

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

Ihr Wortführer sieht dennoch Chancen für Veränderungen. Buthelzi 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 Mittelmeerhäfen 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 wichtigstes Einfuhrtor, mit einer durchschnittlichen Wartezeit von 25 Tagen rechnen. Auf den Kais, in Frachtschuppen und Zollagern der persischen Häfen Bandare Schahpur und Chorramschahr 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 Dampfschiffahrts-Gesellschaft „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 Mittelmeerhäfen 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 Beirut, 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 Abfertigungsverhältnisse“ (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