

Die beiden Hauptfaktoren des wirtschaftlichen Reichtums Newcastle sind die Kohlenausfuhr und der Schiffbau, bzw. Schiffsreparatur. Die Kohlenausfuhr betrug 1929 19.7 Millionen Tonnen (1913: 20 Millionen Tonnen). Augenblicklich macht sich auch hier wie andernorts im Kohlenhandel eine Krise bemerkbar, zeigen sich Absatzschwierigkeiten. Die Zahl der Schiffe mit Mazutfeuerung hat sich gegenüber 1913 verfünffzehnfacht. — Der Schiffbau der Tyne-Werkstätten wurde 1923 mit 33 Einheiten mit insgesamt 154.000 t angegeben, 1929 liefen 46 Einheiten mit 263.000 t von Stapel. Die rührigsten Schiffbauwerkstätten sind die der Firma Armstrong Whitworth u. Co., die auch das 292 m lange Schwimmdock zu Southampton erbaut haben, ferner die Werkstätten von Swan Hunter, Wigham Richardson u. a. Aber auch die Schiffbauwerkstätten am Tyne leiden heute unter dem Überangebot an Schiffsraum gegenüber der zu befördernden Gütertonnage, das sich als Folge des übermäßigen Anwachsens der Welthandelsflotte seit 1917 geltend macht. Daher arbeiten die britischen Schiffbauwerkstätten, um ihre Arbeiter beschäftigen zu können, vielfach nur mit bescheidenem Gewinn, was ihnen, da sie billiger und schneller als andere Werften liefern, vielfach Auslandsaufträge sichert. Den Tiefstand des Marktes kennzeichnen sehr deutlich die niedrigen Frachttarife, die im allgemeinen heute um mehr als 20% niedriger liegen als 1913, obwohl sich die Betriebskosten gegenüber diesem Zeitraum um 70% erhöht haben.

Die Amerikanisierung des Panamakanals.

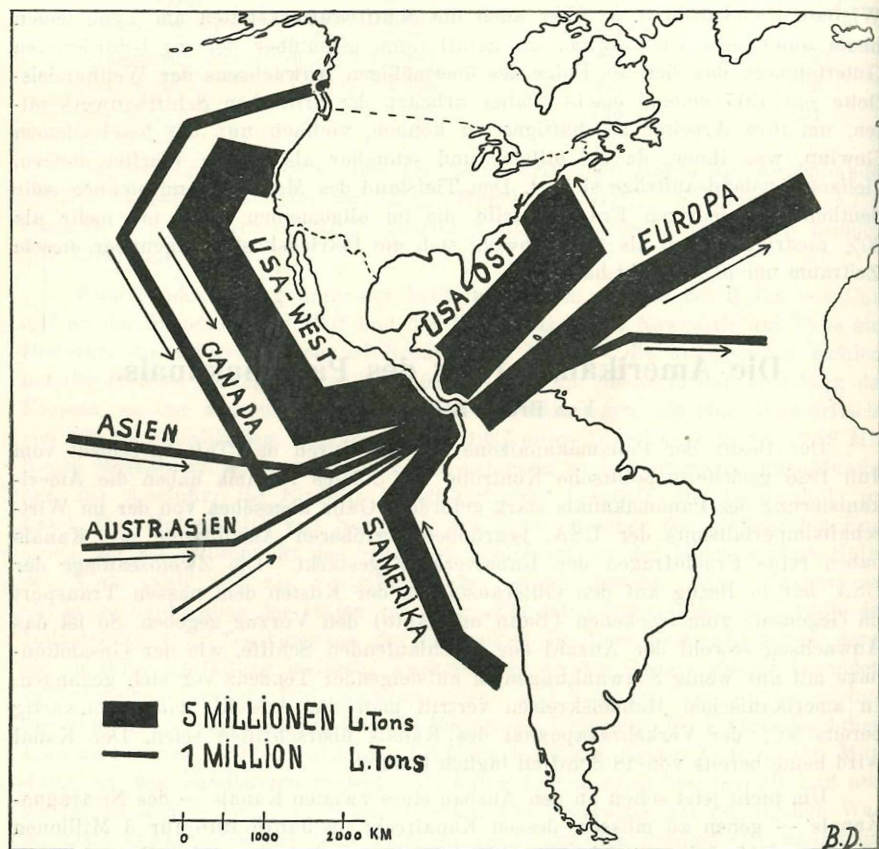
Von Bruno Dietrich, Wien.

