

Morgenbesser, Herbert

Article — Digitized Version

Die Entwicklung des Weltluftfrachtverkehrs

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Morgenbesser, Herbert (1956) : Die Entwicklung des Weltluftfrachtverkehrs, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 6, pp. 329-334

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/132296>

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 Entwicklung des Weltluftfrachtverkehrs

Herbert Morgenbesser, Hamburg

Wenn der Luftfrachttransport in den ersten zwei Jahrzehnten eines geregelten Zivilluftverkehrs an Bedeutung erheblich hinter der Personen- und Postbeförderung zurückstand, so ist dies nicht zum wenigsten auf die relativ hohen Kosten zurückzuführen, die damals der Transport per Flugzeug verursachte. Stellte sich im Jahre 1937 das Kostenverhältnis des Passagierfluges zum Personenbeförderungspreis erster Klasse auf den Eisenbahnen in Europa auf 1,2 bis 1,5 : 1, so betrug die Spanne zwischen Luftfrachtraten und Eisenbahngütertarifen 8 bis 12 : 1.

NACHKRIEGSENTWICKLUNG

Zahlreiche technische und organisatorische Probleme der Luftfrachtbeförderung konnten während des zweiten Weltkrieges unter dem Druck militärischer Notwendigkeiten ihrer Lösung entgegengeführt werden. War der erste Weltkrieg ein Stimulans für die Entwicklung des Luftverkehrs überhaupt gewesen, so war es der zweite Weltkrieg für den Aufschwung des Luftfrachtverkehrs im besonderen. Die militärischen Transportdienste des Krieges 1939—1945, die Güterbewegungen großen Stils auf dem Luftwege zur Selbstverständlichkeit werden ließen, wirkten sich bahnbrechend auf den zivilen Luftfrachtverkehr nach dem Kriege aus. Hinzu kam, daß die Flugzeuge gegenüber der Vorkriegszeit geräumiger geworden waren, die Verfrachtung prompter erfolgen konnte, leistungsfähigere Zubringerdienste geschaffen wurden und sich ein Routennetz ausbildete, das nahezu sämtliche wichtigen Wirtschaftszentren der Erde umfaßt.

In Europa hatte der Luftfrachtverkehr bereits 1947 das Vorkriegsniveau erheblich überschritten, sowohl in Tonnen als auch in Tonnenkilometern gerechnet. In den USA, wo im Gegensatz zu Europa die Entwicklung auch während des Krieges kontinuierlich weitergegangen war, kam es nach Kriegsende zu einer Fülle von Neugründungen. Die Ausweitung des Flugverkehrs erhielt hier vor allem dadurch einen starken Auftrieb, daß zahllose Militärflugzeuge, die für den regulären Transportdienst nicht geeignet erschienen, als „Surplus“ erklärt wurden. Fast über Nacht schossen Hunderte von kleinen Unternehmen aus dem Boden, die je nach Bedarf bzw. auf Charterbasis solche Flugzeuge für die Beförderung von Personen und Luftfracht einsetzten. Diese neuen Unternehmen flogen die verschiedensten Flugzeugtypen der damaligen Zeit, von der einmotorigen Stinson bis zur viermotorigen C-54. Unternehmer waren vielfach ehemalige Armee- und Marinepiloten, die „Surplus“-Flugzeuge insbesondere für die Luftfrachtbeförderung erwarben und zu Tarifen flogen, die weit unter den von den zer-

tifizierten Luftverkehrsgesellschaften geforderten Sätzen lagen. Diese ersten amerikanischen Nachkriegsgründungen spielten jedoch mit wenigen Ausnahmen nur eine vorübergehende Rolle.

In der Zeit nach 1945 wurden die Einnahmen aus dem Luftfrachtverkehr, die vor dem Kriege eine völlig untergeordnete Rolle gespielt hatten, für die Rentabilität zahlreicher internationaler Luftverkehrsgesellschaften zu einem wesentlichen Faktor. Frachtabteilungen, deren Erlöse noch unmittelbar nach dem Kriege völlig irrelevant waren, lieferten schon wenige Jahre später 10—15 % der gesamten Betriebseinnahmen. Stieg die Zahl der beförderten Passagiere in der Zeit von 1939 bis 1949 um das 13^{1/2}fache, so erhöhte sich im gleichen Jahrzehnt das Luftfrachtaufkommen um das 31fache. Die am Ende dieser Periode in der International Air Transport Association (IATA) zusammengeschlossenen 44 Luftverkehrsunternehmen hatten für die Zeit von 1937 bis 1950 sogar eine Ausweitung des Luftfrachtauffalls um 6000 % zu verzeichnen. Die Statistik spricht hier eine beredte Sprache. Im Jahre 1946, dem ersten normalen Nachkriegsjahr, belief sich der gesamte planmäßige Luftfrachtverkehr der Welt, die UdSSR und China ausgenommen, auf 120 Mill. tkm. Neun Jahre später, im Jahre 1955, hatte sich das Luftfrachtvolumen mit 1,325 Mrd. tkm verelfacht.

