

Hamburger Anzeiger

Nr. 14 . .

Verlagerung im Wettbewerb

Neuer Stand der Nordseehäfen im November

Die neue Statistik der Wettbewerbshäfen für November zeigt für den Seeschiffs- und Warenverkehr zunächst die Tatsache, daß Hamburg in seiner lange behaupteten führenden Position von Rotterdam abgelöst worden ist. Verbilligungsmassnahmen der Rotterdammer Hafenverwaltung im Kampf gegen den Währungsvorsprung der belgischen Häfen, zum Teil aber auch Vorteile, die sich aus den Außenhandelsförderungen der Reichsregierung die rheinischen Häfen haben nutzbar machen können, sind der Grund. Dem mengenmäßig erreichten Vorsprung Rotterdams vor den übrigen Häfen muß allerdings auch der Wert der in den übrigen Häfen umgeschlagenen Waren entgegengesetzt werden. Hier kann Hamburg nicht nur für sich, sondern auch für den deutschen Außenhandel eine wertvolle Aufwärtsentwicklung buchen: Während die Verkehrszunahme in Rotterdam sich zum größten Teil auf Massengüter stützt (Kohle), hat Hamburg im November (wie hier schon mitgeteilt) mit einer weiteren Erhöhung der Fertigwarenausfuhr einen Höchststand seit vier Jahren erreicht.

Angekommene Seeschiffe in 1000 MT

	Nov.	1935	Okt.	1934
Hamburg	1381	1494		
Antwerpen . . .	1611	1702		
Rotterdam . . .	1618	1501		
Bremen	612	677		

Gegenüber dem Vormonat konnte nur Rotterdam eine Steigerung des Schiffsverkehrs um 7,8 v. H. aufweisen, während in allen anderen Häfen mehr oder weniger starke Rückgänge zu verzeichnen sind.

Wareneingang in 1000 Tonnen

	Nov.	Okt.	Nov.
	1935		1934
Hamburg	1150	1179	1381
Antwerpen . . .	926	1180	876
Rotterdam . . .	1305	1224	1208
Bremen	209	232	189

Mit Ausnahme von Rotterdam haben also alle Häfen gegenüber dem Vormonat einen Rückgang zu verzeichnen. Hamburg und Bremen können dagegen im Wareneingang, wenn auch nicht so stark wie Rotterdam, wie die nachfolgende Uebersicht zeigt, ihre Ziffern des Vormonats übertreffen.

Warenausgang in 1000 Tonnen (ohne Schiffsbedarf)

	Nov.	Okt.	Nov.
	1935		1934
Hamburg	634	605	556
Antwerpen . . .	995	1058	832
Rotterdam . . .	1246	1113	987
Bremen	308	288	338

Bei Rotterdam beträgt die Steigerung 11,9, bei Bremen 7,0 und bei Hamburg 4,8 Mill. MT. Die Steigerung des Fertigwarenausgangs über Hamburg (Eisenwaren, Maschinen, Chemikalien und Fahrzeuge) hat günstig auch den Arbeitseinsatz im Hamburger Hafen beeinflusst und mit dem ebenfalls in Bremen gesteigerten Fertigwarenausgang bewiesen, daß die deutschen Nordseehäfen ihre Wettbewerbsfähigkeit für den Umschlag hochwertiger Güter noch inne haben.

Das Ergebnis der ersten elf Monate 1935 zeigt Antwerpen zum erstenmal an der führenden Stelle des Seeschiffsverkehrs mit 16,96 Mill. MT vor Hamburg mit 16,85, Rotterdam mit 16,37 und Bremen mit 7,55 Mill. MT. Im Wareneingang führt dagegen nach wie vor und wie im Vorjahre Rotterdam mit 14,2 (14,8) vor Hamburg mit 12,2 (12,5), Antwerpen mit 9,9 (9,7) und Bremen mit 2,4 (2,5) Mill. Tonnen. Im Warenausgang verblieb Hamburg wie im Vorjahre auf dem dritten Platz mit 5,9 (5,7) Mill. Tonnen hinter dem weiter führenden Rotterdam mit 10,4 (8,9) und Antwerpen mit 9,7 (7,4) und Bremen 3,4 (3,0) Mill. Tonnen.

Die wichtigste Lehre aus den vorliegenden Ziffern für die deutschen Hansestädte wird eine verschärfte Beobachtung aller Massnahmen sein, die im Ergebnis des veränderten Wettbewerbsverhältnisses zwischen den belgischen und holländischen Häfen in der letzten Jahreshälfte von Antwerpen und Rotterdam als Sendermassnahmen in der Verbilligung aller Hafenleistungen, in der Schiffsabfertigung und dem Warenumschlag getroffen wurden. Der Zuschussbedarf aller Häfen setzt beliebigen Verbilligungsmassnahmen, wenn man nicht wie in Belgien zur Währungsverschlechterung greift, eine natürliche Grenze. Auf der anderen Seite aber wissen die Hansestädte, daß jede Verlagerung des Verkehrs auf lange Sicht einschneidende Veränderungen im Wettbewerbsstand zur Folge haben kann.

Viele Möglichkeiten, von denen nicht nur die Lebensfähigkeit der Häfen, sondern auch von Teilen der ganzen Außenhandelswirtschaft abhängen, werden im neuen Jahre für die Senderstellung, aber auch die Gemeinschaftsarbeit der holländischen Häfen mit allen Geschäftsbedingungen — dazu rechnen wir alle Hafengebühren ebenso wie die Bestimmungen des neuen bremischen Expeditiions-Tarifplanes — im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit bleiben.

Pressedienst Hansa (Hamburg)

Nachrichtendienst aus Übersee, Europa und den Hafenstädten

Nr. 1310 - 7

Der Seeverkehr der grossen Festlandshäfen im
1. Vierteljahr 1936.

Die Belebung der Binnenwirtschaft in den Hinterländern der grossen festländischen Nordseehäfen hatte im 1. Vierteljahr 1936 einen mehr oder weniger starken Verkehrsaufschwung in diesen Häfen zur Folge. Besonders günstig entwickelte sich der Massengutumschlag, an dem vorwiegend die Rheinmündungshäfen beteiligt waren. Die Verkehrszunahme in Hamburg war geringer und der Umschlag in Bremen blieb gegenüber dem Vorjahre fast unverändert.

Die verkehrsstatistischen Ergebnisse des 1. Vierteljahres 1936 lassen eindeutig erkennen, dass trotz der Ausgestaltung der Seehafen-Ausnahmetarife der Reichsbahn im Verkehr mit den deutschen Nordseehäfen die ausländischen Westhäfen aus der deutschen Binnenkonjunktur erhebliche Vorteile haben ziehen können. Die Bedeutung, welche diese beiden Häfen für den Aussenhandel des Reiches besitzen, ergibt sich schon daraus, dass im 1. Vierteljahr 1936 allein 71 v.H. des Rotterdamer und 21 v.H. des Antwerpener Verkehrs Durchfuhrwaren im Verkehr mit dem Deutschen Reich darstellten. Allerdings ist an dieser Verkehrssteigerung der Westhäfen die deutsche Schifffahrt nicht unteiligt gewesen. Stieg doch ihr Anteil am gesamten Warenverkehr über Antwerpen von 1934 bis 1936 von 20,3 auf 22,6 v.H., so dass die deutsche Flagge im Antwerpener Schiffsverkehr die führende Stelle vor der englischen einnehmen konnte.

