8. 12. 49)

Mittelamerika

Mexiko

Der mexikanische Peso ist jetzt anscheinend stabilisiert, und zwar auf 8,65 Pesos für den US.-\$. Der Schwarze Markt, der entstand, als Mexiko im Juli des Jahres 1948 seine Währung abwertete und der augenblicklich wieder auflebte, als das Pfund Sterling abgewertet wurde, ist im wesentlichen verschwunden. Die Goldspekulationen sind jetzt ebenfalls auf ein Minimum zurückgegangen. Der Preis für den Gold-Pesos ist auf rd. 8,50 bis 8,60 Silber-Peso gesunken von 9,30—9,35 Mitte Oktober.

Im allgemeinen sind die hauptsächlichsten Devisen-Kurse weiterhin mehr oder weniger fest zu 8,64—8,65 Pesos für den US.-\$; 24,20—24,25 Pesos für 1 £; 0,024 bis 0,026 Pesos für den franz. Franken und 2,02—2,03 für den Schweizer Franken. (South American Journal, 10. 12. 49)

Afrika

Abessinien

Am 23. 9. 49 ist in Abessinien die amtliche Devisen-Kontrolle eingeführt worden. Die Kontrolle, die alle Exporte dem Lizenzzwang unterwirft, sieht vor, daß die gesamten Erlöse aus Exporten nach Weichwahrungslandern an die Staatsbank gegen abessinische Zahlungsmittel abzuliefern sind. Für Ausfuhren nach Hartwahrungslandern gilt, daß die Erlöse während der ersten 90 Tage (nach dem 23. Sept.) zu 25 % abzuliefern sind, danach aber ganz, jeweils innerhalb sechs Monaten nach dem Export. (Foreign Commerce Weekly, 14. 11. 49)

zieren vermögen, zeitweilig bis auf den Stand von 1938 nachgeben konnten. Dies ist insofern besonders bemerkenswert, als andere Welt-handelsguter sich seit Kriegsende durchweg auf einem sehr viel höheren Niveau bewegen. So z. B. sind die Reispreise, von denen die Löhne der Plantagenarbeiter stark abhängig sind, immer noch etwa um das Dreifache höher als vor dem Kriege.

Wenngleich nach dem letzten Kriege die Machtposition der USA. als weitaus größtes Kuferland auf dem Naturkautschuk-Markt durch den Aufbau einer heimischen Buna-Industrie eine weitere erhebliche Stärkung erfahren hat, werden die USA. den Preis für das Naturprodukt nicht unter einen gewissen Stand absinken lassen können, ohne die wirtschaftliche und politische Entwicklung in Südostasien zu gefährdet. In der Tat ist die Lage am Naturkautschuk-Markt eine Existenzfrage für wichtige Gebiete Südostasiens. Darüber hinaus gilt der Kautschuk als das wichtigste Exportprodukt Großbritanniens im Handel mit den USA. Von der britischen Regierung wurden in den letzten Jahren wiederholt Vorschläge zur Durchführung eines Kontrollplans gemacht. Die International Study Group, London, entschied sich im Frühjahr 1949 jedoch gegen eine künstliche Regulierung, da sie mit einer Überbrückung der Diskrepanz zwischen Erzeugung und Verbrauch durch die nichtkommerzielle Nachfrage der strategischen Vorratskaufe rechnete. Wie die Neue Zürcher Zeitung in ihrem Bericht vom 9. 8. feststellt, erscheint es unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen in den Erzeugungsgebieten inopportun, eine strenge Kontrolle durchzuführen, deren Erfolg sehr zweifelhaft wäre. Zum anderen würde eine Angebotsbeschrankung mit steigenden Preisen eine Verbrauchsverschiebung in den Abnehmerländern zugunsten des synthetischen Produktes zur Folge haben. Schließlich hat sich die statistische Lage für Naturkautschuk — entgegen der Prognose der Studiengruppe — so erheblich gebessert, daß nach vorherrschender Ansicht eine weltumspannende Regelung zur Zeit jedenfalls nicht vonnöten ist.

