

Theel, Gustav Adolf

Article — Digitized Version

Die Weltschiffahrt nach dem Kriege: Entwicklung der Tonnage und der Frachtenmärkte

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Theel, Gustav Adolf (1952) : Die Weltschiffahrt nach dem Kriege: Entwicklung der Tonnage und der Frachtenmärkte, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 9, pp. 563-568

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131593>

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.

Die Weltschifffahrt nach dem Kriege

Entwicklung der Tonnage und der Frachtenmärkte

Dr. sc. pol. G. A. Theel, Bremen

Der internationale Seehandel entwickelte sich zwischen den beiden Weltkriegen nicht stetig. Sein Volumen verringerte sich innerhalb der ersten fünf Jahre des letzten Vorkriegsjahrzehnts um rd. 120 Mill. t, in den folgenden fünf Jahren erweiterte es sich wieder um etwa dieselbe Menge. Nach 1945 nahm die Entwicklung des internationalen Seehandels einen wesentlich anderen Verlauf. Sein Volumen erhöhte sich von 1947 bis 1951 von etwa 450 Mill. t auf ca. 650 Mill. t¹⁾, und erst jetzt, im Jahre 1952, scheint das Tempo dieser Aufwärtsentwicklung der letzten Jahre nachzulassen.

ENTWICKLUNG DES TONNAGEBESTANDES

Obwohl sich in den letzten zehn Vorkriegsjahren auch ein der Tonnagenachfrage angepaßter einmal geringerer, einmal stärkerer Tonnageeinsatz ergab, änderte sich innerhalb dieser Zeit der registermäßige Tonnagebestand nicht. Allerdings entwickelte sich in dieser Zeit auf Grund des technischen Fortschritts und der fortschreitenden Rationalisierung eine qualitative, mit einer relativen Erhöhung der Beförderungsleistung verbundene Verbesserung der Tonnage.

Die Entwicklung des Seehandels und der Seefrachten von 1929 bis 1952

Jahr	Internationaler Seehandel ¹⁾ in Mill. metr. t	Index	Seefrachten- Index ²⁾
1929	470	100	100
1930	440	93,6	81,7
1931	380	80,9	82,2
1932	350	74,5	77,9
1933	360	76,6	75,0
1934	390	82,7	75,4
1935	410	87,2	76,9
1936	430	91,5	87,4
1937	490	104,3	131,2
1938	470	100,0	100,8
1939	450	95,7	95,1
1947	450	95,7	237
1948	490	104,3	210
1949	510	108,5	232
1950	550	117,1	410
1951	650	138,3	352
1952			

¹⁾ Siehe Fußnote 1. ²⁾ Von 1929—1939 Index des „Economist“, von 1948—1952 Index von Svenska Handelsbanken, basiert auf 1939.

Ebenso wie im Kriege 1914—1918 wurden während des Krieges 1939—1945 ohne Rücksicht auf das wirtschaftliche Risiko für die Nachkriegszeit mehr und mehr Schiffe gebaut, was schließlich zur Folge hatte, daß nach beiden Kriegen eine weit größere Tonnage vorhanden war als zuvor. Die Befriedigung des Nachfragebedarfs mit Hilfe eines verstärkten Tonnageeinsatzes half nach 1918 zunächst die Liquidationskrise überwinden, schließlich wirkte sich die Tonnageübersetzung in der zweiten Nachkriegsdepression, die

¹⁾ Die einschlägigen Statistiken enthalten eine Fehlermarge von durchschnittlich 8%.

u. a. eine Schrumpfung des seewärtigen Außenhandels z. B. der USA. von 131 Mill. short tons im Jahre 1926 auf 69,5 Mill. short tons im Jahre 1933 brachte, aber doch dahin aus, daß 1932 etwa 14 Mill. BRT aufgelegt werden mußten. Erst ab 1934 nahm das Seehandelsvolumen im internationalen Verkehr wieder zu, das 1937 sein bis dahin höchstes Ausmaß erreichte, ohne daß die Transporttonnage erweitert worden war. Die größere technische Leistungsfähigkeit der absolut, d. h. nach Registereinheiten nicht angewachsenen Tonnage ließ eine wirtschaftliche Auslastung zu, ohne daß sich die Frachten — bis auf den lediglich durch eine kurzfristige Preiserhöhung bedingten Ausschlag von 1937 — entsprechend der zwischenzeitlichen allgemeinen Steigerung der Bau- und einiger Betriebskosten der Schifffahrt erhöhten. Wenn sich die regionale Struktur des Seehandels bei einigen Ländern auch geändert hatte, eine grundlegende Änderung war nicht eingetreten. Dagegen ergaben sich in der Zeit nach 1945 durch die Verlagerung einiger weltwirtschaftlicher Schwerpunkte — besonders in der Rohstoff-, in erster Linie der Brennstoffwirtschaft — hier und da regionale Strukturänderungen und eine Erhöhung der Verkehrsfrequenzen einiger wirtschaftlich relevanter Relationen.

Die Welthandelstonnage umfaßte 1939 rd. 69,5 Mill. BRT, 1947 etwa 84,4 Mill. BRT. Das ist eine absolute Zunahme von 21,5 % gegenüber 1939 und 24 % gegenüber 1929; die Leistungsfähigkeit der Tonnage hatte sich gegenüber 1929 jedoch um mindestens 80 % erhöht, woraus hervorgeht, daß Tonnagebestände wirtschaftlich schon relativ kurzfristig nicht mehr vergleichbar sind.