Im einzelnen nahm nach den Mitteilungen des Handelsstatistischen Amtes, Hamburg, der Schiffsverkehr in allen Häfen folgende Entwicklung:

Angekommene Seeschiffe in 1000 NRT

		<u>1. Vierteljahr</u>		
	<u>1936</u>	<u>1935</u>	<u>1934</u>	<u>1933</u>
Hamburg	4 508	4 307	4 365	4 235
Antwerpen	4 981	4 209	4 192	4 176
Rotterdam	4 900	4 323	4 084	3 811
Bremen	2 017	1 816	1 897	1 612

Die stärkste Zunahme gegenüber dem Vorjahr entfiel auf Antwerpen infolge des erhöhten Schwergutumschlages. Sie betrug 772 000 NRT oder 18,4 v.H. Es folgt Rotterdam mit 577 000 NRT oder 13,4 v.H., während Hamburg und Bremen zu gleichen Teilen mit je 201 000 NRT oder 4,7 bzw. 11, v.H. an der Steigerung beteiligt waren. Gegenüber den beiden vorhergehenden Jahren, insbesondere gegenüber 1933, zeigt der ausgesprochene Massenguthafen Rotterdam den grössten Verkehrsaufschwung mit 1,09 Mill. NRT oder 28,6 v.H. Diese bedeutende Entwicklung in Rotterdam hing sowohl mit der Herabsetzung der Lotsenabgaben als auch mit der Ermässigung des Hafengeldes zusammen, Massnahmen, die vorwiegend gegen die infolge der Belga-Abwertung eingetretene Verbilligung der Gebühren in den belgischen Häfen gerichtet waren. Sie konnten aber die

Verdacht

die ständige Zunahme des Massengutverkehrs in Antwerpen nicht verhindern, so dass Antwerpens Schifffahrt seit 1933 auch eine beachtenswerte Steigerung um 0,81 Mill. NRT oder 19,3 v.H. aufwies. Auch Bremens Schiffsverkehr erhöhte sich im Zusammenhang mit dem steigenden Schwergutumschlag um 0,41 Mill. NRT oder 25,1 v.H. Hamburgs Schifffahrt wies dagegen nur eine leichte Zunahme um 0,27 Mill. NRT oder 6,4 v.H. auf. Damit ist Hamburg in der Reihenfolge der grossen Nordseehäfen auf die dritte Stelle gesunken, nachdem es im Vorjahr noch die zweite und im Jahre 1934 die Führung innehatte. Auch die Spitzenstellung hat sich gegenüber dem Vorjahr verändert. Rotterdam wurde im 1. Vierteljahr 1936 von Antwerpen leicht überflügelt. Das gleiche Bild von der günstigeren Entwicklung der Westhäfen in diesem Jahr gewinnt man bei einem Vergleich des mengenmässigen Warenverkehrs zur See.

Der gesamte Warenumsschlag auf dem Seewege gestaltete sich in den letzten Jahren folgendermassen:

	<u>Warenein- und -ausgang in Mill. t</u>				<u>(ohne Schiffsbedarf)</u>			
	<u>Insgesamt</u>				<u>ohne Kohlen und Erze</u>			
	<u>1. Vierteljahr</u>				<u>1. Vierteljahr</u>			
	<u>1936</u>	<u>1935</u>	<u>1934</u>	<u>1933</u>	<u>1936</u>	<u>1935</u>	<u>1934</u>	<u>1933</u>
Hamburg	5,3	5,0	5,0	4,6	4,4	4,2	4,2	3,9
Antwerpen	5,7	4,3	4,3	4,3	4,4	3,7	3,7	3,7
Rotterdam	7,8	6,6	5,6	5,1	3,2	2,8	3,1	2,9
Bremen	1,7	1,7	1,3	1,1	1,2	1,2	1,0	0,9

Antwerpen und Rotterdam erhöhten ihren Umschlag gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Mill. t oder 33,4 v.H. bzw. 1,2 oder 17,4, während Hamburg eine geringe Zunahme um 0,25 Mill. t oder 4,9 v.H. und Bremen sogar eine leichte Abnahme um 0,03 Mill. t oder 2,0 v.H. aufwiesen. Gegenüber den beiden Vorjahren, insbesondere gegenüber 1933, ist jedoch in den Westhäfen eine noch günstigere Entwicklung eingetreten. Der Verkehr in Rotterdam stieg seit 1933 um 2,8 Mill. t oder 54,3 v.H. und in Antwerpen um 1,5 Mill. t oder 34,6 v.H. Aber auch Bremen hatte einen bedeutenden Anteil an dieser Entwicklung. Sein Verkehr erhöhte sich in dieser Zeit um 0,60 Mill. t oder 56,9 v.H. Demgegenüber war die verhältnismässige Zunahme in Hamburg um 14,9 v.H. erheblich geringer, wenn auch die tatsächliche Steigerung von 0,68 Mill. t diejenige Bremens etwas übertraf. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass Warenein- und -ausgang in den meisten Häfen eine verschiedene Entwicklung genommen haben.

So zeigte der Wareneingang seit 1933 folgendes Bild:

	<u>Wareneingang in 1000 t</u>				<u>(einschl. Durchfuhr)</u>			
	<u>Insgesamt</u>				<u>ohne Kohlen und Erze</u>			
	<u>1. Vierteljahr</u>				<u>1. Vierteljahr</u>			
	<u>1936</u>	<u>1935</u>	<u>1934</u>	<u>1933</u>	<u>1936</u>	<u>1935</u>	<u>1934</u>	<u>1933</u>
Hamburg	3 487	3 434	3 375	3 022	2 628	2 634	2 593	2 378
Antwerpen	2 934	2 204	2 507	2 411	2 270	1 761	2 044	2 004
Rotterdam	4 263	3 977	3 392	3 262	2 292	2 140	2 408	2 393
Bremen	680	693	613	615	602	634	579	593

Der Rohstoffbedarf der deutschen und belgischen Industrie hatte eine stärkere Zunahme des Warenempfanges in den Westhäfen gegenüber dem Vorjahr zur Folge, die in Antwerpen 730 000 t oder 33,2 v.H., in Rotterdam 286 t oder 7,2 v.H. betrug. Hamburgs Empfang erhöhte sich nur um 53 000 t oder 1,5 v.H. und derjenige Bremens sank sogar leicht um 13 000 t oder 1,9 v.H. Diese Entwicklung der deutschen Häfen war hauptsächlich auf die Veränderung des Verkehrs mit Lebensmitteln zurückzuführen.

Eine Gegenüberstellung des Rohstoffempfanges in den einzelnen Häfen zeigt folgendes Bild:

	<u>Insgesamt</u>		<u>ohne Kohlen und Erze</u>	
	<u>1. Vierteljahr</u>		<u>1. Vierteljahr</u>	
	<u>1936</u>	<u>1935</u>	<u>1936</u>	<u>1935</u>
	1000 t		1000 t	
Hamburg	2 297	2 318	1 438	1 518
Antwerpen	1 692	1 197	1 028	754
Rotterdam	2 826	2 611	855	774
Bremen	412	382	149	212

Die Steigerung des Rohstoffverkehrs in den Westhäfen war vorwiegend eine Folge grösserer Erz-, Mineralöl- und Holzzufuhren, die hauptsächlich für die deutsche Wirtschaft bestimmt waren. Hierbei zeigt sich die zunehmende Bedeutung Antwerpens für die Durchfuhr nach Deutschland.

Der Warenausgang zeigte in allen Häfen eine Zunahme.

	<u>Warenausgang in 1000 t</u>				<u>ohne Kohlen und Erze</u>			
	(einschl. Durchfuhr, ohne Schiffsbedarf)							
	<u>Insgesamt</u>				<u>1. Vierteljahr</u>			
	<u>1936</u>	<u>1935</u>	<u>1934</u>	<u>1933</u>	<u>1936</u>	<u>1935</u>	<u>1934</u>	<u>1933</u>
Hamburg	1 775	1 583	1 639	1 556	1 758	1 557	1 608	1 534
Antwerpen	2 797	2 091	1 824	1 846	2 123	1 967	1 668	1 714
Rotterdam	3 579	2 703	2 248	1 819	892	688	729	519
Bremen	980	1 001	723	443	600	543	400	328

Die Westhäfen haben gegenüber dem Vorjahr den grössten Aufschwung genommen, er betrug in Antwerpen 0,71 Mill. t oder 33,3 v.H. und in Rotterdam 0,88 Mill. t oder 32,5 v.H., in Hamburg dagegen nur 0,19 Mill. t oder 12,1 v.H. In Bremen ist sogar ein geringer Rückgang um 21 000 t oder 2,1 v.H. eingetreten. Gegenüber den beiden Vorjahren, besonders gegenüber 1933, zeigte dagegen der Warenversand in Bremen und in den Westhäfen eine bedeutende Zunahme, die in Bremen 121,2, in Rotterdam 96,8 und in Antwerpen 51,5 v.H. betrug. Die Steigerung in Hamburg belief sich nur auf 14,1 v.H. Diese Entwicklung war vorwiegend auf den Rohstoffversand zurückzuführen, wie im einzelnen aus folgender Übersicht hervorgeht:

	<u>Insgesamt</u>		<u>ohne Kohlen und Erze</u>	
	<u>1. Vierteljahr</u>		<u>1. Vierteljahr</u>	
	<u>1936</u>	<u>1935</u>	<u>1936</u>	<u>1935</u>
	1000 t		1000 t	
Hamburg	912	825	895	799
Antwerpen	1 454	774	780	650
Rotterdam	3 093	2 305	406	290
Bremen	608	699	228	246

An der bedeutenden Zunahme der Westhäfen (Rotterdam + 0,79, Antwerpen + 0,68 Mill. t) war vorwiegend die Ruhrkohlendurchfuhr beteiligt, die allein in Rotterdam 2,68 Mill. t und in Antwerpen 0,66 Mill. t betrug. Bleiben diese Mengen unberücksichtigt, dann wäre der Rohstoffverkehr in den beiden Häfen fast in dem gleichen Masse wie über Hamburg gestiegen.

