

v. Sydow, Conrad

Article — Digitized Version

Die Elemente für die Bildung der Tankfrachten

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: v. Sydow, Conrad (1952) : Die Elemente für die Bildung der Tankfrachten, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 32, Iss. 9, pp. 572-575

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131595>

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.

durchschnittlich 31,1 Tage für einen Umschlagsakt, d. h. für Hin- u. Rückreise sowie für die Aufenthalte im Lade- und Löschhafen. In der Relation Saudi-Arabien (Ras Tanura) — Hamburg dauerte eine Rundreise durchschnittlich 45,7 Tage, während Tanker mit Venezuela-Öl sich in rd. 35 Tagen einmal umschlugen. Auf Grund dieser Reisezeiten und der genannten regionalen Zusammensetzung der deutschen Oleinfuhr kann die für Deutschland fahrende Tankertonnage 10 beladene Reisen im Jahre durchführen. Bei einem Importbedarf von gegenwärtig etwa 4 Mill. t hieße dies, daß Deutschland eine Öl-Tankerflotte von rd

400 000 t Nettotragfähigkeit benötigt. Dieser Tonnage sind zweimal je ca. 10 % für den Reparaturausfall bzw. für die Betriebslasten der Schiffe hinzuzufügen, so daß man auf mindestens 530 000 tdw kommt. Vorläufig fahren aber nur 153 000 tdw unter deutscher Flagge; die Oleinfuhr muß also zu $\frac{2}{3}$ auf fremden Schiffen erfolgen. Angesichts seiner nur mit großer Mühe im Gleichgewicht zu haltenden Zahlungsbilanz muß Deutschland bestrebt sein, so schnell wie möglich eine eigene, wettbewerbsfähige Tankerflotte aufzubauen, die alle deutschen Oleinfuhren selbst transportieren könnte.

Die Elemente für die Bildung der Tankfrachten

Dipl. rer. pol. Conrad v. Sydow, Hamburg

Während in der Trampschiffahrt der Wettbewerb eine entscheidende Rolle spielt, gilt diese Feststellung hinsichtlich der Tankschiffahrt nur mit Einschränkungen. Und zwar bedeutet das Vorhandensein der großen Werkflotten — der Hausflotten der Ölgesellschaften — ein den Wettbewerb erheblich beschränkendes Moment. Es gibt allerdings nur Schätzungen über das Verhältnis der Werkflotten zu freien Reedern. Nach englischen Angaben beträgt der Anteil der Werkflotten nach dem zweiten Weltkriege etwa 55 % der Welttankerflotte, wobei angenommen werden muß, daß dieser Anteil nach dem Auslaufen der gegenwärtigen Bauprogramme im Jahre 1955 noch höher liegen wird. Außerdem fahren zahlreiche, freien Reedern gehörende Schiffe in Zeitcharter (bis zu 10 Jahren) oder in Periodencharter für die großen Gesellschaften. Diese sind also ebenfalls gebunden. Es kann daher angenommen werden, daß gegenwärtig etwa 70 bis 75 % der Welttankerflotte durch Eigentum oder langfristige Charter an die Konzerne gebunden sind. Aus dieser Situation ergibt sich zwangsläufig, daß der Wettbewerb stark eingeschränkt ist. Er steht unter dem Einfluß dieses hohen Prozentsatzes gebundener Tonnage, die nur eine Kostenstelle in der Kalkulation der betreffenden Konzerne darstellt, während die freien Reeder aus ihren Erlösen die gesamten Kosten einschl. Kapitalverzinsung und Unternehmerlohn decken müssen.

