

Arnold, B.; Schondorff, H. D.

**Article — Digitized Version**

## Der Seeverkehrsmarkt als Spiegelbild der maritimen Situation

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Arnold, B.; Schondorff, H. D. (1958) : Der Seeverkehrsmarkt als Spiegelbild der maritimen Situation, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 1, pp. 25-33

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132583>

**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.*

# Der Seeverkehrsmarkt als Spiegelbild der maritimen Situation

Dr. B. Arnold und H. D. Schondorff, Hamburg

*Die Entwicklung des Seefrachtenmarktes ist für die Beurteilung der wirtschaftlichen Aussichten sowohl der Schiffbauindustrie wie auch der Reedereien von einiger Bedeutung. Diese Bedeutung darf aber nicht überschätzt werden, da die zunehmende Spezialisierung im Schiffbau und besonders das große Gewicht, das der Erdöltransport im Rahmen des Seeverkehrs einnimmt, immer stärker zur Herausbildung von Teilmärkten führt, während die volle Austauschbarkeit von Schiffsgefäßen für den Gesamtgüterverkehr fortschreitend abnimmt. Im weltwirtschaftlichen Güterverkehr wird weiterhin mit einem Ansteigen des Transportvolumens gerechnet werden können. Die Verfasser der folgenden Analyse geben einen fachgerechten Überblick über die wirtschaftlichen und politischen Elemente, die den sehr reagiblen Seefrachtenmarkt bestimmen.*

Die stürmische Aufwärtsentwicklung, die die Weltwirtschaft nach dem zweiten Weltkriege auszeichnete, ist im Laufe der letzten Monate stark im Abklingen begriffen. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um Schrumpfungsprozesse, sondern im Grundsatz um eine Verlangsamung der wirtschaftlichen Expansion. Alle wirtschaftlichen Prognosen laufen darauf hinaus, daß der Welthandel auch weiterhin anwachsen wird, wenn auch mit geringeren jährlichen Zuwachsraten.

Der weitaus überwiegende Teil der im internationalen Handel bewegten Güter wird über See transportiert. Da die gütermäßigen Verkehrsleistungen des Luftverkehrs nicht ins Gewicht fallen, kommt der Seeschiffahrt als Mittler des Welthandels eine außerordentlich große Bedeutung zu. 1956 erreichte der Weltgüterverkehr über See einen Umfang von rund 900 Mill. t.

Wie in allen anderen Verkehrszweigen so sind auch im Seeverkehr keine kontinuierlich fließenden Verkehrsströme vorhanden. Endogene und exogene Faktoren lassen die Transportbedürfnisse im Laufe größerer Zeiträume wie auch im Laufe eines Jahres anschwellen und schrumpfen. Nun ist es ein besonderes Kennzeichen aller Verkehrsmittel, daß sie nicht auf Vorrat produzieren können. Ihre Verkehrsleistung hat immer nur einen aktuellen Wert. Die effektive Produktion findet in Tonnenkilometern, in der Seeschiffahrt in Tonnenseemeilen ihren Niederschlag. Auf Grund mangelhafter statistischer Erfassung besitzt diese Feststellung für die vorliegende Betrachtung nur theoretische Bedeutung, jedoch geht aus dem Vorstehenden hervor, daß eine gütermäßig bedingte schwankende Nachfrage nach Seetransportleistungen jeweils auf ein relativ konstantes Tonnageangebot stößt. Es liegt auf der Hand, daß eine derartige Marktkonstellation zu Schwankungen in der Preisbildung für Seeverkehrsleistungen führen muß, aus der sich für die Seeschiffahrt mannigfaltige Probleme ergeben.

Wenn in diesen Ausführungen mitunter ein wenig salopp vom Seeverkehrsmarkt gesprochen wird, so darf das nicht darüber hinwegtäuschen, daß dieser Markt kein homogenes Gebilde ist. Den Seeverkehrsmarkt gibt es eigentlich gar nicht, vielmehr existiert eine Vielzahl von Teilmärkten, zwischen denen — zum mindesten kurzfristig — mitunter nicht

einmal eine Kommunikation möglich ist. Diese Situation verringert nun keineswegs die Gesamtproblematik, sondern sie führt im Gegenteil dazu, daß im Bereich des Seeverkehrs zahlreiche Spannungsfelder vorhanden sind, die immer irgendwie und irgendwo für Dynamik sorgen.

Eine Gegenüberstellung des in den letzten zehn Jahren um fast das Doppelte angestiegenen Weltgüterverkehrs über See mit der im gleichen Zeitraum um weniger als 40 % angewachsenen Welthandelstonnage (BRT) hat verschiedentlich zu optimistischen Prognosen auch hinsichtlich einer Reaktion der Frachtenmärkte auf lange Sicht geführt. Eine derart globale Bezogenheit des Gütervolumens auf den insgesamt verfügbaren Schiffsraum und den Zugang an Neubauten mag in politisch ungestörten Zeiten und bei einem normalen Wirtschaftsablauf auch Rückschlüsse auf die Entwicklung der Frachtenmärkte erlauben. Die Zweijahresspanne vom Herbst 1954 bis 1956 war beispielsweise eine derart gesunde Entwicklungsperiode des Welthandels, in der die expandierende Industrieproduktion der Schiffahrt und damit den Frachtenmärkten Auftriebsimpulse gab.

Die jüngere Vergangenheit hat jedoch erneut bewiesen, daß es unverhoffte politische Ereignisse oder ihre Folgen sind, die eine rein wirtschaftliche Bewegung überlagern und beispielsweise eine unnatürliche Diskrepanz zwischen verfügbarer Tonnage und dem Ladungsangebot entstehen lassen können. Eine stoßweise Bevorratung mit industriellen Rohstoffen oder Agrarerzeugnissen in Verbindung mit veränderten Verkehrsrelationen konnte eine schnelle Tonnageverknappung herbeiführen, die einen scharfen Frachtenboom auslöste. Mit einem Abklingen der forcierten Nachfrage und Normalisierung bzw. Reduzierung der Bedarfsdeckung folgte der Suez-Hochkonjunktur eine Depression auf dem Frachtenmarkt, die in dem gegenwärtigen Überangebot an Schiffsraum mit einem Tiefstand der Raten ihren Ausdruck findet.

## SEEFRACHTENMARKT ALS HETEROGENES GEBILDE

Die vorstehende grobe Darstellung verallgemeinert zahlreiche und unterschiedliche Vorgänge sowie Auswirkungen auf die einzelne nationale Handelsflotte oder Volkswirtschaft. Der Seefrachtenmarkt als Aus-

druck des Gegenübertretens von nachgefragtem Schiffsraum nebst sonstigen Leistungsfaktoren, wie Zeit und Entfernung, und dem für die Beförderungsleistung geeigneten Tonnageangebot ist vielschichtig und ohne feste Größen. Im internationalen Seetransportwesen kann beispielsweise seit Jahren ein Änderungsprozeß festgestellt werden, der insbesondere die Trampschiffahrt angeht. Das frühere allround-Trampschiff mittlerer Größe wird mehr und mehr von dem an Größe und Leistungsfähigkeit zunehmenden Spezialschiff verdrängt, das infolge einer nicht so vielseitigen Verwendbarkeit eine Dauerbeschäftigung in langfristiger Charter bevorzugt. Die zunehmende Verschiedenheit der gefragten Schiffstypen und die veränderte Beschäftigungsstruktur verringern aber nicht nur die Geschlossenheit, sondern auch die Elastizität des freien Marktes; daraus ergibt sich, daß ein verengter Markt gegenüber den plötzlichen und stärkeren Verschiebungen im Gütersektor hinsichtlich seiner Ratenausschläge schärfer reagiert. Die Seefrachten können als Beförderungspreise für unterschiedliche Dienstleistungen nicht so einheitlich und komplex gemessen werden wie die über See beförderten Güter oder die Tonnage der registrierten Handelsschiffe, auch wenn sie letztlich das Produkt aus dem Zusammentreffen dieser greifbaren Fakten sind. Neben diesem Grundmotiv der Ratenbildung wirken natürlich eine Reihe weiterer Faktoren, wie die Kostenabhängigkeit vor allem in der Linienschiffahrt, mit, auf die hier aber nicht näher eingegangen werden soll. Die Entwicklung des Weltfrachtenmarktes ist jedenfalls statistisch nicht einheitlich zu erfassen und zu messen, auch wenn die Verzahnung der vielen Teilmärkte immerhin einen übergeordneten globalen Trend zu erkennen erlaubt.