Die Entwicklung der Welthandelstonnage¹⁾

(in 1000 RT)

Jahr	BR-Tonnage für Trockenladung Einheiten von 1000 BRT und darüber	BR-Tanker- Tonnage Einheiten von 1000 BRT und darüber	Zusammen	Tonnage von 100 BRT bis unter 1000 BRT	Insgesamt
1947	63 070	15 788	78 858	5 498	84 356
1948	60 598	15 337	75 935	5 139	81 074
1949	62 272	15 823	78 095	5 251	83 346
1950	63 063	16 866	79 929	5 374	85 303
1951	64 121	18 210	82 331	5 630	87 961

¹⁾ Jeweils Lloyds-Stichtag.

Wenn die Frachten trotz dieser so ausgeweiteten Beförderungskapazität bei gleichem oder gegenüber der Vorkriegszeit wenig erhöhtem Seehandelsvolumen in einem tragbaren oder gar günstigen Verhältnis zu den Kosten standen, dann lag die Ursache darin, daß

1948 von rd. 81 Mill. BRT Welthandelstonnage 11 Mill. BRT in den USA. aufgelegt waren und außerdem eine umfangreiche für militärische Zwecke eingesetzte Tonnage außerhalb des Marktes gehalten wurde, und ferner daß die Umschlagsgeschwindigkeit der Tonnage durch Verlängerung der Transportwege aus politischen Gründen und durch eine stellenweise erheblich verminderte Arbeitsproduktivität vieler Häfen verringert wurde. Nach einer Darlegung der OEEC. soll bei einer Erhöhung der Arbeitsproduktivität im Rahmen der Gegebenheiten in den Häfen eine Erhöhung der Umschlagsgeschwindigkeit der Tonnage — und damit auch wohl eine Verringerung der eingesetzten Tonnage — um 25 % erreicht werden können. Wenn die geradezu stürmische Aufwärtsentwicklung des Seehandelsvolumens seit Ausbruch des Korea-Krieges bis Anfang 1952 bei geringer ansteigenden Kosten recht hohe Frachten einzufahren erlaubte, dann lag auch dies hauptsächlich daran, daß — wiederum — 11 Mill. BRT und mehr²⁾ aufgelegt verblieben und ein erheblicher Teil der Tonnage für militärische Zwecke in Anspruch genommen wurde. Hinzu kommt, daß die Tanker- und sonstige ausgesprochene Spezial-Tonnage, deren Anteil von etwa 11 % der Welthandelstonnage im Jahre 1929 auf ca. 23 % im Jahre 1951 angewachsen ist, technisch zwar voll, beförderungswirtschaftlich jedoch nur zu wenig mehr als 50 % ausgelastet zu werden vermag.

Die Welthandelstonnage am 31. 12. 1951 (Einheiten von 1000 BRT und darüber)¹⁾

Flagge	Zahl der Schiffe	BRT (in 1000 RT) ²⁾	Gesamttragfähigkeit (in 1000 t)
Argentinien	136	868	1 122
Belgien	77	430	590
Brasilien	175	637	879
Chile	41	161	217
China	141	399	558
Dänemark	309	1 227	1 782
Deutschland	274	841	1 315
Finnland	188	498	757
Frankreich	543	3 109	3 934
Griechenland ³⁾	215	1 200	1 831
Großbritannien	2 532	16 721	21 917
Übrige Länder des Commonwealth	499	2 123	2 840
Honduras ⁴⁾	79	414	576
Italien	489	2 862	3 982
Japan	465	2 087	3 082
Jugoslawien	55	232	367
Liberia ⁴⁾	78	726	1 167
Mexiko	30	150	216
Niederlande	500	2 882	3 786
Norwegen	963	5 470	8 294
Panama ⁴⁾	545	3 605	5 386
Polen	58	233	328
Portugal	92	393	528
Schweden	576	2 032	3 039
Spanien	268	971	1 311
Türkei	111	386	520
USA.	3 464	25 726	37 090
UdSSR.	471	1 455	1 896
Venezuela	52	154	213
Andere Länder	221	829	1 132
Insgesamt	13 646	78 821	110 655

¹⁾ Nur Flaggen mit 100 000 BRT und mehr Tonnage; ausgeschlossen Tonnage, die nicht Handelszwecken dient. ²⁾ Registertons je 2,83 cbm. ³⁾ Zuzüglich mehr als 5 Mill. BRT Fluchttonnage unter anderen Flaggen. ⁴⁾ Fast ausschließlich Fluchttonnage.

Die Welthandelstonnage hat sich seit 1947, mit Ausnahme von 1948, jährlich erhöht, belief sich 1951³⁾ auf rd. 88 Mill. BRT und dürfte z. Zt. etwa 90 Mill. BRT umfassen.

³⁾ Am 30. September 1951 11,311 Mill. BRT, davon 10,585 Mill. BRT „USMA-Reserve-Flotte“ und 0,727 Mill. BRT „Temporarily Inactive“.

⁴⁾ Unbereinigte Tonnage von Einheiten mit 100 BRT und darüber. Ein beförderungswirtschaftlicher Status der Welthandelsflotte wird im nächsten Jahr ausgewiesen werden.

