

# Der Economist.

## Der Schiffsraum nach dem Kriege.

Von Viktor Pollich.

Zeitender Direktor der Triester Freien  
Schiffahrts-A. G.

Wien, 24. Januar.

Um die Frage des Schiffsraumes nach dem Kriege approximativ zu lösen, haben wir heute keine statistischen Anhaltspunkte, weil die ganze Welt in den Krieg verwickelt ist und die Daten aus begreiflichen Gründen nicht publiziert werden. Darum muß man sich mit Wahrscheinlichkeitsfaktoren begnügen und diese dürften ausreichen, da auch durch die großen Änderungen im wirtschaftlichen Leben andere Umstände mitspielen werden, die heute ebenso ungreifbar sind.

Ein Rückblick auf die zehn dem Krieg vorangehenden Jahre ergibt uns folgende Ziffern über die gesamte Großtonnage der Welt am 30. Juni eines jeden Jahres. Nach Lloyds Register betrug der Schiffsraum der Welt in Tonnen:

Tonnen		Tonnen	
1905 . . .	35,929.000	1910 . . .	41,886.000
1906 . . .	37,456.000	1911 . . .	43,126.000
1907 . . .	39,409.000	1912 . . .	44,589.000
1908 . . .	42,140.000	1913 . . .	46,962.000
1909 . . .	41,439.000	1914 . . .	49,000.000

Einer anderen Statistik entnehmen wir, daß der Zuwachs an Welttonnage jährlich sich wie folgt gestaltete:

Tonnen		Tonnen	
1905 . . .	1,790.000	1910 . . .	1,042.000
1906 . . .	2,158.000	1911 . . .	1,787.000
1907 . . .	1,984.000	1912 . . .	2,208.000
1908 . . .	1,039.000	1913 . . .	2,400.000
1909 . . .	734.000	1914 . . .	? ?

Wenn wir diese zwei Aufstellungen kombinieren, so ersehen wir daraus, daß bei normaler Entwicklung des Welthandels vor dem Kriege der jährliche Zuwachs an Tonnage durchschnittlich etwa 1,570.000 Tonnen betragen hat, mit der Bemerkung jedoch, daß diese Ziffer progressiv steigend ist. Die Erhöhung repräsentiert etwa 4 Prozent der Tonnage des Vorjahres. Daraus wäre zu erwarten gewesen, daß in den Jahren 1915 und 1916 der Zuwachs je 2,000.000 Tonnen betragen hätte, und daß die Tonnage Mitte 1915 sich auf 51,000.000 Tonnen und Mitte 1916 auf 53,000.000 Tonnen gestellt haben würde.

Anstatt dessen verzeichnet Lloyds Register Mitte 1915 nur 49,261.000 Tonnen und Mitte 1916 nur 48,683.000 Tonnen. Es wäre somit einleuchtend, daß auf Grund der englischen Angaben am 30. Juni 1916 ein Schiffsräum mangel von rund 5 Millionen Tonnen bestanden hat.

Angenommen, daß der Krieg Mitte 1917 zu Ende wäre, müßte die Welttonnage normal um weitere 2 Millionen Tonnen steigen, das heißt mit 55 Millionen Tonnen verzeichnet werden. Aber der Unterseeboothkrieg hat in der letzten Zeit mit steigender Tendenz an Wirksamkeit zugenommen, so daß man annehmen kann, daß in den zwölf Monaten etwas über 400.000 Tonnen per Monat oder 5 Millionen Tonnen im ganzen unter die Meeresoberfläche versenkt werden dürften. Da würden die 48 Millionen Tonnen auf 43 Millionen herabsinken. Jedoch wird in der Zwischenzeit gebaut, es dürften Schiffe mit 2½ Millionen Tonnen fertiggestellt werden, so daß die Tonnage 45,500.000 gegenüber einem normalen Standard von 55,000.000 betragen wird. In diesem Falle wird der Schiffsraum um 9 bis 10 Millionen Tonnen gegenüber einer normalen Nachfrage herabgesetzt sein.

Zu normalen Zeiten kommen jährlich rund 800.000 Tonnen in Abzug, hervorgerufen durch Schiffsverluste und Demolierung alter Schiffe. In Jahren der Konjunktur wie jetzt werden alte Schiffe nicht demoliert; man kann annehmen, daß in drei Jahren rund eine Million Tonnen nicht ausrangiert wurden, weil auch die ältesten Schiffe sich jetzt gut rentieren. Es ist auch begreiflich, daß Lloyds Register die Tendenz hat, die Totalsumme so hoch wie möglich zu halten. Beispielsweise war die „Britannia“ mit 47.000 Tonnen schon im Jahre 1914 verzeichnet, ohne daß sie schwimmend gewesen wäre. Da jetzt in den kriegsführenden Staaten der Bau von Schiffen ungemein langsam vor sich geht, ist es wahrscheinlich, daß von den für Mitte 1916 verzeichneten 48,000.000 Tonnen vielleicht 2 Millionen Tonnen noch lange nicht betriebsfähig sein werden. Ebenso wird ein Schiff von Lloyds Register erst dann gestrichen, wenn dessen Verlust einwandfrei konstatiert ist. Jetzt ist es aber schwer, solche Verluste festzustellen, und es ist deshalb glaubhaft, daß ein großer Teil der zerstörten Tonnage noch in Lloyds Register figuriert. Ziffermäßig lassen sich diese Zahlen ohne Handhabe des Lloyds Registerbuches nicht bestimmen, es ist jedoch wahrscheinlich, daß mehr als 1,500.000 Tonnen entweder nicht gelöscht oder zu frühzeitig eingetragen wurden, um ein normales Verhältnis zu begründen.

Daher können wir ruhig von den obigen 45,500.000 Tonnen per Mitte 1917 weitere 1,500.000 Tonnen in Abzug bringen, und so gelangen wir auf 44,000.000 Tonnen, gegenüber dem normalen Stand von 55,000.000 Tonnen. Dies ergibt einen Tonnagemangel von 11,000.000 Tonnen, das heißt von 20 Prozent.

Weitere Faktoren, die zum Mangel an Tonnage beitragen, wären noch irrationelle Ausnützung der Schiffe und Vernachlässigung oder Aufschub von Reparaturen usw.

Aber von dieser Welttonnage von 44,000.000 Tonnen kommt für den ozeanischen Verkehr ein viel geringerer Teil in Betracht. Die Küstenfahrtschiffe, die reinen Passagierschiffe, die Kolonialschiffe und Binnenseedampfer betragen davon ungefähr 14,000.000 Tonnen, so daß für das heutige Jahr für den ozeanischen Verkehr wahrscheinlich 30,000.000 Tonnen noch übrig bleiben dürften. Diese 30,000.000 Tonnen sind auch gemischter Beschaffenheit und dürften eine Ladefähigkeit von kaum 40,000.000 Tonnen repräsentieren, denn eine Großtonne, auf Grund welcher die Schiffe registriert werden, hat bei Frachtdampfern eine Gewichtsladefähigkeit von 1,6 Tonnen, während bei gemischten Dampfern dieses Verhältnis bedeutend niedriger ist und von mir durchschnittlich mit 1,33 Tonnen angenommen wird. Demgegenüber besteht die versenkte