Die Ausfuhrförderung und die Seehafen-Ausnahmsziffer der Reichsbahn haben besonders den Fertigwarenversand über Hamburg und Bremen erhöht, wie im einzelnen aus folgender Übersicht zu erkennen ist:

	<u>1. Vierteljahr</u>	
	<u>1936</u>	<u>1935</u>
	1000 t	
Hamburg	476	392
Antwerpen	1 165	1 142
Rotterdam	266	202
Bremen	303	245

Von allen Häfen hatte Hamburg im 1. Vierteljahr 1936 die stärkste Steigerung seiner Fertigwarenausfuhr. Sie betrug gegenüber dem Vorjahr allein 84 000 t. Es folgen Rotterdam mit 64 000, Bremen mit 58 000 und Antwerpen mit nur 23 000t.

Wie bereits für das Jahr 1935 lässt sich auch für das 1. Vierteljahr 1936 die steigende Bedeutung der deutschen Nordseehäfen für die Ausfuhr hochwertiger Fertigwaren feststellen.

Deutsche Bergwerks-Zeitung (Düsseldorf)

Nr. 188

Seeverkehr der großen Festlandshäfen im ersten Halbjahr 1936

Rotterdam an die führende Stelle getreten — Günstige Entwicklung auch in Bremen und Hamburg

Der seit 1933 zu verzeichnende ständige Wirtschaftsaufschwung in den Hinterländern der großen festländischen Nordseehäfen findet nach den Mitteilungen des Handelsstatistischen Amtes in Hamburg auch in der Verkehrsentwicklung dieser Häfen im ersten Halbjahr 1936 seinen Niederschlag. In allen Häfen ist eine stetige und beachtenswerte Verkehrssteigerung eingetreten. Hierbei wiesen allerdings die Westhäfen infolge ihrer günstigen Lage zum Ruhrgebiet eine stärkere Zunahme als Hamburg auf. Welche Bedeutung Rotterdam und Antwerpen für den Außenhandel des Deutschen Reiches besitzen, geht schon daraus hervor, daß im ersten Halbjahr 1936 allein 72% des Rotterdamers und 22% des Antwerpener Verkehrs Durchfuhrwaren im Verkehr mit Deutschland darstellten.

Verkehrsfördernd hat naturgemäß die im April 1935 erfolgte Belga-Abwertung auf die Entwicklung Antwerpens gewirkt, deren nachteilige Folgen für Rotterdam die niederländische Regierung durch umfangreiche Stützungsmaßnahmen und für die deutschen Nordseehäfen die Reichsbahn durch Tarifmaßnahmen zu beseitigen suchten. Zweifellos hätte Antwerpen demnach die stärkste Entwicklung von allen Häfen genommen, wenn nicht vom 3. bis 21. Juni der Hafenarbeiterstreik den gesamten Seeverkehr lahmgelegt hätte. Erreichte doch Antwerpen in diesem Jahr bis Mai einschließlich eine Steigerung seines Schiffsverkehrs um 18% (12% in Rotterdam) und seines Warenverkehrs um 30% (16% in Rotterdam) gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres. Rotterdam konnte einen beträchtlichen Aufschwung nehmen durch eine Herabsetzung der Hafen- und Kaigebühren um 28% und der Lagermieten um 15% (mit Wirkung vom 15. Juni 1936 an). Aber auch die deutschen Nordseehäfen scheinen aus dem Antwerpener Streik Vorteil gezogen zu haben. Denn der Verlust Antwerpens im Juni gegenüber dem vorjährigen Juni in Höhe von 416 Schiffen mit 672 000 NRT. und 762 000 t Ladung ist nicht nur Rotterdam (+ 307 Schiffe mit 557 000 NRT. und 328 000 t Ladung), sondern auch Hamburg und Bremen (+ 170 Schiffe mit 245 000 NRT. und 397 000 t Ladung) zugutegekommen.

Trotz des Streiks zeigte aber das gesamte Halbjahresergebnis 1936 auch für Antwerpen eine bemerkenswerte Erhöhung. Im einzelnen nahm der Schiffsverkehr in allen Häfen folgende Entwicklung seit 1933:

Angekommene Schiffe in 1000 NRT.

	1. Halbjahr			
	1936	1935	1934	1933
Hamburg	9514	9029	9027	8812
Antwerpen	9282	8773	8458	8462
Rotterdam	9990	8718	8526	7882
Bremen	4278	4002	3985	3398

Als wichtigster Konkurrent Antwerpens koante Rotterdam im ersten Halbjahr 1936 den größten Verkehrsgewinn gegenüber dem Vorjahr mit 1,27 Mill. NRT. oder 14,6% für sich buchen. Es folgt Bremen mit 0,28 Mill. NRT. oder 6,9%, Antwerpen mit 0,51 Mill. NRT. oder 5,8% und in fast gleichem Verhältnis Hamburg mit 0,49 Mill. NRT. oder 5,4%. Damit ist Rotterdam in der Reihenfolge der großen Nordseehäfen an die führende Stelle getreten. Auch Hamburg übertraf wieder Antwerpen, das somit auf den dritten Platz gesunken ist. Bei einem Vergleich der Schiffsverkehrszahlen Hamburgs und der Westhäfen ist jedoch zu berücksichtigen, daß Hamburg für Schiffe im regelmäßigen Ueberseeverkehr vielfach End- und Anfangshafen ist, Antwerpen und Rotterdam dagegen in diesen Fällen vorwiegend Zwischenhäfen, so daß Hamburg die Reisen dieser Schiffe nur einmal im Ein- und Ausgang, die anderen Häfen doppelt anschreiben. Um einen einwandfreien Vergleich zu ermöglichen, müßten daher diese Schiffsreisen in Antwerpen und Rotterdam auch nur einmal gezählt werden. Nach einer besonderen Statistik, die das Handelsstatistische Amt für das erste Halbjahr 1936 erstmalig durchgeführt hat, handelt es sich hier um 85 Schiffe mit 350 000 NRT. bei Antwerpen und 74 Schiffe mit 302 000 NRT. bei Rotterdam. Bei Berücksichtigung dieser Zahlen würde sich somit der Vorsprung Rotterdams vor Hamburg von 476 000 auf 174 000 NRT. erniedrigen und der Vorsprung Hamburgs vor Antwerpen von 232 000 auf 582 000 NRT. erhöhen.

In der gleichen Richtung liegt die Entwicklung des Warenverkehrs zur See, wie aus folgender Uebersicht hervorgeht:

Warenein- und -ausgang in Mill. t

	Insgesamt			ohne Kohlen und Erze		
	1. Halbjahr			1. Halbjahr		
	1936	1935	1934	1936	1935	1934
Hamburg	11,0	9,9	10,0	9,1	8,2	8,4
Antwerpen	10,6	9,2	8,8	8,5	7,7	7,4
Rotterdam	15,0	12,9	12,5	6,4	5,7	6,0
Bremen	3,3	3,2	2,3	2,0	2,3	1,8

Auch hier hat Rotterdam die günstigste Entwicklung genommen; die Zunahme stellte sich gegenüber dem Vorjahr auf 2,1 Mill. t oder 16,1%. Dann folgt Antwerpen, das vorwiegend durch die ständige Erhöhung des Massengutverkehrs eine Steigerung um 1,4 Mill. t oder 15,8% aufwies. Auch Hamburg konnte seinen Warenverkehr um 1,1 Mill. t oder 10,8% vergrößern, eine Entwicklung, die aber nicht nur wie in den Westhäfen auf den Massengutumschlag zurückzuführen ist. Sehr gering war dagegen die Verkehrssteigerung in Bremen; infolge der gesunkenen Kohlenausfuhr stieg der Bremer Verkehr nur um 93 000 t oder 2,9%.