Der Besitz der Panamakanalzone und die durch das Taft-Agreement vom Juli 1926 gesicherte politische Kontrolle des Staates Panama haben die Amerikanisierung des Panamakanals stark gefördert. Ganz abgesehen von der im Wirtschaftsimperalismus der USA. begründeten größeren Ausnützung des Kanals haben reine Frachtfragen den Kanalverkehr gestärkt. Die Zweiozeanlage der USA. hat in Bezug auf den Gütertausch der Küsten dem nassen Transport im Gegensatz zum trockenen (Bahn und Auto) den Vorzug gegeben. So ist das Anwachsen sowohl der Anzahl der durchlaufenden Schiffe, wie der Gesamttonnage mit nur wenig Schwankungen in aufsteigender Tendenz vor sich gegangen. In amerikanischen Handelskreisen vertritt man die Ansicht, daß gegenwärtig bereits 50% der Verkehrskapazität des Kanals überschritten seien. Der Kanal wird heute bereits von 18 Schiffen täglich benützt.

Um nicht jetzt schon an den Ausbau eines zweiten Kanals — des Nicaragua-Kanals — gehen zu müssen, dessen Kanalrecht im Jahre 1916 für 3 Millionen Dollar auf 99 Jahre gesichert wurde, ist an eine Steigerung der Kapazität gedacht worden. Um täglich 60—70 Schiffe aufnehmen zu können, ist geplant, die verfügbare Wasserausgleichsmenge durch eine neue Sperrmauer am oberen Chagresfluß bei Alajuela von 896 Millionen Kubikmetern auf 1530 Millionen Kubikmeter zu vergrößern. Die absolute Steigerung im Kanal von 1914/15 bis 1928/29 ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich. Zum Vergleich sind für die letzten fünf Jahre die Zahlen beigegeben, die den Angaben der Panamakanal-Vermessung entsprechen. (100 Netto-Registertonnen Deutsche Vermessung sind gleich 125 Netto-Registertonnen Panamakanal-Vermessung. Das Fiskaljahr rechnet vom 1. Juli bis 30. Juni.)

Der Schiffsverkehr im Panamakanal.

	Zahl der Schiffe	in 1000 Netto Reg.-Tonnen	
1924/25 ¹	4673	22.855 ²	23.959 ³
1925/26	5197	19.820 ²	26.037 ³
1926/27	5475	20.982 ²	27.748 ³
1927/28	6456	23.567 ²	29.459 ³
1928/29	6413	23.879 ²	30.051 ³



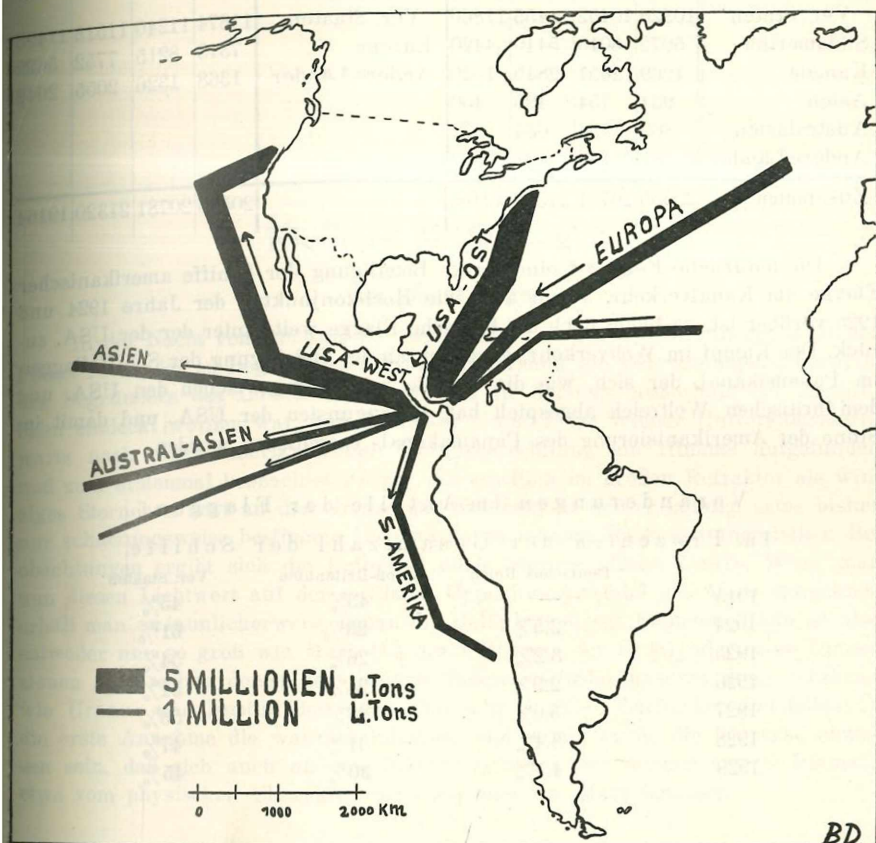
Zwei Kartogramme sollen die wachsende Amerikanisierung des Kanals vor Augen führen. Der starke Verkehr zwischen der Atlantischen und der Pazifischen Küste der USA., namentlich in westöstlicher Richtung, tritt beson-