Ein Teil der Einheiten der Welthandelsflotte ist voll oder kombiniert mit Kühlräume ausgestattet. Leider lassen die bisher allzu konservativ gestalteten Tonnageausweise keine Beurteilung der Entwicklung der Kühltonnage zu, weil immer nur die „mit Kühleinrichtungen versehene Tonnage“, nicht aber der Gesamtumfang der Kühlräume ausgewiesen wurde.

Entwicklung der Tonnage mit Kühlräumen seit 1914¹⁾

Position	1914	1930	1952 ²⁾
Tonnage in 1000 BRT	5 790	9 362	7 388
Zahl der Schiffe	896	1 181	956

¹⁾ Jeweils Lloyds-Stichtag. ²⁾ Lloyds-Stichtag 1952 (einschließlich der Daten des Supplement Nr. 1) ist der 13. Juni.

Sehr wahrscheinlich wurde 1914 und 1930 auch die geringste Proviant-Kühlräume gezählt. Das ist jetzt, wo jedes größere Seeschiff, oft auch der Küstenschiffahrt, einen Proviant-Kühlraum besitzt, nicht nötig. Diese Zahlen sind also nur bedingt vergleichbar.

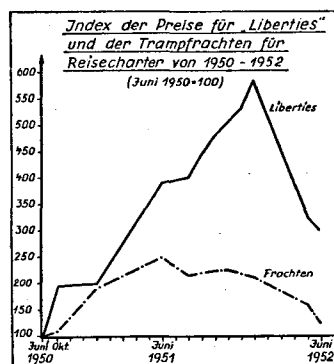
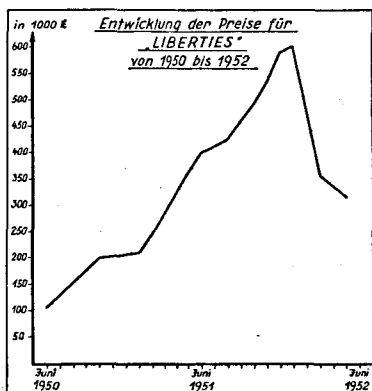
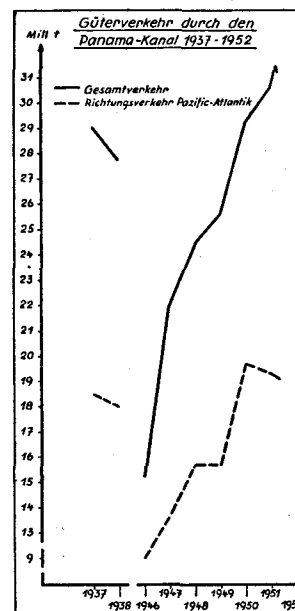
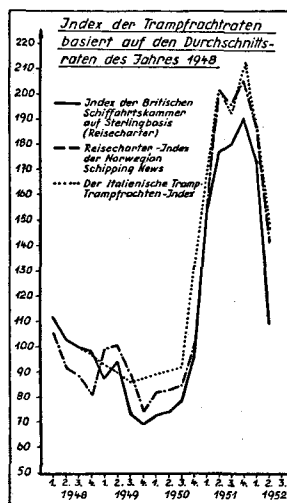
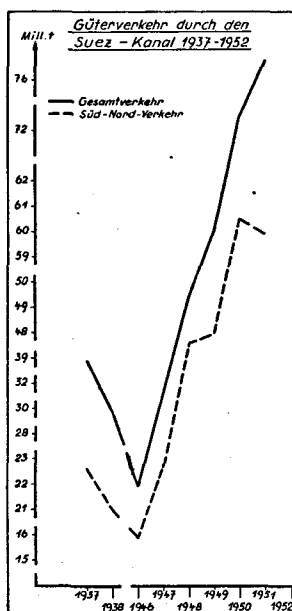
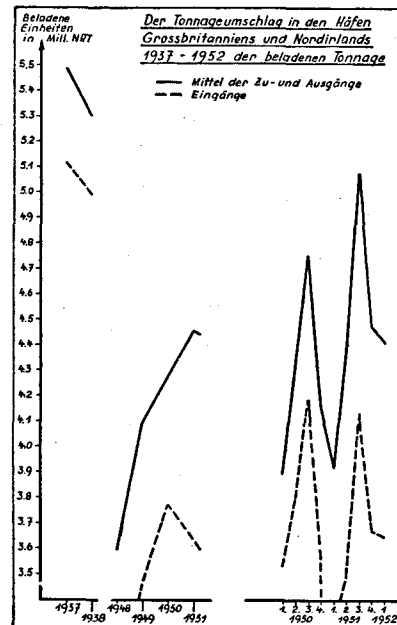
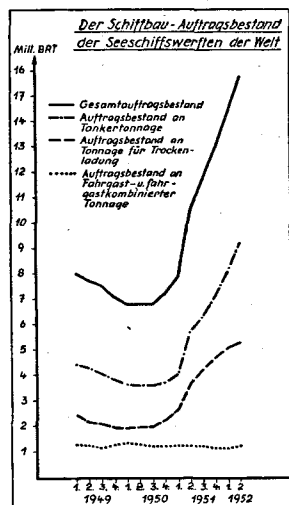
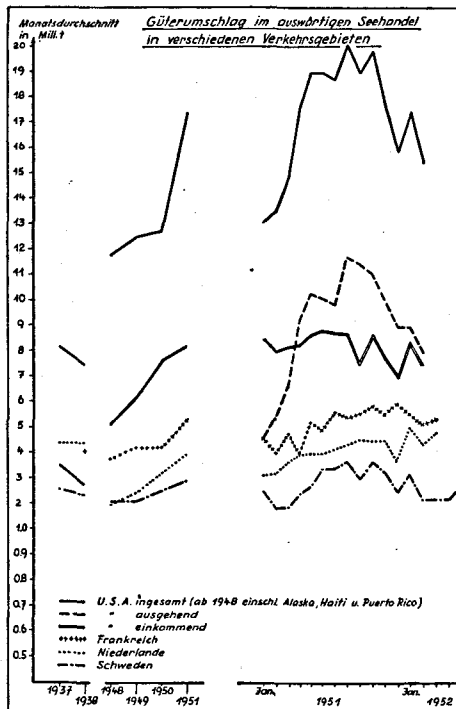
Die Voll-Kühlschiffs- und kühraum-kombinierte Tonnage 1952