Die herrschende Schiffahrtskonjunktur bestimmt den allgemeinen Trend der Frachtraten, wie er im Reisechartermarkt der freien Tramp- und Tankerfahrt unmittelbar sichtbaren Ausdruck findet. Sie beeinflusst aber um so weniger die absolute Höhe einer Frachtrate, je mehr sich die Transportleistung vom Zeitpunkt des Abschlusses hinsichtlich Beginn und Dauer entfernt. In solchen Fällen gewinnen, dem Geschäftsumfang entsprechend, die langfristige Marktanalyse und Kostenfragen an Bedeutung. Durch die vielfältigen Möglichkeiten der Beförderungsart und der Abschlußbedingungen räumt die Schiffahrt der Ware preislich einen weiten Spielraum ein. Die Ware kann sich durch Abschlüsse auf Zeit — Zeitcharter, Mengenkontrakte, konsekutive Reisen — die ihren Produktionskosten, ihrem Marktwert, ihrer Menge und Dringlichkeit entsprechende Beförderungsart und damit das Niveau der Ratenbildung weitgehend aussuchen. Hiervon machen sowohl der Handel eines Landes als auch die nationalen Flotten unterschiedlich Gebrauch, mit dem Ergebnis, daß die übernationalen Konjunkturphasen des Frachtenmarktes in ihren Extremen weder die Warenströme auf den Weltmeeren noch die Schiffahrt der Nationalwirtschaften in gleichem Maße berühren. 1

Die von verschiedenen schiffahrtstreibenden Nationen berechneten Seefrachten-Indices entspringen mit wenigen Ausnahmen der Initiative der Verkehrsträger oder ihrer Institutionen. Sie werden wesentlich mit dem Blick auf das akute und künftige Geschäft berechnet und sind daher in der Regel auf den allgemeinen Trend eines interessanten Teilmarktes abgestellt. Sie können einer bestimmten Handelsflotte oder Volkswirtschaft lediglich als Anhalt für die allgemeine Entwicklung dienen, da sie weder allumfassend sind noch ausschließlich auf nationalen Unterlagen aufbauen.

Als richtungweisend für die Gesamtentwicklung aller Seefrachtenmärkte gilt bekanntlich der Ratentrend der Reisecharterabschlüsse. Diese Bedeutung hat er als empfindlichster Stimmungspegel, nicht aber hinsichtlich des mengen- oder wertmäßigen Anteils des von dieser Entwicklung betroffenen Güterstromes. Den Seefrachten als Teil des (cif-) Warenwertes, beispielsweise als anteiliger Kostenaufwand bei der seewärtigen Einfuhr, kann die international übliche Indexberechnung nicht gerecht werden, woran auch der Einfluß einer nationalen Wägung nichts ändert; allgemeiner Frachttrend und effektiver Frachtaufwand in einer bestimmten Außenhandelswirtschaft brauchen nicht die gleiche Entwicklung zu haben, auch wenn die Wurzeln für beide die gleichen sind.

#### DIE SEEFRACHTEN IN DER LANGFRISTIGEN BINDUNG

Ehe auf die bekannten und in ihrer Entwicklung indexmäßig gut durchleuchteten Frachtenmärkte eingegangen wird, soll die Gesetzmäßigkeit und Problematik der meist nur am Rande vermerkten langfristigen Frachtverträge kurz behandelt werden. Wenn die langfristige Ratenbindung nicht in der gleichen gründlichen Weise wie die Frachtraten der immer aktuellen Einzelreisen beobachtet und gemessen wird, so liegt darin keineswegs eine Wertung. Im Gegenteil, die Festrate auf Zeit schafft die Voraussetzung für eine Kalkulation stabiler Warenpreise, die besonders bei frachtintensivem Massengut in Verbindung mit einer kontinuierlichen Belieferung wichtig ist. Dem Reeder gewährt sie die Sicherheit gleichbleibender Beschäftigung und die Möglichkeit, frei von spekulativen Risiken langfristig zu planen.

Der Zeitfaktor in diesem Zweig des Chartergeschäftes, die langfristig vereinbarte Rate in ihrer gleichbleibenden Wiederkehr je Reise oder die Schiffsmiete in einem mehrere Jahre laufenden Vertrag, wie sie in der teilweise auch betriebseigenen Schiffahrt der Montan- und Ölindustrie Norm geworden ist, fügt sich nicht in die übliche Indexmethodik für Seefrachten ein. Man wird der zweidimensionalen Aussage dieser Abschlüsse, nämlich dem vereinbarten Frachtsatz als Kontraktganzes im Abschlußzeitraum und als konstanten Reiseerlös während der Dauer der Beförderungsleistung, nicht dadurch gerecht, daß man sie nur im Zeitpunkt des Vertragsdatums auswertet. 1)

1) vergl. den britischen und norwegischen Zeitcharterindex.

Die Massengüter im Verkehr über die Weltmeere — Erze, Kohle, Öle und gelegentlich Getreide — kommen in ihren Frachtverträgen für die kontraktliche Bindung auf Zeit in erster Linie in Betracht. Insbesondere Erze und Mineralöle werden seit Jahren fast nur noch in ihren Verkehrsspitzen im Reisechartermarkt befrachtet, da für sie, angesichts des hohen Frachanteils am Warenwert, die Preisstabilität eine Produktions- und Absatzfrage geworden ist.

Während die skandinavischen Erze üblicherweise in Jahreskontrakten zwischen Reedern und den verarbeitenden Hütten gefahren werden und sich hinsichtlich des Frachtsatzes praktisch einmal im Jahr nach der jeweils gültigen Marktlage orientieren, sind die überseeischen Erzlieferungen in ihren Zeitverträgen nach Terminen und Raten sehr verschieden. Sie schwanken zwischen wenigen Reisen und Mammutkontrakten, beispielsweise einem kürzlich geschlossenen 5-Mill.-t-Vertrag, der in einem Zeitraum von 12 Jahren von Puerto Ordaz, Venezuela, abzufahren ist. Ein weiterer, relativ neuer Erzhafen in der überseeischen Verkehrsrelation deutscher Hüttenwerke ist, nebenbei bemerkt, Wabana auf Neufundland. Die vereinbarten Raten, die bei sehr langfristigen Verträgen auch eingebaute Gleitklauseln für kostenbezogene Änderungen aufweisen, werden in der Regel nicht öffentlich bekannt; z. T. sind auch Hausflotten mit innerbetrieblicher Verrechnung eingesetzt.