Der Bedarf der einzelnen Hinterländer, insbesondere der deutschen Wirtschaft, an ausländischen Rohstoffen und Nahrungsmitteln hatte in sämtlichen Häfen eine bemerkenswerte Erhöhung des Wareneingangs gegenüber dem Vorjahr zur Folge. Eine Gegenüberstellung des Rohstoffempfangs in den einzelnen Häfen zeigt folgendes Bild:

Rohstoffempfang in 1000 t

	Insgesamt		ohne Kohlen und Erze	
	1. Halbjahr	1935	1. Halbjahr	1935
	1936	1935	1936	1935
Hamburg	5171	4711	3333	3102
Antwerpen	3405	2637	2108	1611
Rotterdam	5867	5120	1894	1669
Bremen	854	780	689	656

Auch der Warenausgang zeigte infolge der Ausfuhrförderung in allen Häfen steigende Bedeutung, wie folgende Uebersicht erkennen läßt:

Warenausgang in 1000 t

	Insgesamt			ohne Kohlen und Erze		
	1. Halbjahr			1. Halbjahr		
	1936	1935	1934	1936	1935	1934
Hamburg	3373	3139	3204	3277	3338	3076
Antwerpen	4908	4509	3751	3746	3884	4110
Rotterdam	6466	5241	4612	3725	1849	1399
Bremen	1944	1892	1468	827	1247	1094

Die stärkste Zunahme gegenüber dem Vorjahr entfiel auf den Massenguthafen Rotterdam, dessen Versand allein um 1,23 Mill. t oder 23,4% stieg. Dann folgt Antwerpen mit 0,40 Mill. t oder 8,8%, Hamburg mit 0,24 oder 7,9% und Bremen mit 0,05 oder 2,8%. Die erhebliche Steigerung in den ausländischen Westhäfen ist vorwiegend auf die Erhöhung des Rohstoffumschlags zurückzuführen, wie folgende Uebersicht zeigt:

	Insgesamt		ohne Kohlen und Erze	
	1. Halbjahr	1935	1. Halbjahr	1935
	1936	1000 t	1936	1000 t
Hamburg	1654	1597	1619	1544
Antwerpen	2524	1781	1501	1384
Rotterdam	5478	4417	861	573
Bremen	1165	1257	468	459

Rotterdam und Antwerpen haben auch im Jahre 1936 erhebliche Vorteile aus ihrer günstigen Lage zum Ruhrgebiet ziehen können. Allein die Durchfuhr von Ruhrkohlen stieg in Rotterdam um 772 000 t.

Am günstigsten gestaltete sich jedoch die Fertigwarenausfuhr über die deutschen Nordseehäfen, wie aus folgender Gegenüberstellung hervorgeht:

	1. Halbjahr	
	1936	1935
	1000 t	1000 t
Hamburg	982	795
Antwerpen	2076	2353
Rotterdam	551	435
Bremen	637	522

Von allen Häfen hatte Hamburg im ersten Halbjahr 1936 die größte Steigerung seiner Fertigwarenausfuhr mit 187 000 t aufzuweisen. Ueber Bremen wurden hauptsächlich Eisenwaren, Chemikalien, Maschinen und Fahrzeuge verladen. Die Erhöhung der Fertigwarenausfuhr über Hamburg und Bremen zeigt, daß beide Häfen in bedeutendem Maße an der Ausfuhr hochwertiger deutscher Güter beteiligt sind. Die Ergebnisse der Ausfuhrstatistik des ersten Halbjahres 1936 lassen auch eindeutig erkennen, daß die beiden deutschen Nordseehäfen entsprechend ihrer besonderen Lage und ihren besonderen Aufgaben in der Exportfront der deutschen Wirtschaft gegenüber den ausländischen Westhäfen beachtenswerte Erfolge erzielt haben.

Hamburger Nachrichten

Nr. 324

Die großen Nordseehäfen in den ersten neun Monaten 1936:

Starke Verkehrszunahme in allen Häfen.

Rotterdam im Schiffsverkehr führend — Starke Erhöhung der Nahrungsmittelzufuhr — Fertigwarenverladung am stärksten gestiegen in Hamburg — Beachtliche deutsche Ein- und Ausfuhr über fremde Häfen.

Die steigende wirtschaftliche Entwicklung in den Hinterländern der großen festländischen Nordseehäfen hat den Seeverkehr dieser Häfen im Jahre 1936 in starkem Maße beeinflusst. Alle Häfen zeigten nach Angabe des Handelsstatistischen Amtes Hamburg eine beachtenswerte Verkehrszunahme. Wenn hierbei der Rheinhafen Rotterdam die stärkste Steigerung gegenüber dem Vorjahr aufwies, so deshalb, weil einmal Rotterdam aus dem Antwerpener Hafenarbeiterstreik, der in der Zeit vom 3. bis 21. Juni d. J. den gesamten Seeverkehr Antwerpens lahm legte und eine Angleichung der Arbeitslöhne beider Häfen zur Folge hatte, erhebliche Vorteile ziehen konnte. Diese Entwicklung wurde noch verstärkt durch eine Herabsetzung der Rotterdamer Lotsengebühren auf die Höhe der belgischen Sätze (mit Wirkung vom November 1935 an) und eine Ermäßigung wichtiger Tarife im Verhältnis zur Wertverminderung des Belga, wie die Hafen- und Kaigebühren um 28%, die Schuppen- und Lagermieten um 15% (mit Wirkung vom 15. Juni 1936 an) und die Löschkosten für Güter, die aus Liniendampfern der außereuropäischen Fahrt außenbords gelöscht werden (zur Förderung des Transits über den Rhein mit Wirkung vom 21. Juli 1936 an).

Andererseits ist die erhebliche Zunahme Rotterdams auf seine günstige Lage zum Rhein- und Ruhrgebiet zurückzuführen. Allein in diesem Jahre waren 62% seines Wareneinganges und sogar 78% seines Warenausgangs Durchfuhrgüter im Verkehr mit Deutschland. Das bedeutet, daß von dem gesamten diesjährigen Warenumsatz in Rotterdam in Höhe von 23,2 Mill. t allein 16,8 Mill. t dem Wirtschaftsaufschwung des Deutschen Reiches zu verdanken sind. An der Verkehrssteigerung Rotterdams in dieser Zeit gegenüber dem Vorjahr, die insgesamt 3,5 Mill. t betrug, war die deutsche Wirtschaft mit 3,0 Mill. t oder 86,3% beteiligt.

Für Antwerpen, dessen Warenumsatz stärker in die belgische Wirtschaft verflochten ist, errechnet sich ein Anteil des deutschen Außenhandels in Höhe von 3,4 Mill. t an einem gesamten Umsatz von 16,7 Mill. t, mithin ein Verhältnis von 20,2%. Die Zunahme des deutschen Warenverkehrs in dieser Zeit über Antwerpen betrug gegenüber dem Vorjahr 0,26 Mill. t.

Zwar haben auch die deutschen Nordseehäfen, insbesondere Hamburg, einen beachtenswerten Aufschwung in diesem Jahr aufzuweisen, der vor allem durch Tarifmaßnahmen der Reichsbahn und Gebührenermäßigungen der örtlichen Hafenverwaltungen erheblich gefördert wurde. Aber ein Vergleich der Verkehrszunahme in Hamburg um 1,7 Mill. t und in Bremen um 0,15 Mill. t mit derjenigen in den ausländischen Westhäfen läßt die außerordentliche Bedeutung erkennen, welche Rotterdam und Antwerpen auch heute noch für den Außenhandel des Deutschen Reiches besitzen.

Im einzelnen hat der Schiffsverkehr in allen Häfen folgende Entwicklung seit 1933 genommen:

Angekommene Schiffe in 1000 NRT.