Position	Voll-Kühl- tonnage	über 30 % Kühltonnage 20 bis 30 % der Stückguträume	10 bis 20 %	
Zahl der Einheiten	166	225	77	134
Tonnage in BRT	947 918	2 456 027	645 361	924 669
Stückguträume (cbm)	—	2 757 111	972 901	1 592 805
Kühlräume (cbm)	1 135 626	1 869 304	265 388	237 941
Durchschnittsgrad der Kombination (%)	—	67,8	27,3	14,9

Die gesamte mit nennenswerter Ladekühlräume ausgestattete Tonnage bestand zum Berichtszeitpunkt aus 956 Schiffen mit 7 388 391 BRT und 3 694 768 cbm Kühlräume. 354 Schiffe mit 2 414 416 BRT und 186 509 cbm waren unter 10 % ihrer Stückguträume kühraum-kombiniert. In verschiedenen Fällen bestand noch eine Kombination mit Gesellschaftsräume. Der anteilmäßig größte Zuwachs der Welthandelstonnage seit 1947 entfiel auf die Tankertonnage. Die Tonnage für Trockenladung nahm netto seit 1947 nur wenig über 1 Mill. BRT zu, doch beläuft sich der Auftragsbestand an Tonnage für Trockenladung heute auf über 5 Mill. BRT.

NEUBAUTONNAGE

Die Auftragsbestände der Werften der Welt haben sich besonders seit Juli 1950 stetig und bedeutend erhöht. Im Juli 1950 waren an Tonnageeinheiten von 1000 BRT und darüber insgesamt 6,814 Mill. BRT in Bau gegeben, im April 1951 waren es 10,562 Mill. BRT und im April 1952 15,752 Mill. BRT. Gegenüber dieser sprunghaften Zunahme des Weltauftragsbestandes an Schiffbauten hat sich das Verhältnis der Tonnagearten seit 1948 kaum wesentlich geändert. Zwar weisen die einschlägigen Übersichten keine so weitgehende Gliederung der Auftragsbestände auf, daß man die Bauaufträge an Linienfahrern, Tramps, Colliers, Erzfahrern, Kühlschiffen usw. einwandfrei feststellen könnte, doch läßt sich immerhin ermitteln, wie groß der Anteil der Tonnage für Trockenladung, für flüssige Ladung und für reine und kombinierte Fahrgasttonnage am Weltauftragsbestand ist. Danach bewegte sich der Anteil der Tonnage für Trockenladung am Weltauftragsbestand für Schiffbauten um ein Drittel, während der Anteil der Tanker seither die



Hälfte beträgt. Der Auftragsbestand an reiner und kombinierter Fahrgasttonnage hat sich absolut nicht verändert, relativ ist er jedoch zurückgegangen.

**Anteil der Tonnagearten
am Weltauftragsbestand an Schiffbauten**
(in %)

Zeitpunkt	Tonnage für Trockenladung	Tanker- Tonnage	Fahrgast- und fahrgastkombin. Tonnage
1948 Juli	37	48	15
1949 Januar	30	55	15
1950 Januar	28	54	18
1951 Januar	34	51	15
1952 Januar	35	50	15
1952 April	34	58	8

Zur Zeit sind etwa 19 % der Welthandelstonnage 25 Jahre alt und älter. In fünf Jahren werden — ohne Berücksichtigung der Tonnageabgänge — weitere 7 % der Welthandelstonnage zu dieser Altersgruppe gehören. Wenn man unter Hinweis auf die jetzige Lage auf dem Frachtenmarkt englischerseits erklärt, daß es als weise anzusehen sei, so umfangreiche britische Aufträge erteilt zu haben, weil hierdurch ein Ersatz der überalterten Tonnage und der „Liberties“ möglich sei, dann dürfte dies auch wohl höchstens für englische Verhältnisse zutreffen. Ohne erhebliche Abgänge in der Zwischenzeit wird die Welthandelstonnage in fünf Jahren rd. 20 Mill. BRT an Tonnage von 25 und mehr Jahren umfassen. Diese sind aber keinesfalls bei einer gleichzeitigen Abwicklung von Bauaufträgen im Umfang von 16 Mill. BRT abzuwracken, und dann gibt es genügend private und staatliche Reeder (der Anteil der letzteren an der Welthandelstonnage ist einwandfrei mit rd. 30 % zu beziffern), die auch „überalterte“ Zweit-Hand-Tonnage verkaufen und kaufen. Deshalb dürften die Neubauten innerhalb der nächsten fünf Jahre kaum als Tonnageersatz anzusehen sein.

