

SCHIFFFAHRT

Zu Schleuderpreisen

Supertanker, in den 70er Jahren zuhauf gebaut, sind nicht mehr gefragt.

Unter ihresgleichen war die „Seawise Giant“ schon immer eine der Größten: 420 000 Tonnen Rohöl konnte der 1976 gebaute Supertanker auf einmal transportieren; rund 370 Meter war das Schiff lang.

Dem Eigner, dem Hongkong-Reeder C. Y. Tung, reichte das noch nicht. Für fast 67 Millionen Mark ließ er bei der japanischen Werft Nippon Kokan den Tanker in der Mitte aufschneiden und ein zusätzliches Mittelstück einschieben. Nun kann die neue, 458 Meter lange „Seawise Giant“ 565 000 Tonnen transportieren.

Durch die Verlängerung wurde der Tung-Tanker zum größten Schiff der Welt. Doch es war eine sinnlose Operation, denn gebraucht werden solche Kolosse schon seit Jahren nicht mehr.

Die „Seawise Giant“, Ende letzten Jahres ausgeliefert, dümpelte einige Monate nutzlos herum, ehe sie im April ihre erste Öl-Ladung transportierte – und da war sie nur zu zwei Drittel gefüllt:

Fast alle anderen Tanker-Besitzer machen genau das Gegenteil dessen, was der Hongkong-Reeder tat: Sie stoßen ihre unwirtschaftlichen Dickschiffe zu Schleuderpreisen ab oder lassen sie verschrotten. So hat beispielsweise der Erdölkonzern BP drei Supertanker in einer Bucht vor Brunei stillgelegt – einer davon, der 270 000-Tonner „British Resource“, hat seit sieben Jahren keinen Tropfen Öl transportiert.

Einigermaßen sinnvoll sind noch jene 27 Supertanker genutzt, die vor Japans Küsten ankern: Die japanische Regierung nutzt die gecharterten Schiffe als Sicherheitsreserve für eine neue Ölkrise.

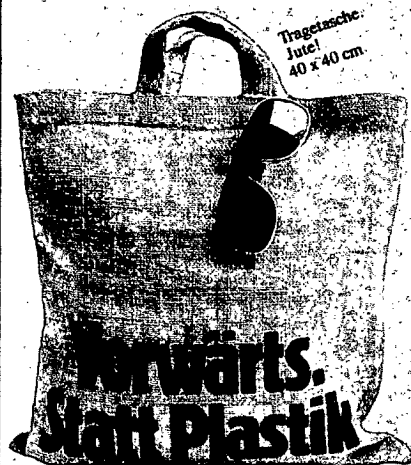
Viele Reeder glauben nicht mehr an die Zukunft jener Schiffe, auf denen der Kapitän das Deck nur noch per Fahrrad inspizieren kann. Das Ende der VLCCs, der Very Large Crude Carriers (sehr große Rohstoff-Frachter), und der noch mächtigeren ULCCs, der Ultra Large Crude Carriers (übergroße Rohstoff-Frachter), scheint jedenfalls gekommen. Die alte Regel, ein Tanker fahre um so profitabler, je größer er sei, hat sich praktisch ins Gegenteil verkehrt.

Rund eine Million Dollar Gewinn warf vor einem Jahrzehnt ein Großtanker auf einer Fahrt vom Persischen Golf nach Europa ab. So lukrativ war damals das Geschäft, daß die Schiffe immer riesiger wurden. Eine neue Klasse wurde auf Kiel gelegt – die Ultra Large Crude Carriers mit einer Tragfähigkeit von mehr als 320 000 Tonnen.

Amerikanische Ingenieure entwarfen Pläne für atomgetriebene 600 000-Tonnen-Tanker; die Japaner, führend im Tankerbau, sahen gar schon Ungetüme mit einer Ladekapazität von über einer Million Tonnen voraus.

Mit der ersten Ölkrise endeten auch für die Tank-Reeder erst einmal die goldenen Jahre. Dennoch orderten sie immer mehr VLCCs und ULCCs – in der Hoffnung auf bessere Zeiten. Trotz weltweiter Überkapazitäten ließen die Franzosen noch 1979 den letzten Riesen, die 555 000 Tonnen mächtige „Prairial“, zu Wasser.