	Januar bis September			
	1936	1935	1934	1933
Hamburg . . .	14 597	13 975	13 777	13 438
Antwerpen . . .	14 439	13 651	13 013	12 903
Rotterdam . . .	15 115	13 240	13 309	11 291
Bremen . . .	6 734	6 262	6 051	5 588

Rotterdam konnte 1936 den größten Verkehrsgewinn gegenüber dem Vorjahr mit 1,88 Mill. NRT oder 14,2% aufweisen. Es folgen Bremen mit 0,47 Mill. NRT oder 7,5%, Antwerpen mit 0,79 oder 5,8% und Hamburg mit 0,62 oder 4,5%. Damit hat Rotterdam Hamburg und Antwerpen erstmalig überflügelt und ist an die führende Stelle getreten. Den zweiten Platz nimmt Hamburg, den dritten Antwerpen ein. Bei diesem Vergleich ist jedoch zu berücksichtigen, daß Hamburg für Schiffe im regelmäßigen überseeischen Liniendienst vielfach End- und Anfangshafen darstellt, Rotterdam und Antwerpen dagegen in diesen Fällen Zwischenhäfen. Hamburg zählt somit die Reisen dieser Schiffe nur einmal im Ein- und Ausgang, die anderen Häfen dagegen doppelt. Würden für die Durchführung eines einwandfreien Vergleichs diese Fahrten in den ausländischen Westhäfen auch nur einmal gezählt, so würden nach einer besonderen Statistik des Handelsstatistischen Amtes bei Rotterdam 147 Schiffe mit 593 000 NRT und bei Antwerpen 104 Schiffe mit 416 000 NRT von dem angekommenen Schiffsverkehr in Abzug zu bringen sein. Dann würde Hamburg die Führung übernehmen, denn der Vorsprung Rotterdams vor Hamburg von 518 000 NRT würde sich in einen Vorsprung Hamburgs vor Rotterdam von 75 000 NRT verwandeln und der Vorsprung Hamburgs vor Antwerpen von 158 000 auf 574 000 NRT erhöhen.

Wie sich der Warenverkehr zur See in allen Häfen gestaltet, geht aus folgender Übersicht hervor:

Warenein- und -ausgang in Mill. t
(ohne Schiffsbedarf).

	Insgesamt Januar bis September				ohne Kohlen und Erze Januar bis September			
	1936	1935	1934	1933	1936	1935	1934	1933
Hamburg . . .	16,2	14,5	14,6	14,5	13,5	12,0	12,4	12,4
Antwerpen . . .	16,7	14,9	13,7	12,8	13,1	11,3	11,7	11,0
Rotterdam . . .	23,2	19,2	19,1	18,9	10,5	9,1	10,1	9,3
Bremen . . .	8,1	4,8	4,4	3,2	3,8	3,5	3,3	2,8

Die bedeutende Steigerung des Massengutumschlages in Rotterdam hat eine Verkehrssteigerung von 3,5 Mill. t gegenüber dem Vorjahr oder 17,9% bewirkt. In fast gleichem Verhältnis nahm der Warenverkehr in Antwerpen und Hamburg zu, und zwar um 1,8 Mill. t oder 12,8% bzw. 1,7 oder 12%. Geringer war dagegen die Erhöhung in Bremen mit 0,3 Mill. t oder 5,6%, dessen Warenumsatz unter dem Rückgang der Kohlenzufuhr zu leiden hatte.

Entsprechend dem hohen Bedarf der einzelnen Hinterländer, insbesondere des Deutschen Reiches, an ausländischen Rohstoffen und Nahrungsmitteln war in fast allen Häfen eine beachtenswerte Erhöhung des Wareneinganges gegenüber dem Vorjahr eingetreten, die in den ausländischen Westhäfen und Hamburg fast gleich groß war, und zwar betrug sie in Rotterdam 1,6 Mill. t oder 14,1%, in Antwerpen 1,1 Mill. t oder 13,7% und in Hamburg 1,3 Mill. t oder 12,2%.

Die bedeutende Stellung, die Hamburg in der Versorgung Deutschlands mit überseeischen Nahrungsmitteln einnimmt, hatte eine starke Erhöhung um 331 000 t zur Folge. Aber auch über Antwerpen und Rotterdam wurden bedeutende Mengen eingeführt, und zwar über Antwerpen 264 000 t mehr als im Vorjahr und in Rotterdam 254 000 t. Nur Bremen hat durch den geringeren deutschen Getreideverkehr einen Rückgang von 46 000 t zu beklagen.

Auch der Rohstoffempfang ist in allen Häfen in starkem Maße gestiegen.

Der Warenausgang ist in fast allen Häfen beträchtlich gestiegen. Wie beim Eingang hat Rotterdam auch beim Ausgang infolge seines bedeutenden Massengutumschlages die stärkste Zunahme aufzuweisen. Sein Versand stieg gegenüber dem Vorjahr allein um 1,88 Millionen t oder 23,4%. Demgegenüber ist die Steigerung in Antwerpen mit 0,78 Mill. t oder 10,9%, in Hamburg mit 0,44 Mill. t oder 9,8% und in Bremen mit 0,19 Mill. t oder 6,5% erheblich geringer.

Die bemerkenswerte Verkehrssteigerung in den ausländischen Westhäfen ist im Gegensatz zu den deutschen Nordseehäfen hauptsächlich auf die Zunahme des Rohstoffumschlages zurückzuführen.

Am günstigsten entwickelte sich jedoch die Fertigwarenausfuhr über die deutschen Nordseehäfen, wie aus folgender Übersicht hervorgeht:

	Januar bis September 1000 t		
	1936	1935	1934
Hamburg . . .	1531	1225	1085
Antwerpen . . .	3350	3542	3160
Rotterdam . . .	876	660	605
Bremen . . .	961	801	547

Von allen Häfen hat Hamburg im Jahre 1936 die größte Steigerung seiner Fertigwarenverladungen aufzuweisen. Sie betrug allein 306 000 t gegenüber dem Vorjahr, es folgt Rotterdam mit 216 000 t und Bremen mit 160 000 t. Antwerpen zeigte erstmalig einen Rückgang um 192 000 t, eine Entwicklung, die sowohl mit den Stützungsmaßnahmen der niederländischen Regierung zugunsten Rotterdams als auch mit der Ermäßigung des Goldwertes der Rheinschiffahrts, räumlich nach der Belgabwertung im Zusammenhang steht.

Die Ergebnisse der Verkehrsstatistik der großen festländischen Nordseehäfen in den ersten drei Viertelljahren 1936 zeigen eindeutig, daß die deutschen Nordseehäfen sowohl bei der Einfuhr von Rohstoffen und Nahrungsmitteln als auch bei der Ausfuhr deutscher Fertigwaren beachtenswerte Erfolge gezeitigt haben. Sie lassen aber gleichzeitig erkennen, daß ein nicht unbedeutender Teil der deutschen Ein- und Ausfuhr über fremde Häfen geleitet wird, eine Entwicklung, welche die deutsche Wirtschaft zahlungsbilanzmäßig und hinsichtlich des Arbeits-einsatzes in den deutschen Nordseehäfen stark belastet.

Bremer Nachrichten mit Weser-Zeitung

Nr. 325

Konkurrenzhäfen der Nordsee

Ergebnisse der Verkehrsstatistik für 1936

Die steigende wirtschaftliche Entwicklung in den Hinterländern der großen festländischen Nordseehäfen hat, wie das Handelsstatistische Amt, Hamburg, berichtet, den Seeverkehr dieser Häfen im Jahre 1936 in starkem Maße beeinflusst. Alle Häfen zeigten eine beachtenswerte Verkehrszunahme. Wenn hierbei der Rheinmündungshafen Rotterdam die stärkste Steigerung gegenüber dem Vorjahr aufwies, so deshalb, weil einmal Rotterdam aus dem Antwerpener Hafenarbeiterstreik, der in der Zeit vom 3. bis 21. Juni d. J. den gesamten Seeverkehr Antwerpens lahmlegte und eine Angleichung der Arbeitslöhne beider Häfen zur Folge hatte, erhebliche Vorteile ziehen konnte. Diese Entwicklung wurde noch verstärkt durch eine Herabsetzung der Rotterdammer Lotsengebühren auf die Höhe der belgischen Sätze (mit Wirkung vom November 1935 an) und eine Ermäßigung wichtiger Tarife im Verhältnis zur Wertminderung des Belga, wie die Hafengebühren um 28 v. H., die Schuppen- und Lagermieten um 15 v. H. (mit Wirkung vom 15. Juni 1936 an) und die Löschkosten für Güter, die aus Liniendampfern der außereuropäischen Fahrt außerbords gelöscht werden (zur Förderung des Transits über den Rhein mit Wirkung vom 21. Juli 1936 an). Die Ende September durchgeführte Abwertung des holländischen Guldens wird die Stellung Rotterdams weiter zu Ungunsten Antwerpens beeinflussen.