Frachttransportleistungen des planmäßigen Weltluftverkehrs

(ohne UdSSR und China)

Jahr	Mill. Fracht-tkm	Jährl. Steigerung (in %)		Jahr	Mill. Fracht-tkm	Jährl. Steigerung (in %)
1945	113			1951	905	+ 20
1946	120	+ 6		1952	975	+ 8
1947	273	+ 128		1953	1 026	+ 6
1948	417	+ 53		1954	1 118	+ 7
1949	569	+ 36		1955	1 325	+ 19
1950	757	+ 33				

GUTERKATEGORIEN

Kennzeichnend für die Entwicklung in den Jahren nach dem letzten Weltkriege ist nicht nur die rapide mengenmäßige Ausdehnung, sondern ebenso sehr die Veränderung in der warenmäßigen Zusammensetzung. Vor 1939 beschränkte sich der Luftfrachtversand auf eine relativ geringe Anzahl bestimmter Güter, deren Natur eine schnelle Beförderung angezeigt erscheinen ließ. Zumeist handelte es sich um Waren, die wegen ihrer leichten Verderblichkeit einen längeren Transport nicht vertrugen (wie Blumen, Obst, bestimmte andere Nahrungsmittel), dann aber auch um Güter, die ihren Bestimmungsort nur auf dem Luftwege erreichen konnten, wie dies in manchen Überseegebieten noch heute der Fall ist. In dem Umfang, in dem die Luftverkehrsmöglichkeiten sich ausweiteten, die Zollforma-

litäten erleichtert wurden, das Verpackungsmaterial für Lufttransporte vereinfacht werden konnte oder sogar ganz in Fortfall kam, und schließlich die Versicherungsprämien der Luftfrachttransporte unter das Niveau der Versicherungsraten für die Beförderung mit Bodenverkehrsmitteln absanken, ging die internationale Verladerschaft mehr und mehr dazu über, für geeignete Warentransporte den Luftweg zu benutzen, der neben dem Vorteil der raschen Beförderung den Kapitalumschlag beschleunigte.

Die Zahl der per Flugzeug beförderten Waren hat sich gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich vergrößert. Filme und Tonbänder, Zeitungen und Zeitschriften, Matrizen, Antibiotika und andere Medikamente, Schiffsersatzteile, Textil-, Zigaretten- und Setzmaschinen, Därme, Langusten, Garnelen, Zierfische, Rennpferde und andere lebende Tiere, Kühlschränke, Schallplatten, Stoffe und Fertigungsgüter, Chemikalien, elektrische Apparate, Mikroskope, Fotoapparate, Spielwaren, Weihnachtsbäume, Christbaumschmuck, Blumen und Pflanzen, Obst und Gemüse, Kunstgegenstände, Gold und Edelsteine, Leopardenfelle, Leder, Kraftfahrzeuge, Hubschrauber, ganze Wohnungseinrichtungen und zahlreiche andere Artikel werden heute regelmäßig als Luftfrachtgüter aufgegeben. Vielfach handelt es sich hierbei um Waren, bei denen die Faktoren Beförderungsgeschwindigkeit und Verderblichkeit keinerlei Rolle spielen. Die Tatsache, daß sie trotzdem auf dem Luftwege transportiert werden, erklärt sich somit aus anderen Gründen, die die Belastung durch die hohen Luftfrachtbeförderungskosten rechtfertigen.

Die Vielzahl der gegenwärtig auf dem Luftwege beförderten Güter läßt sich auf zwei Kategorien aufgliedern, nämlich solche, die wegen ihrer Eilbedürftigkeit, und solche, die wegen ihrer Hochwertigkeit als Luftfracht aufgegeben werden. Massengüter, die durch die hohen Luftfrachtsätze preislich unverhältnismäßig stark belastet würden, kommen für den Flugtransport nur unter Ausnahmebedingungen in Frage, so auf innerkolonialen Strecken Afrikas oder in gewissen überseeischen Gebieten, wo es an ausgebauten Straßen und Eisenbahnverbindungen fehlt, so daß das Flugzeug die einzige Verkehrsverbindung darstellt. Ein Schulbeispiel hierfür ist Kolumbien. Hier wird der Bodenverkehr durch weglose Gebirgsketten, die die drei riesigen Flußtäler des Landes voneinander trennen, außerordentlich erschwert. Dem Flugzeug fallen hier Aufgaben zu, die unter normalen geographischen Verhältnissen von Eisenbahn, Kraftfahrzeug oder Binnenschiff bewältigt werden. So werden bei Störung der Schifffahrt auf dem Magdalenafluß große Teile der kolumbianischen Kaffee-Ernte auf dem Luftwege aus dem Landesinnern in die Seehäfen transportiert. Auch Getreide gehört beispielsweise in Kolumbien zur normalen Luftfracht. Die Frachtabteilung der kolumbianischen Luftverkehrsgesellschaft Avianca gehört zu den meistbeschäftigten der Welt. Für das Jahr 1954 wurde ihre Frachttransportleistung mit 32,7 Mill. tkm ausgewiesen.