Im einzelnen ergibt sich folgende Preisentwicklung:

Nach Wiederaufnahme der New Yorker Kautschuk-Terminbörse am 1. 5. 1947 sanken die Preise auf allen Märkten infolge des uberangebots stark ab. Erst im Sept. des gleichen Jahres, als der Weltverbrauch erheblich gestiegen war, machte sich eine Erholung bemerkbar. Die dem Verbrauch vorausseilende Produktion führte Anfang 1948 wieder zu einer Baisse. Jedoch wurde ein empfindlicher Preissturz durch die Vorratskaufe der Großabnehmer vermieden. Als um die Mitte des Jahres 1948 die UdSSR. umfangreiche Käufe in Malaya tätigten, folgte ein rascher Anstieg, und zwar in einem Ausmaß, daß London im Juli 1948 den höchsten Preis seit 1928 notierte. Eine neue Baisse-Situation entstand im Sept. 1948, als Stornierungen der UdSSR.-Käufe gemeldet wurden. Der Preisfall Anfang und Mitte 1949 mag z. T. auf die zögernde Haltung der Käufer in den USA. in Erwartung der Pfundabwertung zurückzuführen sein. Außerdem wurde in den Sommermonaten wieder ein starker Angebotsdruck fühlbar. Nach der Devaluation erfolgte eine Angleichung der Preise in London und Singapore an den New Yorker Preis durch eine etwa 20 %ige Erhöhung der Notierung in Landeswährung.

Der Nord-Ostsee-Kanal und die Methoden der Kanalstatistik

Dr. G. A. Theel, Neumünster

So wie es der Zweck einer Hafenstatistik sein soll, vergleichbare Mezahlen für Hafenfrequenz und -leistung zu ermitteln¹⁾, muß es das Ziel der Statistik anderer Seewirtschaftszweige sein, entsprechende Angaben für ihre spezielle Leistungskapazität und Leistung auszuweisen. Eine Kanalstatistik z. B. müßte also zum Ziele haben, die Auslastbarkeit und den Grad der Auslastung der Leistungskapazität der Wasserstraßen in einer Zahl festzustellen, was bei den relativ groben statistischen Mitteln hier zunächst noch unmöglich erscheint. Bei einer Betrachtung der Hilfseinrichtungen des Seeverkehrs wird die Aufmerksamkeit auf den recht kritischen Zustand des Nord-Ostsee-Kanals gelenkt. Die Tatsachen, daß hier die Kriegsmarine als Zuschuzahler ausgefallen ist, die Betriebskosten durch den kriegsbedingten Ausfall an Reparaturen gestiegen sind und das allgemeine Kostenniveau sich stark gehoben hat, lassen vermuten, daß der Kanal nun Zuschuobjekt des Bundes geworden ist. Da die heutige deutsche Schifffahrt den Kanal nur in auerst geringem Umfange selbst benutzen kann, bedeutet ein Zuschuß des Bundes praktisch eine Betriebssubvention für die ausländische Schifffahrt. Soll der Kanal aber einen ausgeglichenen Etat bekommen oder gar Mittel für die recht wünschenswerte Verbreiterung etc. gewinnen, müßte man wohl einen neuen Tarif aufstellen, um die Kosten für die Erhaltung und Verbesserung des Kanals durch eine leichte Frachterhohung auf alle

¹⁾ Vergl. vom selben Verfasser Wirtschaftsdienst, 29. Jahrgg, Heft 4, Sept. 1949, S. 59 ff.