Nur aus dieser Situation sind die außergewöhnlich großen Schwankungen am freien Markte der Tankerfrachten zu erklären. Denn die großen Ölgesellschaften befördern den Hauptteil der Erdölprodukte, während die freien Reeder gewissermaßen nur am Rande des Marktes ihre Chance finden. Sie werden in Zeiten steigender Nachfrage dazu herangezogen, die Spitzenverkehre zu bewältigen. Die eintretenden Verknappungen an Tonnage führen dann zu starken Ratensteigerungen. Sinkt die Nachfrage dagegen aus saisonalen oder anderen Gründen, so sind die Ölgesellschaften besser in der Lage, den Bedarf mit ihren eigenen Flotten zu decken. Das Ratenniveau am freien Markt fällt dann beträchtlich (und oft sehr schnell) ab. Diese Wettbewerbssituation zwingt die freien Reeder

dazu, mit modernster und wirtschaftlichster Tonnage an den Markt zu kommen, um gegenüber den Hausflotten und untereinander wettbewerbsfähig zu sein.

Bei dem Zustandekommen der Tankerfrachtraten wirken zahlreiche Faktoren mit. Zunächst sind da die Grundlagen der Frachtratenbildung: die Daten also, innerhalb derer der Preis für die Beförderungsleistung überhaupt zustande kommt. Es handelt sich um die Kosten der Beförderung (Baukosten, Betriebs- und Schiffsreisekosten, Hafenkosten), den Verkehrswert der Ladung und den Wettbewerb.

BAU- UND BETRIEBSKOSTEN

Die Kosten der Beförderung hatten in den Jahren nach dem Kriege ständig steigende Tendenz, namentlich die Baukosten haben sich stark erhöht. Die folgende Übersicht hat nur Motorschiffe zum Gegenstand, bei den Angaben für 1951 handelt es sich um eine Durchschnittsberechnung für 21 Neubauten.

Baukosten für Tankschiffsraum

Baujahr	Schiffsgröße in tdw	Baukosten je tdw in £-Sterling
1933	12 000	11/10
1939	12 000	15/—
1948	10—18 000	40/—
1951	14—32 000	49/—

Quelle: Hansa vom 24. 3. 1951.

Das bedeutet, daß 1951 ein 32 000-Tonner etwa 1,568 Mill. £ gekostet hat. Da absolutes Zahlenmaterial einzelner Länder aus naheliegenden Gründen nicht erhältlich ist, kann angenommen werden, daß die Baupreise je nach dem Lohn- und Materialpreinsniveau in den einzelnen Ländern über und unter diesem Preis gelegen haben. Eine norwegische Reederei teilte sogar mit, daß ein Tanker, der 1948 noch 475 000 £ gekostet hat, Mitte 1951 schon 900 000 £ erfordert hätte. Auch die Betriebskosten der Tanker haben sich laufend erhöht. Dieselbe norwegische Reederei berichtet¹⁾, daß die Betriebskosten eines norwegischen 16 000 tdw-Tankers 1939 nur 45 £ pro Tag betragen, 1948 aber 150 £ und Mitte sogar 225 £ täglich. Die steigenden Aufwendungen für Löhne, soziale Ab-

¹⁾ Shell-Pressedienst vom 1. 8. 1951.

gaben, Verpflegung und Brennstoff dürften in diesen Zahlen ihren Niederschlag gefunden haben. An den großen Bunkerplätzen der Welt stiegen die Kosten für Dieselöl zwischen 1939 und 1949 um 60—100%. Von Januar 1948 bis Dezember 1950 stieg der Preis des Dieselöls um durchschnittlich 80%, der Preis von Heizöl um fast 60%. Mit dem Fortschreiten der Technik werden zahlreiche Versuche unternommen, die Betriebskosten der Tanker zu senken. Es sei vor allem auf die erfolgreichen Versuche verwiesen, mit Schweröl, dessen Preis nur 65% des Dieselöls beträgt, einen Dieselmotor zu betreiben. Ferner verdient die Erprobung der Gasturbine Beachtung, die die größere Wirtschaftlichkeit des Dieselmotors mit den Vorteilen der Dampfturbine (ruhigerer Lauf der Maschine und billigerer Treibstoff) verbinden soll. Ein weiterer bedeutender Faktor in den Schiffsreisekosten sind die hohen Gebühren für die Passage des Suez- oder des Panamakanals, von deren Einfluß auf die Frachtraten noch die Rede sein wird. Im Juli 1950 hatte z. B. ein Tanker von 7300 NRT für die Passage des Suezkanals 3112 £ zu entrichten.