Eine vor kurzem in Großbritannien durchgeführte Marktanalyse ergab, daß 66 % der per Flugzeug beförderten Waren eilbedürftig sind. Zu den typischen Gütern, die wegen ihrer Eilbedürftigkeit auf dem Luftwege befördert werden, gehören vor allem leichtverderbliche Nahrungsmittel. Ein großer Teil der Luftfracht würde, wenn es diese Verkehrsmöglichkeit nicht gäbe, überhaupt nicht auf weiten Strecken befördert werden, so z. B. Obst und Gemüse, Blumen

u. a. Für derartige Waren konnten in den vergangenen Nachkriegsjahren durch die Erschließung des Luftweges vielfach völlig neue Absatzmärkte in den von Produktionsstätten weit entfernten Gebieten erschlossen werden. Zu den aus Eilgründen per Flugzeug beförderten Gütern gehören ferner Mustersendungen der verschiedensten Art sowie — vor allem im Luftcharterverkehr — Ersatzteile für dringende Reparaturen, insbesondere Schiffsersatzteile. Obgleich sich der Luftversand beispielsweise von Schiffs-kurbelwellen erheblich teurer stellt als der Seetransport, erweist sich der erstere als wirtschaftlicher, da er die Liegezeit der wegen Havarie an der Ausfahrt gehinderten Schiffe und damit die sehr hohen Hafengebühren u. a. Unkosten sowie den Verdienstaustausch wesentlich verringert.

Bei einer Anzahl von Gütern spielt nicht so sehr die Notwendigkeit einer raschen Beförderung eine Rolle als die Tatsache, daß die im Vergleich zur Bodenbeförderung höheren Frachtausgaben angesichts des Wertes der betreffenden Waren relativ wenig ins Gewicht fallen. Ein wesentliches Moment ist die durch den Luftfrachtversand hochwertiger Erzeugnisse besonders auf weiten Überseestrecken ermöglichte Niedrighaltung der Lagervorräte. Waren, die auf langen Seewegen per Schiff herangeschafft werden müssen, erfordern eine relativ umfangreiche Lagerhaltung, die nicht nur eine Vermehrung der Zinslast, sondern auch ein erhöhtes Absatzrisiko bedeutet, letzteres vor allem bei Artikeln, die aus modischen Gründen oder aus Gründen der technischen Weiterentwicklung rasch veralten. Hinzu kommt eine Einsparung von Versicherungskosten, die um so mehr ins Gewicht fällt, je hochwertiger die versicherte Ware ist. Die Versicherungsprämien liegen beim Lufttransport bedeutend niedriger als im Seeverkehr, da das Risiko der Beförderung per Flugzeug von den Versicherungsgesellschaften für erheblich geringer angesehen wird als dasjenige einer Verschiffung. Der Grund hierfür liegt einmal in der wesentlichen Verkürzung der versicherungsmäßig zu deckenden Zeitspanne, der geringeren Diebstahlsgefahr, dem fast völligen Fortfall der Gefahr von Beschädigungen durch Verderb, Schwund, Leckage und Staubrüchen. Auch kommt beim Luftfrachttransport das Kriegsfolgenrisiko in Fortfall, das durch die Minengefahr bei Seetransporten noch immer gegeben ist und teilweise erhebliche Zuschläge auf die normalen Versicherungsraten erfordert. Im Durchschnitt liegen die Versicherungsprämien beim Lufttransport bei etwa 6 % des Warenwertes. In vielen Fällen ermöglicht die raschere Luftbeförderung auch eine einfachere und billigere Verpackung, wodurch besonders im Überseegeschäft beachtliche Einsparungen an Material-, Lohn-, Transport- und Zollkosten erzielt worden.

TRANSPORTMASCHINEN UND GESELLSCHAFTEN

Für den Luftfrachtversand werden heute neben den üblichen Passagiermaschinen, die Luftpost und Fracht als Beiladung befördern, die verschiedensten Flugzeugtypen ausschließlich für Frachttransportzwecke verwendet, von der zweimotorigen Dakota bis zur viermotorigen York. Wachsende Bedeutung hat in den vergangenen Jahren der Bristol-Frachter gewonnen. Auch die viermotorige Super-Constellation wird mit

Daten wichtiger Flugzeugtypen im Frachtverkehr

Flugzeugtyp	Herstellungsland	Bruttogewicht (t)	Beladegrenze (t)	Geschwindigkeit (km/st)	größte Flugweite (km)	Betriebskosten (US-cts jet/km)
Zweimotorig						
Douglas DC-3	USA	12,7	3,0	260	1 800	9,3
Curtiss C-46	USA	21,7	5,5	315	2 800	8,4
Fairchild C-119 F	USA	33,0	12,7	345	4 300	?
Bristol 170	Großbritannien	29,0	7,0	270	2 700	?
SNCA du Nord	Frankreich	19,0	6,8	305	2 400	?
Fokker F-27	Holland	14,8	3,6	442	1 600	?
Viermotorig						
Super Constellation (Frachertyp)	USA	60,3	18,0	540	7 200	?
Douglas DC-6 A	USA	48,5	13,7	480	6 000	5,2
Douglas DC-4	USA	33,2	7,7	320	6 900	7,1
Bréguet 763	Frankreich	50,0	10,9	365	2 800	4,4
Blackburn Universal	Großbritannien	59,0	18,8	305	2 900	?

Die Betriebskosten verstehen sich bei voller Kapazitätsausnutzung. Ferner ist zu berücksichtigen, daß bei den größten Flugweiten die Beladegrenze nicht erreicht wird; diese ist jedoch niemals niedriger als die Hälfte der unter „Beladegrenze“ angegebenen Werte.