Nutznießer im Einzugsgebiet umzulegen. Eine solche Maßnahme dürfte auch allseitig Verständnis finden. Eine wesentliche Rolle bei einer solchen Tarifreform dürfte die Bestimmung der „kritischen Zone“ des Einzugsgebiets spielen, des seeverkehrsgeographischen Raums also, in dem die Benutzung des Kanals noch einen Kostenvorteil verspricht, ferner aber auch die Bestimmung der verkehrsökonomischen Elemente. Dabei wird auch eine stärkere Differenzierung der Sätze in Erwägung gezogen werden müssen. Da in der gegenwärtigen Wirtschaftssituation durch Verschiebung der ökonomischen Elemente mit einer wiederholten Richtungsänderung der Kosten- und Frachtenkurven gerechnet werden muß, ist der Vorteil eines elastischen Tarifs gerade für diesen Kanal nicht von der Hand zu weisen. Er müßte jedoch ausreichende Sicherungen für alle Beteiligten bieten. Eine sorgfältige Untersuchung dieses Fragenkomplexes ist für den Nord-Ostsee-Kanal von ganz besonderer Bedeutung, da er bei seinem gegenwärtigen Zustand nur eine verhältnismäßig geringe Fahrgeschwindigkeit zuläßt. Eine solche Herabminderung der Leistungsfähigkeit ist für einen Kanal mit der verkehrsgeographischen Lage des Nord-Ostsee-Kanals von ausschlaggebender Bedeutung für die Bestimmung seines räumlichen und wirtschaftlichen Einzugsgebietes, da hier nicht, wie etwa beim Suez-Kanal, ein natürliches Monopol besteht.

Häufigkeitswerte in den Größenklassen der Verkehrsfrequenz des Nord-Ostsee-Kanals

(nur handelsmäßiger Güterschiffsverkehr in der Zeit vom 16.—30. Juni 1949)

| Größenklasse in NRT | Verkehrsfrequenz | | Teilgruppe (in NRT) mit häufigstem Gruppenwert | Verhältnis Teilgruppe zur Größenklasse |
|---------------------|----------------------|----------------------|--|--|
| | Anzahl der Einheiten | Gesamttonnage in NRT | | |
| 0 bis unter 50 | 88 | 3 214 | 40 bis 49 | 45 v. 88 = 51% |
| 50 bis unter 100 | 188 | 14 678 | 90 bis 99 | 72 v. 188 = 40% |
| 100 bis unter 150 | 122 | 12 987 | 110 bis 119 | 56 v. 122 = 46% |
| 150 bis unter 200 | 67 | 11 185 | 170 bis 179 | 33 v. 67 = 50% |
| 200 bis unter 250 | 54 | 11 272 | 222 bis 239 | 24 v. 54 = 44% |
| 250 bis unter 300 | 42 | 11 632 | 250 bis 269 | 23 v. 42 = 55% |
| 300 bis unter 400 | 64 | 21 147 | 325 bis 349 | 32 v. 64 = 50% |
| 400 bis unter 500 | 42 | 19 112 | 475 bis 499 | 16 v. 42 = 38% |
| 500 bis unter 600 | 49 | 27 098 | 550 bis 599 | 28 v. 49 = 56% |
| 600 bis unter 700 | 36 | 23 332 | 700 bis 899 | 67 v. 126 = 53% |
| 700 bis unter 800 | 35 | 25 980 | | |
| 800 bis unter 900 | 32 | 26 950 | | |
| 900 bis unter 1000 | 23 | 22 011 | 1100 bis unter 1200 | 24 v. 58 = 41% |
| 1000 bis unter 1100 | 19 | 19 915 | | |
| 1100 bis unter 1200 | 24 | 26 406 | | |
| 1200 bis unter 1300 | 15 | 18 809 | | |
| | usw. | | | |