**Flaggenzugehörigkeit der in Bau befindlichen
Tonnage¹⁾**
(in 1000 BRT)

Flagge	1949	1950	1951	1952
Großbritannien	1 334	1 777	1 338	1 572
Andere Länder des Commonwealth	104	81	142	251
Argentinien	246	237	128	.
Brasilien	.	.	83	75
Dänemark	58	60	123	67
Deutschland	—	—	230	234
Finnland	4	9	17	46
Frankreich	96	59	597	506
Italien	.	.	285	221
Japan	.	.	417	265
Liberia	.	.	91	150
Niederlande	22	48	114	147
Norwegen	598	611	679	567
Panama	168	142	81	316
Portugal	45	29	55	42
Schweden	12	36	161	195
Spanien	.	.	103	80
USA.	17	—	267	620
UdSSR.	.	27	56	.
Andere Länder ²⁾	1 646	1 569	30	264
Insgesamt	4 350	4 695	4 997	5 618

¹⁾ Einheiten von 100 BRT und darüber; jeweils am 31. 3. ²⁾ Einschließlich der in der Tabelle fehlenden Angaben (.).

Da die Neubau- und Ausrüstungskapazitäten der Seeschiffs-Werften der Welt sich kaum erheblich von der in Konjunkturzeiten in Bau befindlichen Tonnage mit den allerdings wechselnden Bauzeiten der jeweils bevorzugten Einheiten unterscheiden dürften, ist anzu-

nehmen, daß sich diese Kapazität heute auf einen Umfang von 5,5 bis 6 Mill. BRT mit einer Ablieferungsleistung von z. Zt. etwa 4 Mill. BRT jährlich beläuft. Der Umfang der Stapelläufe wie der in Bau befindlichen Tonnage hat sich gegenüber der Vorkriegszeit erheblich erhöht. Die Baukapazität in den nicht industrialisierten Ländern ist aber nach wie vor relativ unbedeutend. Bemerkenswert erscheint die Zunahme des Baus von Mehrzweck-Schiffen und von „Super-Schiffen“, hier besonders Tankern, von denen der Bau von Einheiten bis zu 60 000 t dw soeben begonnen wurde. Aber auch der Bau einer Reihe von Erzfahrern zu 40 000 t dw ist in den USA. projektiert.

So wie die Schiffsgröße besonders bei Bulkgutfahrern in den letzten Jahren enorm zugenommen hat, haben sich trotz der schlechten Umschlagsverhältnisse in vielen Häfen auch die Schiffsgeschwindigkeiten erhöht, und es ist durchaus nicht ausgeschlossen, daß in den kommenden Jahrzehnten Größe und Marschgeschwindigkeiten sowohl der Bulkgutfahrer wie auch der Stückgutfahrer erheblich zunehmen werden, worauf bestimmte Häfen vorausschauend Rücksicht nehmen müßten. Möglicherweise wird die Bevorzugung von Vorhäfen wieder und diesmal wirksamer aktuell. Zeitliche politische Interessen sollten die langfristig wirksamen wirtschaftlichen Forderungen nicht belasten.

FRACHTENMÄRKTE

Von den Handelshemmnissen aus politischen Gründen (Ausschaltung des China-Handels, des Verkehrs mit den Baltischen Staaten, Behinderung des deutschen und des japanischen Seehandels), den relativ beschränkten Hafen-Umschlagsgeschwindigkeiten und dem Zuwachs der Welthandelsflotte durch Neubauten etc. abgesehen, wurde die Entwicklung auf den Märkten der Beförderungsleistungen der Freien Fahrt — Trampfrachtenmarkt — vornehmlich durch die stark zunehmenden Verschiffungen von Rohstoffen, den dosierten Einsatz von Einheiten der sogenannten Reserveflotte der USA. und die allgemeine Preisentwicklung bestimmt. Die maßgeblichen Frachten-Indices wiesen für 1949 eine erhebliche Schwäche besonders der Reise-Chartermärkte aus, die im wesentlichen bis zum Ausbruch des Korea-Krieges anhielt, als die Zeitcharter-Raten, deren Kurve etwa denselben Verlauf nahm wie die der Reisecharter-Raten, ihren niedrigsten Stand erreichten. Wenige Monate nach Beginn des Korea-Konflikts setzte dann die Aufwärtsbewegung der Frachten ein, die auf der Ebene des Welt-Trampfrachtenmarktes für die Beförderungen in Reisecharter und in Zeitcharter einen unterschiedlichen Verlauf nahm.

