

Adams bis zum April dieses Jahres 95 modernere Maschinen aus den Lockheed- und Boeing-Werken. Mit ihnen konnte er in den letzten Tagen das bisher erfolgreichste Manöver seiner Truppe abhalten, die Transportübung „Big Lift“.

Daß „Big Lift“ ein Erfolg wurde, verdankt Adams allerdings einer besonderen Voraussetzung: Die Einheiten des Strike Command können zur Stunde nur dann voll zum Einsatz kommen, wenn sie an ihren Landeplätzen auf Vorausdepots mit schweren Waffen und Gerät zurückzugreifen vermögen. Im Pazifik und vor allem in der Bundesrepublik — dort lagert Material für eine Panzer- und eine Infanterie-Division — bestehen solche Voraussetzungen.

WEIZENTRANSPORTE

Beifall aus London

Der Kapitän des Frachters „World Champion“ hatte es eilig. Seine Ladung war die erste Rate nordamerikanischen Weizens, den Kanada für die sowjetrussischen Backstuben abgezweigt hat. Um sich möglichst schnell wieder in das lukrative Weizentransport-Karussell einschalten zu können, zahlte der Kapitän den kommunistischen Schauerleuten im Schwarzmeerhafen Odessa 40 864 Mark Akkordzuschlag.

Derart angefeuert, schafften die Helden der Arbeit einen neuen Rekord. Schon nach 71 Stunden konnte die „World Champion“ wieder Kurs auf die Weizensilos am St.-Lorenz-Strom nehmen.

Unterdessen wartet die US-Handels-schiffahrt ungeduldig darauf, mit dem Verladen der sechs Millionen Tonnen Weizen beginnen zu können, die Präsident Kennedy dem Kreml am 9. Oktober offeriert hat.

Von den 2900 Schiffen der USA mit mehr als 1000 Bruttoregistertonnen sind nämlich nur 900, mehr oder weniger ausgelastet, in Fahrt. Amerikas Reeder registrierten deshalb mit Erleichterung, daß Kennedy an das Angebot die Bedingung knüpfte: „Der Weizen muß auf amerikanischen Schiffen transportiert werden. Erst wenn sie nicht ausreichen, dürfen auch Schiffe anderer Länder die Fracht übernehmen.“

Das Versprechen war ihm von den Schreibtisch-Kapitänen im Washingtoner Schiffsamt abgetrotzt worden, die der noleidenden Handelsmarine eine Finanzhilfe zukommen lassen wollen. Amerikas Schiffseigner kranken an den hohen Löhnen und Sozialleistungen, die ihnen von der streikfrohen Matrosengewerkschaft aberlangt werden und die US-Frachtraten in die Höhe treiben.

Selbst die von Washington gesetzlich verankerte Fifty-Fifty-Klausel, der zufolge wenigstens die Hälfte aller vom Weißen Haus finanzierten Hilfsgüter für Entwicklungsländer auf amerikanischen Schiffen transportiert werden muß, vermochte bisher nicht, die chronischen Verluste in Gewinne umzumünzen. Die Regierung will jedoch die mit 21,2 Millionen Bruttoregistertonnen größte Handelsflotte der Welt aus strategischen Gründen erhalten wissen.

Handelsminister Hodges klagte schon vor einem Jahr: „1960 sind von den amerikanischen Ein- und Ausfuhren rund 273 Millionen Tonnen auf dem

Seewege befördert worden. Am Transport dieser Güter waren aber nur 619 amerikanische Schiffe mit einem Anteil von 28,6 Millionen Tonnen oder 10,5 Prozent beteiligt. Die USA sind damit auf den Stand von vor dem Ersten Weltkrieg zurückgefallen, während Frankreich 63, England und Italien 53 und Japan 50 Prozent ihrer eigenen Seefrachten befördern.“

Käufer Chruschtschow allerdings war darauf bedacht, möglichst wenig Devisen für den Transport des Weizens aufzuwenden; er wollte auch eigene Schiffe einsetzen. Da die amerikanischen Frachtraten für russische Zielhäfen um 40 Mark pro Tonne über der Weltmarktrate liegen, tönnte Geschäftsmann Chruschtschow am Sonnabend vorletzter Woche: „Die Sowjet-Union wird keinen Weizen in den USA kaufen, wenn die Amerikaner irgendwelche diskriminierenden Bedingungen daran knüpfen.“

Auf seinen Preisvorstoß hin erntete der Kreml-Boß von ungewohnter Seite Beifall. Er kam aus den Reederei-Kontoren aller nichtamerikanischen Schifffahrts-Nationen des Westens, die gegen das US-Transportmonopol protestierten, weil sie an dem riesigen Fracht-Happen

Welt vertreten sind, jammerte deshalb: „Es wäre ein unglückseliger Schritt, ein Schritt nach rückwärts, ein Schritt gegen die dem Welthandel dienende internationale Schifffahrt, wenn in einer großen Versacktion dieser Art diskriminierende Versacktionspraktiken eingeführt würden.“

Der Appetit auf das Weizengeschäft ist um so größer, als schon die Ankündigungen Kennedys und einige kanadische Vorauslieferungen die Frachtraten für Trampschiffe plötzlich hatten in die Höhe schnellen lassen.