Die kalkulatorischen Überlegungen eines Reeders dürften dahin gehen, daß ein Achtmeilenschiff im Verkehr zwischen Hoek van Holland und Kopenhagen unter normalen Wetterbedingungen für eine Reise um Skagen etwa 74 Stunden benötigt. Dasselbe Schiff würde unter gleichen Bedingungen für die kürzere Strecke durch den Kanal etwa 58 Stunden reine Fahrzeit brauchen. Hierbei müßten jedoch etwa zwei Stunden für die Verzögerungen durch Lotsenübernahme, Einschleusen — bei schnelleren Schiffen dazu Fahrtminderungsdifferenz — Ausschleusen und Lotsenabgabe hinzugeschlagen werden, so daß der zeitliche Vorteil hier etwa 14 Stunden für eine halbe Rundreise, für eine ganze also 28 Stunden betragen dürfte. Bei dem für die Kanalfahrt wohl nicht seltenen Falle von 11 Rundreisen würde sich also die elfte als zusätzlich ergeben. Unter Berücksichtigung der Betriebskosten verschiebt sich jedoch dieses Bild, da die Kosten für die Kanalpassage heute bei einem handigen Achtmeilenschiff etwa ein Drittel der Tageskosten ausmachen, die als Kalkulationsposten eingesetzt werden müßten. Im vorliegenden Falle würden also kalkulatorisch nur etwa 6 Betriebsstunden gewonnen werden. Innerhalb der äußersten räumlichen Grenzen des engeren Einzugsgebiets liegt die wirtschaftlich „kritische Zone“ für ein schnelleres Schiff bei einem Tarif ohne Präferenzen — und ohne Berücksichtigung der höheren Sicherheit — letztlich also im Auswiegen des Betriebskostenvorteils durch möglichst oft wiederholte Passagen. Rabatte für hohe Frequentierung könnten somit die Inanspruchnahme des Kanals fördern. Um das wirtschaftliche Einzugsgebiet zu erweitern, müßte eine Verbesserung der Kanalanlagen vorgenommen werden, womit die Durchfahrtszeiten — wenn auch nur in begrenztem Umfang, herabgesetzt werden könnten. Auf diese Weise könnte auch nur erreicht werden, daß die Kanalfrequenz auch bei einer durchschnittlichen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Schiffseinheiten gesichert wird.

Eine Vorstellung davon, wie groß die Tonnage ist, die bei einer Erhöhung der Leistungskapazität des Kanals noch gewonnen werden könnte (von einer bestimmten Geschwindigkeitsgrenze aufwärts werden verschiedene Schiffe den Kanal niemals benutzen), gibt die Tatsache, daß während einer Beobachtungszeit von 10 Tagen im Juni 1949 zwischen

Chronik / Währung

Südafrikanische Union

Vom 15. 9. 49 bis 18. 11. 49 sind die Gold- und Devisenbestände um 17,5 Mill. £ gestiegen, und die Abwertung hat die Zahlungsbilanz in mehreren Hinsichten verbessert. Im Juli hat Dr. de Kock, der Präsident der Reservebank, bekanntgegeben, daß die Gold- und Devisenreserven von 230 Mill. £ auf 60 Mill. £ gefallen wären, und bis Mitte September waren sie weiterhin auf 52 Mill. £ zurückgegangen. Am 18. 11. betragen sie 69,5 Mill. £. Jedoch macht die Zunahme — verglichen mit den 60 Mill. £ von Ende Juni — nur 9,5 Mill. £ aus. (South Africa, 10. 12. 49)

Ferner Osten

Ceylon

Ende Oktober 1949 brachte der Finanzminister das Zentralbankgesetz im Parlament ein. Wahrscheinlich wird die Bank im Februar 1950 die Arbeit aufnehmen. (Foreign Commerce Weekly, 5. 12. 49)

Indonesien

Der Abwertung des indonesischen Gulden entsprechend gewann die Republikanische Rupie ständig, wobei der Wechselkurs von 95 auf 60 Rupien für den Gulden fiel. In Djogjakarta besteht eine zwiespältige Währungslage insofern, als die Bauern auf Bezahlung in Republikanischen Rupien bestehen. (Foreign Commerce Weekly, 14. 11. 49)