Schließlich sind es die Hafenkosten, die in den Kosten der Beförderung enthalten sind. Da Tanker durchweg nur sehr kurze Liegezeiten von einem Tag bis höchstens drei Tagen haben, dürfte diese Position hier etwas weniger zur Geltung kommen als in der Trockengutfahrt. Immerhin aber hatte ein Tanker von 9627 NRT bei dreitägiger Liegezeit im Hafen von Abadan im November 1950 insgesamt etwas über 1000 £ Gebühren zu entrichten.

Die untere Grenze des Preises für die Beförderungsleistung wird durch die Kosten für das Erbringen der Leistung dargestellt; die obere Grenze ist bestimmt durch die Höhe der Belastbarkeit des Beförderungsgutes mit Beförderungskosten. Der sich daraus ergebende Verkehrswert der Ladung schwankt bei den verschiedenen Gütern: Öl ist lebenswichtig für die Weltwirtschaft und ist also weniger transportkostempfindlich als andere weniger lebenswichtige Güter. Allerdings bestehen auch beim Öl Unterschiede im Wert der Ladung, die sich in dem unterschiedlichen Ratenniveau für reine und schmutzige Ladung geltend machen. Von dem Einfluß dieses Umstandes auf die Frachtraten wird noch die Rede sein.

BESONDERHEITEN DER FRACHTRATENBILDUNG

Während bisher von den Grundlagen der Frachtratenbildung überhaupt die Rede war, werden im folgenden einzelne Einflüsse auf die Höhe der Raten Gegenstand der Untersuchungen sein.

Ein Element, das die Höhe der Frachtraten beeinflusst, ist die von den Tankern zurückzulegende Entfernung, und zwar sinken die Raten (bezogen auf eine Entfernungseinheit) mit zunehmender Entfernung. Der Hauptgrund dürfte der sein, daß die hohen Hafengebühren sich bei den kürzeren Reisen auf eine geringere Anzahl von Entfernungseinheiten verteilen. Die folgende Übersicht zeigt, daß die Kosten bei Entfernungen unter 2000 sm relativ am höchsten sind und daß sie zwischen 500 und 1000 sm viel rascher abnehmen als bei größeren Entfernungen.

Der Einfluß der Entfernungen auf die Frachtraten¹⁾

Fahrtroute	Entfernung in sm	Durchschn. Rate Jan. 1951 je t in \$	Ratenanteil je t u. 100 sm
Houston — Tampa ²⁾	675	3,58	0,530
Sidon — Bari ²⁾	1 060	4,80	0,453
US.-Golf — US. North of Hatteras ²⁾	2 000 ⁴⁾	7,15	0,357
Aruba — Lissabon ²⁾	3 550	11,34	0,320
Aruba — Göteborg ²⁾	4 670	14,33	0,306
Abadan — Aden ²⁾	2 000	7,71	0,385
Abadan — Port de Bouc ²⁾	4 870	17,39	0,357
Ras Tanura — Rotterdam ²⁾	6 400	20,48	0,320
Ras Tanura — La Plata ²⁾	10 300	30,82	0,299

¹⁾ Basis: Schmutzige Ladung und vergleichbare Schiffe. ²⁾ Ohne Kanalpassage. ³⁾ Mit Kanalpassage. ⁴⁾ Durchschnittsentfernung.

Die Höhe der Raten wird ferner durch die Gebühren beeinflusst, die bei der Passage des Suez- und des Panamakanals entrichtet werden müssen. Die folgende Tabelle, die sich auf den auf einem niedrigeren Ratenniveau stehenden Monat Juli 1950 bezieht, zeigt, daß die Kanalpassagen ratensteigernd wirken; ein Umstand, der bei manchen Reisen die Frage auftauchen läßt, ob die Vermeidung der Passage etwa möglich ist.