Erfolg als Nurfrachtflugzeug auf Langstrecken eingesetzt, so von der Seaboard and Western im Nordatlantikverkehr. Für die Zukunft dürfte der viermotorige Blackburn-Universalfrachter besonders für den Transport sperriger Großfrachten in Frage kommen. Die obige Tabelle gibt eine Übersicht über einige wichtige Flugzeugtypen, die gelegentlich oder ausschließlich für den Frachtverkehr verwendet werden.

Die Hauptanfordernisse, die heute an ein reines Frachtflugzeug gestellt werden, sind hohe Leistungsfähigkeit, günstige Nutzlast, die Möglichkeit, auch umfangreiche und sperrige Güter zu laden, rasche und unkomplizierte Lade- und Löschmöglichkeit und möglichst geringe Betriebskosten je tkm. Die Meinungen über die Frage, ob für den Luftfrachtverkehr reine Spezialtypen oder Mehrzweckflugzeuge vorzuziehen sind, sind bei den führenden Fluggesellschaften der Welt durchaus geteilt. So hat sich die Air France mit der Bestellung von 12 Bréguet-Provence-Flugzeugen vor einiger Zeit für das Mehrzweckflugzeug entschieden, das sowohl nur Passagiere als auch nur Fracht als auch beides zugleich in seinen zwei geräumigen Kabinendecks befördern kann. Man hat damit offenbar die Kombinationsmöglichkeiten Passage/Fracht höher eingeschätzt als die engeren Gegebenheiten des reinen Luftfrachters. Andererseits verwendet z. B. die Silver City Airways, eine britische reine Luftfrachtgesellschaft, die u. a. Kraftfahrzeug-Fährdienste über den Kanal betreibt, ausgesprochene Frachtflugzeug-Typen (Bristol-Frachter). Der Betrieb reiner Frachtdienste findet die Grenze seiner Rentabilität bei einer gewissen Mindestfrequenz je Zeiteinheit. So sah sich vor einiger Zeit eine große europäische Luftverkehrsgesellschaft genötigt, ihren bisher einmal wöchentlich betriebenen Nurfrachtdienst zwischen Europa und den USA wieder aufzugeben, weil die anfallende Fracht an den 6 Tagen, an denen die Frachtmaschine nicht verkehrte, auf die täglich angebotenen Passagier/Fracht-Dienste abwanderte, so daß auf den reinen Frachtflug praktisch nur ein Siebtel des gesamten Frachtaufkommens der Gesellschaft entfiel. Der Ausnutzungskoeffizient des Frachters war damit unter die Rentabilitätsgrenze gedrückt worden.

Von den großen Gesellschaften haben PAA, KLM, TWA, Sabena und Swissair neben ihren kombinierten Passage/Fracht-Diensten einen reinen Luftfrachtverkehr über den Atlantik eingerichtet. Hinzukommt

die Seaboard and Western Airlines, eine führende amerikanische Nurfracht-Luftverkehrsgesellschaft, die erst kürzlich der IATA beigetreten ist. Die Frequenz dieser reinen Luftfrachtdienste von Europa nach Nordamerika beträgt z. Z. durchschnittlich 15 Flüge pro

Frachtverkehrsleistungen einiger IATA-Gesellschaften 1954

(flugplanmäßiger Verkehr)

Fluggesellschaft	International		Inland	Insgesamt
	(in 1000 tkm)			
Air France (Frankreich)	17 350	27 503	44 853	
KLM (Holland)	41 256	104	41 360	
BOAC (Großbritannien)	34 888	—	34 888	
SABENA (Belgien)	6 409	11 589	17 998	
SAS (Skandinavien)	16 339	347	16 686	
BEA (Großbritannien)	7 558	718	8 276	
Swissair (Schweiz)	6 020	—	6 020	
Aero O.Y. (Finnland)	468	116	584	
LAI (Italien)	1 234	797	2 031	
American Airlines (USA)	2 894	91 251	94 245	
PAA (USA)	67 803	15 967	83 770	
United Air Lines (USA)	47	65 248	65 295	
Trans World Airlines (USA)	12 963	41 134	54 097	
Delta-C. & S. Air Lines (USA)	1 696	11 976	13 672	
Trans-Canada Air Lines (Kanada)	3 588	11 265	14 853	
Canadian Pacific Airlines (Kanada)	1 035	2 133	3 168	
Avianca (Kolumbien)	2 609	30 091	32 700	
Panair do Brasil (Brasilien)	1 675	4 882	6 557	

Woche. An diesem Nurfrachtverkehr über den Nordatlantik ist die Bundesrepublik als Einzugsgebiet in hervorragendem Umfang beteiligt. Reine Frachtdienste innerhalb Nordamerikas werden von den American Airlines, den United Air Lines, den Trans World Airlines, den Trans-Canada Air Lines, den Canadian Pacific Airlines, den Delta-C. & S. Air Lines und den Braniff Airlines unterhalten, wozu als nicht der IATA angehörende reine Luftfrachtgesellschaften die Flying Tigers und die Slick Airways kommen.