Philippinen

Präsident Trumann hat eingewilligt, daß die Umwechslung des philippinischen Peso in Dollar aufgeschoben wird. In Finanzkreisen sieht man darin eine Maßregel, die den Schutz der philippinischen Goldvorrates bezweckt. Durch Bewachung der Häfen und Flughäfen will die Regierung das Verbringen von Dollarbeträgen verhindern. Die Dollarkonten bei den Banken sind „eingefroren“, und jeder Verkauf von Dollars ist verboten, bis die Banken ihre Bilanzen gezogen haben. (Financiale Dagblad, 12. 12. 49)

Londoner Metallhändler teilen mit, daß Gold in Manila noch immer einen Preis von 87 philip. Pesos (d. h. von 43,50 \$) erzielt, obgleich als Folge chinesischen Goldangebotes der Goldpreis in Hongkong bis auf 40 \$ absank. (Financiale Dagblad, 17. 12. 49)

Republik von Korea

Der Inflationsdruck in der Republik von Korea stieg im September mit dem fortgesetzten schweren Defizit im öffentlichen Haushalt. Der Geldumlauf stieg von 47,2 Mrd. Won am 1. 9. 49 auf 49,1 Mrd. Won am 30. 9. 1949 und erreichte am 31. 10. die Höhe von 53,3 Mrd. (Foreign Commerce Weekly, 14. 11. 49 u. 5. 12. 49)

Chronik / Industrie

INDUSTRIENACHRICHTEN

Atomenergie

Bei Bohrarbeiten für die Erweiterung eines Wasserwerkes bei Isoverde, nördlich von Chiavari (Italien) ist die Societa Acquedotto Defarrari Galliera auf ein umfangreiches Uranerzvorkommen gestoßen.

(Engineering and Mining Journal, Sept. 49)

Bei Rico, Col. (USA.), wurden Vanadium- und Uranerzvorkommen entdeckt. Das Vorkommen wird durch die Minerals Engineering Co. erschlossen.

(Engineering and Mining Journal, Sept. 49)

Die Atomic Energy Commission (USA.) gab bekannt, daß die Bauten an dem Versuchswerk in Arco, Idaho, sofort begonnen werden sollen. Das Werk dient besonders den Versuchen, die bisher ungenutzt gebliebenen U-238 Atome spaltbar zu machen. Das neue Werk wird frühestens 1951 fertig sein.

(Industrial and Engineering Chemistry, Okt. 1949)

Der bei der Blaw-Knox Construction Co., Pittsburgh, in Auftrag gegebenen Reaktor für die Prüfung von Baustoffen für Atomenergiewerke auf dem Versuchswerk in Arco, Idaho, wird im Frühjahr 1950 triebfertig sein.

(Wall Street Journal, 29. 11. 49)

Dem bekannten Wissenschaftler und Präsidenten der International Rare Metals Refinery Inc., New York, ist es gelungen, das seltene radioaktive Element Aktinium in größeren Mengen zu isolieren.

(Journal of Commerce, 10. 10. 49)

Das Argonne National Laboratory (USA.), hat ein Verfahren entwickelt, Tiere gegen die Atomstrahlungen durch Cysteine-Injektionen zu schützen.

(Industrial and Engineering Chemistry, Okt. 49)

Hüttenindustrie

Die 1944 zerstörten Eisenerzgruben von Sydvarangar (Norwegen) sollen mit einem Kostenaufwand von 29 Mill. \$ wieder aufgebaut werden. Für 5 Mill. \$ aus ECA-Mitteln werden Maschinen in den USA. angekauft. Die gesamte Erzförderung ist für den Export bestimmt.

(Foreign Commerce Weekly, 24. 10. 49)

Für den großzügigen Ausbau der Niederländischen Stahlwerke in Ymuiden wurden 23,5 Mill. \$ aus ECA-Mitteln bereitgestellt. Aus den Marshallplan-Ländern sollen für 90 Mill. fl. Maschinen und Einrichtungen bezogen werden. Für die Erweiterungsarbeiten ist ein Zeitraum von drei Jahren vorgesehen.

