

Theel, G. A.

Article — Digitized Version

Klarstellung und Schlußwort

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Theel, G. A. (1949) : Klarstellung und Schlußwort, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 3, pp. 33-34

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/130900>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

wieviel Tonnage für die verkehrsmäßige Bewältigung eines bestimmten Überseehandelsvolumens erforderlich ist. Diesen Weg hat auch Theel bei seiner Prognose beschritten. Von entscheidender Bedeutung ist hierbei jedoch die Frage, wie hoch der Umschlags- und der Auslastungskoeffizient zu bemessen sind. Wegen der durch den Krieg völlig veränderten Struktur der Weltwirtschaft kann man hierbei nicht von den Vorkriegsverhältnissen ausgehen. Hiergegen könnte man allerdings einwenden, daß der Welthandel in einigen Jahren vielleicht sein Vorkriegsgepräge annehmen wird. Zwar ist schon heute der Ansatz einer Rückbildung festzustellen, doch sprechen verschiedene Gründe dafür, daß entscheidende Strukturwandlungen bestehen bleiben werden, wie z. B. unter regionalen Gesichtspunkten die Schwerpunktverlagerung des Welthandels von Europa nach den Vereinigten Staaten oder die Ausweitung des britischen Empirehandels unter Hintansetzung des Europahandels und unter warenmäßigem Gesichtswinkel die Verdrängung der Kohle durch das Öl, dessen Produktionsvolumen sich gegenüber der Vorkriegszeit ungefähr verdoppelt hat.

Wie sich die geschilderten Strukturwandlungen auf den Seeverkehr auswirken, läßt sich nur durch eine eingehende Analyse der Struktur des Güterverkehrs der einzelnen Verkehrsrelationen feststellen. Dabei dürfte sich zeigen, daß die regionalen Nachkriegsveränderungen des Welthandels eine Verlängerung der durchschnittlichen Transportweite zur Folge haben, während die warenmäßigen Strukturwandlungen, insbesondere wegen der Zunahme der Öltransporte, vermehrte Ballastfahrten mit sich bringen. Beide Faktoren wirken tendenziell in der Richtung einer Steigerung des Tonnagebedarfs. Die Verlängerung der durchschnittlichen Transportweite macht bei Anwendung der Theelschen Methode eine Modifizierung des Umschlagskoeffizienten erforderlich, während die vermehrten Ballastfahrten eine Senkung des Auslastungskoeffizienten bedingen. In der Richtung der Senkung dieses Koeffizienten wirken ferner die Nationalisierungstendenzen in der Seeschifffahrt, vor allen Dingen die sich immer weiter ausbreitende Anwendung der Fifty-fifty-Regel. Im ganzen dürfte daher der künftige Tonnagebedarf verhältnismäßig höher veranschlagt werden können als unter Zugrundelegung der von Theel angeführten Daten.

Klarstellung und Schlußwort

Dr. G. A. Theel, Bordsesholm

Im Vorstehenden hat es der in der Schifffahrtsliteratur bereits bestens bekannte Herr Dr. Heeckt mit einer konstruktiven Kritik unternommen, meine Versuche zur Fortführung der Erforschung der Grundlagen für die Beurteilung der jeweiligen Lagen und der Entwicklung der Weltseeschifffahrt zu fördern. Ich werde bemüht sein, innerhalb des mir zur Verfügung stehenden gedrängten Raumes Verständnis für die dankenswerte Kritik Heecks zu finden und, wo es als nötig erkannt wird, klarstellende Erläuterungen zu geben.

