

Zehn Jahre Panamakanalverkehr.

Die Weltwirtschaft und Weltverkehr beherrschenden Tendenzen zeigen sich deutlich in den Angaben über den Verkehr in den Welthäfen und durch die interozeanen Kanäle, wie Suez- und Panama-kanal. Über letzteren wird in den offiziellen Publikationen „The Panama Canal Record“ und „Annual Report of the Governor of the Panama Canal“ umfassendes Material erhoben, welches Dr. F. Haslinger¹⁾ sorgfältig diskutiert hat, dessen Arbeit folgenden Ausführungen im wesentlichen zugrunde gelegt sind.

Der Panamakanalverkehr 1914/15 bis 1924/25.

Jahr	Transite Atlantik-Pazifik			Transite Pazifik-Atlantik			Gesamtverkehr		
	Zahl der Schiffe	1000 PRNT. ²⁾	1000 Ladungstons ³⁾	Zahl der Schiffe	1000 PRNT.	1000 Ladungstons ³⁾	Zahl der Schiffe	1000 PRNT.	1000 Ladungstons ³⁾
1914/15	522	1.860	2071	553	1.932	2.817	1075	3.793	4.888
1915/16	396	1.278	1369	362	1.118	1.725	758	2.396	3.094
1916/17	874	2.820	2929	929	2.979	4.129	1803	5.799	7.059
1917/18	915	2.737	2639	1154	3.838	4.893	2069	6.574	7.532
1918/19	857	2.674	2740	1167	3.451	4.176	2024	6.125	6.917
1919/20	1180	4.169	4093	1298	4.377	5.282	2478	8.546	9.374
1920/21	1471	5.741	5892	1421	5.675	5.707	2892	11.416	11.599
1921/22	1509	6.404	5496	1227	5.013	5.389	2736	11.417	10.885
1922/23	2125	10.073	7086	1842	8.533	12.482	3967	18.606	19.568
1923/24	2740	13.668	7860	2490	12.481	19.135	5230	26.149	26.995
1924/25	2413	11.889	7398	2260	10.966	16.560	4673	22.855	23.959

Aus den Angaben für das Steuerjahr 1924/25 geht hervor, daß der Verkehr vom Pazifischen zum Atlantischen Ozean (16,560.000 t gegen 7,398.000 t) den Ostwestverkehr, d. i. vom Atlantischen zum Pazifischen Ozean um rund 9'2 Mill. Tonnen übertrifft. Von der gesamten Westwärtsfracht kommen allein 65% aus atlantischen Häfen der Vereinigten Staaten und nur 26'7% aus europäischen, von welch letzterer Ziffer der Löwenanteil auf die britischen Inseln (11'6%) entfällt, während das ganze übrige Europa nur mit 15'1% vertreten ist. Die Westwärtsfracht war zu 39'3% nach Häfen der Westküste der Vereinigten Staaten, zu 18'1% nach pazifischen Häfen Südamerikas, zu 17'4% nach Australien, zu 16'4% nach Häfen des fernen Ostens

¹⁾ Dr. Franz Haslinger, Umschichtung im Weltverkehr. — Weltwirtschaftliche Aufschlüsse der Panamakanalstatistik, in Weltwirtschaftliches Archiv, 23. Bd., April 1926, Heft 2.

²⁾ Panama-Netto-Registertonnen.