Etwas mehr in der Öffentlichkeit spielen sich die langfristigen Abschlüsse in der Kohlefahrt von den USA ab. Die Vergleiche dieser Raten mit dem Rateniveau der Reisechartern sind insofern aufschlußreich, als dieser Markt eine ausgesprochen konjunkturelle und marktweisende Tendenz aufweist und in beiden Charterarten stark vertreten ist. Ein solcher Vergleich läßt u. a. erkennen, daß langfristige Raten in einer Frachtenhaushalt unter dem Niveau der Reisecharterabschlüsse liegen bzw. es überschreiten, sobald der Markt für Einzelreisen in eine Baisse abgelenkt. Während des Suez-Hochs lag die Kohlerate von Hampton Roads nach Nordkontinent in ihrer Spitze bei fast sh 120/-, ein Vierjahresvertrag dagegen bei nur sh 62/6. Der Höhepunkt für Kontraktraten — für 4 Jahre etwa sh 69/- oder für 3 Jahre sh 89/- im 1. Jahr, sh 78/- im 2. Jahr und sh 64/- im 3. Jahr — wurde im Februar 1957 erreicht, als der Reisechartermarkt bereits rückläufig war; erst dann wirkte sich der Schock als Folge der überhitzten Tonnagenachfrage voll in der Jagd auf langfristige Bindungen aus. Etwa im Mai/Juni 1957 kreuzten sich die Linien der beiden fallenden Raten-trends, so daß von diesem Zeitpunkt an die langfristigen Raten über denen für Einzelreisen liegen. Für letztere wurden Anfang Dezember 1957 sh 27/- gezahlt, während für einen Vierjahresvertrag etwa sh 40/- bis 42/6 anzulegen waren.

Im übrigen geht gegenwärtig mit der etwas gedämpften europäischen Industrieproduktion ein geringeres Interesse an neuen langfristigen Bindungen Hand in

Hand. Es kommen zur Zeit noch vereinzelt große Kohlekontrakte nach europäischen Häfen (u. a. bis 1968 zu sh 40/-) zustande, doch bedeutet es für einen Reeder einen nicht leichten Entschluß, sich während eines Tiefstandes der Raten, einschließlich der langfristigen, auf Jahre hinaus zu binden und — *pacta servanda sunt* — an einer immer möglichen späteren Erholung des Marktes nicht teilhaben zu können. Pessimistisch eingestellte Reeder sind dagegen an jedem langfristigen Vertrag, der es ihnen erlaubt, ihre Tonnage zu einer noch erträglichen Rate überhaupt in Fahrt zu halten, interessiert, um ein Aufliegen ihrer Schiffe oder Verlustreisen zu vermeiden.

Der Seetransport der Mineralölindustrie hat seine eigene Struktur und wickelt sich auf einem zentralisierten und vorwiegend langfristig orientierten Markt ab. Die Investitionen riesiger Kapitalien in eigene Förderanlagen, Raffinerien und große Tankerflotten durch wenige weltbeherrschende Gesellschaften sowie die in der Mineralölindustrie bestehenden Konkurrenzverhältnisse im Kampf um die Marktanteile bedingen notwendigerweise eine langfristige Planung, rationelle Transportmittel und scharf kalkulierte Verkaufspreise der Erzeugnisse. Zur Preispolitik der Ölgesellschaften gehört das Bestreben, über eine elastische Transportkapazität zu verfügen. Sie wird dadurch erreicht, daß sie für einen Teil ihres Verkehrsbedürfnisses die Tonnage unabhängiger Tankerreeder aufnehmen. Um das Ausmaß der Marktschwankungen des freien Tankermarktes möglichst gering zu halten, wird auch die derart aufgenommene Tonnage weitgehend langfristig gebunden, und nur die Bedarfsspitze mit der folglich schärfsten Reaktion auf Angebot und Nachfrage wird in kurzfristigen Charterungen oder Einzelreisen befrachtet.

Die großen Ölfirmen rechnen ihre eigenen und häufig auch die zusätzlich gecharterten Tanker zu intern ermittelten sog. „Company rates“ ab, die für mehrere Monate gelten und etwa dem zeitlich vorangegangenen Markttrend folgen, jedoch ohne dessen scharfe Ausschläge zu berücksichtigen. Richtungweisend für diese Gesellschaftsraten dürfte u. a. eine auf breiterer Basis vom Londoner Tanker Brokers' Panel vierteljährlich veröffentlichte Indexrate, die sog. „Freight Rate Assessment“, sein. Sie wird als gewogenes Mittel aus lang- und kurzfristigen Chatteraten errechnet. Die auf die Basisraten nach Scale II bezogenen Korrekturwerte lauten für die Quartale 1957 wie folgt: + 74,8%; + 67,7%; + 31,9%; + 30,0%.

Eine langfristige Getreidebefrachtung gehört zu den Ausnahmen im Seetransport. Das saisonabhängige Angebot, unbestimmte Ernteergebnisse und eine relativ starke Beteiligung der Linienschifffahrt mit Teilladungen lassen die spekulative Einzelreise vorteilhafter erscheinen. Die bei Baissetendenzen in der Ölfahrt auch vereinzelt in die Getreidefahrt eindringenden Tanker bringen in diese ihnen artfremde Trockenfahrt auch die Ratenbindung auf Zeit mit. Der Grund

für den Tankerreeder mag in den nicht unerheblichen Reinigungs- und Umbaukosten liegen, die eine garantierte Zeitbeschäftigung verlangen. Für den Befrachter bedeuten zweifellos diese unter den Raten von Trockenfrachtern liegenden Abschlüsse einen Anreiz, jedoch entstehen höhere Lade- und Löschkosten.

Der Ende November 1957 getätigte Zweijahreskontrakt des Tankers „Stanvac Melbourne“ (16 600 tdw) der Standard Vacuum für die Getreidefahrt von den USA nach Bombay ist nicht nur ein Ausnahmefall hinsichtlich Dauer und niedriger Rate (2,— \$), sondern kennzeichnete gleichzeitig die gedrückte Lage auf dem Ölmarkt. Auch der kürzlich getätigte Abschluß des D. „Integritas“ (9 500 t) für 9 konsekutive Reisen mit Weizen zu 7,— \$ vom US-Golf nach der Antwerpen-Hamburg-Range, beginnend Januar 1958, ist bemerkenswert.

Andere Massengüter, wie Phosphate, Bauxit, Gips, Zement oder Zucker, werden bevorzugt in langfristigen Kontrakten wie auch zunehmend in Spezialschiffen mit schnellen Lade- und Löschleistungen befördert. Ebenso ist die Fruchtfahrt, die aber als öffentlicher Marktteilnehmer nicht in Erscheinung tritt, weitgehend der Spezialschiffahrt vorbehalten.

Das langfristig gültige Ratenelement ist nicht nur eine zwangsläufige Folge wirtschaftlicher Überlegungen in der Großen Fahrt. Die Holz-, Düngemittel-, Getreide-, Kohle- und Koksfahrt in Nord- und Ostsee wird als Beförderungsleistung der Küstenschiffahrt häufig in Kontrakten oder mit Hilfe von langfristigen Ratenabsprachen geregelt. Letzthin sind in dieser Richtung kartellartige Bestrebungen niederländischer und deutscher Küstenschiffverbände bekanntgeworden, um den europäischen Trampverkehr durch die Festsetzung von Mindestraten für die Hauptgüter zu stabilisieren.

DIE SEEFrachten IM MARKT FÜR REISECHARTERN

Dem Seetransport dieser Charterart liegen hinsichtlich der Ratenbildung Marktpreise zugrunde, die unmittelbar auf Engpässe reagieren. Die militärische Aktion in Ägypten Ende Oktober 1956 zusammen mit einer zeitweise bedrohlichen politischen Gesamtlage genügten, um die psychologischen Voraussetzungen für eine Krisenstimmung auch in der Trampfahrt zu schaffen, die zweifellos mit einiger Berechtigung zunächst nur durch die prekäre Lage in der nah- und mittelöstlichen Ölfahrt für die europäische Versorgung entstanden war. Die Beschlagnahme zahlreicher Schiffeinheiten schon vor der Suezaktion und die generell erhöhte Nachfrage nach Schiffsraum vor dem Hintergrund einer möglichen militärischen Ausweitung ließen den Wert der Transportleistungen im Seeverkehr über Gebühr hochschnellen. Wenn sich auch die schon bestehende Vollbeschäftigung der internationalen Schiffahrt durch die Suezkanalsperre prompt in eine akute Tonnageverknappung ausweitete, konnten die erzielten Spitzenraten des Promptmarktes weder

eine Erscheinung von Dauer sein noch die auf breiter Basis und langfristig ratengebundene Versorgung gefährden. Eine Reaktivierung von Schiffen der US-Reserveflotte erfolgte daher — auch auf Grund der 1951 in ähnlicher Situation gemachten Erfahrungen — offiziell nicht, sondern blieb der privaten Initiative vorbehalten.