1. Heeckt hat richtig erkannt, daß ich die Bestimmung der gewichtsmäßigen Ladefähigkeit, der Tragfähigkeit, nach anderen Gesichtspunkten vornehme als die Bestimmung der räumlichen Ladefähigkeit, der Raumbefähigkeit. Und das liegt in der Natur der Sache und ist notwendig. Denn deadweight, beim Germanischen Lloyd richtig „deadweight all told“, also Gesamttragfähigkeit, entsprechend meinem Begriff Bruttotragfähigkeit, ist zum Unterschied von der bei jedem Schiff einmal vorhandenen feststehenden und sich auch nach Beladung nicht verändernden, von mir lediglich aus Gründen der Prägnanz als absolute oder relative räumliche Ladefähigkeit bezeichnete Getreide- oder Stückgutladekapazität verschiedengradig und während des Verkehrsbetriebes veränderlich. Es ändert sich die Spanne zwischen Leertiefgang und der spezifischen Lademarke und damit die Größe des deadweight all told durch Abnahme des Tragfähigkeitsanspruchs der dem Verbrauch unterliegenden Betriebslasten und durch den Übergang in die verschiedenen Freibordgeltungsbereiche, von der Gewichtsabnahme oder -zunahme der Ladung während der Reise abgesehen.

Es gibt jedoch eine feststehende Grundlage für die Berechnung der Betriebslasten, und das ist im wesentlichen das gewichtsmäßige Fassungsvermögen der für ihre Aufnahme bestimmten Räume etc. Diese Kapazität vom deadweight all told, der Bruttotragfähigkeit, subtrahiert, ergibt die Nettotragfähigkeit, die sich allerdings auch mit Verkürzung der Reisedauer, Abnahme der Betriebslasten und mit der Fahrt in ein Gebiet mit höher zulässigem Freibord erhöhen kann.

Diese Varianten sind bei der Raumbefähigkeit eben nicht gegeben. Es erscheint nach dieser Erläuterung hinreichend bewiesen, daß zur exakten Bestimmung der Ladekapazität unbedingt die Feststellung der Nettotragfähigkeit oder der Schwergutladefähigkeit, letztere jedoch besser auf Schiffe mit spezieller Schwergutladefähigkeit beschränkt, gehört. Ich möchte deshalb die Richtigkeit des Gebrauchs der Begriffe Brutto- und Nettotragfähigkeit weiterhin vertreten. Die Praxis arbeitet mit dem Begriffsinhalt des „mittleren Reisedeplacements“, einer recht interessanten und berechenbaren Größe.

2. Die Kapazitätsterminologie erscheint nur dem Fernerstehenden verwirrend. Im Grunde und für den Sachkenner ist sie völlig unkompliziert. Heeckt, so dünkt mich aber, kompliziert die Dinge damit, daß er eine nähere Erläuterung des Begriffs spezifische Ladefähigkeit erwartet. Die spezifische Ladefähigkeit eines Schiffes oder einer Flotte ist nun nicht die absolute räumliche oder die relative oder eine dritte Variante der räumlichen Ladefähigkeit oder eine Kombination zwischen räumlicher und gewichtsmäßiger Ladefähigkeit, sondern ganz einfach die spezielle Ladekapazität, der Stückgut-, Bulkfahrer, der Tanker, Colliers, Kühlschiffe, Erz-, Holzfahrer etc.

3. Es gibt keine Quelle für eine notwendig genaue Berechnung der innerhalb einer bestimmten Zeit durch eine Flotte zurückgelegten Entfernungen, weil diese eben nicht so genau bestimmbar sind wie bei der Eisenbahn oder im Straßenverkehr. Sicher und exakt möglich ist deshalb nur die Bestimmung des Umschlagskoeffizienten, der alle Elemente der Umschlagsgeschwindigkeit einer Tonnage enthält: die in einer bestimmten Zeit zurückgelegte Entfernung vom Ort der Ladungsübernahme bis zum Ort des Löschens und die Zeit der Ladungsübernahme und -abgabe, sowie die Zeit etwaiger Zwangsaufenthalte der in Betrieb befindlichen Tonnage. Jedes Schiff hat seinen Umschlagskoeffizienten für jede Relation und Aus- oder Heimreise, Rund-, Teil- oder Zwischenreise. Die Regel, die für andere Verkehre und Verkehrsmittel gelten mag, kann also für eine genaue Bestimmung der Beförderungsleistung im Seeverkehr nicht angewendet werden.