(Financial Times, 9. 12. 49)

südenglischen, holländisch-belgischen, französischen und einzelnen Häfen der USA. einerseits und Kopenhagen andererseits 50 Schiffe mit rd. 48 000 NRT verkehrten, von denen nur 16 mit rd. 6 400 NRT den Kanal passierten. Aus der Stockholmer Relation benutzten nur 12 Schiffe mit etwa 11 000 NRT, bei einem Gesamtverkehr von 26 Schiffen mit rd. 41 000 NRT, den Kanal. Die Erweiterung des Einzugsgebiets des Kanals auf verschiedenen Ebenen, vor allem das Heranziehen der wohl nicht wenigen „Grenzschiffe“, wird im Falle der Neuregelung der Kanalverhältnisse eine der ersten Aufgaben sein müssen. Daneben wird man bei einer solchen Gelegenheit auch wohl die bisherigen Erhebungs- und Aufbereitungsmethoden einer Überprüfung unterziehen und vielleicht auch eine Änderung des Tarifschemas vornehmen müssen. Es hat sich nämlich aus bisher unerfindlichen, wirtschaftlich vielfach ungerechtfertigten Gründen bei Institutionen, die mit Seeschifffahrt befaßt sind, die Übung herausgebildet, überall als Begrenzungen der Größenklassen auf 100 und 1000 abgerundete Zahlen zu nehmen, anstatt den spezifischen statistischen Erfordernissen Rechnung zu tragen. Wie in einer stichprobenmäßigen Untersuchung festgestellt wurde, enthält beispielsweise die Größenklasse von 0 bis unter 100 zwei Kumulationspunkte, einer knapp unter 50 NRT und einer knapp unter 100 NRT. Da die weitest häufigsten Werte der Kanalfrequenz dieser Größenklasse unter 50 NRT liegen, sollte diese Klasse vor oder nach Abklingen der Kurve abgegrenzt werden, zumal sich hier Strukturwandlungen kaum erwarten lassen. Diese Feststellung trifft auch für andere Größenklassen zu. In der Größenklasse 100 bis unter 200 NRT befinden sich sogar mehr als 60 % der Werte in der ersten Hälfte der Klasse. Der Umstand, daß die höchste Frequenz kurz vor den Klassengrenzen, eine geringere Häufigkeit kurz nach den Grenzwerten liegt, legt die Vermutung nahe, daß die Bestimmung der Nettoregistertonnage durch die hergebrachte Klassenbegrenzung beeinflusst worden ist.

Güterschiffs-, Güterverkehr und Häufigkeitswerte im Verkehr des Nord-Ostsee-Kanals

(für die Zeit vom 16. Juni bis 30. Juni 1949)