Die Steigerung der Raten durch Kanalpassagen¹⁾

Fahrtroute	Entfernung in sm	Durchschn. Rate Juli 50 je t in \$	Ratenanteil je t und 100 sm	Passierter Kanal
Ras Tanura — Bari	4 200	5,00	0,119	Suezkanal
Aruba — Rotterdam	4 240	4,43	0,104	ohne Passage
Ras Tanura — Genua	4 560	5,19	0,114	Suezkanal
Aruba — Oslo	4 760	4,99	0,105	ohne Passage
Los Angeles — US. North of Hatteras	5 000 ²⁾	4,85	0,097	Panamakanal
Aruba — Bari	4 800	4,53	0,094	ohne Passage

¹⁾ Basis: Schmutzige Ladung und vergleichbare Schiffe. ²⁾ Durchschnittsentfernung.

Auch der Wert des beförderten Gutes drückt sich in der Höhe der Raten aus. Der Gesamtmarkt zerfällt nicht nur in Teilmärkte für die einzelnen Verkehrsrelationen, sondern auch für die verschiedenen Ladegüter. Der Markt für reine Ladung ist deswegen ein anderer als der für schmutzige, weil vor dem Transport

Frachtraten für reine und schmutzige Ladung

(Fahrtroute: US.-Golf nach US. North of Hatteras)

Jahr und Monat	Durchschn. Rate rein je t in \$	Durchschn. Rate schmutzig je t in \$
1950 April	2,00	1,73
Mai	1,89	1,75
Juni	2,04	1,81
Juli	2,16	1,90
August	2,52	2,37
September	3,13	3,15
Oktober	4,17	4,18
November	4,91	4,68
Dezember	5,69	5,46
1951 Januar	8,01	7,53
Februar	8,44	8,48
März	7,87	7,71
April	.	5,80
Mai	.	3,37
Juni	.	3,37
Juli	.	3,32
August	.	3,24
September	.	3,40
Oktober	.	4,32
November	.	6,07
Dezember	.	8,10
1952 Januar	.	8,10
Februar	.	8,10
März	.	7,73
April	.	4,05
Mai	.	3,00
Juni	.	3,10
Juli	.	2,92
August	.	2,43

einer Ladung höhere Schiffsreinigungskosten entstehen und weil in der reinen Fahrt in der Regel wertvollere (oft neue) Schiffe eingesetzt werden. Es ist daher, wie aus vorstehender Übersicht über den US.-Küstenverkehr hervorgeht, ohne weiteres klar, daß reine Schiffe durchweg etwas höhere Raten erzielen als schmutzige.

DIE LEERFAHRT

Das interessanteste Merkmal der Tankschiffahrt ist die Leerfahrt, d. h. die Tatsache, daß fast alle Tanker die Hälfte einer Rundreise in Ballast zurücklegen müssen. Der Ertrag aus einer beladenen Fahrt muß also die Kosten der beladenen und die der unbeladenen Fahrt decken. Die Tankfrachten sind demnach um den Kostenanteil der unbeladenen Fahrt überhöht. Und dieser Kostenanteil steckt in allen Preisen der Weltwirtschaft, die das Kostenelement Frachten aus dem Öltransport per Schiff in sich haben, d. h. also in den Werten aller Güter und Dienstleistungen, zu deren Herstellung maschinelle Energie nötig ist!

Nimmt man an, daß in der Frachtrate durchschnittlich etwa 10% Gewinn enthalten ist, so entfallen 90% auf Unkosten einschl. Risikoprämie. Etwa 45—50% dieses Kostenanteils können als Kosten der Leerfahrt angesehen werden, wobei Kanalpassagen mit Leerabatten und ähnliche Nachlässe die Höhe dieses Satzes beeinflussen. Es kann angenommen werden, daß sich die z. Z. in Fahrt befindlichen 27 Mill. Tonnen Nettotragfähigkeit an Tankertonnage etwa zehnmal im Jahr umschlagen, so daß rund 250—270 Mill t Beförderungskapazität pro Jahr leer umgeschlagen werden.