Heeckt wird sich übrigens nach Überprüfung der, wie er bemerkt, allgemeinen Ansicht sicherlich dahin verbessern, daß die „Beförderungsleistungskapazität eines Verkehrsmittels“ nicht „durch das Produkt von beförderter Gütermenge und zurückgelegtem Beförderungsweg ausgedrückt“ werden kann, weil Kapazität und Auslastung zweierlei Dinge sind.

Beförderungsleistungsfähigkeit im Seeverkehr ist spezifische Ladekapazität in cbm/t mal Umschlagskoeffizient. Die Deutung des Maßes cbm/t oder des Begriffs Kubikmeter tonnage ist in keinem der sechs Punkte des Heecktschen Katalogs enthalten. Das Verhältnis des Punktes 3, um hierzu Stellung zu nehmen, nähert sich dem Kern der Dinge, weil es das Verhältnis zwischen dem Kubikmeterinhalt der Getreideräume und der Nettotragfähigkeit bedeutet. Hierbei nimmt Heeckt aber die spezielle räumliche Ladekapazität der Stückgutfahrer aus, was nicht vertretbar ist. Die spezielle räumliche Ladefähigkeit der Stückgutfahrer ist eben die relative räumliche Ladekapazität mit dem Kubikmeterinhalt der Stückguträume. Das Verhältnis cbm/t ist das Verhältnis zwischen spezifischer räumlicher Ladekapazität und Nettotragfähigkeit.

4. Zusammenstellung der maritimen Kapazitätsbegriffe

Theelsche Formulierung	Allgemein gebräuchliche Formulierung	Maßeinheit
1. Bruttotragfähigkeit, auch absolute gewichtsmäßige Ladefähigkeit	Tragfähigkeit oder deadweight oder deadweight all told oder Gesamttragfähigkeit	metr. t oder lgt
2. Nettotragfähigkeit, auch relative gewichtsmäßige Ladefähigkeit	Tragfähigkeit für Ladung allein oder Schwergutladefähigkeit	metr. t oder lgt
3. (auch) absolute räumliche Ladefähigkeit	Getreideräume	cbm oder cbf
4. (auch) relative räumliche Ladefähigkeit	Ballen- (Stückgut-) räume	cbm oder cbf
5. spezifische Ladekapazität	—	cbm/t
6. —	Umschlagskapazität	t je Zeiteinheit
7. Leistungsfähigkeit	?	?
8. —	Transportkapazität	t/sm je Zeiteinheit
9. —	spezifische Umschlagskapazität	?
10. Beförderungsleistungskapazität	—	cbm/t mal Umschlagskoeffizient

Zu Punkt 1, 2, 5 und 10 möchte ich bemerken, daß mir „allgemein“ oder bisher „gebräuchliche Formulierungen“ hierfür nicht bekannt geworden sind; zu Punkt 3 und 4, daß diese Formulierungen nur deskriptiven Charakter haben sollten; zu Punkt 6, daß ich mir unter Umschlagskapazität in t je Zeiteinheit lediglich die Ladungsübernahme und -übergabe von Gewichtsgütern einschl. Stauung etc. vorstellen kann, ein solcher Begriffsinhalt jedoch in cbm/t je Zeiteinheit in meinem Umschlagskoeffizienten enthalten ist; zu 7, daß unter Leistungsfähigkeit in diesem Zusammenhang Beförderungsleistungsfähigkeit verstanden werden sollte; zu 8, daß ich unter Transportkapazität in t-sm je Zeiteinheit nur die Beförderungsleistungskapazität an Gewichtsgütern über den Weg ohne Einschluß der Zeit des Ladens und Lösens verstehen kann, was beides und in cbm/t je

Zeiteinheit in meiner Beförderungsleistungsfähigkeit enthalten ist; zu 9, daß ich mir unter spezifischer Umschlagskapazität die von mir wie oben gedeutet verstandene Umschlagskapazität der Spezialfahrzeuge denken kann, die ebenfalls in meiner Beförderungsleistungsfähigkeit eingeschlossen ist; zu 10, daß keine andere Maßeinheit für die von mir festgestellte hierher paßt, weder cbm/t je Zeiteinheit, weil das statischen Umschlag bedeuten würde, noch cbm/t-sm je Zeiteinheit, weil die Beförderungsleistung schon mit der Inanspruchnahme der Ladekapazität bei Anfang der Ladungsübernahme beginnt, wo das Schiff noch nicht in Fahrt ist.