Andererseits ist die erhebliche Zunahme Rotterdams auf seine günstige Lage zum Rhein- und Ruhrgebiet zurückzuführen, denn der gewaltige Massengutverkehr dieses Gebietes mit dem Ausland (Erze im Eingang und Kohlen im Ausgang) geht vorwiegend über diesen Hafen. Waren doch allein in diesem Jahre 62 v. H. seines Wareneingangs und sogar 78 v. H. seines Warenausgangs Durchfuhr- und im Verkehr mit Deutschland. Das bedeutet, daß von dem gesamten diesjährigen Warenumsatz in Rotterdam in Höhe von 22,2 Mill. t allein 16,8 Mill. t dem Wirtschaftsaufschwung des Deutschen Reiches zu verdanken sind. An der Verkehrssteigerung Rotterdams in dieser Zeit gegenüber dem Vorjahr, die insgesamt 3,5 Mill. t betrug, war die deutsche Wirtschaft mit 3,9 Mill. t oder 86,3 v. H. beteiligt.

Für Antwerpen, dessen Warenumsatz stärker in die belgische Wirtschaft verflochten ist, errechnet sich ein Anteil des deutschen Außenhandels in Höhe von 3,4 Mill. t an einem gesamten Umsatz von 16,7 Mill. t, mithin ein Verhältnis von 20,2 v. H. Die Zunahme des deutschen Warenverkehrs in dieser Zeit über Antwerpen betrug gegenüber dem Vorjahr 9,26 Mill. t.

Zwar haben auch die deutschen Nordseehäfen, insbesondere Hamburg, einen beachtenswerten Aufschwung in diesem Jahr aufzuweisen, der vor allem durch Tarifmaßnahmen der Reichsbahn und Gebührenermäßigungen der örtlichen Hafenverwaltungen erheblich gefördert wurde. Aber ein Vergleich der Verkehrszunahme in Hamburg um 1,7 Mill. t und in Bremen um 1,5 Mill. t mit derjenigen in den ausländischen Westhäfen läßt die außerordentliche Bedeutung erkennen, welche Rotterdam und Antwerpen auch heute noch für den Außenhandel des Deutschen Reiches besitzen.

Im einzelnen hat der Schiffsverkehr in allen Häfen folgende Entwicklung seit 1933 genommen:

Jan.-Sept. angekommene Schiffe in 1000 NRT.

	1936	1935	1934	1933
Hamburg	14 597	13 975	13 777	13 438
Antwerpen	14 439	13 631	13 613	12 906
Rotterdam	15 115	13 246	13 809	11 291
Bremen	6 734	6 262	6 051	5 588

Rotterdam konnte 1936 den größten Verkehrsgewinn gegenüber dem Vorjahr mit 1,88 Mill. NRT. oder 14,2 v. H. aufweisen. Es folgen Bremen mit 6,47 Mill. NRT. oder 7,5 v. H., Antwerpen mit 0,79 oder 5,8 v. H. und Hamburg mit 0,62 oder 4,5 v. H. Damit hat Rotterdam Hamburg und Antwerpen erstmalig überflügelt und ist an die führende Stelle getreten.

Ähnlich gestaltete sich der Warenverkehr zur See

in allen Häfen:

Warenein- und ausgang in Mill. t
(ohne Schiffsbedarf)

	1936	1935	1934	1933
Hamburg	16,2	14,5	14,6	14,5
Antwerpen	16,7	14,9	13,7	12,8
Rotterdam	23,2	19,7	19,1	15,9
Bremen	5,1	4,8	4,4	3,2

Die bedeutende Steigerung des Massengutumschlags in Rotterdam hat eine Verkehrsteigerung von 3,5 Mill. t gegenüber dem Vorjahr oder 17,3 v. H. bewirkt.

Die hervorragende Stellung, die der Massengutumschlag in den Westhäfen einnimmt, ergibt sich besonders eindeutig aus einem Vergleich mit 1933. Dann erhält man einen bedeutenden Verkehrsaufschwung in diesen Häfen, der in Rotterdam allein 7,3 Mill. t oder 45,8 v. H. betrug, in Antwerpen 4,9 Mill. t oder 31,1 v. H. und in Bremen 1,9 Mill. t oder 58,6 v. H. Hamburgs Warenverkehr zeigte demgegenüber infolge des geringeren Verkehrs mit Lebensmitteln nur eine Steigerung von 1,7 Mill. t oder 11,5 v. H. Werden Kohlen und Erze in diesen Vergleich nicht einbezogen, so vermindert sich die Verkehrszunahme erheblich und zwar in Rotterdam auf 13,4 v. H., in Antwerpen auf 19,2, in Bremen auf 34,3 und in Hamburg auf 8,2 v. H.

Im einzelnen zeigte der Wareneingang seit 1933 folgende Entwicklung:

Wareneingang in 1000 t
(einschl. Durchfuhr)

	1936	1935	1934	1933
Hamburg	11 124	9 828	9 901	9 586
Antwerpen	8 849	7 784	7 943	7 284
Rotterdam	13 353	11 704	12 034	10 023
Bremen	2 031	1 953	2 098	1 812

Der Warenausgang ist in fast allen Häfen beträchtlich gestiegen.

Warenausgang in 1000 t
(einschl. Durchfuhr, ohne Schiffsbedarf)

	1936	1935	1934	1933
Hamburg	5071	4633	4670	4942
Antwerpen	7897	7123	5767	5492
Rotterdam	9889	8013	7092	5918
Bremen	3030	2845	2339	1380

Die bemerkenswerte Verkehrsteigerung in den ausländischen Westhäfen ist im Gegensatz zu den deutschen Nordseehäfen hauptsächlich auf die Zunahme des Rohstoffumschlages zurückzuführen.

Die Ergebnisse der Verkehrsstatistik der großen festländischen Nordseehäfen in den ersten drei Vierteljahren 1936 zeigen eindeutig, daß die deutschen Nordseehäfen sowohl bei der Einfuhr von Rohstoffen und Nahrungsmitteln als auch bei der Ausfuhr deutscher Fertigwaren beachtenswerte Erfolge gezeitigt haben.

Sie lassen aber gleichzeitig erkennen, daß ein nicht unbeträchtlicher Teil der deutschen Eln. und Ausfuhr über fremde Häfen geleitet wird, eine Entwicklung, welche die deutsche Wirtschaft zahlungsbilanzmäßig und hinsichtlich des Arbeitseinsatzes in den deutschen Nordseehäfen stark belastet.

Bremer Nachrichten mit Weser-Zeitung

Nr. 228

Schifffahrt

Konkurrenzhäfen der Nordsee

Rotterdam durch Warenverkehr mit Deutschland führend

Die anhaltende Belebung der Weltwirtschaft, die sowohl mit der Kaufkraftsteigerung der überseeischen Rohstoffländer und der erhöhten Tätigkeit der europäischen Industriestaaten als auch mit den ungünstigen Ernteeergebnissen des letzten Jahres in Europa im Zusammenhang steht, spiegelt sich auch in den Seeverkehrszahlen der großen festländischen Nordseehäfen im 1. Halbjahr 1937 wider. In allen Häfen sind, nach den amtlichen Mitteilungen des Handelsstatistischen Amtes, Hamburg, die überseeischen Rohstoff- und Nahrungsmittelzufuhren sowie die Verladungen von europäischen Fertigwaren erheblich gestiegen, so daß der gesamte Warenverkehr zur See im 1. Halbjahr 1937 eine Höhe von 48,0 Mill. t erreichte gegenüber 39,9 Mill. t im Vorjahr und 30,6 Mill. t im 1. Halbjahr 1935. Das bedeutet eine Steigerung um 8,1 Mill. t oder 20,3 % gegenüber 1936 und 17,4 Mill. t oder 57,0 % seit 1935. Damit wurde gleichzeitig der bisher höchste Stand des Jahres 1939 (46,8 Mill. t) zum ersten Male um 1,2 Mill. t oder 2,6 % überschritten.