Die vorstehende Entwicklung wird deutlich von den deutschen, britischen und norwegischen Trampfrachten-Indices, die sich ihrem materiellen Inhalt nach ähnlich sind und ergänzen, widerspiegelt. Es ist ein interessanter Versuch, diese Ergebnisse auf eine gemeinsame Bezugsbasis (2. Halbjahr 1954) zu bringen und zu mitteln, um einen fairen Durchschnitt des Ratenrends der europäischen Trampfahrt in ihrem weltweiten Betätigungsfeld zu erhalten.

Europäische Trampfrachten-Indices

Zeitraum	gemittelter	deutscher	britischer	norwegischer
1955 M. D.	131,4	131,8	132,9	129,6
1956 M. D.	160,7	166,2	163,5	152,4
1957:				
Januar	186,0	199,1	180,9	178,0
Februar	177,9	188,0	174,6	171,2
März	155,0	158,9	151,6	154,6
April	145,1	151,4	139,9	144,0
Mai	127,7	129,7	121,5	131,8
Juni	118,4	118,8	114,5	122,0
Juli	112,1	112,9	106,1	117,4
August	95,3	95,2	90,5	100,3
September	89,0	83,2	85,0	98,8
Oktober	88,7	86,5	84,1	95,6
November		82,1	85,7	

Da die Suezkrise schneller als erwartet vorüberging und die Weltwarenmärkte infolge der starken Bevorratung und langfristiger Verbindlichkeiten sich nicht nur schnell normalisierten, sondern rückläufige Tendenzen aufwiesen, ging der weitere Bedarf an Schiffsraum laufend zurück. Im gleichen Verhältnis fiel das Rateniveau der freien Trampschiffahrt für Einzelreisen, wie es eindeutiger als in den vorstehenden Indices nicht dargestellt werden kann.

Der Tankfrachtenmarkt für Einzelreisen, die bekanntlich sehr stark auf Bedarfsunterschiede ansprechende Spitze dieses in seiner Ganzheit planvoll und ausgeglichen operierenden Weltmarktes, spiegelt die Situation um die Suezkrise wie auch allgemeine saisonale Schwankungen in vergrößertem Maßstab wider. Die auf die Verkehrsrelation UK/Kontinent bezogenen deutschen Indices zeigen bei Scale II = 100 folgende Werte:

1955 M. D.	115,6	März	285,5	August	56,0
1956 M. D.	227,4	April	150,8	September	47,5
1957:		Mai	100,0	Oktober	50,6
Januar	388,3	Juni	83,4	November	47,5
Februar	398,5	Juli	76,0	Dezember	45,3

Das bedeutet, daß z. B. im Mai 1957 die je nach Herkunft verschiedenen Basisraten<sup>2)</sup> gezahlt wurden, während diese sich im Dezember einen Abzug von 54,7 % gefallen lassen mußten. Demgegenüber be-

<sup>2)</sup> z. B. vom Persischen Golf (Bahrain) = 47/6+6/3, von Niederländisch-Westindien = 32/6.

rechnet die Anfang Oktober 1957 herausgegebene vorerwähnte AFRA-Rate das Gesamtniveau für das 4. Quartal 1957 auf Scale II + 30%.

DIE FRACHTRATEN IN DER LINIENSCHIFFFAHRT

Für einen Ratenrend der nordeuropäischen Linienfahrt in ihren weltweiten Verkehrsrelationen bietet bislang nur der deutsche Liniensraten-Index einen Anhalt. Da seine Berechnung nicht an die deutsche Flagge und deutsche Liniendienste gebunden ist, überdies Tarifänderungen meistens auf internationaler Ebene durch Konferenzen oder Tarifpartner und für ganze Fahrtgebiete erfolgen, könnte man die nach nationalen Unterlagen im Seeverkehr auf die deutschen Seehäfen ausgesuchten Fahrtgebiete und Güterarten so lange als repräsentativ auch für ein größeres Wirtschaftsgebiet gelten lassen, wie nicht vergleichbare Berechnungen von einer anderen Seite vorliegen. Die politische und marktwirtschaftliche Entwicklung der letzten Epoche hat auch in den mäßigen Reaktionen des Ratenpendels für Linienfahrt Ausdruck gefunden.

Deutscher Liniensraten-Index

(2. Halbjahr 1954 = 100)

Zeitraum	Index	Zeitraum	Index	Zeitraum	Index
1955 M. D.	107,9	März	136,6	August	130,3
1956 M. D.	119,1	April	139,0	September	130,0
1957:		Mai	133,6	Oktober	129,5
Januar	131,2	Juni	131,9	November	129,0
Februar	134,4	Juli	131,1		

Eine gewisse Schwerfälligkeit des Konferenzsystems und die mit einer Ratenänderung in der Regel verbundene Wartezeit haben das Index-Hoch der Suezkrise mit dem üblichen „time lag“ erst im April 1957 aufkommen lassen, als der Kanal von seinen Hindernissen bereits wieder geräumt war. Die zwischen 15 bis 30 Prozent liegenden Krisenzuschläge für die Umleitung auf die Kaproute wurden, z. T. in stufenweisen Erhöhungen, nur von den unmittelbar betroffenen Liniendiensten gefordert; erhöhte Bunkerölpreise und allgemein gestiegene Betriebskosten als indirekte Folge der Krise zwangen aber auch auf breiterer Basis zu Tarifkorrekturen. Die befristeten Suez-Surcharges wurden nach und nach wieder abgebaut, soweit sie nicht von einigen Konferenzen in Tarifänderungen umgewandelt wurden und damit zu einer allgemeinen Anhebung des Ratenniveaus führten. Nichtsdestoweniger herrscht seitdem eine leicht rückläufige Bewegung vor, die hauptsächlich in einem Ratenabbau frachtempfindlicher Güter von indexmäßiger Bedeutung ihre Ursache hat. Von der depressiven Ratenentwicklung der freien Fahrt und der Tatsache, daß auch in der Linienschiffahrt von einer Mengenkonzunktur nicht mehr die Rede sein konnte, gingen Einflüsse aus, denen sich auch die Ratenpolitik der Linien und Konferenzen nicht entziehen konnten.

DAS TONNAGEANGEBOT

Aus der eingangs erwähnten Entwicklung des Weltgüterverkehrs über See ist keineswegs ohne weiteres zu entnehmen, wie die Marktverhältnisse sich entwickelt haben. Die Seefrachtenmärkte lassen zwar

Rückschlüsse zu, weil der jeweilige Preis aus dem Zusammenspiel zwischen Angebot und Nachfrage resultiert, jedoch sind die Kausalzusammenhänge damit nicht zu ergründen.

Die gegenwärtige maritime Situation erscheint in einem eigenartigen Licht, wenn in Betracht gezogen wird, daß weit und breit von einer Flaute — wenn nicht gar Krise — auf dem Seeverkehrsmarkt gesprochen wird, andererseits jedoch feststeht, daß sich der Weltgüterverkehr über See in den letzten zehn Jahren annähernd verdoppelt hat. Dann bleibt nur ein Schluß, der hier zunächst als These gesetzt werden soll: es ist zuviel Tonnage vorhanden.