| Ost-West-Richtung | | | | | West-Ost-Richtung | | | | |
|--|--------------------|----------------|------------------|--------------------------------------|--|--------------------|----------------|------------------|--------------------------------------|
| Durchschn. Staumaß der Beförderungsgüter: 1,14 | | | | | Durchschn. Staumaß der Beförderungsgüter: 1,35 | | | | |
| Durchschn. Staukoeffizient: 1,41 | | | | | Durchschn. Staukoeffizient: 1,46 | | | | |
| Nationalität | Anzahl der Schiffe | Tonnage in NRT | Ladung in mtr. t | Häufigkeit der Passage bis 30. 6. 49 | Nationalität | Anzahl der Schiffe | Tonnage in NRT | Ladung in mtr. t | Häufigkeit der Passage bis 30. 6. 49 |
| Schweden | 78 | 61 267 | 122 500 | 6,0 | Schweden | 68 | 45 878 | 88 884 | 4,4 |
| davon leer | 18 | 3 696 | — | — | davon leer | 7 | 7 197 | — | — |
| Niederlande | 91 | 39 749 | 87 261 | 6,8 | Deutschland | 210 | 40 593 | 47 882 | 5,8 |
| davon leer | 9 | 1 567 | — | — | davon leer | 35 | 11 089 | — | — |
| Norwegen | 22 | 38 557 | 75 401 | 3,7 | Finnland | 35 | 37 877 | 63 264 | 4,8 |
| davon leer | 2 | 3 016 | — | — | davon leer | 4 | 4 726 | — | — |
| Deutschland | 180 | 31 517 | 73 800 | 6,9 | Niederlande | 107 | 35 044 | 24 689 | 6,6 |
| davon leer | 48 | 6 224 | — | — | davon leer | 27 | 21 135 | — | — |
| Finnland | 35 | 31 138 | 65 087 | 5,5 | Norwegen | 11 | 34 454 | 12 897 | 2,3 |
| davon leer | — | — | — | — | davon leer | — | — | — | — |
| Dänemark | 31 | 23 450 | 54 367 | 5,2 | Frankreich | 18 | 28 228 | 5 400 | 3,7 |
| davon leer | 1 | 100 | — | — | davon leer | 11 | 25 858 | — | — |
| UdSSR. | 8 | 22 056 | 45 002 | 3,6 | Dänemark | 28 | 20 567 | 18 706 | 4,3 |
| davon leer | — | — | — | — | davon leer | — | — | — | — |
| Frankreich | 10 | 15 167 | 29 583 | 6,6 | Großbritann. | 10 | 16 017 | 25 050 | 3,6 |
| davon leer | — | — | — | — | davon leer | 3 | 5 618 | — | — |
| Polen | 10 | 14 005 | 22 011 | 9,4 | Polen | 8 | 10 582 | 12 158 | 7,8 |
| davon leer | — | — | — | — | davon leer | 1 | 2 919 | — | — |
| Großbritann. | 8 | 12 974 | 18 955 | 7,2 | UdSSR. | 2 | 3 809 | 9 760 | 3,5 |
| davon leer | 1 | 4 280 | — | — | davon leer | — | — | — | — |
| Andere | 16 | 54 960 | 123 877 | 4,7 | Andere | 15 | 38 081 | 11 521 | 2,5 |
| davon leer | — | — | — | — | davon leer | 12 | 34 725 | — | — |
| Insgesamt | 484 | 344 840 | 712 794 | 5,6 | Insgesamt | 507 | 310 575 | 315 161 | 4,5 |
| davon leer | 79 | 18 882 | — | — | davon leer | 100 | 113 257 | — | — |

Im Winter bietet der Güterverkehr naturgemäß ein etwas anderes Bild. Der große Umfang des ost-westlichen Güterstroms erklärt sich aus dem umfangreicheren Massengütertransport von insbesondere Erz, Holz, aber auch polnischer Kohle, Schrott und Zellulose gegenüber der relativ stärkeren Stückgüter- und Koksfahrt in west-östlicher Richtung, aus der allerdings auch Kohle kommt. Aus den sich hieraus ergebenden Differenzen der Staumaße geht hervor, daß das Staumaß aus der Holzbeförderung bei weitem nicht das aus der Erzfahrt aufzuwiegen vermag. Umgekehrt drücken die Schwergüter in Chemikalien auf das Staumaß des Kokes, so daß das Staumaß der Güter aus west-östlicher Richtung etwas über dem der Kohle und unter dem Durchschnitt der Maße der Stückgüter zu liegen kommt.



DEUTSCH-SÜDAMERIKANISCHE BANK

Aktiengesellschaft

Zweigniederlassung Hamburg

BANCO GERMANICO

de la America del Sud

Akkreditierte Außenhandelsbank

HAMBURG 36 · NEUER JUNGFERNSTIEG 16 · RUF: 34 15 01

Chronik / Industrie

Die South African Iron and Steel Industrial Corporation (ISCOR) wird zwischen März und Juli 1950 ihr neues Werk in Vanderbijl Park (Südafrika. Union) abschrittweise in Betrieb nehmen. Bei voller Produktion werden damit jährlich weitere 240 000 t Flachmaterial (Platten, Bleche, Bandeisen und Weißblech) zur Verfügung stehen. (South Africa, 10. 12. 49)