Allerdings entfiel der Hauptanteil an dieser bedeutenden mengenmäßigen Zunahme auf die ausländischen Westhäfen, und zwar 6,4 Mill. t oder vier Fünftel gegenüber dem Vorjahr und 13,3 Mill. t oder drei Viertel gegenüber 1935, während die beiden deutschen Häfen nur mit 1,7 bzw. 4,2 Mill. t an der Steigerung beteiligt waren. Hierbei muß jedoch berücksichtigt werden, daß die günstigere Entwicklung in den Auslandshäfen hauptsächlich auf den Aufschwung der deutschen Wirtschaft, insbesondere des Rhein- und Ruhrgebiets, mit denen die Rheinmündungshäfen von jeher aufs engste verbunden sind, zurückzuführen ist. Allein die Hälfte der Zunahme gegenüber dem Vorjahr (das sind 3,1 Mill. t) und zwei Drittel der Steigerung seit 1935 (das sind 5,6 Mill. t) in diesen Häfen entfiel auf die Durchfuhr im Verkehr mit Deutschland, wie aus folgender Gegenüberstellung hervorgeht:

Warenverkehr zur See in Mill. t

1. Halb- Jahr	Rotterdam und Antwerpen	Dav. Durchfuhr von u. nach Deutschland	Rotterdam u. Antwerpen ohne Durchf.	Hamburg und Bremen
1933	18,8	7,5	11,3	11,8
1934	21,3	9,8	11,5	12,8
1935	22,1	10,7	11,4	13,1
1936	25,6	12,9	2,7	14,8
1937	32,0	16,1	15,9	16,0

Während der starke Aufschwung, den Rotterdam und Antwerpen bis 1936 genommen haben, vorwiegend der deutschen Durchfuhr zu verdanken ist, hat sich der Verkehr dieser Häfen mit dem nationalen Hinterland in dieser Zeit nur wenig um 11 % verändert, im Gegensatz zu den deutschen Nordseehäfen, in denen der Seeverkehr größere Bedeutung (plus 21 %) erlangte. Erst im Jahre 1937 haben Durchfuhr und nationaler Verkehr in den Rheinmündungshäfen die gleiche Entwicklung (plus 35 %) genommen, die doppelt so groß war wie im Vorjahr.

Es ergibt sich somit, daß die Durchfuhr über Rotterdam und Antwerpen im Verkehr mit Deutschland seit 1935 am stärksten um 8,6 Mill. t oder 115,2 % gestiegen ist.

Eine weitere Unterscheidung des Seeverkehrs dieser Häfen nach Durchfuhr und Eigenverkehr zeigt jedoch, daß in diesem Jahr nicht nur Hamburg und Bremen, sondern auch die ausländischen Westhäfen ihre Stellung im nationalen Außenhandel der einzelnen Länder haben festigen können.

Im Seeschiffverkehr hat Rotterdam in diesem Jahre die günstigste Verkehrsentwicklung genommen. Die Schifffahrt erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,79 Mill. Netto-Register-Tonnen oder 18 %, so daß Rotterdam die führende Stellung weiter behaupten konnte. Denn Antwerpen hat infolge veränderter Arbeitsbedingungen nur eine Verkehrszunahme um 12,3 % buchen können. In den beiden deutschen Nordseehäfen blieb dagegen der Schiffsverkehr fast unverändert (Hamburg plus 0,3 und Bremen plus 1,7 %).

Auch der Warenverkehr zur See ist in allen Häfen gestiegen, und zwar in erheblich stärkerem Maße als der Schiffsverkehr, so daß für alle Häfen eine bessere Raumausnutzung der Seeschiffe festgestellt werden konnte. Wie beim Schiffsverkehr entfiel die stärkste Zunahme auf Rotterdam, dessen bedeutender Massengutumschlag eine Steigerung des gesamten Warenverkehrs gegenüber dem Vorjahr um 4,5 Mill. t oder 29,7 % zur Folge hatte.

Damit hat Rotterdam eine Höhe von 19,5 Mill. t erreicht, den Umschlag von 1935 um 9,2 Mill. t oder 69,4 % überschritten, eine Entwicklung, an der fast zu drei Vierteln der deutsche Außenhandel beteiligt ist.

Auch Antwerpens Seeverkehr weist eine starke Zunahme gegenüber dem Vorjahr von 1,9 Mill. t oder 18 % und gegenüber 1935 von 4 Mill. t oder 47,3 % auf.

Erhöhung der Konferenzraten nach dem Fernen Osten

Die in der Ostasienkonferenz zusammengeschlossenen Reedereien haben dieser Tage in London beschlossen (vergl. Nr. 227 v. 20. 8. 37) mit Rücksicht auf die zugespitzte Lage in Schanghai bis auf weiteres keine Güter für Schanghai anzunehmen und Schanghai vorerst nicht zu bedienen. Gleichzeitig wurde eine sofort in Kraft tretende Erhöhung der Frachtraten nach Hongkong, Schanghai und Japan um 10 % beschlossen. Von der Heraussetzung der Raten werden Eisenbahnmaterial über 65 cm Spur, Eisen und Stahl, Zellulose, Papier in Ballen oder Rollen, Zeitungsdruckpapier in Rollen und Düngemittel nicht betroffen. Nebenhäfen, deren direkte oder indirekte Frachten durch Zuschläge zu den Grundfrachten nach den vorerwähnten Häfen gebildet werden, werden von der Erhöhung ebenfalls betroffen, da bei der Feststellung der direkten oder indirekten Frachten die nun um 10 % erhöhten Grundfrachten zugrunde gelegt werden.

PRESSEDIENST HANSA!

1646

Der Seeverkehr der grossen Nordsee-Festlandshäfen in den ersten drei Vierteljahren 1937.

Rekordhöhe des Warenumschlags.

Die günstige Entwicklung des zwischenstaatlichen Güterverkehrs, der in diesem Jahr zum ersten Male die binnenwirtschaftliche Belegung in den wichtigsten Handelsländern übertraf, hat auch zu einer beträchtlichen Erhöhung des Seeverkehrs der grossen festländischen Nordseehäfen geführt.

Alle Häfen zeigen bedeutende Steigerungen der überseeischen Rohstoff- und Nahrungsmittelzufuhren sowie der Verladungen von Fertigwaren nach Aussereuropa, so dass nach den Feststellungen des Handelsstatistischen Amtes, Hamburg, der gesamte Warenverkehr zur See in den ersten drei Vierteljahren 1937 eine Höhe von 73,3 Mill. t erreichte gegenüber 61,2 im Vorjahr und 46,9 in der gleichen Zeit 1933. Das bedeutet eine Steigerung um 12,1 Mill. t oder 19,7 v.H. gegenüber 1936 und sogar 26,4 Mill. t oder 56,4 v.H. seit 1933. Damit wurde gleichzeitig der bisher höchste Stand vor der Weltwirtschaftskrise im Jahre 1929, der eine Höhe von 70,8 Mill. t darstellte, erstmalig um 2,5 Mill. t oder 3,5 v.H. übertroffen.

An dieser bedeutenden Verkehrszunahme waren die ausländischen Westhäfen zu drei Vierteln beteiligt, und zwar mit 8,8 Mill. t gegenüber dem Vorjahr und 19,6 Mill. t gegenüber 1933, während auf die beiden deutschen Nordseehäfen ein Anteil von 3,3 bzw. 6,8 Mill. t entfiel. Dieses Ergebnis gewinnt noch insofern erhöhte Bedeutung, als der gewaltige Aufschwung in Rotterdam und Antwerpen vorwiegend der deutschen Wirtschaft, insbesondere der Entwicklung des Rhein- und Ruhrgebiets zu verdanken ist, mit der die Rheinmündungshäfen aus verkehrsgeographischen Gründen von jeher aufs engste verbunden sind. Allein 5,1 Mill. t oder 58 v.H. der Zunahme gegenüber dem Vorjahr und 12,7 Mill. t oder 65 v.H. der Steigerung seit 1933 entfielen in diesen Häfen auf die Durchfuhr im Verkehr mit Deutschland.

Im einzelnen nahm der Seeschiffsverkehr in allen Häfen folgende Entwicklung:

Angekommene Seeschiffe in Mill.N.R.T.