Lloyd's Register wies für Mitte 1957 110 246 081 BRT als Tonnagebestand aus. 1939 hatte die Welthandelsflotte einen Umfang von 69,4 Mill. BRT. Sie ist damit in einem Zeitraum von 18 Jahren um rd. 41 Mill. BRT (rd. 59%) gewachsen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß der Tonnageausweis für 1957 ungefähr 12,8 Mill. BRT Schiffsraum enthält, der in Form der US-Reserveflotte untätig in us-amerikanischen Häfen liegt. Damit vergrößerte sich der Raumgehalt der aktiven Flotte nur um rd. 40%.

Ebensowenig wie es einen homogenen Seefrachtenmarkt gibt, ist die Welttonnage eine homogene Einheit. Sie besteht aus einer Vielzahl technisch unterschiedlicher Transportgefäße, die zudem auch noch unterschiedlich organisiert sind. Bezüglich der Organisation sticht als wichtigstes Merkmal hervor, daß es die Welthandelsflotte nicht gibt. Sie ist nur eine rechnerische Größe, nämlich die Summe einzelner nationaler Flotten, die — wenn sie sich auch auf den Märkten treffen und dort ohne Unterschied der Flagge den Marktbedingungen unterworfen sind — in nationalwirtschaftlichen Daten eingebettet sind und sich der Wirtschaftspolitik ihres Landes anpassen müssen.

Die Welthandelsflotte 1957

(in 1000 BRT)

Land	Insgesamt		davon Tanker	
	Bestand	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand	Veränderung gegenüber dem Vorjahr
Großbrit. u. Nordirl.	19 857	+ 312	5 586	+ 237
Kanada	1 521	+ 18	225	+ 1
USA <sup>1)</sup>	25 911	— 235	4 143	— 68
Norwegen	8 488	+ 453	4 747	+ 87
Liberia	7 466	+ 1 882	4 143	+ 959
Italien	4 552	+ 335	1 342	+ 40
Japan	4 415	+ 339	848	+ 60
Niederlande	4 335	+ 329	1 117	+ 34
Panama	4 129	+ 203	2 135	+ 69
Frankreich	4 010	+ 67	1 304	— 45
Deutschland	3 606	+ 399	392	+ 49
Schweden	3 048	+ 125	939	+ 52
UdSSR	2 709	+ 73	219	— 1
Dänemark	1 857	+ 162	588	+ 73
Spanien	1 505	+ 67	256	+ 13
Griechenland	1 472	+ 164	178	+ 24
Argentinien	1 039	— 11	341	— 1
Welthandelsflotte	110 246	+ 5 046	29 938	+ 1727

<sup>1)</sup> einschl. Reserveflotte von etwa 12 750 000 BRT.

Quelle: „The Shipping World“ vom 20. 11. 1957.

Nach wie vor ist Großbritannien die wichtigste Schifffahrtsnation der Welt — sofern die US-Reserveflotte unberücksichtigt bleibt. Deutschland, das 1939 den

fünften Platz in der Rangfolge der Schifffahrtsnationen einnahm, rangierte 1957 an zehnter Stelle. Im übrigen sticht bei der Betrachtung der Nationalitätenskala hervor, daß sich in die tonnagemäßigen Führungspositionen der traditionellen Schifffahrtsländer zwei Flaggen hineingeschoben haben, die vor dem zweiten Weltkrieg keine bzw. nur untergeordnete maritime Bedeutung besaßen: die Flaggen Liberias und Panamas. Sie gehören auch zu den Ländern, die gegenüber dem Vorjahr den größten Tonnagezuwachs zu verzeichnen hatten. Es ist weitgehend bekannt, daß sich hier eine Entwicklung niederschlägt, die mit dem eigenen Transportbedürfnis dieser Länder wie auch mit einer besonderen maritimen Begabung nichts zu tun hat. Die besondere Problematik, die in dieser Situation liegt, wird noch angeschnitten werden.

Die Aufstellung über die Welthandelsflotte läßt noch ein weiteres wesentliches Merkmal erkennen: Rund 27% der Welttonnage sind als Tankschiff-tonnage auf die Beförderung von flüssiger Ladung spezialisiert. Wenn auch bereits gesagt wurde, daß vereinzelt Tanker in die Trockenfahrt eindringen, so handelte es sich hierbei doch um Ausnahmen.

Die Tankschiffe sind jedoch nur eine, wenn auch die typischste Spezialisierungserscheinung. Während in früheren Zeiten das allround-Trampschiff das Gros der Weltflotte stellte, ist im Laufe der letzten Jahrzehnte, besonders aber der letzten Jahre, auch innerhalb der Trockenfahrt eine weitere Spezialisierung erfolgt. Nur der Vollständigkeit halber soll noch ein alter Spezialzweig der Weltausfahrt erwähnt werden: die Passagierschiffahrt. Ihre besonderen Probleme werden in diesen Ausführungen, die der Frachtschiffahrt gewidmet sind, nicht gewürdigt. Trotzdem kann sie hier nicht ganz außer Betracht bleiben, weil sie im Tonnageausweis enthalten ist.

**Typengliederung der Welthandelsflotte<sup>1)</sup>**

Fahrzeugtypen	31. 12. 1953		31. 12. 1954		31. 12. 1955	
	Mill. BRT	in %	Mill. BRT	in %	Mill. BRT	in %
Kombinierte Fracht-Passagierschiffe	9,2	10,8	9,3	10,4	9,3	10,0
Kombinierte Fracht-Kühl-Passagierschiffe	0,9	1,0	0,9	1,0	0,8	0,9
Trockenfrachter, nichtspezialisiert	48,6	57,1	50,1	56,1	51,7	55,6
Kühlschiffe	2,0	2,4	2,0	2,2	2,1	2,3
Spezialfrachter	2,0	2,4	2,2	2,6	2,6	2,8
Tanker (und Walkochereien)	22,4	26,3	24,8	27,7	26,4	28,4
Insgesamt	85,1	100,0	89,3	100,0	92,9	100,0

<sup>1)</sup> Nur Fahrzeuge über 1000 BRT.  
Quelle: „Norwegian Shipping News“, Oslo, 1955/II, S. 678, 1956/II, S. 863.

Nach der vorstehenden Aufstellung waren — bei sinkender Tendenz — Ende 1955 nur noch 55,6% des Schiffsraums der über 1000 BRT großen Schiffe den universellen Trockenfrachtern zuzurechnen. Jedoch auch diese Gruppe ließe sich noch weiter aufgliedern. Es ist bekannt, daß besonders in der Linienfahrt die

Schiffe vielfach unter Gesichtspunkten gebaut werden, die ihre Rentabilität bei dem Einsatz in ganz bestimmten Fahrtgebieten erwarten läßt.

**Altersgliederung einiger Handelsflotten Mitte 1956**  
(in % der Gesamttonnage)

Land	unter 5	5 bis unter 10	10 bis unter 15	15 bis unter 20	20 bis unter 25	25 und mehr	Gesamttonnage (1000 BRT)
	Jahre						
Großbritannien	23	20	31	11	4	11	19 545,9
USA	4	2	88	4	1	1	23 643,2
Norwegen	37	31	12	8	3	9	8 035,3
Italien	21	6	38	5	2	28	4 196,8
Niederlande	25	16	27	15	3	14	4 006,1
Deutschland	53	16	4	5	3	19	3 206,4
Frankreich	32	29	24	4	3	8	3 943,2
Schweden	36	18	20	6	4	16	2 922,1
Welt insgesamt	22	14	39	6	3	16	101 824,9

Quelle: „Maritime Transport“, OEEC, Paris 1957, S. 14.

Neben der marktbildenden Spezialisierung geht die den Markt beeinflussende Qualität der jeweiligen Flotten einher. Bereits aus der Altersstruktur lassen sich nicht nur direkte, sondern auch indirekte Einflüsse ableiten. Sie spiegelt weitgehend die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Flotte wider. Moderne Schiffe besitzen ein günstigeres Verhältnis zwischen der Tonnage und der nutzbaren Lade- oder Tragfähigkeit, und ihre Leistungskapazität wird durch ihre in der Regel größere Geschwindigkeit weiterhin erhöht. Bereits vor mehr als drei Jahren schrieb die „Scandinavian Shipping Gazette“ (28. 7. 1954), daß drei moderne Schiffe leistungsmäßig — unter Berücksichtigung der Be- und Entladung — vier über 20 Jahre alte Schiffe durchschnittlicher Größe ersetzen.