In der sogenannten Ara-Range (Fahrten vom Golf von Mexiko nach Antwerpen, Rotterdam oder Amsterdam) wurden beispielsweise Ende Oktober pro Tonne Ladung bereits 37 Mark bezahlt. Das waren 24,20 Mark mehr als im Juni 1962, als die Raten auf den tiefsten Stand seit Kriegsende gefallen waren. Ein 20 000-Tonnen-Frachter kann zur Zeit auf dieser Route einen Netto-Ertrag von 7840 Mark täglich herausfahren.

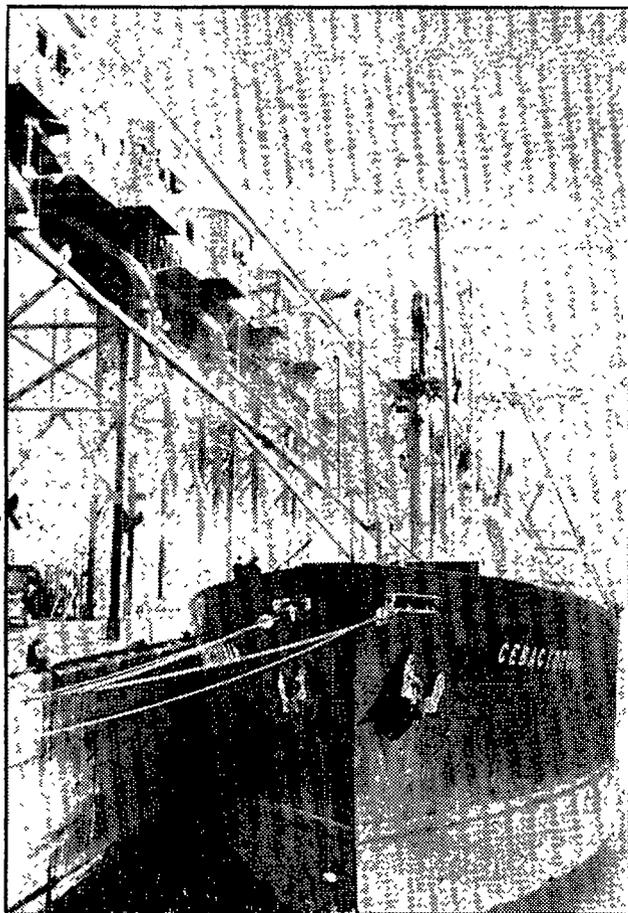
Westliche Schiffseigner haben deshalb bereits zu einem in Boom-Zeiten probaten Mittel gegriffen. Sie machten für das Rußlandgeschäft ihre Öltanker und eingemotteten Altfrachter fahrbereit. Einige Reedereien stellten sogar Liberty-Schiffe aus dem Zweiten Weltkrieg in Dienst, die noch vor kurzem auf dem Londoner Markt für Zweithand-Tonnage kaum ihren Schrottwert-Erlös erzielten. Allein im September wurden von den in der Welt aufliegenden Trockenfrachtern Schiffe mit insgesamt 250 000 Bruttoregistertonnen wieder seeklar gemacht.

Durch diese Vorbereitungen der westlichen Schifffahrt bestärkt, schickte der Kreml seinen Sonderbeauftragten für das Weizengeschäft, Sergej A. Borissow, mit der Anweisung, hart zu verhandeln, nach Washington.

Borissow richtete dem amerikanischen Handelsminister Luther H. Hodges und Landwirtschaftsminister Orville L. Freeman in der vergangenen Woche aus, Kennedys Transportklausel zugunsten der amerikanischen Han-

delsmarine sei diskriminierend und unannehmbar. Eher werde die Sowjet-Union das ganze Weizengeschäft platzen lassen als die überhöhten amerikanischen Frachtraten zu bezahlen.

Borissow drohte: Falls die Amerikaner an ihrer Bedingung festhielten, werde Moskau sich die sechs Millionen Tonnen Weizen ein Haus weiter beschaffen, in Kanada oder Argentinien.



Sowjetschiff „Sewastopol“: Kalter Krieg am Frachtenmarkt

teilhaben wollen: Die sechs Millionen Tonnen Weizen, die einer Sonderzuteilung von 54 Pfund für jeden Sowjetbürger entsprechen, würden eine Flotte von 600 Frachtern mit je 10 000 Tonnen Tragfähigkeit beanspruchen.

Ein Sprecher der Internationalen Schifffahrtskammer in London, in der 80 Prozent der Reeder der westlichen

* Bei der Übernahme von Weizen im Hafen von Montreal.