TARIFWESEN

Das Luftfrachttarifwesen ist heute für den ganz überwiegenden Teil des Weltluftverkehrs einheitlich geregelt, wenn man von den Ostblockstaaten absieht. 95% des planmäßigen Flugbetriebs innerhalb der freien Welt entfallen heute auf über 70 Luftverkehrsgesellschaften, die der IATA angeschlossen sind und sich an die von dieser Vereinigung einheitlich festgesetzten Tarife halten. 1919 ursprünglich unter dem Namen International Air Traffic Association als Vereinigung überwiegend europäischen Charakters gegründet, wurde die unter Kriegseinwirkung 1941 aufgelöste Organisation 1945 unter dem Namen International Air Transport Association neu ins Leben gerufen. Im Gegensatz zu der Vorkriegsorganisation, deren Tradition sie fortführt, ohne ihre Rechtsnach-

folgerin zu sein, ist die heutige IATA unter starkem USA-Einfluß universell orientiert. Die Luftfrachtraten der IATA-Gesellschaften werden auf periodisch abgehaltenen Verkehrskonferenzen der Mitgliedsunternehmen ausgehandelt und für alle bindend festgelegt. Kennzeichnend für die Nachkriegsjahre ist eine erhebliche Rückwärtsentwicklung des Frachtratenniveaus. Allein in den Jahren 1945—1953 sind die Luftfrachtsätze im Weltverkehr um durchschnittlich 52 % herabgesetzt worden, während in derselben Zeit die Beförderungskosten der Bahn und des Kraftverkehrs in der freien Welt um durchschnittlich 65—70 % anstiegen. Seither sind weitere Tarifiermäßigungen im Luftfrachtverkehr erfolgt.

Die Voraussetzungen für eine laufende Verbilligung des Luftfrachttransports waren vor allem durch die veränderten Streckenverhältnisse und die sich ständig vergrößernde Frachttonnage je fliegende Einheit gegeben. Ursprünglich waren die Luftfrachtraten sehr eng mit den Fluggasttarifen gekoppelt. Sie wurden im Durchschnitt so angesetzt, daß die Beförderung eines Passagiers, dessen Gewicht einschließlich Gepäck, Sessel, anteiliger Bordverpflegung und anteiligem Gewicht des fliegenden Betreuungspersonals usw. mit 125 kg angenommen wurde, den gleichen Gewinn erbrachte wie die Beförderung einer entsprechenden Gewichtsmenge Fracht. Diese Berechnungsbasis wurde jedoch zwecks besserer Anpassung des Frachttariffsystems an die Marktverhältnisse später fallen gelassen, zumal auch von der Seite der Passageraten her durch zunehmende Differenzierung nach Beförderungsklassen, Jahreszeiten, Reisedurchführung (Hin- und Rückflug, Tag- oder Nachtflug usw.) keine einheitliche Vergleichsbasis mehr gegeben war.

Das gegenwärtige Tariffsystem umfaßt zwei große Gruppen, die allgemeinen oder Normaltarife und die Spezialtarife oder Commodity Rates. Besonders die letzteren sind in den vergangenen Jahren vor allem auf der Nordatlantikroute grundlegenden Veränderungen unterworfen worden. Die Normaltarife werden für Sendungen bis 44,5 kg angewandt. Ab 45 kg oder 45 Volumeneinheiten gleich 315 cdm gilt der um einen Mengenrabatt von 25 % ermäßigte Normaltarif. Praktisch wird dieser Tarif bereits für Warentransporte ab 34 kg berechnet, da die Frachtkosten für eine Sendung von weniger als 45 kg Tarifgewicht grundsätzlich nicht höher angesetzt werden als zum 45 kg-Tarif. Vorzugstarife werden für Zeitungen und Zeitschriften, Zuschlagtarife für Gold, Platin sowie innerhalb Europas für lebende Tiere in Rechnung gestellt. Dieses Normalratensystem ist seinerzeit auf Grund allgemeiner Übereinkunft zwischen den Mitgliedsgesellschaften der IATA aufgestellt worden. Die Frachtbeförderungsbestimmungen dieser Organisation sehen im übrigen Mindestfrachtraten vor, die nach Verkehrsrelationen stark unterschiedlich sind, sowie Wertgebühren bzw. Wertzuschläge bei Sendungen, deren Wert 16,50 \$ bzw. 196 \$ übersteigt.

Einen ausschlaggebenden Einfluß auf die Ausweitung des Weltluftverkehrs in den letzten Jahren hatte das System der Commodity Rates, die in einzelnen Fällen bis zu 60 % unter den allgemeinen Tarifen liegen. Es handelt sich hierbei um ein vielverzweigtes System

