

nach britischen Registertons<sup>1</sup> (Reg.-T.) angegeben, einem Raummaße, das die meisten Seestaaten (seit 1895 auch das Deutsche Reich) angenommen haben. Nettotonnen gelten für den nutzbaren Laderaum, Bruttotonnen für den gesamten Rauminhalt eines Schiffes einschließlich der Maschinen-, Kohlen-, Mannschafts- und Verwaltungsräume. Da aber die Dampfer infolge ihrer größeren Geschwindigkeit und ihrer geringeren Abhängigkeit von Wind, Wetter und Strömungen im Laufe eines Jahres den drei- bis vierfachen Weg der Segler zurücklegen können, so ist die Dampfer-tonne dem reichlich Dreifachen einer Segler-tonne gleichzusetzen. Wir erhalten daher die Leistungsfähigkeit einer Handelsflotte, indem wir zu dem drei- bis vierfachen Nettogehalt der Dampfer das Einfache der Segler-tonnen addieren.

Anfang 1913 betrug die Gesamtsegler-tonnage der Erde rund 3,9 Mill., die Gesamtdampfer-tonnage rund 26,5 Mill. Netto-Registertonnen. Demnach belief sich die Gesamtleistungsfähigkeit der Welthandelsflotte zu dieser Zeit auf rund 97 Mill. Netto-Registertonnen, und die Leistungsfähigkeit der Seglerflotte verhielt sich zu der der Dampferflotte etwa wie 1:24<sup>2</sup>. Die Segelschiffahrt, die in der Zeit von 1840 bis 1870 ihre höchste Blüte erlebte, stellte 1850 noch 96% des Gesamttonnengehalts der Welthandelsflotte, 1913 nur noch knapp 13% (3,9 Mill. Reg.-T. von 30,4 Mill. Reg.-T.) und beträgt gegenwärtig knapp 3%.

Übrigens hängt die Leistungsfähigkeit eines Schiffes und damit der Handelsflotte eines Landes nicht nur von seiner Größe und Geschwindigkeit, sondern auch von der technischen Vollkommenheit seiner Lösch- und Ladevorrichtungen, sowie von der Beschaffenheit und den technischen Einrichtungen der von ihm besuchten Häfen ab; ein kurzer Aufenthalt in den Häfen vermindert die Reisezeit und erhöht damit die Ausnützbarkeit eines Schiffes. Welche Fortschritte die moderne Technik in dieser Beziehung gebracht hat, sei an zwei Beispielen aus dem amerikanischen Seeverkehr gezeigt. In Baltimore brauchte man früher für eine Kohlenladung von 7000 t 75 Mann bei einer Arbeitszeit von 7½ Stunden, jetzt dagegen 12 Mann und 3—3½ Stunden. Ein Dampfer nahm in Two Harbors (Minnesota) eine Eisenerzladung von 12382 t in 3½ Stunden ein, d. i. 1000 t in 16½ Minuten. Derselbe Dampfer hat dieselbe Ladung in Conneant (Ohio) in 3½ Stunden gelöscht. Beide Zahlen stellen Weltrekordleistungen dar.

Die Größe der Welthandelsflotte ist mit der Zunahme des Welt-handels ständig gewachsen. Diese Entwicklung konnten auch die großen Verluste im Weltkrieg, die auf 5900 Schiffe und 13,3 Mill. Brutto Reg.-T. geschätzt werden, nicht hemmen. Denn die ungeheuer gesteigerte Bautätigkeit privater und staatlicher Werften der Vereinigten Staaten füllten die entstandenen Lücken schnell aus. Neben der Union, die ihre Handelsflotte während des Krieges um fast 240% vergrößert hat<sup>3</sup>, hat auch Japan den Raumgehalt seiner Flotte durch Neubauten

<sup>1</sup> Eine britische Registertonne = 2,83 cbm. Die Größenangabe der Kriegsschiffe und der Fahrzeuge der Binnenschiffahrt erfolgt nach Gewichtstonnen (t), und zwar die der Kriegsschiffe nach Eigengewicht (Wasserverdrängung), die der Binnensfahrzeuge nach Ladefähigkeit.

<sup>2</sup> Schiffe unter 100 Reg.-T. netto wurden in die Berechnung nicht einbezogen.

<sup>3</sup> Die Zahlen für die Union schließen auch die Binnenschiffe, rund 2,5 Mill. RT., ein. Berücksichtigt man nur die Flotte der Ozeanschiffahrt, so ergibt sich für diese sogar eine Vergrößerung um etwa 500%.