³⁾ Ladungstons = Longtons à 2240 t = 1016 kg.

gerichtet, zu je 2·1% nach pazifischen Häfen Kanadas, bezw. Nordamerikas (ohne genaue Angabe wohin), zu 1·9% nach der Westküste Mittelamerikas, zu 1·1% nach den Philippinen usw. Die Ostwärtsfracht kam zu 57·7% aus Häfen der Westküste der Vereinigten Staaten, zu 28·4% aus pazifischen Häfen Südamerikas, zu 6·5% aus jenen Kanadas, zu 3·9% aus Häfen Australiens, 1·6% von pazifischen Häfen Nordamerikas (ohne genaue Angabe), 1%, bezw. 0·8% aus Häfen der Philippinen und des fernen Ostens, 0·53% von Häfen der Westküste Mittelamerikas und war zu 65·3% nach Häfen der Ostküste der Vereinigten Staaten, zu je 14·2% nach Europa (ausschließlich der britischen Inseln) und den britischen Inseln, zu 2·30% nach der Ostküste Kanadas, zu 1·1, bezw. 0·94% nach der Ostküste Mexikos und Cristobal C. Z. gerichtet, zu je 0·63% nach Westindien, bezw. Ägypten usw. Über die Frachtmengen gibt folgende Übersicht (in Longtons) Aufschluß.

Güterverkehr durch den Panamakanal nach Herkunfts- und Bestimmungsgebiet 1924/25 (in tons).

	Ladung von atlant. Häfen		Ladung nach atlant. Häfen	
	in tons	Perzent. Anteil	in tons	Perzent. Anteil
Atlantische Häfen, insgesamt .	7,398.397	100	16,560.439	100
Häfen der Ostküste der U. S. A. .	4,815.528	65·1	10,821.433	65·3
Häfen von Europa ohne Britische Inseln	1,119.577	15·1	2,354.595	14·2
Häfen der Britischen Inseln . . .	859.528	11·6	2,355.787	14·2
" " Ostküste Mexikos . . .	186.798	2·5	176.515	1·1
" " Cristobal C. Z. . . .	134.040	1·8	156.634	0·94
" " Ostküste Kanadas . . .	121.803	1·6	379.284	2·30
" von Westindien	93.944	1·2	104.969	0·63
" der Ostküste Südamerikas .	67.191	0·9	68.631	0·41
" von Ägypten	—	—	102.106	0·63
 Ladung von pazif. Häfen				
Pazifische Häfen, insgesamt .	16,560.439	100	7,398.397	100
Häfen der Westküste der U.S.A. .	9,554.101	57·7	2,913.887	39·3
" " " Südamerikas . . .	4,714.243	28·4	1,338.150	18·1
" " " Kanadas . . .	1,082.282	6·5	158.709	2·1
" Australasiens	480.539	2·9	1,289.359	17·4
" der Westküste Nordame- rikas	265.676	1·6	155.743	2·1
" Philippinen	172.648	1·0	80.577	1·1
" des Fernen Ostens	133.600	0·8	1,215.680	16·4
" der Westküste Mittelame- rikas	88.268	0·53	143.528	1·9

