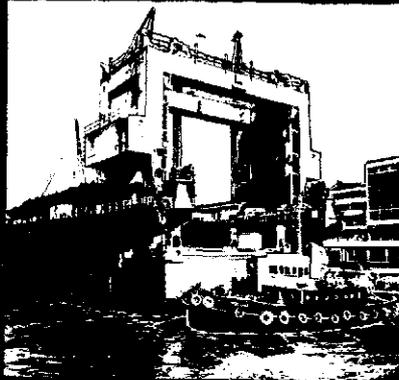


LASH spart

Transportkosten
Europa – USA



Hapag-Lloyd
Frachtkontore
kalkulieren für
Sie jede Ladung,
jeden Transport:

| | | |
|--------------|--------|----------|
| Berlin: | (030) | 8816057 |
| Bielefeld: | (0521) | 62597 |
| Bremen: | (0421) | 314241 |
| Düsseldorf: | (0211) | 450929 |
| Essen: | (0201) | 221681 |
| Frankfurt: | (0611) | 280961 |
| Freiburg: | (0761) | 36061 |
| Hamburg: | (040) | 361071 |
| HH-Zentrale: | (040) | 321081 |
| Hannover: | (0511) | 327855 |
| Köln: | (0221) | 544091 |
| Mannheim: | (0621) | 16081 |
| München: | (089) | 506035 |
| Nürnberg: | (0911) | 22831-38 |
| Stuttgart: | (0711) | 210111 |

LASH
Transportsystem
mit Zukunft

CombiLine

 Hapag-Lloyd AG
 Intercontinental
Transport (ICT) BV

SÜDAFRIKA

Nachts zu Gesprächen

Der Apartheid-Staat hilft schwarzen Nachbarländern mit Mais und gegen Heuschrecken. Am Kap verschwinden von vielen Parkbänken die „Nur für Weiße“-Zeichen.

Die massige Figur in ausgebeulten, knielangen Shorts und weißer Golfkappe vom Typ „Gary Player“ — so kennt man Südafrikas Regierungschef Balthazar Johannes Vorster im vornehmen Swartkops-Landklub in Pretoria.

Neuerdings tritt er auch ziviler auf. Und neuerdings applaudieren ihm Bürger, deren sozialer Status sie vom weißen Herrensport strikt getrennt hält: Schwarze Zuschauer beklatschen aus respektvoller Entfernung jeden Schlag Vorsters — auch wenn er mal danebentrifft.

Der Premier, 59, kann sich heute rühmen, Südafrikas populärster Regierungschef seit Ohm Krüger zu sein: Unter Vorsters Führung errang die Nationale Partei 1974 einen der größten Wahlerfolge der 27 Jahre, in denen sie ununterbrochen die Regierung stellt. Wählen durften allerdings nur Weiße.

Um Koexistenz mit Schwarzen bemüht sich Vorster neuerdings auch in der Außenpolitik. Noch vor vier Jahren war es dem Buren peinlich, zwischen dem Staatspräsidenten von Malawi, Kamuzu („Würzelchen“) Banda, und dessen Frau beim Diner zu sitzen. Jetzt läßt er sich nachts zu Gesprächen in schwarzafrikanische Hauptstädte fliegen: Er sucht freundschaftliche Kontakte mit den neuen Herren des Kontinents.

Vorster besuchte Malawi, den Senegal, die Elfenbeinküste, Liberia und wahrscheinlich auch Nachbar Sambia. Er drängte den Premier des weißen Minderheits-Regimes in Rhodesien, Ian Smith, schwarze Nationalisten aus der Haft freizulassen und mit ihnen zu verhandeln.

Seit Portugals Revolution die weißen Bastionen im südlichen Afrika erschütterte, spürt auch der Burenpolitiker den Zwang, sich den „Winden des Wechsels“ anzupassen. Als wirtschaftlicher und militärischer Gigant kann es Südafrika sich leisten, schwarze Entspannungs-Bereitschaft zu belohnen:

- ▷ Die Zentralafrikanische Republik erhielt 20 Millionen Mark für ein Hotel in der Hauptstadt Bangui — als Anzahlung zu einem noch größeren Tourismus-Projekt.
- ▷ Das von der Befreiungsbewegung Frelimo regierte Moçambique bekam bei einer Heuschreckenplage Geld und Experten.
- ▷ Sambia und zuweilen auch Tansania erhalten hin und wieder einige

tausend Sack Mais, um die nach Mißernten gefährdete Versorgung sicherzustellen.