Allein die hier skizzierten Probleme der Qualität zeigen, daß die greifbaren statistischen Angaben kein klares und eindeutiges Bild über die Leistungsfähigkeit der Welthandelsflotte geben. Es muß vielmehr gefolgert werden, daß — leistungsmäßig gesehen — im Zeitablauf BRT nicht BRT ist.

**DIE NACHFRAGE NACH TONNAGE**

Wesentlich eindeutiger als die Tonnagezahlen sind dagegen die die Nachfrage nach Tonnage auslösenden Güterbewegungen zu analysieren — so scheint es wenigstens. Eine Gewichtstonne ist eben eine Gewichtstonne (wie natürlich die Raumtonne eine Raumtonne ist). Die in den Häfen der Welt geladenen und gelöschten Güter werden ziemlich einwandfrei ermittelt. Wenn man die nachstehenden Zahlen betrachtet, so fällt einmal das stetige Anwachsen des Gesamtverkehrs, zum anderen jedoch die langsame Zunahme der Trockenladungsgüter ins Auge, der eine ganz außerordentliche Ausdehnung des Mineralölverkehrs gegenübersteht. Weniger einheitlich war dagegen der Kohleverkehr, während der Getreide-, der Holz- und der Zuckerverkehr relativ geringen Schwankungen unterworfen waren. Fast konstant nahm und nimmt dagegen der Erzverkehr zu. 1954 und 1955 war er bereits größer als der Kohleverkehr. Vielleicht haben sich die Relationen in jüngster Zeit

wieder ein wenig verschoben; fest steht jedoch, daß das einst wichtigste Seehandelsgut „Kohle“ nicht nur vom Mineralöl weitaus übertroffen wurde, sondern auf Grund der Wandlungen in der Energieerzeugung auch Gefahr läuft, vom Erz endgültig überrundet zu werden.

**Weltgüterverkehr über See**

(in Mill. t)

Jahr	Insgesamt <sup>1)</sup>	Mineralöle	Trockengüter	davon				
				Getreide <sup>2)</sup>	Kohle	Erz	Holz	Zucker <sup>3)</sup>
1929	460	70	390	47,0 <sup>4)</sup>	93,0	30,0 <sup>4)</sup>	20,0 <sup>4)</sup>	13,0
1937	490	105	375	42,3 <sup>5)</sup>	71,1	30,0 <sup>4)</sup>	17,0 <sup>4)</sup>	8,0 <sup>5)</sup>
1950	525	225	300	36,5	20,2	25,3	19,7	10,9
1951	615	255	360	48,0	43,1	32,4	24,0	10,9
1952	635	285	350	47,4	37,4	37,2	27,9	10,6
1953	650	295	355	44,6	27,0	35,8	18,7	12,7
1954	700	320	380	43,2	30,2	45,0	22,1	11,6
1955	790	360	430	43,2	52,0	60,2	24,8	12,7

<sup>1)</sup> Ohne Güterverkehr der Großen Seen. <sup>2)</sup> einschließlich Reis. <sup>3)</sup> geschätzt nach der Ausfuhr. <sup>4)</sup> geschätzt. <sup>5)</sup> 1934—1938.

Quelle: N. Traub: „Die Preisbildung in der Seefrachtschiffahrt“, Kieler Dissertation 1957, S. 23.

Wenn somit auch die Zusammensetzung des Weltgüterverkehrs über See bekannt ist, so ist damit die Nachfrage nach Transportleistungen nicht eindeutig umrissen. Die effektive Leistung läßt sich nur ermitteln, wenn neben dem Gewicht auch die Entfernung bekannt ist, über die die Ladung transportiert werden muß. Gerade in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren haben die Außenhandelsbeziehungen vieler für den Seeverkehr wichtiger Länder regionale Verschiebungen erfahren, die die Transportwege meistens verlängerten. Ganz augenscheinlich trat das Tonnageproblem, das sich allgemein aus verlängerten Wegen ergibt, auch anlässlich der Suezkrise, deren ratenmäßige Auswirkungen bereits erwähnt wurden, zutage. Obgleich die Statistik weder über das Angebot noch über die Nachfrage eindeutige Unterlagen liefert, soll um die Darstellung der Angebots/Nachfrage-Situation abzurunden, die Entwicklung der wichtigsten Komponenten des Seeverkehrsmarktes aufgezeigt werden.

**Index der Welthandelsflotte und des Weltgüterverkehrs über See**

(1929 = 100)

Jahr	Welt-handels-flotte <sup>1)</sup>	davon		Welt-güter-verkehr über See <sup>2)</sup>	davon	
		Trocken-frachter	Tanker		Trocken-ladung	Tanker-ladung <sup>3)</sup>
1937	98,3	93,0	142,6	104,3	96,2	150,0
1950	128,7	113,6	242,9	114,2	76,9	321,4
1951	132,8	115,8	262,0	133,7	92,3	364,3
1952	137,3	118,3	282,7	138,1	89,7	407,1
1953	142,2	120,4	310,6	141,4	91,1	421,4
1954	148,5	122,7	348,2	152,2	97,4	457,1
1955	153,6	125,0	374,1	171,9	112,8	514,3

<sup>1)</sup> Ohne US-Seenflotte; Fahrzeuge ab 100 BRT. <sup>2)</sup> Ohne Güterverkehr innerhalb der Großen Seen. <sup>3)</sup> Rohöle und Derivate.

Quellen: „Lloyd's Register of Shipping“, Annual Report 1955, London; „UNO Statistical Yearbook 1956“, New York, S. 341.

Während die Tonnage der Welthandelsflotte von 1929 (= 100) bis 1955 um 53,6% zugenommen hat, ist der Weltgüterverkehr über See bei gleicher Basis um 71,9% angewachsen. Das Bild sieht — soweit die zuvor gemachten Einschränkungen ein Urteil an Hand

dieser Zahlen erlauben — für das Tonnageangebot, also für die Schifffahrt, recht günstig aus. Es fand im Rateniveau einen entsprechenden Niederschlag, wenigstens bei den Trockenfrachtern. Hier zeigt sich nun, daß die relative Zunahme der Trockentonnage weitaus geringer war als diejenige der Tanker. Noch unterschiedlicher entwickelte sich der Umfang an Trocken- sowie an Tankerladungen. Es ist interessant festzustellen, daß das Angebot an Trockenfracht weniger angewachsen war als das entsprechende Tonnageangebot, während sich auf dem Mineralölmarkt eine umgekehrte Entwicklung vollzog. Wenn trotzdem der Ratenstand 1955 ein entgegengesetztes Bild zeigte, so ist das auf die erwähnten Einflüsse zurückzuführen, über die keine statistischen Unterlagen zur Verfügung stehen, nämlich auf die Veränderungen in den Verkehrsrelationen, mit dem Ergebnis einer Verlängerung der Transportwege einerseits und auf die größere Leistungsfähigkeit je BRT andererseits.

Die jüngste Entwicklung ist noch nicht berücksichtigt. Es steht jedoch fest, daß die Tonnage weiterhin zugenommen hat — von 1956 auf 1957 war sogar der größte Tonnagezuwachs (abgesehen von den Kriegsjahren) seit 1920 zu verzeichnen — und daß auch der seewärtige Güterverkehr 1956 eine weitere Ausdehnung erfuhr. Der Zuwachs im Jahre 1957 ist noch nicht bekannt. Es ist zu vermuten, daß er nicht mehr den Umfang der vorhergehenden Jahre besaß.