Danach aber war Schluß. Die schwimmenden Kolosse, so zeigte sich bald,



Die Tragetasche gibt's umsonst. Vom Vorwärts.

Viele wissen es schon. Am Vorwärts hat sich eine Menge geändert. Wir haben die Erfahrungen unserer Leser berücksichtigt. Zur gründlichen Hintergrund-Berichterstattung kommt mehr Aktuelles. Und noch mehr von dem, was nur im Vorwärts zu lesen ist. Denn der Vorwärts ist ein Stück Gegenöffentlichkeit. So beim Thema Nord-Süd. Oder der Friedenspolitik. Bei Fragen von Umwelt und Energie. Beim Eintreten für mehr Mitbestimmung und Demokratie. Der Vorwärts hat Profil. An ihm reiben sich viele. Es lohnt sich, ihn zu lesen. Probieren Sie mal. Dafür kriegen Sie auch was geschenkt.

Schicken Sie mir drei Wochen lang den Vorwärts. Kostenlos. Unverbindlich. Wenn Sie danach (innerhalb von 10 Tagen) nichts von mir hören oder lesen, bekomme ich den Vorwärts weiter. Woche für Woche. Für mindestens ein Jahr. Das kostet im Monat 8,50 Mark (für Studenten und Schüler 5,95 Mark). Gleichzeitig bekomme ich das angekreuzte Geschenk:

Reprint des Vorwärts. Vom 7. August 1932. 8 Seiten.

Der Zauberwürfel in der Mini-Fassung.

☐ Die Tasche ☐ Den Zauberwürfel ☐ Das Reprint

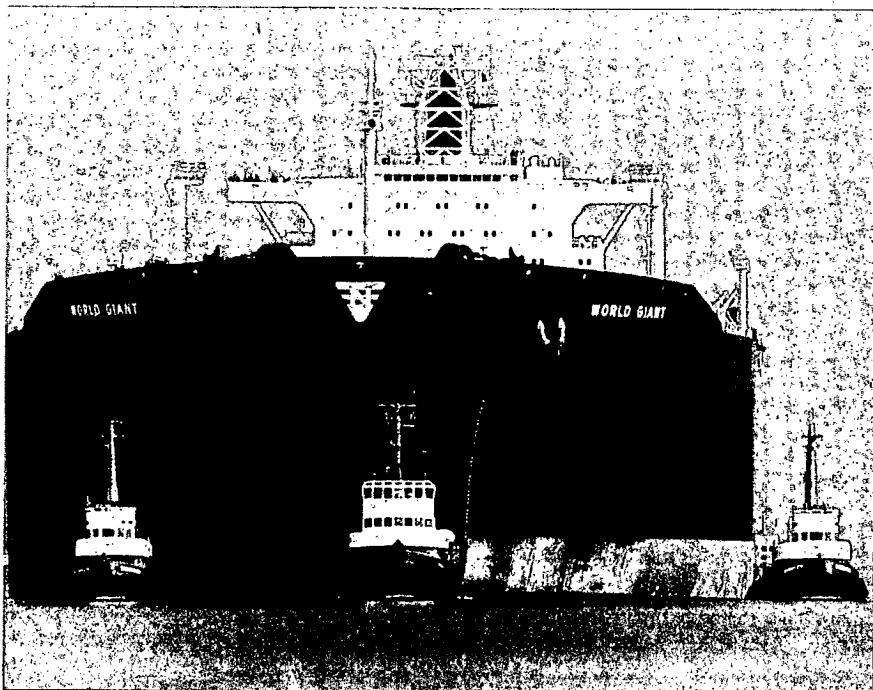
Und das kann ich auf jeden Fall behalten.

Name _____

Anschrift _____

Unterschrift _____

An den Vorwärts, Postfach 20 09 10, 5300 Bonn 2



Supertanker: Mit halber Ladung und halber Kraft

führen bei weitem nicht so rentabel, wie ihre Eigner geglaubt hatten.