Vorsters Politik führte denn auch vorletzte Woche auf der Tagung der Organisation für Afrikanische Einheit (OAU) in Daressalam zu Auseinandersetzungen zwischen radikalen und gemäßigten Schwarzen: Länder wie Sekou Tourés Guinea warnten vor Südafrikas Dialog-Bemühungen als einem „faulen Trick, der die Solidarität zerstören soll“. Sambias Außenminister Vernon Mwaanga hingegen nannte Politiker, die fern von der „Konfrontationslinie“ leben, aber ständig zum Kampf aufrufen, „Mikrophon-Revolutionäre“.

Die 42 Mitgliedstaaten der OAU riefen zu Boykott-Maßnahmen und Parti-



Entspanner Vorster, Bürger
„Winde des Wechsels“

sanenkrieg gegen Südafrikas Apartheids-Politik auf. Denn in den letzten Monaten verschwanden zwar die diskriminierenden „Nur für Weiße“-Zeichen von vielen Parkbänken und Lifttüren. Doch noch immer hat der südafrikanische Zulu-Häuptling Gatsha Buthelezi Anlaß, die Grundübel der Rassentrennungspolitik zu beklagen: Hätte er einen Wunschring, so der Zulu-Führer, gäbe es in Südafrika die kostenlose Schulpflicht auch für Schwarze, Sicherheit für sie auch in den weißen Gebieten (aus denen sie jetzt ausgewiesen werden können) und gleichen Lohn für gleiche Arbeit, unabhängig von der Hautfarbe.

Ungelöst ist auch die Frage der Landverteilung, denn Vorster findet es „historisch in Ordnung“, daß sich die

Schwarzen, die drei Viertel der Bevölkerung stellen, mit 13 Prozent des Bodens zufriedengeben müssen.

Ihr Wortführer sieht dennoch Chancen für Veränderungen. Buthelezi warnte seine radikalen Brüder in den unabhängigen Staaten: „Spuckt nicht auf die Entspannungs-Brücken, so wackelig sie auch sein mögen.“

WELTHANDEL

An der Leiche links ab

Durch den Import-Boom der Ölländer sind die Häfen vom Golf bis Westafrika völlig verstopft. Wartende Schiffe liegen oft monatelang vor Anker.

Der Super-Boom sprengte Reeder-Regeln. „Ein Schiff sollte kein Lagerhaus sein, es sollte bewegt werden“, erklärt Dieter Seidel, Geschäftsführer der Deutschen Afrika Linien, das Einmaleins der mobilen Branche. Aber seit die Ölherrscher Vorderasiens und Afrikas durch Milliarden-Einkäufe einen rasch anschwellenden Güterstrom in ihre Häfen lenkten, liegt ein großer Teil der Welthandelsflotte nur noch vor Anker.

Denn durch die plötzliche Warenflut sind die zumeist veralteten Anlagen der Golf- und Mittelmeerbahnen hoffnungslos verstopft. Wochenlange Schiffs-liegezeiten in den meisten Häfen der Ölländer sind die Regel, selbst monatelanges Warten auf Löschen der Ladung ist an manchen Anlegeplätzen schon fast Gewohnheit.

So müssen die Reedereien bei Fracht für Dschidda, Saudi-Arabiens wichtigster Einfuhrort, mit einer durchschnittlichen Wartezeit von 25 Tagen rechnen. Auf den Kais, in Frachtschuppen und Zollagern der persischen Häfen Bandare Schahpur und Chorranschahr stauen sich so viele Container, Kisten, Säcke und Röhren, daß Frachter erst nach 35 bis 50 Tagen entladen werden.

In Basra am Schatt el-Arab liegen Schiffe bis zu 70 Tagen auf Reede, weil der einzige Überseehafen des Irak das seit 1973 weit mehr als verdoppelte Frachtaufkommen nicht mehr fassen kann. Durch die überlangen Liegezeiten stiegen die Kosten für den Seetransport nach dem Schatt el-Arab so stark, daß die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ in Bremen seit Monaten Ladung nach Basra nur in Ausnahmefällen akzeptiert. Trotz eines Überlastungs-Aufschlags von 100 Prozent war die Reederei, die ihre Abfahrten nach dem Golf in diesem Jahr verdoppelt hatte, bei Basra-Fracht mit Verlust gefahren.