Der Trampfrachtenmarkt ist nun kein Weltmarkt für Beförderungsleistungen der Freien Fahrt in dem Sinne, daß die gesamte sogenannte Tramptonnage in Wettbewerb um alle für diese Beförderungsart anfallenden Seehandels Güter steht. Wenn die Trampflotten der staatlichen Handelsflotten auch den Welt-Trampfrachtenmarkt beeinflussen, indem sie Ladung zu in der Regel niedrigeren Raten abziehen, so stellen sie doch keine Wettbewerber im betriebswirtschaftlichen, wohl aber im national- und weltwirt-

schaftlichen Sinne dar⁴). Dasselbe trifft auf die staats- und konzernwirtschaftlich gebundene Tonnage der anderen Betriebsarten zu, die im Falle der Tanker mehr als 50 % an konzerngebundener und also Werk-Tonnage und alles in allem mindestens 35 Mill. BRT ausmacht.

Von einigen Ausschlägen des britischen Trampfrachten-Index abgesehen, zeigten die Reise- und Zeitcharter-Indices im Herbst 1951 ihren höchsten Stand. Seitdem sind die Raten fortlaufend gefallen. Für Juli 1952 zeigte der Trampfrachten-Index der Britischen Schifffahrtskammer, der auf Sterling-Basis aufgemacht ist, mit 90,2 (1948 = 100) seinen seit November 1950 niedrigsten Stand, während der Reisecharter-Index der Norwegian Shipping News mit 89,3 (1947 = 100) im Juli 1952 unter dem Stand vom August 1950 lag und ihr Zeitcharter-Index zur gleichen Zeit auf der Höhe etwa des November-Index 1950 stand. Die Zeitcharterraten, die bei der Trockenladungsfahrt zum Unterschied von der Tankfahrt in der Regel für kurzfristige Charter gelten, kulminierten — obgleich beide auf den Durchschnittsraten des gleichen Jahres basieren — in der Entwicklung der letzten beiden Jahre um 40 und 60 Punkte höher als die Reisecharterraten.

Der Tankfrachtenmarkt, der sich ebenso wie der freie Markt für Beförderungsleistungen in einen Reise- und einen Zeitchartermarkt gliedert, unterliegt anderen Gesetzen und hat einen eigenen Rhythmus. Dasselbe trifft auf andere Märkte für Beförderungsleistungen in der Bulk-Spezialfahrt zu.

Die Ratenbewegung auf verschiedenen Trampfrachtenmärkten (Reisecharter) 1950—1952¹⁾

Relation		1950 Einh.	Min. Rate	Max. Rate	1951 Min. Rate	Max. Rate	1952 Min. Rate	Max. Rate
Getreide-Frachtenmärkte								
St. Lorenzstrom —	s d							
UK/Kontinent ²⁾	je q r	7/9	10/—	18/9	26/3	7/9	16/6	
Nordpazifik —	s d							
Indien	je t	95/—	122/6	143/9	182/6	75/—	177/6	
US.-Golf —	\$							
Antwerpen	je t	5,30	12,75	12,62	15,85	6,80	15,—	
La Plata —	s d							
Kontinent	je t	40/—	67/6	72/6	140/—	55/—	91/3	
Holz-Frachtenmärkte								
Süd-Finnland —	s d							
Ostküste England	je Std	90/—	165/—	135/—	310/—	130/—	247/6	
Archangelsk —	s d							
Ostküste England	je Std	170/—	220/—	500/—	530/—	175/—	250/—	
Kohle-Frachtenmärkte								
Hampton Roads —	\$							
Japan	je t	8,25	8,50	16,—	22,—	8,75	19,75	
Hampton Roads —	\$							
Rio de Janeiro	je t	4,40	13,35	13,25	19,—	5,25	16,—	
Hampton Roads —	\$							
Antwerp./Rotterd.	je t	4,—	9,10	9,75	14,—	34/— ³⁾	10,5	
Erz-Frachtenmärkte								
Bona —	s d							
Ostküste England	je t	19/9	44/—	45/—	61/—	25/6	48/—	
Pepel —	s d							
England	je t	27/6	53/—	60/—	90/—	36/—	67/6	

¹⁾ 1952 bis Juli einschließlich. ²⁾ UK/Kontinent = Großbritannien / Häfen von Bordeaux bis Hamburg. ³⁾ Notierung nur in s d.

Die Frachtenmärkte nehmen nun keine zeitlich gleichlaufende Entwicklung. Je nach Lage zu den Verkehrsgebieten mit stärkerer Frequenz entwickeln sie sich entsprechend den jahreszeitlich verschiedenen Ernteterminen und Lademöglichkeiten schneller oder lang-

⁴⁾ Auch die höheren Raten müssen in der staatlichen Tramp-Tonnage relativ als niedrigere Raten angesehen werden, weil sie für Regierungs-Bulkkäufe ausgehend in Ballast fahren und die Betriebskosten der Seefahrt kompensieren müssen.

samer. Die Tatsache, daß heute vielfach siliert wird, hat keinen maßgeblichen Einfluß auf die saisonale Getreidefahrt. Australien erntet im Dezember, Argentinien November/Dezember, Kanada, die Ukraine und die USA. (z. T.) Juni/August, Texas, China und Marokko — um nur die wichtigsten Getreide-Exportländer zu nennen — im Mai; Indien erntet von Februar bis April. Der St. Lorenzstrom und die Hudson Bay können erst befahren werden, wenn die Zufahrtswege zu den Getreidehäfen eisfrei sind. Ebenso verhält es sich bei Erz und Holz in der Baltischen Erz- und Holz-Fahrt, soweit Nordschweden, Finnland und das Weiße Meer in Betracht kommen.