Gewiß, nach wie vor gilt: „Eine Verdoppelung der Tragfähigkeit“, so die Hamburger Esso-Tankschiff-Reederei, „hat nur um einen um ein Drittel höheren Brennstoffbedarf zur Folge.“ Aber „das sind theoretische Berechnungen“, meint der Fracht-Experte Robert Kappel vom Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft – Berechnungen, die nur gelten, wenn die dickbäuchigen Ungetüme voll beladen sind, wenn sie einigermaßen zügig fahren und wenn die Frachtraten stimmen.

Abseits der Nahost-Strecke sind die Meeresungetüme nicht wirtschaftlich einzusetzen. Für den Transport des Nordseeöls werden keine Supertanker gebraucht; für Öl, das aus Mexiko und Venezuela in die USA verschifft wird, lassen sich nach den Berechnungen der Ölgesellschaften Tanker unter 80 000 Tonnen billiger einsetzen als die ganz großen.

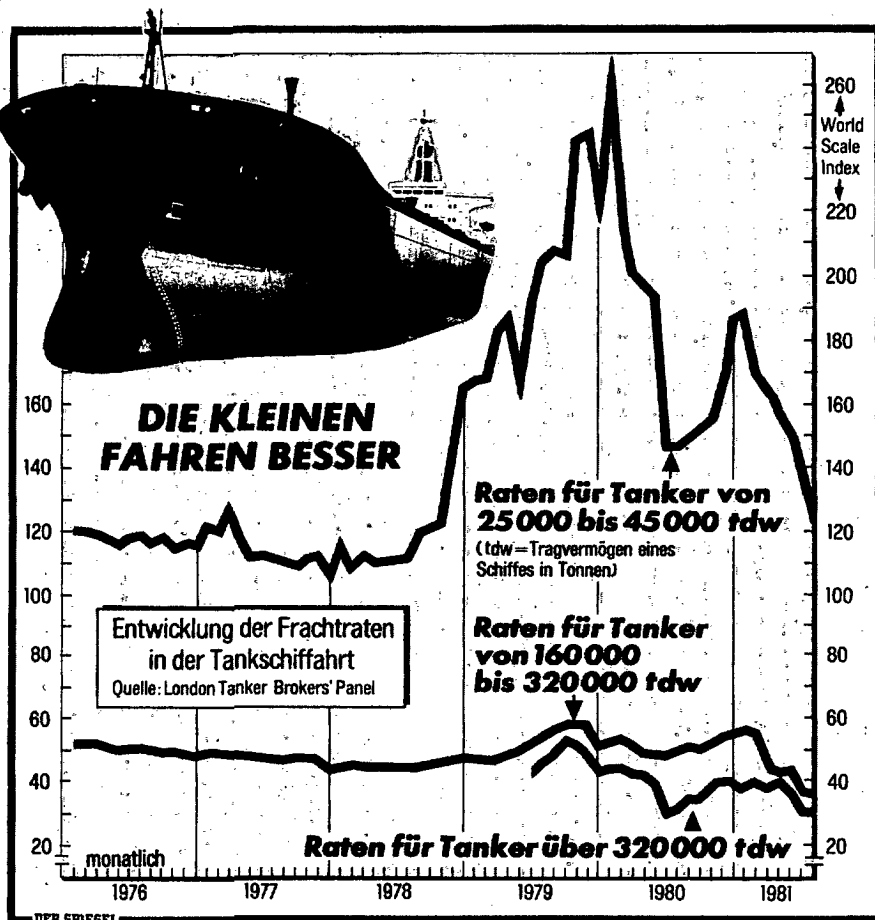
Für die ULCCs bleibt fast nur der Öltransport von Nahost nach Japan. Aber das reicht nicht, um die Tankerflotten auszulasten: Die Überkapazitäten werden auf 30 bis 50 Prozent geschätzt.

ost hin und wieder ein paar Großschiffe zu Schleuderpreisen. Wenn, so ihr Kalkül, ein bißchen an der Sicherheit und an der Besatzung gespart wird, könnten sie auf ihre Kosten kommen.

Die Intertanco freilich, die internationale Vereinigung der unabhängigen Tanker-Reeder, klagt, daß in dem Geschäft kaum noch etwas zu verdienen ist. Obwohl die Bau- und Betriebskosten in den letzten Jahren steil angestiegen sind, liegen die Frachtraten derzeit auf dem Stand von 1955; profitabel seien nur noch die Schiffe bis 160 000 Tonnen.