Am 21. 11. 49 wurde in Cobalt, Ontario (Kanada), die neue Verhüttungsanlage der Cobalt Chemical and Refining Company in Betrieb genommen. Gebaut und betrieben durch englische Fachleute der News Cross Chemical Company, London, wird das Werk die an Ort und Stelle geförderten Erze aufbereiten und Metalle, Oxyde, Salze, Sulphide usw. gewinnen, die bisher aus Belgisch-Kongo, Südrhodesien und anderen fernen Ländern bezogen werden mußten. Die zur Verhüttung gelangenden Konzentrate werden in erster Linie von den Gruben der benachbarten Silanco Mining and Refining Company geliefert, die in diesem Gebiet noch über 29 Gruben und unerschlossene Lagerstätten verfügt. Diese Gesellschaft behält auch eine Beteiligung an

der Verhüttungsanlage. Die Anlage wird im März 1950 mit voller Kapazität arbeiten.

(Journal of Commerce, 21. 11. 49)
(American Metal Market, 30. 8. u. 22. 11. 49)

Die Republic Steel Corporation wird Anfang 1950 in ihrem Werk in Buffalo (U.S.A.) ein neues schweres Blockwalzwerk in Betrieb nehmen und damit die Tageskapazität an Blockwalzzeugnissen um 75 % steigern.

(American Metal Market, 22. 11. 49)

Die Bauarbeiten am Stahl- und Röhrenwerk der National Tube's Co. in Lorain, O. (U.S.A.) sind praktisch beendet. Zu den wichtigsten Anlagen gehören u. a. ein kontinuierliches Röhrenwalzwerk, neue Block-, Knüppel- und Stabwalzwerke, ein neues Bessemer Stahlwerk und 117 neue Koksöfen. Die jährl. Stahlerzeugungskapazität wird auf 2 225 000 t erhöht. Das Röhrenwalzwerk stellt 2 bis 4 1/2 Zoll-Röhren her (Monatskapazität: 18 000 t).

(American Metal Market, 22. 11. 49)

Die Alcoa Steamship Company, New York, errichtet in Port of Spain (Trinidad) einen Umschlaghafen für Bauxit aus Surinam. Die Anlage soll im Januar 1950 fertig sein und monatlich 60 bis 80 Schiffe abfertigen können. (Times Review of Industry, Nov. 1949)

Erdölindustrie

Mit dem Ziel in Antwerpen (Belgien) eine Raffinerie mit einem Tagesdurchsatz von 25 000 Faß zu errichten, wurde die Esso Standard Refinery von der Standard Oil (N. J.) gegründet.

(Industrial and Engineering Chemistry, Okt. 1949)

Die Netherlands Petroleum Co. (an der die Standard Oil Co. of New Jersey und die Royal Dutch Oil Co. beteiligt sind) bemüht sich um eine Erweiterung ihrer Olkonzessionen in den Niederlanden. Sie beutet zur Zeit die Vorkommen im Osten des Landes aus, die sich über eine Fläche von 15 000 ha erstrecken. Diese Konzession soll auf 93 000 ha erweitert werden.

(Journal of Commerce, 21. 11. 49)

Die neue Raffinerie der Continental Oil Co. in Billings (Montana) U.S.A., erzeugt Benzin mit hoher Oktanzahl, Heizöle und Rückstandsöle und hat einen Tagesdurchsatz von 7500 Faß Rohöl.

(Wall Street Journal, 10. 10. 49)

In ihrer Raffinerie in Bayway, Linden, N.J., U.S.A., hat die Esso Standard Oil Co. am 17. 10. 1949 die größte Krackanlage zur Gewinnung von täglich 1 Mill. Gall. Benzin und 250 000 Gall. Heizöl in Betrieb genommen.

(Journal of Commerce, 18. 10. 49)