von Raten für einzelne Warengattungen, die jeweils auf einer bestimmten Verkehrsrouten Gültigkeit haben. Durch dieses Sonderraten-system wird das etwas starre Schema der Normaltarife wesentlich aufgelockert und den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen stärker angepaßt. Diese Sonderraten werden stets dann eingeführt, wenn sich auf Grund von Marktbeobachtungen ergibt, daß von einem bestimmten Ort aus eine bestimmte Ware, die an sich für den Lufttransport in Frage kommen würde, die jedoch wegen des hohen Normaltarifs mit anderen Transportmitteln versandt wird, in einer bestimmten Richtung ständig in großen Mengen verfrachtet wird. In diesem Fall beantragt die am Transport dieser Waren interessierte Luftverkehrsgesellschaft bei der IATA im Schnellverfahren für die betreffende Ware in der in Frage kommenden Verkehrsrichtung eine Sonderrate, deren Höhe sie unter Berücksichtigung des Wertes der Ware, des Absatzgefälles und des Frachtaufkommens vorschlägt. Bis Mitte vorigen Jahres galt für die IATA-Gesellschaften allgemein folgende Regelung: Die von der IATA genehmigte und mit ihrer Veröffentlichung in Kraft getretene Commodity Rate gilt für eine ganz bestimmte Warenart ausschließlich zwischen zwei bestimmten Flughäfen und gegebenenfalls nur in einer Richtung, und zwar für Sendungen mit einem bestimmten Mindestgewicht. Die für Sonderraten in Frage kommenden Güter waren in 10 Gruppen eingeteilt, wobei eine Wertstaffelung erfolgte und Mindestgewichte von 45 kg, 100 kg, 250 kg, 500 kg, 1000 kg und 15 000 kg festgelegt waren. Mengenrabatte waren bei diesen Sondertarifen nicht vorgesehen. Es wurde von der IATA zum Grundsatz erhoben, daß eine Commodity Rate in ihrer veröffentlichten Form nur solange Gültigkeit behielt, als ihre Anwendung einem tatsächlichen Verkehrsbedürfnis entsprach. War dies nicht mehr der Fall, konnte sie in kürzester Frist aufgehoben oder abgeändert werden.

Eine grundlegende Neuregelung für den Nordatlantik wurde am 23. 6. 1955 von den in Palma de Mallorca tagenden IATA-Gesellschaften einstimmig angenommen. Eine offizielle Verlautbarung der IATA erklärte hierzu, daß man auf Grund wesentlicher Tarifsenkungen für zahlreiche Luftfrachtgüter, die mit dem 15. 8. 1955 in Kraft traten, eine weitere Geschäftsausdehnung erwarte. Der Schwerpunkt der Neugestaltung lag in der Ersetzung einer größeren Anzahl spezialisierter Commodity Rates durch 48 klassifizierte Hauptwarengruppen, innerhalb deren die neubeschlossenen Tarifsenkungen gewährt werden. Damit wurde nicht nur eine wesentliche Vereinfachung des Tariffsystems erreicht, sondern es gelangten auch zahlreiche Waren in den Genuß der Sonderraten, die hieraus bislang keinen Nutzen ziehen konnten. Weitere Ermäßigungen im Ausmaß zwischen 20 und 47 % wurden durch den Fortfall der Gewichtsklassen erreicht. Ferner wurde die Unterscheidung nach Verkehrsrichtungen aufgegeben. Die extensive Fassung der unter die Spezialtarife fallenden Warengruppen wirkte sich schließlich auch dahingehend aus, daß Commodity Rates im Nordatlantik-Verkehr praktisch nicht mehr besonders beantragt zu werden brauchen. Diese bedeutsame Neuregelung bezog sich nicht auf Transatlantik-Luftfracht

von und nach Montreal und Mexiko-Stadt. Die bisherigen allgemeinen Raten blieben unverändert. Auch die um 25 % niedrigeren Raten für Sendungen von 45 kg und darüber blieben unverändert, dagegen fiel der in dieser Verkehrsrelation vorübergehend in Geltung gewesene zusätzliche 200 kg-„break point“ fort. Der Hauptvorzug dieser Neuregelung im Nordatlantik-Luftfrachtverkehr ist die wesentliche Vereinfachung des Sonderratesystems. Über 1000 Commodity Rates wurden zu den erwähnten 48 Gruppen zusammengefaßt, die mit wenigen Ausnahmen in beiden Richtungen gelten, während vordem zahlreiche Luftfrachtsätze nur in einer Richtung anwendbar waren oder für Westost- und Ostwest-Richtung verschiedene Sätze galten. Die neuen Sonderraten wurden beträchtlich unter den Normaltarifen für Sendungen von 45 kg und darüber angesetzt. Der allgemeine Tarif für Waren von 45 kg und mehr Gewicht beläuft sich beispielsweise auf der Route New York—London auf 1,82 \$ per kg, während die verschiedenen Commodity Rates auf der gleichen Strecke zwischen 0,88 und 1,32 \$ je kg liegen. Diese Einigung der am Nordatlantik-Luftverkehr beteiligten Fluggesellschaften setzte den Schlußstein hinter die mehrmonatigen, sehr lebhaften Auseinandersetzungen über Notwendigkeit und Ausmaß der Neuordnung.

In den im Oktober 1955 in Miami Beach abgehaltenen Verkehrskonferenzen der IATA wurde für das am 1. 4. 1956 anlaufende Verkehrsjahr beschlossen, das Luftfrachtrateniveau in einigen Verkehrsgebieten leicht zu erhöhen, während andererseits weiterhin Großfrachtsendungen bestimmter Waren wesentlich niedrigeren Raten unterliegen. Die Geltungsdauer des vereinfachten Nordatlantik-Frachtratesystems wurde mit wenigen Änderungen bis zum 31. 12. 1956 verlängert. Die „Commodity Rates Boards“ für diese Verkehrsrelation wurden beauftragt, eine genaue Analyse der Ergebnisse des Mitte vorigen Jahres eingeführten Frachtratesystems zu erarbeiten. In der übrigen freien Welt bleiben die Frachtraten weitgehend unverändert, abgesehen von einer Steigerung von rd. 5 % auf der Südatlantikroute, ferner auf den Routen zwischen Europa und Mittel- und Fernost, zwischen Australien und Neuseeland sowie zwischen Europa und afrikanischen Plätzen. Im übrigen wurde zwecks besseren Nutzeffekts die Zusammenziehung einiger Commodity Rates beschlossen.