Nach amerikanischen Angaben verursachte eine Flotte von 240 Schiffen mit durchschnittlich 13 400 tdw im Jahr 1949 ca. 212 Mill. \$ jährlicher Betriebskosten. Da die Durchschnittsgröße aller Tanker 1949 etwa bei 13 000 tdw lag, ist es gerechtfertigt, diese Rechnung auf die Gesamtflotte zu übernehmen. Die z. Z. vorhandenen 31,05 Mill. tdw Tankschiffraum würden demnach 1949 ca. 2,05 Mrd. \$ jährlicher Betriebskosten verursacht haben. Da die Aufwendungen für den Betrieb eines Schiffes seit 1949 um etwa 60% gestiegen sind, würden die heutigen Gesamtunkosten etwa 3,28 Mrd. \$ pro Jahr betragen, wovon also 1,5 bis 1,64 Mrd. auf die Leerfahrt entfallen. Wenn diese Zahlen mangels genauer Unterlagen auch nur den Charakter einer Schätzung haben, so vermitteln sie doch einen Eindruck von den riesigen Unkosten, die die Leerfahrt jährlich verschlingt und die andererseits von dem Erlös aus der beladenen Fahrt mit gedeckt werden müssen. Es sollte daher nun wirklich an der Zeit sein, daß die Techniker sich einmal die Frage vorlegen, ob die gegenwärtige Art des Öltransportes über See mit immer größeren, komplizierteren und teureren Tankschiffen noch weiter tragbar ist und ob nicht das Kostenelement der Leerfahrt ausgeschaltet werden kann.

DIE MARKTENTWICKLUNG SEIT APRIL 1950

Es wurde schon gesagt, daß der Markt für Tankerfrachten ungewöhnlich starken Schwankungen ausgesetzt ist. Die Entwicklung der Durchschnittsraten innerhalb eines Jahres an der amerikanischen Ost-

küste wurde bereits aufgeführt. Diese soll im folgenden noch auf einer weiteren (beliebig ausgewählten) Verkehrsrelation ergänzt werden.

Entwicklung der Frachtraten 1950 und 1951

Fahrtroute: Persischer Golf nach Großbritannien / Kontinent (Bordeaux bis Hamburg)

Jahr und Monat	Durchschn. Rate rein je t in \$	Durchschn. Rate schmutzig je t in \$
1950 April	8,85	7,69
Mai	8,77	7,40
Juni	7,65	7,66
Juli	8,27	7,80
August	9,80	9,56
September	12,41	12,96
Oktober	17,41	17,18
November	21,39	17,85
Dezember	..	22,27
1951 Januar	23,86	21,81
Februar	32,20	22,68
März	30,19	24,35
April	..	25,08
Mai	..	14,12
Juni	..	16,95
Juli	..	14,08
August	..	14,10
September	..	16,95
Oktober	..	20,34
November	..	29,02
Dezember	..	32,64
1952 Januar	..	32,32
Februar	..	30,74
März	..	30,28
April	..	23,78
Mai	..	15,83
Juni	..	15,70
Juli	..	11,38
August	..	11,30

Auch diese Tabelle zeigt das starke Ansteigen der Raten von August 1950 bis Februar 1951. Neben dem saisonbedingten steigenden Heizölbedarf für das Winterhalbjahr ist vor allem der Ausbruch des Koreakrieges die Ursache für die scharfen Ratensteigerungen im zweiten Halbjahr 1950 gewesen. Die damit verbundene Wiederbewaffnung der westlichen Welt tat ein übriges, um den Ratenboom zu fördern. Ratensteigerungen, die auf einem Teilmarkt (etwa vom Persischen Golf nach Westeuropa) beginnen, wirken auf alle übrigen Teilmärkte. Nur lokale Knappheitserscheinungen können zu zeitlich begrenzten Sonderentwicklungen auf einzelnen Märkten führen. Eine gewisse Ausnahme hiervon bildet allerdings der US.-Küstenmarkt, der der US.-Flagge vorbehalten ist und auf dem das spekulative Element stärker zur Geltung kommt als auf den anderen Märkten. Die Folge davon ist, daß die Schwankungen hier mitunter heftiger und schneller als in anderen Relationen sind. Der Trend wirkt sich aber auch hier aus.