NAHRUNGSMITTEL-FRACHTENMÄRKTE

Wie sich die Märkte hinsichtlich der Entwicklung des Umfangs der Abschlüsse unterscheiden, verläuft auch die Ratenentwicklung selbst auf Märkten für gleichartige Ladungen nicht parallel. Jede Relation hat, von der Unterschiedlichkeit der Entfernungen abgesehen, verschiedenartige Kostenelemente und -proportionen. Während sich die Raten in der Indien-Fahrt des La Plata-Getreidefrachtenmarktes vom niedrigsten Stand 1950 auf den höchsten von 1951 um 210 % erhöhten, stiegen sie in der Fahrt vom La Plata nach Großbritannien um 250 %. Im Jahresablauf 1951 gab es ein Ratengefälle von 94 % in der England-Fahrt des La Plata-Getreidefrachtenmarktes. Juli-Abschlüsse 1952 wurden in dieser Fahrt mit 55/— per t notiert, was dem Durchschnitt des Jahres 1950 entspricht. 1952 war der La Plata-Markt verhältnismäßig ruhig. Umso belebter zeigten sich der nordpazifische und der US-Golf-Getreidefrachtenmarkt der Indien-, Japan-, Nordwest-Kontinent- und Westitalien-Fahrt, während über die Getreidehäfen des St. Lorenzstroms ihre traditionell korrespondierenden Löschhäfen Großbritanniens und des Kontinents versorgt wurden. Auch die australischen Märkte und der Schwarze-Meer-Getreidefrachtenmarkt wurden zeitweise recht stark beschickt. Der nordchinesische Markt für Mischgetreide-Ladungen erhielt besonders 1952 für die Fahrt Nordchina—Antwerpen oder Rotterdam—Constanza und —Indien laufend Tonnage.

Der Zuckerfrachtenmarkt, der ebenso wie der für Getreideladungen regional langfristig beständig ist, wies in einigen Relationen ein bedeutend geringeres Gefälle auf als die Getreidefrachtenmärkte. Am geringsten war es in der Zucker-Fahrt von Queensland nach Großbritannien, wo die niedrigste Rate 1950 bei 70/—, die höchste 1951 bei 180/— lag. Die Frachten stiegen hier um 164 %. Am stärksten wird in jedem Jahr der kubanische Zucker-Frachtenmarkt mit Tonnage beschickt.

ROHSTOFF-FRACHTENMÄRKTE

Von den Frachtenmärkten für Ladungen industrieller Rohstoffe sind einige Erz-, Kohle- und Holzfrachtenmärkte — um nur auf die bedeutendsten Trampfrachtenmärkte einzugehen — selten aktiv gewesen. Einen unvorhergesehen enormen Aufschwung nahm der Markt für die Beförderung von Kohle von Hampton Roads-USA. nach vielen Teilen der Welt⁵⁾.

⁵⁾ In den ersten sechs Monaten 1952 sind 27,050 Mill. t Kohlen aus den USA. exportiert worden. Das sind 16 % mehr als in derselben Zeit des Vorjahres.

Diese Entwicklung nahm ihren Anfang, als im November 1950 bekannt wurde, daß Europa große Mengen von Kohle in den USA. kaufen mußte und England als Kohle-Exporteur schwach geworden war. In den darauffolgenden Monaten wurden rd. 200 Abschlüsse fixiert. Der lange Winter 1950/51 führte dazu, daß noch im März nicht weniger als 250 Kohleladungen hauptsächlich ab Hampton Roads abgeschlossen wurden, und im Jahre 1951 wurden Verschiffungen in Einzel- und konsekutiven⁶⁾ Reisen nach europäischen Häfen für 1952 auf der Basis einer Festrate von \$ 10,50 kontrahiert, was etwa 50 % des FOB-Preises der Kohle entsprach. Die höchste Rate für Kohleladungen von Hampton Roads nach Japan im Jahre 1951 betrug mit \$ 22,— sogar 100 % des FOB-Preises amerikanischer Kohle, was im Hinblick auf die aufliegende Tonnage sozialwirtschaftlich kaum noch vertretbar gewesen sein dürfte.

Neben Hampton Roads sind nach wie vor die englischen Kohle-Exporte, die jetzt wieder erhöht werden sollen, von Bedeutung. In jüngerer Zeit ist mehr polnische Kohle auf den Markt gekommen. In Rotterdam und Bremen wird überwiegend ausgehend Kohle umgeschlagen. Wenn z. T. auch in weit geringerem Umfange, werden Kohleladungen in Lourenço Marques, Durban, Vancouver und Mobile verschifft. Die indische Kohle spielt eine bedeutende Rolle für die Versorgung besonders des ostasiatischen Marktes.

Von den Erzfrachtenmärkten werden neben dem skandinavischen und spanischen hauptsächlich der brasilianische, indische, westafrikanische, philippinische und im zunehmenden Maße der Erzfrachtenmarkt Dungun (Malaya) mit Tonnage beschickt, der zwar ebenso wie der philippinische hauptsächlich von Japan in Anspruch genommen wird, 1952 jedoch auch Ladungen für Großbritannien und für Bremen abgab. Auch am türkischen, marokkanischen Erzfrachtenmarkt, dem Markt von Abu Zenima auf Sinai, dem kalifornischen und dem griechischen Erzfrachtenmarkt wurden Transporte im erheblichen Umfange abgeschlossen. Die Masse der Ladungen wurde jedoch in Skandinavien, Malaya, Brasilien, auf den Philippinen und in Westafrika an Bord genommen. Die bedeutende Große-Seen-Erzfahrt tangiert den Welt-Erzfrachtenmarkt nicht direkt.