Wie ersichtlich, stehen die bedeutendsten Ladungsposten mit ganz geringen Ausnahmen auf Seite des Pazifikversandes und des Atlantikempfanges. Auf der Ostwestfahrt sind Schiffszahl und Schiffsraum größer, auf der Westostfahrt die Ladungsgewichte. Auf 1 Tonne Last der allgemeinen Handelstransite entfallen in der Ostwestrichtung 1·22 Raumtonnen, in der Westostrichtung 0·73 Raumtonnen. Diese charakteristische Panamakanaltonnenbilanz beruht auf dem großen Anteil der Petroleumverschiffung an der Ostwärtsfracht und am Gesamtverkehr überhaupt, sowie der daraus folgenden Notwendigkeit der Ballastrückfahrt der Tankschiffe, die den großen Ballast in der Ostwestrichtung bedingen, bzw. den Lastraumquotienten beeinflussen. Aber auch von den übrigen Handelsfahrzeugen geht ein recht beträchtlicher Prozentsatz auf der Westfahrt in Ballast, woraus ersichtlich wird, daß der Raumbedarf der obwohl relativ weniger Raum einnehmenden und schwereren Ostfrachten doch den Raumbedarf der leichteren, mehr Raum erfordernden Westfrachten überwiegt. In Mengen von mehr als 50.000 t gingen 1924/25 im Westwärtsverkehr durch den Panamakanal: Eisen- und Stahlwaren 1·4 Millionen Tonnen, raffiniertes Petroleum 0·69 Millionen Tonnen, Zement 0·36 Millionen Tonnen, Rohöl 0·18 Millionen Tonnen usw. Von den im Westwärtsverkehr in der Menge von 50.000 t übersteigenden Frachtgütern haben raffiniertes Petroleum, Zement, Schwefel, Baumwolle, Automobile, Papier, Koks, Textilien, Zucker, Ammoniak und Phosphate gegenüber dem Steuerjahr 1923/24 eine Zunahme erfahren, während bei Eisen- und Stahlwaren, Röhpétroleum, Kohle, Zinn, Eisenbahnmateriale, Maschinen, Schmieröl, Tabak und Eisen ein Rückgang eingetreten ist. Im Ostwärtsverkehr werden 1924/25 ausgewiesen: Röhpétroleum 4·3 Millionen Tonnen, Bauholz 2·3 Millionen Tonnen, Niträte 2·2 Millionen Tonnen, raffiniertes Petroleum 1·6 Millionen Tonnen, Weizen 1·1 Millionen Tonnen, Roheisen 1 Million Tonnen. Röhpétroleum und Weizen sind gegenüber dem Steuerjahr 1923/24 zurückgegangen, erstere von 8·9 auf 4·3 Millionen Tonnen, letzterer, wohl infolge der abnormalen kanadischen Weizenernte, von 1·4 auf 1·1 Millionen Tonnen; Bauholz dagegen stieg von 1·8 auf 2·3 Millionen Tonnen, Niträte von 1·7 auf 2·2 Millionen Tonnen, Roheisen von 0·89 auf 1 Million Tonnen, beide, Rückgänge wie Zunahmen, meist eine Folge räumlicher Verschiebungen zwischen Produktions- und Verbrauchergebieten der Welthandelsgüter.

Die Güterstatistik, die seit 1. Jänner 1921 besteht, ist ungenau, was in dem Erhebungsverfahren durch Selbstdeklaration der Schiffführer begründet ist; nur für Rohöl, Niträte und Bauholz, welche als Sonder-Ganzladung meist auf besonderen Schiffen und nicht mit anderen zusammen verfrachtet werden, ist sie gut brauchbar.

**Anteil der Ölverschiffung am Panamakanalverkehr
1922/23 bis 1924/25.**

	Durchfahrten		Ladung in 1000 PNRT.					
	Gesamtzahl	Tanker	Gesamtladung	Ölladung ⁴	Kaliforn. Rohöl	Kalif. raff. Öl	Peruan. Rohöl	Mexik.
1922/23	3967	913	18.606	5.374	3689	250	240	262
tägl. Durchschnitt	10·8	2·5						
1923/24	5230	1704	26.149	10.212	8501	783	371	258
tägl. Durchschnitt	14·2	4·6						
1924/25	4673	1079	22.855	6.425	3840	1570	469	145
tägl. Durchschnitt	12·8	2·9						

Der Anteil der Vereinigten Staaten an derselben im Steuerjahre 1924/25 in 1000 P. N. R. T., bzw. 1000 tons geht aus folgendem hervor:

	Gesamtverschiffung			Atlantik-Pazifik			Pazifik-Atlantik		
	Zahl der Tankschiffe	PNRT.	La- dungs- tons	Zahl der Tankschiffe	PNRT.	La- dungs- tons	Zahl der Tankschiffe	PNRT.	La- dungs- tons
Ölverschiffung,									
insgesamt . .	1079	6425	6297	535	3161	297	544	3263	6000
Davon U.S.A. . .	836	5099	4942	416	2534	99	420	2565	4843
Andere Staaten . .	243	1326	1355	119	627	198	124	698	1157