Im April setzte sich die im März bereits anklingende rückläufige Bewegung fort, und der Gesamtmarkt erreichte Mitte Mai etwa den Stand vom August 1950. Der Konflikt in Persien wirkte sich störend aus und verhinderte in den Sommermonaten eine einheitliche Marktentwicklung, da zahlreiche Tanker vor Abadan festlagen. In den Sommermonaten bis einschl. August blieb der Markt ruhig, jedoch sank der Ratenspiegel nicht unter 3,20 \$ an der US-Küste und 14,00 \$ vom Persischen Golf nach Großbritannien/Kontinent. Die Raten erreichten also nicht den Tiefstand des Sommers 1950. Ab September 1951 stiegen die Raten wieder rasch an und überschritten schon Mitte November den höchsten Stand des vergangenen Winters, nämlich den vom Februar 1951. Mit geringfügigen Schwankungen nach oben und nach unten (bedingt durch Position

und Art des Schiffes) wurde dieses Rateniveau bis Ende März 1952 gehalten. Lediglich die Rückkehr der Walfangmutterschiffe in den Transport von Mineralölen Mitte Februar brachte eine vorübergehende Abschwächung. Im März 1952 lagen die Raten durchschnittlich noch um 20—30 % höher als im März 1951. Erst im April erfolgte diesmal ein starker Einbruch; Anfang Mai erreichten die Raten auf den beiden erwähnten Teilmärkten 2,70 und 10,90 bis 11,60 \$, also den Basistarif. Der Streik der US.-Arbeiter bewirkte ab Mitte Mai ein leichtes Anziehen der Raten, die dann aber im Juli und August 1952 wieder bis auf den Basistarif und sogar um 10—15 % darunter sanken. Viele Reeder benutzten die Gelegenheit der niedrigen Raten dazu, ihre Schiffe überholen zu lassen.

Unsere Untersuchung hat gezeigt, daß viele Gegebenheiten auf den Gesamtmarkt der Tankerfrachten einwirken. Das gilt für das Zustandekommen der Raten an sich wie auch für ihre Höhe. Jedem Chartervertrag liegen andere Voraussetzungen zugrunde; erst die Kenntnis aller Voraussetzungen hinsichtlich der Dauer und der Entfernung der Reise, der Größe, Geschwindigkeit und Qualität des Schiffes, der zu benutzenden Kanäle, der Art der Charterung, der Position des Schiffes, der Art der Ladung, der Stellung der Parteien am Markt und nicht zuletzt der Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung gestattet es, einen Chartervertrag, Teilmarkt oder den Markt für Tankerfrachten in seiner Gesamtheit zu überblicken und einzuschätzen.

Die Entwicklung des Luftfrachtverkehrs

Dipl. rer. pol. Wolf Loah, Hamburg

MERKMALE UND TRÄGER DER LUFTFRACHT

Zum Begriff und der üblichen Beförderungsweise der Luftfracht müssen zwei Bemerkungen vorangeschickt werden. Sachlich umfassen Luftgüter, im Gegensatz zum Passagierdienst, Luftpost, Übergepäck (der Fluggäste) und die Luftfracht i. e. S., die hier behandelt wird. Die beiden letztgenannten werden häufig nicht getrennt ausgewiesen. Das hängt mit dem Verwendungszweck der heute eingesetzten Flugzeuge zusammen. Bezüglich der Ladung stellt die gegenwärtige Luftfahrt noch Mischverkehr dar. Das Gros der Linienflugzeuge befördert zugleich Personen, Übergepäck, Luftpost und Fracht. Erst seit kurzem tritt hier ein Wandel ein.