**ÜBERSÄTTIGUNG DES SEEVERKEHRSMARKTES?**

Die seit einigen Monaten anhaltende Baissesituation auf dem Seeverkehrsmarkt ließ und läßt Stimmen laut werden, die wie in der Mitte der zwanziger Jahre von einem Tonnageüberfluß und von einer Krise in der Weltschifffahrt sprachen bzw. sprechen. Eigentlich nimmt man das Urteil schon vorweg, wenn man sagt, damals war diese Krise offensichtlich vorhanden. Aber wenden wir uns erst den Auswirkungen der gegenwärtigen Situation zu.

Die „Shipping World“ berichtete am 4. Dezember 1957, daß bereits 2 Mill. tdw Tankschiffsraum aufliegen und daß allein in Großbritannien 194 Schiffe mit 1,1 Mill. BRT aufgelegt sind bzw. ohne Beschäftigung in den Häfen liegen. Schiffbauaufträge werden storniert. Verschiedentlich wird versucht, Kontrakte zu verkaufen. Auf der anderen Seite äußern die Japaner, daß sie ihre Tonnage in den nächsten vier Jahren auf 8,87 Mill. BRT bringen und damit etwa verdoppeln wollen. Bei den Werften aller Schiffbaunationen befanden sich Ende September 1957 1737 Schiffe mit 9,35 Mill. BRT, darunter 329 Tanker mit 4,45 Mill. BRT, im Bau. Sind das Zeichen einer Krisensituation? Nun, das kann nicht generell beurteilt werden. Was für das eine Land oder einen einzelnen Reeder krisenmäßige Auswirkungen hat, braucht keineswegs zu einer umfassenden Krise zu führen. Im Schifffahrtsgeschäft gehören Preis- (Fracht-) Schwankungen mehr als in allen anderen Branchen zum „Normalen“. Das „Normale“ setzt jedoch voraus, daß man auch bei Hausse-



stimmung im Geschäft lag, um mit dem angesammelten Polster über die flauen Runden zu kommen. Das war jedoch speziell für die deutsche Schifffahrt kaum bzw. nur in geringem Maße der Fall. Trotzdem wird weltweit von einer krisenartigen Lage der Schifffahrt gesprochen. In geschlossener Phalanx greifen die Reeder aller traditionellen Schifffahrtsländer das Problem der „Flags of Convenience“ auf, wobei sie in bemerkenswerter Weise von internationalen Gewerkschaftsverbänden unterstützt werden. Offensichtlich waren früher die sozialen Bedingungen bei gewissen Flaggen nicht gerade rosig. Das Bild hat sich jedoch gewandelt. Unter den Flaggen der „Panhonlibco“ fahren heute die modernsten Schiffe, so z. B. 32% der Erz/Olschiffe, die zu den jüngsten Kindern der maritimen Spezialisierung zählen.

Auch die negative Beeinflussung des Rateniveaus kann — zumindest gegenwärtig — den Schiffen der billigen Flaggen, wenn überhaupt, so nur beschränkt zugeschrieben werden. Sie stellen ja überwiegend Spezialschiffe, Tanker, Erz/Olfrachter, die weitgehend in langfristiger Charter großer Konzerne fahren. In die Linienschifffahrt können sie höchstens als Charter-schiffe eindringen. Auf die Tarifbildung der Konferenzen haben sie keinen direkten Einfluß. Es bleibt ihnen also zur etwaigen Ratenunterbietung der verhältnismäßig enge Trampfer-Markt. Aber steht denn hier überhaupt der aktuelle Konkurrenzgesichtspunkt im Vordergrund? Wohl kaum. Der ausschlaggebende Vorteil, den die billigen Flaggen bieten, ist die fast völlige Steuerfreiheit, die zu erheblich größeren Nettogewinnen führt, als sie unter anderen Flaggen erzielt werden können. Dadurch vergrößern sie die finanzielle Potenz der unter ihren Flaggen fahrenden Reedereien, die in der Lage sind, ihren Flottenbestand ohne Fremdmittel bzw. mit einem großen Anteil an Eigenkapital zu finanzieren. Abgesehen davon, daß sie mit modernsten Schiffen auf den Markt treten, sind ihre Kapitalkosten geringer als die der mit hohen Fremdmitteln arbeitenden Reedereien. Und darin liegt wohl auch marktmäßig eine potentielle Gefahr.

Diese Situation hat die eigenartige Konstellation hervorgerufen, daß bei wachsender Betonung des freien Schifffahrtsgeschäfts der Ruf nach fiskalischen Maßnahmen immer stärker wird. Hier Liberalismus — hier Interventionismus! Klingt das nicht fast ironisch? Es genügt keineswegs, darauf hinzuweisen, daß die Seeschifffahrt besonderen Marktbedingungen unterworfen ist, die aus dem internationalen Wettbewerb hervorgehen. Auch andere Produktions- und/oder Dienstleistungsbetriebe stoßen mit ihrem Angebot auf internationale Märkte und treffen mit Wettbewerbern zusammen, deren Kosten bzw. Kostengefüge voneinander abweichen.

Die Besonderheit der Seeschifffahrtssituation rührt jedoch daher, daß sie nicht wie die sonstige Industrie nur Teile ihres Geschäfts auf internationaler Ebene

abwickelt, sondern daß ihre Tätigkeit — wenn man von der relativ geringen nationalen Küstenfahrt abieht — ausschließlich auf internationalen Märkten erfolgt. Hier gibt es kein Ausweichen auf den eigenen nationalen Markt. Hier gibt es nur eins: sich im Wettbewerb behaupten. Dabei spielt die Kostenkonstellation eine ausschlaggebende Rolle. Sie ist jedoch für die meisten nationalen Handelsflotten ein Datenkranz, der nur von den jeweiligen Regierungen geändert werden kann.

Eine Möglichkeit bleibt den Reedern — den traditionellen wie auch den Reedern der Panhonlibco-Flaggen — jedoch, um ihr Betriebsergebnis zu beeinflussen. Sie können versuchen, durch Rationalisierung die Kosten je Leistungseinheit, in diesem Fall je Tonnenseemeile — sofern man vom Umschlag abieht —, zu senken. Und davon machen sie weltweit Gebrauch. Hierzu gehört der bereits erwähnte Zug zur Spezialisierung wie auch der Trend zum größeren Schiff. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß mit beiden Maßnahmen die Krisenanfälligkeit nicht geringer wird. Gegenwärtig sind aber gerade diese Schiffe gut beschäftigt. Die Wolken, die am Seeverkehrshimmel stehen, machen noch keine Krise. Sie können jedoch eine echte Krise heraufbeschwören, sofern dem Zugang an moderner, leistungsfähigerer Tonnage kein Äquivalent auf dem Gütersektor gegenübersteht. Hier tritt besonders das Problem hervor, das Tinbergen unter dem Thema „Ein Schiffbauzyklus“<sup>3)</sup> Anfang der dreißiger Jahre abgehandelt hat. Tinbergen stellte fest, daß die Schwankungen im Schiffbau in hohem Grade maßgebend für die Schwankungen in der Zunahme der Gesamttonnage sind. Die Tonnageabgänge infolge von Abwrackungen oder Schiffsverlusten sind verhältnismäßig gering. Der Umfang des Schiffbaus ist wiederum weitgehend durch das Niveau der Seefrachten bedingt, das seinerseits mit dem Umfang der Gesamttonnage zusammenhängt. Zwischen beiden Zusammenhängen tritt eine gewisse Verzögerung auf. Die Frachtraten sind z. B. hoch, wenn kurz vorher die Gesamttonnage niedrig war. Die bei dieser Situation bestellte Tonnage erscheint jedoch infolge verhältnismäßig langer Baufristen erst auf dem Markt, wenn möglicherweise andere Marktbedingungen herrschen. Sofern die Nachfrage nach Tonnage einigermaßen konstant bleibt bzw. konstant, aber geringfügig zunimmt, ergibt sich bereits aus diesem „Reaktionsmechanismus“ eine zyklische Bewegung, der jeweils die Gefahr einer Krise innewohnt. Da der seewärtige Güterverkehr wiederum eigene Schwankungsphasen besitzt — ganz abgesehen von politischen Einflüssen — und die Veränderungen der Tonnage wie auch der Gütermengen nicht synchronisiert sind, könnte man fast von einer latenten Krisengefahr sprechen. Die Entwicklung der Seefrachtmärkte zeigt jedoch, daß das Eintreffen von Krisen sowie deren

<sup>3)</sup> J. Tinbergen: „Ein Schiffbauzyklus“, in: Weltwirtschaftliches Archiv, Kiel, 1931, 34. Bd., Heft 1, S. 152 ff.