Nitrate hatten am Gesamtverkehre 1924/25 mit 13% Anteil. Sie kommen fast ausschließlich von der Westküste Südamerikas zur Verladung. Die Gesamtmenge der in den letzten vier Steuerjahren zur Verschiffung gelangten Nitrate betrug (in Longtons):

1921/22	470.796	davon 214.297 nach den Ver. Staaten u. 244.999 t nach Europa
1922/23	1.664.751,	853.173 " " " 740.291 " "
1923/24	1.744.580,	855.864 " " " 761.629 " "
1924/25	2.155.814,	1.045.578 " " " 982.105 " "

Die Gesamtverschiffung an Bauholz ist von 720.622 t (= Longtons) im Fiskaljahr 1921/22 auf 1.539.340 t, also um mehr als 100%, im Fiskaljahr 1922/23 gestiegen, betrug 1923/24 1.824.438 t und erreichte 1924/25 2.255.421 t. Die Verschiffung erfolgte überwiegend von der pazifischen Küste der Vereinigten Staaten und Kanadas nach der Ostküste der Vereinigten Staaten und nach Europa. 1921/22 gelangten von der Westküste der Vereinigten Staaten, bzw. Kanadas 645.920 und 47.055 t (Longtons) zur Verschiffung, 1922/23 1.252.863, bzw. 202.965 t, 1923/24 1.558.199, bzw. 201.730 t, 1924/25 1.720.914, bzw. 377.108 t. Von der Gesamt-Bauholzverschiffung gingen 1921/22 637.529 t nach der pazifischen Küste, 55.727 t nach Europa, 1922/23 1.362.802, bzw. 97.514 t, 1923/24 1.615.526, bzw. 138.820 t, 1924/25

⁴) Einschließlich Gelegenheitsverschiffung.

1,915.914, bzw. 218.782 t. Von den 4673 Handelsschiffen, welche im Fiskaljahr 1924/25 den Kanal passierten, waren 4300 Dampf-, 282 Motorschiffe, 50 Motorschoner und 41 Segler, Schlepper u. a. 2984 der Dampschiffe hatten Ölfeuerung, 1296 Kohlenfeuerung und 20 waren für beide Feuerungssysteme eingerichtet, so daß insgesamt 3336 Schiffe, das sind 73·5% aller Fahrzeuge einschließlich der Öltankschiffe, auf Ölantrieb eingerichtet waren, was auf der relativ günstigen Betriebsbedingungen für Ölbunkerung in Amerika beruht.

Außer den bereits erwähnten 4673 Handelsschiffen wurde der Kanal 1924/25 noch von 378 Regierungsschiffen der Vereinigten Staaten, zwei Regierungsschiffen von Panama, 6 Reparaturfahrzeugen und 115 Barkassen befahren, so daß der Gesamtverkehr 5174 Fahrzeuge zählte. Die 4673 Handelsschiffdurchfahrten verteilen sich auf 1426 Schiffseinheiten und 24 Nationen. Die Zahl der Durchfahrten pro Schiff schwankt zwischen 1 und 27; an der Spitze steht die britische Flagge mit 27. Im allgemeinen ist die durchschnittliche Schiffsgröße der passierenden Fahrzeuge gestiegen, und zwar hauptsächlich der großen Schiffstypen. Im folgenden der Anteil der einzelnen Flaggen am Panamakanalverkehr im Fiskaljahr 1924/25:

	Zahl der Schiffe	1000 PNRT.	1000 Ladungs- tons	Perzentsatz der Gesamt- ladung
Vereinigte Staaten von Amerika	2326	12.271	13.080	54·6
Großbritannien	1211	5.949	5.917	24·6
Japan	172	824	947	3·9
Norwegen	192	673	843	3·5
Deutschland	163	723	831	3·4
Niederlande	102	531	619	2·5
Frankreich	105	490	482	2·0
Schweden	49	226	282	1·1
Dänemark	42	160	202	0·8
Italien	57	241	180	0·7
Jugoslawien	17	68	116	0·5
Peru	73	189	101	0·4
Chile	29	129	96	0·4
Spanien	43	160	72	0·3
Danzig	10	80	55	0·2
Panama	36	69	54	0·2
Irland	8	29	24	0·1
Belgien	4	13	23	0·1
Griechenland	3	12	19	.
Finnland	3	8	13	.
Mexiko	2	4·3	2·4	.
Kolumbien	23	1·8	1·6	.
Argentinien	2	4·7	—	.
Nikaragua	1	0·4	—	.