Aber selbst die Personenbeförderung besitzt zwei verschiedene verkehrswirtschaftliche Aspekte. Soweit Fluggäste zur Kategorie der Geschäfts- und Vergnügungsreisenden gehören, ist der Charakter dieser „Ladung“ hinreichend eindeutig. Daneben werden im vermehrten Umfang Personengruppen (Soldaten, Schiffsbesatzungen, Firmenangehörige, etc.) transportiert, die nicht den eng umschriebenen Bedingungen der Passagierbeförderung unterstehen. Ökonomisch wenigstens müssen sie als eine luftfrachtähnliche Personengesamtheit aufgefaßt werden. Das kommt auch in der erheblich niedrigeren Tarifierung zum Ausdruck sowie darin, daß sie häufig in Frachtflugzeugen die Reise antreten. Eine andere Variante massenpersoneller Nutzlast ist die Spezialisierung der Passagierbeförderung in dem immer populärer werdenden Coach-Dienst, dem 2.-Klasseverkehr der Luftfahrt. Auch hier bietet man bei einer rd. 50 % höheren Raumausnutzung unter Verzicht des Spitzenkomforts gegen 40—50 % niedrigere Raten luftfrachtähnlichere Bedingungen an. Die Amerikaner haben dafür die logische Bezeichnung „density traffic“ eingeführt. Und schon wird der noch kompaktere 3.-Klasseverkehr angekündigt.

Das Merkmal der Luftfracht ist ihre Beförderungsgeschwindigkeit, die eine Erhöhung des Preises und des

Gebrauchswertes der versandten Güter gegenüber den sonstigen Beförderungsweisen bringt. Die Dringlichkeit des Transports kann in der Natur der Ware liegen (Nahrungs- und Genußmittel, Blumen, lebendes Schlachtvieh), durch eine wirtschaftliche Situation bedingt sein (konjunkturgünstiger Markt, Verbesserung der Konkurrenzlage) oder sich aus einer akuten Not- und Katastrophenlage ergeben (Medikamente, Versorgung mit Lebens- und Futtermitteln etc.). Im letzten Fall spielen wirtschaftliche Überlegungen nur eine untergeordnete oder keine Rolle.

Die Kosten für die eingesparte Beförderungszeit sind für ein Gut umso leichter zu tragen, je höher sein Kilowert ist. Ein hoher Kilowert kann entweder durch den Preis des Rohstoffes (Edelmetalle, -steine, Rauchwaren), durch hochqualifizierte Bearbeitung (lohnintensive Erzeugnisse der optischen, feinmechanischen, Elektroindustrie), durch eine kommerzielle Funktion des Beförderungsgutes (Noten, Wert- und Handelspapiere) entstehen oder in seinem kulturellen oder Liebhaberwert (Kunstwerke, Liebhaberobjekte) begründet sein. Einen Sonderfall stellen jene Sendungen dar, deren Werterhöhung erst durch die Schnelligkeit der Übermittlung entsteht; zu dieser besonderen Gruppe gehören vor allem die Erzeugnisse der Publizistik.

Luftfracht wird von drei verschiedenen Fluglinientypen befördert: dem Planverkehr der nationalen und internationalen Gesellschaften, dem Bedarfsverkehr und den Nurfachlinien. Erstere stellt den größten Anteil des Raum- und Platzangebots. Dieser Linienverkehr dient zunächst dem Passagier- und Posttransport und erst in zweiter Linie der Frachtbeförderung. Die personelle Ladung rangiert in jedem Fall vor der sachlichen. Dieser Umstand birgt für den Verfrachter eine Unannehmlichkeit. Von den Frachtführern, also den Fluggesellschaften, kann nicht in jedem Fall eine bindende Zusage über den Versandtermin der angedienten Fracht gemacht werden (wenn sie nicht vorher besonders gebucht worden ist).