So müssen die Tank-Reeder ihre Großschiffe reihenweise verschrotten. 1979 waren vier dran, im vergangenen Jahr wurden schon 23 abgewrackt, und Ende dieses Jahres, so schätzt die Intertanco, wird es 41 Großtanker (allesamt über 200 000 Tonnen) weniger geben.

Zwar werden, so glaubt die Branche, große Schiffe auch künftig aufgelegt werden, vor allem, wenn der Suezkanal bald für 250 000-Tonner ausgebaggert wird. Aber „500 000-Tonnen-Tanker“, so der deutsche Shell-Manager Ilseman, „werden bestimmt nicht mehr gebaut“.



Tatsächlich aber dampfen die Dickschiffe mangels Nachfrage mit halber Ladung und, um Treibstoff zu sparen, mit halber Kraft. Wilhelm von Ilseman, Chef der Deutschen Shell: „Die Zeiten sind vorbei, in denen man sich darauf verlassen konnte, einen 350 000-Tonnen-Tanker in einem Hafen voll zu kriegen.“

Das flaue Geschäft für die Riesentanker kam endgültig mit der zweiten Ölkrise, als der Verbrauch in den Industriestaaten drastisch sank.

Ein weiterer Schlag wurde den Superschiffen mit der Erweiterung des Suezkanals versetzt: Seit Anfang dieses Jahres können Schiffe durch den Kanal fahren, die bis zu 150 000 Tonnen Öl an Bord haben. Natürlich sind die Gebühren so bemessen, daß es billiger ist, durch Suez zu fahren als um Südafrika herum.

Und das heißt, wie Ronald Ilian, Chef der BP Shipping, erläutert, daß es 250 VLCCs zuviel gibt.

So versuchen die Mineralölkonzerne, denen rund 30 Prozent der Tanker gehören, wie auch die unabhängigen Reeder, die einen Anteil von 60 Prozent halten, ihre Schiffe abzustoßen.

Da keiner sie haben will, sind gebrauchte Groß-Tanker billig wie nie zuvor. Ein 350 000-Tonner, Baujahr 1975, kostete nach einer Übersicht der norwegischen Schiffsmakler-Gesellschaft R. S. Platou vor zwei Jahren 38 bis 40 Millionen Dollar; Ende letzten Jahres war der Preis auf 25 Millionen Dollar gefallen. Kleinere Gebraucht-Tanker hingegen sind nach wie vor gefragt.

Trotz der weltweiten Flaute kaufen Reeder aus Griechenland und aus Fern-

JAPAN

Göttlicher Wind

Vor 700 Jahren wollte der Mongolenfürst Kublai Khan Japan erobern. Jetzt wurde seine gesunkene Flotte entdeckt.

Abend für Abend, nach vollbrachtem Tagewerk, ging der Fischer Kuniichi Mukae am Strand seiner Heimatinsel Takaschima spazieren. Nichts zu suchen, stand ihm der Sinn – da fand er einen Schatz. Im halbverdorrenen Tang der Wassergrenze entdeckte er einen Stempel, das Namenssiegel eines hohen Herren, unverständlich dem Fischer die Inschrift, doch zweifellos ein altes Stück, sehr gut erhalten überdies.

Fast sieben Jahre bewahrte Mukae den noch unerkannten Schatz in seinem Hause auf, zeigte manchem Besucher auch die Kuriosität und erntete allgemein wohlwollende Ratlosigkeit.

Doch diesen Sommer kam auf der entlegenen Insel ein Professor der Tokai-Universität daher, der Ozeanograph Torao Mozai. Auch er sah das Siegel im Fischerhaus – und erklärte es spontan zu einem „unbezahlbaren Nationalschatz“. Der Professor erhielt den Stempel zum Geschenk.

Nationalschatz – obgleich es sich nicht einmal um ein japanisches Relikt aus früherer Zeit handelt. Denn der Archäologe Takashi Okazaki von der Universität Kiuschu hat inzwischen zweifelsfrei nachgewiesen, daß der ursprüngliche Besitzer des Siegels ein mongolischer General war, Truppenkommandeur im Dien-