5. Den Hinweis auf eine angebliche Inkonsistenz in der Bezeichnung der Komponenten des absoluten und relativen Ladekapazitätszuwachses halte ich für unnötig, weil klar und deutlich ausgedrückt erscheint, daß der absolute zuzüglich des relativen Zuwachses einen Gesamtzuwachs ergibt.

6. Auch hat Heeckt in bezug auf die Bemessung des Verhältnisses der Marschgeschwindigkeit zur Umschlagsgeschwindigkeit recht darin gesehen, daß die Schätzung des Prozentsatzes auf Grund der vorangegangenen Berechnung zu niedrig erscheinen muß. Die Methode zur Ermittlung des richtigen Prozentsatzes ist jedoch zu simpel, als daß ein Fehler vermutet werden könnte. Hier ist ganz einfach aus räumlichen Gründen darauf verzichtet worden, eine Gedankenkette zu bringen, die im wesentlichen die Berechnung des prozentualen Anteils der erhöhten Marschgeschwindigkeit der Einheiten der kombinierten Tonnage im Verhältnis zum Umfang ihrer Ladekapazität; dann u. a. auch die Abstriche, die Heeckt in Rechnung stellen zu müssen glaubt, enthalten. Allein die Berechnung des prozentualen Verhältnisses zwischen der Zahl der Einheiten der kombinierten Tonnage des Jahres 1938, bei denen sich die Marschgeschwindigkeit mehr als bei der größeren Zahl der nichtkombinierten Einheiten erhöht hat, und ihrer Ladekapazität im Verhältnis zu 1929 ergab hier die Notwendigkeit von Abstrichen bis zu 50% der Wirksamkeit der Marschgeschwindigkeit. Da aber das für die Ermittlung der neueren Zahlen geeignete Material noch nicht vorliegt, gab ich einer vorsichtigen Schätzung den Vorzug.

7. Mit seinen Schlußfolgerungen verkennt Heeckt die Entwicklungstendenzen auf der Güter- wie auf der Tonnageseite m. E. ebenso gründlich wie viele, zumeist deutsche, Fachleute, wobei, wie ich fürchte, Wünsche eine allzu große Rolle spielen, was mit der Frage der Wiedezulassung Deutschlands zu unbeschränkter Seeschifffahrt und zum unbeschränkten Seeschiffbau zusammenhängen mag, die jedoch in erster Linie die eines nicht mehr lange bestreitbaren Rechts ist.

Heeckt erkennt richtig, daß nach meiner einzig möglichen Methode eine Modifizierung des Umschlagskoeffizienten erforderlich ist. Er ist ganz selbstverständlich keine feststehende, sondern eine sich in gewissen Zeitabständen nicht grundsätzlich, u. U. jedoch nicht unerheblich wandelnde Größe. Seine Bestimmung ist, wie Heeckt ebenfalls richtig sieht, von entscheidender Bedeutung für die Feststellung der jeweiligen Beförderungsleistungskapazität, die ich bei rd. 1000 Seeschiffen aller Typen für rd. 50 der am stärksten frequentierten Relationen bestimmt habe.

Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung teile ich zwar nicht ganz den mir dieser Tage bekanntgewordenen Standpunkt der American Ship Owners Association, nach welchem „in normalen Zeiten“ nicht mehr als ca. 60 Mill. BRT für die Beförderung der Überseehandels Güter nötig seien¹⁾, doch stehe ich dieser Ansicht näher als der nicht ausreichend begründeten Ansicht Heeckts, die einigermaßen abwegig erscheinen muß.