Die Ladungsanteile der amerikanischen und der englischen Flagge zeigen 1924/25 gegenüber dem Fiskaljahr 1923/24 einen beträchtlichen Rückgang, hauptsächlich infolge der verminderten Öltransporte, die der übrigen Flaggen eine Zunahme. Unter den am Kanalverkehr beteiligten Nationen stehen die Vereinigten Staaten weitaus an erster Stelle infolge der ständig zunehmenden Küstenschiffahrt. Die Ladung zwischen den Häfen der Vereinigten Staaten und Kanada ist aber tatsächlich etwas geringer, als in der Statistik angeführt wird, weil ein Teil der Ladung von Schiffen mit kanadischen Häfen als Bestimmungsort schon in Häfen der Vereinigten Staaten gelöscht wird.

Zum Vergleiche sei noch auf frühere Berichte über den Suezkanal in den Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft, Wien, Bd. 62, S. 461, und auf die Angaben über den Verkehr in den letzten Jahren hingewiesen, der nach der Nettotonnage 1925 den Verkehr von 1913 um 33,5% übertroffen hat.

1913 hatte derselbe bei 5085 Durchfahrten 20,034.000 Netto-Register-Tonnen betragen. 1919 wurden bloß 3986 Durchfahrten mit 16,014.000 NRT., 1920 4009 Durchfahrten mit 17,575.000 NRT., 1921 3975 Durchfahrten mit 18,119.000 NRT. ausgewiesen. 1922 stieg die Zahl der Durchfahrten auf 4345 mit einer Nettotonnage von 20,743.000, 1923 auf 4621 mit einer Nettotonnage von 22,730.000, 1924 auf 5122 mit einer Nettotonnage von 25,110.000 und erreichte 1925 5337 mit einer Nettotonnage von 26,762.000 t. Von letzterer entfielen 1925 59,9% auf Großbritannien (1924 59,7%), 10,1% auf die Niederlande (1924 9,9%), 6,7% auf Deutschland (1924 6,6%), 6,1% auf Frankreich (1924 6%), 5,3% (gegen 5,9% im Jahre 1924) auf Italien und 4% gegen 3,5% 1924 auf Japan. Die Durchschnittsgröße der den Kanal durchfahrenden Schiffe wurde 1925 mit 6916 Brutto-Register-Tonnen (1924 6765 BRT.), beziehungsweise 5014 NRT. (1924 4902 NRT.) berechnet.

Die hauptbeteiligten Reedereien am Kanalverkehr waren vor allem die Peninsular and Oriental-Gruppe mit 2,998.000 NRT., die British Tauer & Co. mit 7,004.000 NRT., die Ellermann Lines und Alfred Holt & Co. mit 1,833.000, beziehungsweise 1,599.000 NRT., die Messageries Maritimes mit 970.000, Nederland mit 941.000 und der Rotterdamsche Lloyd mit 849.000 NRT. Deutschland war mit (359 Schiffen) 1,791.000 NRT. beteiligt, d. i. etwa 56% des Vorkriegsverkehrs.

Während der Warenverkehr von Europa durch den Kanal sich 1925 gegenüber 1924 kaum verändert hat, ist der Verkehr nach Europa von 16,711.000 t (1924) auf 17,776.000 t (1925) angewachsen.

M. Leiter.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1926

Band/Volume: [69](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Zehn Jahre Panamakanalverkehr. 157-162](#)