In den vergangenen Nachkriegsjahren ist somit nicht nur das allgemeine Tarifniveau, sondern vor allem auch das vielgestaltige System der Sondertarife immer mehr gesenkt worden. Die Tendenz der IATA wie der einzelnen Luftverkehrsgesellschaften geht dahin, diese Tarifsenkungspolitik auch in Zukunft zu

verfolgen, um durch die fortschreitende Verbilligung des Luftfrachttransports den Frachtfall weiterhin zu vergrößern. Die Luftverkehrsunternehmen sind allerdings auf dem Gebiet der Tarifsenkungen bereits sehr weit gegangen. Eine sensationelle Herabsetzung der gegenwärtigen Raten ist daher in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

Eine weitere Verbilligung der Luftfrachttransporte und damit ein zusätzlicher Anreiz zur Ausnutzung des Luftweges ging von privater Seite in Deutschland aus. Einige als IATA-Agenten zugelassene führende Hamburger Speditionsfirmen gründeten Anfang 1952 die Hamburger Luftfrachtkontor GmbH, und ähnliche Gründungen erfolgten bald darauf in Anlehnung an das Hamburger Vorbild auch in anderen deutschen Flughäfen. Diese Kontore haben sich die Aufgabe gesetzt, durch Zusammenstellung von Sammelladungstransporten ähnlich wie im Eisenbahnverkehr die günstigen Mengentarife für Sendungen von 45 kg und darüber auch für kleinere Frachten auszunutzen. Dabei fällt auf die Luftfrachtkontore das Risiko, daß die für die Anwendung des 25 %igen Rabatts notwendige 45 kg-Menge bis zum Abgang des nächstmöglichen Luftfrachtdienstes nicht immer erreicht werden kann, während andererseits dem Verloader gegenüber raschster Versand garantiert wird. Dieses Risiko rechtfertigt es, daß von den Luftfrachtkontoren den Verladern nicht der volle von den Luftverkehrsgesellschaften gewährte Frachtvorteil, sondern nur ein Nachlaß von in der Regel 10 % eingeräumt wird. Dieser Sammelladungsverkehr hat sich in den verschiedensten Relationen nach Plätzen sowohl innerhalb Europas als auch in Nord-, Mittel- und Südamerika, Asien und Afrika eingespielt. Diese Möglichkeit des Sammelladungsgeschäfts ist von der IATA einem größeren Kreis von IATA-Agenten, die von ihr als sogenannte „registered international air cargo consolidators“ zugelassen werden, erschlossen worden. Die Idee des Luftfracht-Sammelladeverkehrs hat auch auf andere Länder übergreifen. So wurde in Großbritannien Anfang 1954 von einer 17 Firmen umfassenden Gruppe ein neues Privatunternehmen unter dem Namen Groupair (Cargo) gegründet, dessen Geschäftszweck die Zusammenfassung kleiner Luftfrachtsendungen ist, deren Einzelversand auf dem Luftwege zu kostspielig sein würde.

ZUKUNFTSAUSSICHTEN

Die künftige Entwicklung des Weltluftfrachtverkehrs wird von der IATA durchaus optimistisch beurteilt. In der Tat sind angesichts der gegenwärtigen Weltkonjunktur die Aussichten auf diesem Verkehrssektor heute weitaus günstiger als 1945. Die Entwicklungsprobleme, die mit der allgemeinen Flugbeför-

COMMERZ- UND DISCONTO-BANK

AKTIENGESELLSCHAFT

Hauptverwaltung Hamburg 11 · Ness 7/9 · 54 Geschäftsstellen in Norddeutschland

EIGENE VERTRETUNGEN IN AMSTERDAM, MADRID UND RIO DE JANEIRO

Beratung in allen Geld- und Vermögensangelegenheiten

derung und im besonderen mit dem Passagierverkehr zusammenhängen, sind heute weitgehend gelöst oder auf dem besten Wege, einer baldigen Lösung zugeführt zu werden. Die Luftverkehrsgesellschaften haben daher heute weit mehr freie Hand als noch vor einigen Jahren, sich stärker auf die Entwicklung des Luftfrachtverkehrs zu konzentrieren und ihre diesbezüglichen Dienste zu verbessern, was sich aller Voraussicht nach in einer weiteren Ausdehnung des Luftfrachtanteils auswirken wird. Wesentlich hierbei ist die künftige Entwicklung des Ratensystems. Daß mit der Indienstellung noch leistungsfähigerer Flugzeuge eine weitere Senkung der Tarife zu erwarten steht, wird von leitenden Persönlichkeiten der IATA als sicher unterstellt. Notwendig ist jedoch eine weitere

Vereinfachung des gesamten Ratensystems, mit der, wie bereits ausgeführt wurde, in der Nordatlantik-Relation bereits ein verheißungsvoller Anfang gemacht worden ist. Man ist sich in Kreisen der internationalen Luftverkehrsgesellschaften durchaus der Schwierigkeiten bewußt, die darin liegen, eine Ratenstruktur zu entwickeln, die neue Absatzmöglichkeiten schafft, ohne die unliebsame Begleiterscheinung einer Gefährdung des bisherigen Einnahmenniveaus heraufzubeschwören. Was die Ausweitung des Luftfrachtaufkommens anbelangt, so scheint das Bestreben der Luftverkehrsträger heute nicht so sehr dahin zu gehen, neue Warengattungen für den Flugtransport zu gewinnen, als vielmehr das Aufkommen an den bisher bereits auf dem Luftwege beförderten Gütern zu vergrößern.