Auf dem türkischen Erzfrachtenmarkt fielen die Raten von \$ 9,95 im Januar 1952 für USNH⁷⁾ auf \$ 4,75 fio⁸⁾ im Juli, auf dem Malaya-Markt für die Japan-Fahrt im selben Zeitraum von 65/— fio auf 48/—, während sie in derselben Fahrt des indischen Erzfrachtenmarktes von \$ 12,50 für prompte Abladungen schon bis Juni 1952 um 60 % auf \$ 7,50 fielen. Der philippinische Markt der Japanfahrt reagierte unterschiedlich. Die Raten gaben in der Fahrt Samar Inseln—Japan von \$ 6,80 auf \$ 5,60 und in der Larap—Japan-Fahrt von \$ 8,20 auf \$ 5,80 nur relativ wenig nach. Auch in der Relation Brasilien—USNH sanken die Raten von \$ 5,50 im Januar 1952 auf \$ 4,40 nur verhältnismäßig wenig.

Auch die Holz-Frachtenmärkte waren innerhalb der letzten beiden Jahre erheblichen Schwankungen

unterworfen. Für die Versorgung besonders der englischen Kohlengruben mit Grubenholz sind die skandinavischen Wirtschaftsgebiete, woher auch das meiste Schnittholz für den europäischen Markt kommt, Ost-Kanada und im geringeren Umfange Portugal, Ost-deutschland und Jugoslawien, saisonal die UdSSR, die Hauptbezugsgebiete. Bauholz wird in größeren Mengen von der nördlichen Westküste Nordamerikas besonders nach England gefahren. Die Philippinen versorgen Japan hauptsächlich mit Bauholz, und auch die Bahama-Inseln spielen auf dem Holz-Frachtenmarkt eine Rolle. Die Spezial-, Hart- und Weichholz-Ladungen kommen für den Trampfachtenmarkt nicht in Betracht.

Seit Anfang 1952 sind die Raten für Holzfrachten auf den verschiedenen Märkten der schwedischen Holzfahrt recht erheblich gefallen, nachdem sie von ihren niedrigsten Sätzen 1950 auf eine beachtliche Höhe im Jahre 1951 gestiegen waren. Auf anderen schwedischen Frachtenmärkten stiegen sie dagegen leicht an. In der Relation „nicht nördlich von Stockholm“-Ostküste England fielen sie für prompte Tonnage von 200/— im Januar 1952 auf 118/— im Juli; in der Fahrt „nicht nördlich von Hernösand“-Ostküste England, die wegen Eises erst im April aufgenommen werden konnte, wurden in diesem Monat — und auch im Juli — Transporte zu 120/— abgeschlossen, während im Juli Terminladungen für August 1952 sogar zu 142/6 — jeweils per standard — notiert wurden. Die Grubenholz-Raten von Ost-Kanada nach England haben recht empfindlich nachgegeben. Sie fielen seit Januar 1952 für prompte Abladung von 510/— per Faden auf 200/— im August, die Raten für terminierte Tonnage von 470/— auf 165/—.

Entsprechend dem Trend der Gesamt-Entwicklung sind die Raten der Linienfahrt, von den laufenden Korrekturen abgesehen, durch alle Konferenzen heraufgesetzt worden. Die Tarifraten-Erhöhlungen sind von den Verbänden mit allgemein steigenden Betriebskosten und mit Kostenerhöhungen durch Überliegezeiten begründet worden. Die erste Raten-erhöhung nach der Pfundabwertung beschloß die North Atlantic Westbound Freight Conference im Februar 1950, als sie ihre Tarifsätze für Verschiffungen nach den USA. um 15 % erhöhte. Mit Wirkung vom 1. Januar 1951 setzte diese Konferenz die Tarifraten erneut um etwa 15 % herauf, und am 1. Februar 1952 wurden die Raten um weitere 10 % höher tarifiert, so daß, da die anderen Konferenzen in dieser Relation, darunter die Bordeaux/Hamburg Eastbound Freight Conference und die Canadian Continental Eastbound Freight Conference, dieselbe Raten-Politik treiben mußten, in diesem Verkehrsgebiet Raten-erhöhungen seit 1950 von etwa 40 % erfolgt sind. Dieselbe Raten-entwicklung zeigte sich mit geringen Unterschieden in allen Konferenzen und Linienverkehrsgebieten. Die Frachten erhöhten sich stellen- und zeitweise zusätzlich durch empfindlich hohe Surcharges bis zu 60 %, die für die Fahrt auf verstopfte Häfen die Wirkung eines Regulativs haben sollten. Neuerdings sind verschiedene Frachten-Zuschläge wieder abgebaut worden, und Revisionen werden vorgenommen.

⁶⁾ Aufeinanderfolgende Reisen eines Schiffes in einer Charter.

⁷⁾ USA.-Atlantik-Küste nördlich Kap Hatteras. ⁸⁾ Free in and out.