Ausmaß keineswegs nach exakten, vorher bestimm-  
baren Spielregeln erfolgt. So sind auch die Zukunfts-  
aussichten durchaus nicht nur skeptisch zu beurteilen.  
Die deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Institute  
haben für 1958 eine weitere Zunahme des Welt-  
handels vorausgesagt. Vom Gütersektor dürfte somit

keine aktuelle Gefahr drohen. Tonnagemäßig wird die  
Entwicklung mit großer Wahrscheinlichkeit zu einem  
Reinigungsprozeß führen, der zur Folge haben wird,  
daß mehr als bisher Schiffe aus dem Markt genommen  
werden, die sich nur unter Ausnutzung des voran-  
gegangenen Booms am Markt halten konnten.

**Summary:** The ocean freight market a reflection of the maritime situation. The author deals mainly with the development of the ocean-traffic and the ocean freight market during the past 10 years which are of special importance with respect to world economy, as most goods moved in international trade are transported by sea. While the world goods traffic almost doubled during the past 10 years, world trade tonnage only increased less than 40%. But the movement of freight-rates by no means corresponded to this global development. Two reasons are decisive for this. In the first place very often non-economic events and their consequences superimpose the purely economic development and from time to time cause an unnatural discrepancy between available tonnage and offered freights. The Suez-crisis was a good example for this. In the second place the process of change in sea-transportation is responsible for this development, which specially involves tramp-ship-  
ping. The former "allround" tramp is being supplanted by the specialized ship which, owing to the fact that it is not as versatile as a tramp, prefers long-term charter. Also owing to this increasing specialization the development on the world freight market cannot be dealt with and compared statistically in a uniform way. But in spite of the many sections of the market it is still possible to perceive a superordinate global trend. Very reliable index numbers are always available of the charter-market of tramp- and tank-shiping. That the long-term freight-rates are not watched and compared as closely does not mean any depreciation. Just these long-term freight rates are the basis for the calculation of stabilized prices of bulk articles, the prices of which are much influenced by cargo-rates, and give the shipowner the security of steady business. The author then examines the conditions for bulk articles like ores, coal and oil etc on the oversea trade market and gives figures of the development of the world goods traffic and of the world merchant fleet. Finally he points out the importance of rationalization for modern mercantile shipping and discusses the problem of the "flags of convenience".

**Résumé:** Le marché des frets — reflet de la situation maritime. L'auteur parle surtout du développement du transport et du fret maritime pendant la dernière décennie dont l'importance spéciale pour l'économie mondiale consiste dans le fait que le commerce international a emprunté en partie majeure la voie maritime. Tandis que le trafic commercial maritime a presque doublé, pendant cette époque, le tonnage à la disposition du commerce mondial a augmenté de moins de 40%. Entre ce développement global et le mouvement des tarifs de fret il n'y a pourtant aucun rapport raisonnable. Ce fait s'explique par deux raisons. 1. Bien souvent le développement économique est entravé par des événements d'ordre non-économique et par leurs conséquences susceptibles de provoquer une disrépance artificielle entre le tonnage disponible et l'offre du fret, voir la crise de Suez. 2. Le transport maritime international subit une transformation qui met en cause surtout les allround-cargos. Ceux-ci doivent céder de plus en plus devant la navigation spécialisée, i. e. à des cargos à nombre réduit d'emploi et préférant de ce fait des connaissances à longs termes. Bien que cette spécialisation progressive entrave un bilan statistique unifié du développement du marché du fret mondial, donc malgré la multitude de marchés partiels, il est possible de discerner un trend global. On dispose d'indices réguliers pour l'affrètement de navire-citernes et allround-cargos libres. Le fait que les conventions de longs termes ne sont pas surveillées de la même façon, n'implique aucun jugement négatif. Car c'est justement ce système qui crée les conditions préalables pour la calcul des prix stables pour marchandises en vrac à frais de transport onéreux, et qui donne aux fretteurs l'assurance d'un emploi stable. L'auteur analyse les conditions offertes au marché du transport maritime aux marchandises en vrac (minerales, charbon, pétrole etc.). Il fournit des chiffres statistiques sur le développement du trafic des marchandises et sur la flotte marchande mondiale. Finalement l'auteur souligne l'importance des mesures de rationalisation pour la navigation commerciale moderne.

**Resumen:** El mercado de tráfico marítimo como imagen reflejada de la situación marítima. El autor explica en sustancia el desarrollo del tráfico marítimo y del mercado de tráfico marítimo en los 10 años pasados, que son de importancia del punto de vista del comercio mundial, porque la mayor parte de las mercancías movidas en el comercio internacional son transportadas por el mar. El tráfico de mercancías internacional que en los últimos 10 años ha crecido por más del doble se ve frente a un tonelaje mundial que en el mismo período creció por unos 40 por ciento. A este desarrollo global no corresponde de ninguna manera el movimiento de los tipos de flete. Dos razones son responsables de esto. Por un lado a menudo son los acontecimientos dentro del comercio internacional y sus consecuencias que se superponen al desarrollo puramente económico, y de vez en cuando puedan ocasionar discrepancias poco naturales entre el tonelaje y la carga disponible. La crisis de Suez ofreció un buen ejemplo; por otro lado queda responsable el proceso de cambio en el transporte marítimo internacional que en primer término está relacionado con la navegación sin ruta fija. El comun buque de tramp se ve desalojado más y más por el buque especial, que debido a su limitada utilidad prefiriere un "Charter" a largo plazo. También debido a esta creciente especialización no se puede medir ni registrar estadísticamente el desarrollo en el mercado de flete mundial, pero a pesar de la multitud de los mercados parciales se puede reconocer una tendencia global superior. El mercado de fletamientos de la libre navegación de tramp y de buques tanques es traslucido continuamente. Cuando los fletamientos contratados a largo plazo no son medidos y observados de la misma manera, esto no significa ninguna valoración. Pero estos contratos de fletamiento a largo plazo forman las condiciones previas para la calculación de precios estables de cargas a granel, y asegura al armador la constante ocupación de sus buques. El autor examina las condiciones en el mercado marítimo para la carga a granel tales como minerales, carbon, aceites, etc.

**Erläuterungen zu Herbert Jansen:** „Der Weg zur Liberalisierung des deutschen Kapitalverkehrs im Dienste der Auslandsinvestitionen“ in „Wirtschaftsdienst“ Nr. 12/1957, S. 683 ff.:

1. Wenn in der genannten Abhandlung generell von „Länderbehörden“ gesprochen wird, so sind darunter die „obersten Landesbehörden für Wirtschaft“ zu verstehen.
2. Der Autor legt Wert darauf zu betonen, daß unter dem von der Redaktion mit „Kapitalexportförderung“ überschriebenen Kapitel alle Maßnahmen erfaßt sind, die einer „vollen Liberalisierung zur Entlastung der Zahlungsbilanz“ dienen.
3. Auf S. 688, zweite Spalte unter Ziffer 1 muß es anstatt „Bundesgebiet“ wegen des Saarlandes „Gebiet“ heißen.