Eine umstrittene Wasserstraße

Wirtschaftliche und politische Probleme des Nord-süd-Kanals

Dr. Kurt Preiß, Hamburg

Die Diskussion um den Nord-süd-Kanal ist noch jung. Sie konnte sich erst entwickeln, nachdem die drei vom Kanalverein veranlaßten Gutachten der Öffentlichkeit vorgelegt worden waren. Das ist vor einem halben Jahr geschehen, wobei das technische und das landwirtschaftliche Gutachten in einer Kurzfassung veröffentlicht wurden, das Gutachten über die wirtschaftliche Bedeutung des Nord-süd-Kanals hingegen bis auf seine Anlagen im Wortlaut. Ein Versuch, die Ergebnisse und Argumente der Gutachten einer gründlichen und kritischen Prüfung zu unterziehen, ist noch nicht bekannt und kann wohl in so kurzer Zeit auch noch nicht erwartet werden. Wohl aber sind in der Tages- und Fachpresse Bedenken laut geworden, mit denen die Befürworter des Kanals sich auseinandersetzen müssen.

Die erste Schwierigkeit, der die Idee des Nord-süd-Kanals begegnete, war vorwiegend psychologischer Natur. Als der Kanalverein seinen Vorschlag bekanntgab, wurde dieser von der Öffentlichkeit vielfach als ein „neues“ Projekt empfunden, dem man angesichts der allgemeinen „Kanalmüdigkeit“ zunächst mit Mißtrauen begegnete. In Wirklichkeit aber ist die Idee eines solchen Kanals schon fast 50 Jahre alt und nur in den letzten Jahrzehnten gegenüber anderen Projekten etwas in den Hintergrund getreten. Natürlich ist die Zielsetzung heute eine andere als früher und ebenso die Trassierung im einzelnen, aber neu ist dieses Projekt schon deshalb nicht, weil es sich bei ihm lediglich um die folgerichtige Zusammenfassung jahrzehntelanger Bemühungen der Elbemündungshäfen handelt, einen vollschiffigen Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz zu erhalten.

Dieses Anliegen der Elbemündungshäfen ist seit langem anerkannt und zuletzt vom Bundesverkehrsminister anläßlich des ersten Spatenstiches zur Staustufe Geesthacht ausdrücklich bestätigt worden. Man hat im Laufe der letzten Jahrzehnte auf mehreren Wegen versucht, zu diesem Ziele zu kommen: erstens durch die

Regulierung des Elbestroms, die jedoch nach dem letzten Weltkriege endgültig als unzureichend erkannt worden ist und nun durch den Vorschlag einer Kanalisierung der Elbe ersetzt worden ist; zweitens durch die Vorarbeiten für einen Hansa-Kanal, dessen Bau zunächst durch die Weltwirtschaftskrise und dann durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges erneut verhindert worden ist.

Diese Enttäuschungen wurden in den Elbemündungshäfen um so schmerzlicher empfunden, als der Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes an allen anderen Stellen immer weiter voranschritt — fast immer zu Lasten des hamburgischen Einflußbereichs. Sie zwangen zu einer gründlichen Überprüfung aller bisherigen Planungen und führten schließlich dazu, den Plan eines Nord-süd-Kanals wieder aufzugreifen. In seiner neuen Trassierung kann er nach Auffassung der Gutachter als die verkehrswirtschaftlich zweckmäßigste, die billigste und die technisch einfachste Lösung zur Verwirklichung der alten Forderung der Elbemündungshäfen gelten. Je nachdem, welche der beiden Aufgaben des Nord-süd-Kanals man für wichtiger hält, könnte man ihn ebenso gut als Elbe-Seitenkanal oder als eine neue Trasse des Ostflügels des Hansa-Kanals bezeichnen. Daß er darüber hinaus noch eine dritte Aufgabe übernehmen kann, nämlich den Anschluß des niedersächsischen Industriegebietes im Raume Hannover und Braunschweig an die Elbemündungshäfen, zeigt seine verkehrswirtschaftliche Überlegenheit gegenüber den bisherigen Planungen besonders auffällig. Gelegentlich wurden in der Diskussion Gegenargumente laut, die von den heutigen Verhältnissen im Elberaum, d. h. von einem geteilten Deutschland ausgehen und von dieser Ausgangsstellung aus die Ergebnisse des verkehrswirtschaftlichen Gutachtens zum Nord-süd-Kanal in Zweifel ziehen. Eine solche Ausgangsstellung aber haben alle Gutachter bewußt und eindeutig abgelehnt; insbesondere das verkehrswirtschaftliche Gutachten, das immer den Zeitpunkt