In den Mittelmeerbahnen von Oran bis Latakia drängen sich ebenfalls volle Frachter vor überfüllten Hafenanlagen. Wegen vierwöchiger Liegezeiten in den syrischen Häfen Tartus und Latakia stellen die Schiffahrtsgesellschaften ihren Kunden 100 bis 130 Prozent Warte-Zuschlag in Rechnung.

Im Hafen Beiruts, von dem viele Waren mit Lkw nach Jordanien, dem Irak und Saudi-Arabien weiterbefördert werden, kämpfen Hafentarbeiter und Spediteure vergebens gegen die „permanente Verstopfung“ (Alvar

Harde von den Deutschen Nahost-Linien) an.

Bis zu 55 Liegetage haben die 100 bis 120 Schiffe zu erwarten, die jeweils gleichzeitig auf der Reede von Libyens Haupthafen Tripolis ankern. Frachtdampfer, die für den Trip Hamburg—Algier und zurück einst 28 Tage brauchten, benötigen gegenwärtig rund die doppelte Reisezeit.

Schlimmer noch ist der Stau nicht abgefertigter Schiffe vor den Häfen der westafrikanischen Ölländer Nigeria und Angola. Während in den angolanschen Häfen vor allem „politisch bedingte Ineffizienz der Hafenverwaltung und dauernde Streiks der Hafentarbeiter katastrophale Abfertungsverhältnisse“ (Dieter Seidel, Deutsche Afrika Linien) mit Liegezeiten von zwei bis fast vier Monaten schufen, blockierten die Nigerianer durch zu rasche Einfuhren alle Zufahrtswege in das Öldorado am Golf von Guinea.

Vor Lagos-Apapa, dem Haupthafen Nigerias, liegen ständig 80 bis 100 Schiffe in Warteposition, um nach durchschnittlich 100 Tagen an einen der 15 Kaiplätze dirigiert zu werden. Wegen der übermäßig verzögerten Abfertigung haben die nach Westafrika fahrenden Linien-Reedereien ihre Fahrtenfolge in die verstopften Häfen bereits drastisch reduzieren müssen.

Nur wenn ein Schiff besonders wichtige Fracht wie etwa Waffen, Lkw, Zement oder Zubehör für ein Prestige-Objekt geladen hat, können Reedereien auf schnellere Abfertigung hoffen. Oft genug sind die Prioritäten allerdings völlig willkürlich festgesetzt. In Apapa etwa werden alle Schiffe vorgezogen, die Baumaterialien für das zweite Black Art Festival im November 1975 in Lagos tragen.

Mehr noch als zu kleine Kai-Anlagen tragen mangelnde Kapazitäten für den Weitertransport ins Landesinnere zu dem Chaos an den Küsten von Nigeria bis zum Iran bei. Nach dem Löschen liegt die Fracht meist noch monatelang in Schuppen und Freilagern der Häfen herum, ehe sie an ihren Bestimmungsort gelangt.

Da auch die wenigen Eisenbahnverbindungen nach Arabien und dem Iran völlig überlastet sind, chartern Europas Groß-Spediteure zunehmend Lastkraftwagen, die sie auf die lange Reise nach Teheran, Bagdad oder gar Abha im tiefen Süden Saudi-Arabiens schicken.

Die deutsche Speditionsfirma Schenker läßt darüber hinaus monatlich bis zu 20 komplette Lkw-Züge per Schiff von Genua und Marseille nach Libyen schaffen. Dort brummen die Lkw „an der dritten Kamelleiche links ab“ (Schenker-Werbespruch) über Saharapisten bis zur Grenze an den Tschad.

Durch militärischen Einsatz verschafften sich die Algerier — wenn auch nur vorübergehend — im Hafen der Hauptstadt Platz. Mit Gütern, die den Hafen blockierten, packten Soldaten ein Fußballstadion voll. ◆



Fracht für Persien: Doppelte Transportkosten durch verstopfte Häfen