

dem Frieden — zumindest für die letzte Zeit — nicht mehr festzustellen. Nach dem Frachtenindex des englischen Economist für Charterraten (whole cargoes) betragen, wenn die Ziffern für den Durchschnitt der Jahre 1898—1913 gleich 100 gesetzt wird⁵²⁾:

Charter-Frachten	im Durchschnitt der ersten sechs Monate	
	1924	1925
Europäische Gewässer	136,28	113,30
Nordamerikanische Gewässer	143,36	129,16
Südamerikanische Gewässer	138,37	113,11
Indische Gewässer	128,46	115,45
Ferner Osten und Pazifik	134,40	116,84
Australische Gewässer	140,13	146,59
Total	136,33	122,41

Würde nicht die australische Frachtrate durch die auf Grund der reichen Ernte verstärkten Frachtraumanforderungen gesteigert worden sein, so würde sich als Gesamtergebnis eine starke Annäherung der transozeanischen Frachtraten an die Vorkriegsverhältnisse ergeben, aber auch so ist dies bei dem größten und bedeutendsten Teile derselben der Fall. Nimmt man nicht den Halbjahresdurchschnitt des Jahres 1925, sondern den letzten Monat dieses Zeitraums, so ergibt sich, daß die Gesamt-Charterraten gemessen am Stande von 1913 nur mehr 6,73% höher standen.

Die Ursache dieser dem Preisindex der Waren zuwiderlaufenden Entwicklung der Frachtraten liegt in dem Überangebot an Frachtraum einerseits und an dem ungehinderten Wettbewerb der Charter-Schiffahrt (bei der Linien-Schiffahrt liegen Vereinbarungen vor, diese aber führt hauptsächlich Frachten hochwertiger Erzeugnisse).⁵³⁾ Nach der Veröffentlichung von Lloyds Register — bekanntlich dem „Grundbuch“ der überseeischen Schiffahrt — ergibt sich folgende Entwicklung der Welttonnage. Es betrug der Tonnengehalt in Millionen Großtonnen (exklusive von Fahrzeugen unter 100 Tonnen) in der Welt:

52) Vgl. Economist vom 8. August 1925 und 11. Juli 1925.

53) Vgl. Economist vom 8. August. S. 223.