¹ Für die Jahre 1914/15 bis 1924/25, vgl. Mitteil. der Geogr. Ges., Wien 1926, S. 157.

² Deutsche Vermessung.

³ Panamakanal-Vermessung.

ders deutlich in Erscheinung. Die zahlenmäßigen Grundlagen für die Karten sind in der Tabelle gegeben.



Verkehrsrichtung der Güter im Panama-Kanal-Verkehr (in 1000 long tons).¹⁾

a) Atlantik-Pazifik.

Herkunft	1930	1929	1928	1927	Bestimmungsort	1930	1929	1928	1927
Ostküste der Ver. Staaten	6204	6540	5402	5598	Westküste der Ver. Staaten	4035	4117	3287	3520
Europa	2444	2386	2197	1738	Asien	2117	2193	1709	1855
Andere Länder	828	957	710	1246	Westküste Südamerikas	1427	1433	1206	1088
					Australasien	1288	1457	1298	1521
					Andere Länder	609	683	810	599
Zusammen	9476	9883	8310	8583		9474	9883	83 0	8583

¹ Vgl. Zt. Wirtschaftsdienst 1930, S. 1645. 1 longton = 1016 kg.

b) Pazifik - Atlantik.

Westküste der Ver. Staten	10928	10452	11455	11860	Ostküste der Ver. Staaten	11874	11240	11513	11493
Südamerika	5672	6010	5440	4420	Europa	7313	8215	7752	5629
Kanada	1969	2651	2845	1520	Andere Länder	1368	1326	2055	2042
Asien	931	754	495	450					
Australasien	869	756	684	572					
Andere Länder	185	158	401	343					
Zusammen	20555	20781	21302	19165		20555	20781	21320	19164

Die natürliche Folge ist eine starke Beteiligung der Schiffe amerikanischer Flagge am Kanalverkehr. Wenn auch die Hochkonjunktur der Jahre 1924 und 1925 vorüber ist, so bleibt doch die britische Flagge weit hinter der der USA. zurück. Der Kampf im Weltverkehr, gemessen an der Beteiligung der Schiffsflaggen im Panamakanal, der sich, wie die Tabelle zeigt, nur zwischen den USA. und dem britischen Weltreich abgespielt hat, ist zugunsten der USA. und damit im Sinne der Amerikanisierung des Panamakanals entschieden worden.

Veränderungen im Anteile der Flaggen.

In Prozenten der Gesamtzahl der Schiffe.

	Deutsches Reich	Groß-Britannien	Ver. Staaten
1915	—	43%	45%
1924	2.5%	23 ⁰ / ₁₀	61 ⁰ / ₁₀
1925	3.2%	26%	54%
1926	2.9%	24%	51%
1927	3.0%	27%	53%
1928	3.4%	31%	47%
1929	4.7%	30%	45%

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1930

Band/Volume: [73](#)

Autor(en)/Author(s): Dietrich Bruno

Artikel/Article: [Die Amerikanisierung des Panamakanals. 201-204](#)