Januar - September

	<u>1933</u>	<u>1935</u>	<u>1936</u>	<u>1937</u>
Hamburg	13,4	14,0	14,6	14,9
Antwerpen 1)	12,5	13,2	13,9	15,2
Rotterdam 2)	11,7	13,2	15,1	17,7
Bremen	5,3	6,3	6,7	6,9

Die stärkste Zunahme zeigte in diesem Jahr Rotterdam mit 2,6 Mill.N.R.T. oder 17,4 v.H. gegenüber dem Vorjahr. Es konnte seine führende Stellung weiter festigen, weil Antwerpen infolge veränderter Arbeitsbedingungen nur eine Steigerung um die Hälfte, und zwar um 1,3 Mill.N.R.T. oder 9,4 v.H. aufwies. Dagegen hat sich der Schiffsverkehr in den beiden deutschen Nordseehäfen nur wenig erhöht, in Hamburg

- 1) Nach Abzug von 18 v.H. des belgischen Tonnenmasses
2) Einschliesslich der eingemeindeten Orte Pernis und Vondelingenplaat auch 1933.

PRESSEDIENTST HANSA

HR. AUSGEBER U. HAUPTSCHRIFTFÜHRER:
DR. G. KURT JOHANNSEN
BORSE, ZIMMER 219 · RUF. 360531/32

NACHRICHTENDIENTST AUS ÜBERSEE, EUROPA UND DEN HAFENSTÄDTEN
POLITIK, WIRTSCHAFT, HANDEL, SCHIFFFAHRT UND FEUILLETON
SPEZIALBERICHTERSTATTER AN VIELEN WICHTIGEN PLÄTZEN DES AUSLANDES
AUFFASSUNGEN UND STIMMEN DER WIRTSCHAFTSKREISE DER DEUTSCHEN HAFENSTÄDTE UND DER DEUTSCHEN INDUSTRIEZENTREN

SCHIFFFAHRT

Einsendung von
drei Belegexemplaren erbeten

Nr. 1 646, 25.11.37.

- 2 -

Hamburg um 2,1 v.H. und in Bremen um 2,7 v.H. Ein Vergleich mit dem bisher höchsten Stand im Jahre 1929 lässt erkennen, dass Hamburg diese Höhe noch nicht wieder erreicht hat, sondern um 10,7 v.H. unterschreitet im Gegensatz zu allen anderen Häfen, die dieses Jahr zum Teil erheblich übertroffen haben, und zwar Antwerpen mit 2,0, Bremen mit 7,7 und Rotterdam mit 10,3 v.H.

Noch günstiger als die Schifffahrt ist der Warenverkehr in allen Häfen gestiegen, so dass überall eine bessere Raumnutzung der Seeschiffe festgestellt werden kann.

	Warenverkehr in Mill. t (ohne Schiffsbedarf)							
	Insgesamt			ohne Kohlen und Erze				
	1933	1935	1936	Januar - September 1937	1933	1935	1936	1937
Hamburg	14,5	14,5	16,2	18,6	12,4	12,0	13,5	15,6
Antwerpen	12,8	14,9	16,7	19,1	11,1	12,2	13,1	15,3
Rotterdam	16,4	19,7	23,2	29,7	9,7	9,1	10,5	12,6
Bremen	3,2	4,8	5,1	6,0	2,8	3,5	3,8	4,0

Auch hier wies Rotterdam die stärkste Zunahme auf, denn der bedeutende Massengutumschlag hatte eine Steigerung des gesamten Warenverkehrs gegenüber dem Vorjahr um 6,4 Mill. t oder 27,6 v.H. zur Folge. Rotterdam erreichte eine Höhe von 29,7 Mill. t und überschritt damit den Umschlag von 1933 um 13,3 Mill. t oder 80,9 v.H. und sogar den höchsten Stand von 1929 mit 2,7 Mill. t oder 10,0 v.H., eine Entwicklung, an der zu fast 80 v.H. (das sind 10,5 Mill. t gegenüber 1933) der deutsche Aussenhandel beteiligt war. In fast gleichem Masse um je 2,4 Mill. t oder 14,8 bzw. 14,2 v.H. hat sich der Warenverkehr in Hamburg und Antwerpen gegenüber dem Vorjahr erhöht, während seit 1933 Antwerpens Umschlag (+ 6,3 Mill. t oder 49,6 v.H.) erheblich stärker gestiegen ist als derjenige Hamburgs (+ 4,1 Mill. t oder 28,0 v.H.), eine Entwicklung, an der in Antwerpen zu fast 20 v.H. die Durchfuhr im Verkehr mit Deutschland beteiligt war, die seit 1933 eine Zunahme um 2,1 Mill. t oder 41,0 v.H. aufwies. Seinen höchsten Stand von 1929 hat Antwerpen in diesem Jahre somit um 1,1 Mill. t oder 5,8 v.H. übertroffen. Auch Bremen konnte seinen Warenverkehr in starkem Masse um 0,9 Mill. t oder 17,8 v.H. gegenüber dem Vorjahr erhöhen und gegenüber 1933 durch den bedeutenden Massengutumschlag sogar um 2,8 Mill. t oder 86,8 v.H. erhöhen, verhältnismässig somit am stärksten von allen Häfen. Infolgedessen hat Bremen auch seinen Stand von 1929 mit 1,2 Mill. t oder 25,5 v.H. überschritten. Die geringste Verkehrszunahme seit 1933 konnte Hamburg mit 4,1 Mill. t oder 28,0 v.H. buchen, so dass Hamburg als einziger Hafen noch nicht wieder die Höhe von 1929 erreicht hat und mit 2,5 Mill. t oder 11,8 v.H. unter diesem Stand blieb.

- 3 -

NACHRICHTENDIENST AUS ÜBERSEE, EUROPA UND DEN HAFENSTÄDTEN
POLITIK, WIRTSCHAFT, HANDEL, SCHIFFFAHRT UND FEUILLETON
SPEZIALBERICHTERSTATTER AN VIELEN WICHTIGEN PLÄTZEN DES AUSLANDES
AUFFASSUNGEN UND STIMMEN DER WIRTSCHAFTSKREISE DER DEUTSCHEN HAFENSTÄDTE UND DER DEUTSCHEN INDUSTRIEZENTREN

Einsendung von
drei Belegexemplaren erbeten

Nr. 1 646, 25.11.37.

- 3 -

Wareneingang in Mill. t
(einschl. Durchfuhr)

	<u>Insgesamt</u>				<u>Ohne Kohlen und Erze</u>			
	Januar - September							
	<u>1933</u>	<u>1935</u>	<u>1936</u>	<u>1937</u>	<u>1933</u>	<u>1935</u>	<u>1936</u>	<u>1937</u>
Hamburg	9,6	9,8	11,1	12,3	7,5	7,5	8,5	9,6
Antwerpen	7,3	7,8	8,8	10,1	6,0	6,0	6,9	7,4
Rotterdam	10,3	11,7	13,4	16,5	7,6	6,9	7,3	8,6
Bremen	1,8	1,9	2,0	2,4	1,7	1,8	1,8	1,9

Der steigende Bedarf der europäischen Länder an Rohstoffen und Nahrungsmitteln hat den Wareneingang in allen Häfen beträchtlich erhöht, hauptsächlich in Rotterdam, dessen Zunahme gegenüber dem Vorjahr mit 23,3 v.H. am stärksten war und vorwiegend mit dem gewaltigen Erzumschlag für deutsche Rechnung im Zusammenhang stand. Es folgt Antwerpen, das hauptsächlich grössere Rohstoffmengen gelöscht hat, die ja je zur Hälfte für die deutsche und belgische Wirtschaft bestimmt waren und insgesamt eine Steigerung von 14,5 v.H. bewirkten. Auch der Wareneingang in den deutschen Nordseehäfen zeigte eine beachtenswerte Erhöhung, die in Hamburg 10,6 v.H. und in Bremen 18,8 v.H. betrug und in Hamburg auf grösseren Lebensmittelfuhren, in Bremen vor allem auf grösseren Rohstofflieferungen beruhte.

Die mit den vorjährigen ungünstigen Ernteergebnissen in Europa im Zusammenhang stehenden gewaltigen überseeischen Getreidezufuhren haben die Höhe des Wareneingangs in fast allen Häfen entscheidend beeinflusst. Hieran waren besonders Hamburg und Rotterdam beteiligt, deren Getreidebezug allein um 636 000 t bzw. 814 000 t stieg. Auf Antwerpen entfiel nur eine Zunahme von 239 000 t und auf Bremen 65 000 t. Hierbei ist beachtenswert, dass von den Rotterdamer Zufuhren 472 000 t für Deutschland bestimmt waren, so dass die Rheinmündungshäfen mit 1,33 Mill. t und die deutschen Nordseehäfen mit 1,25 Mill. t an dem erhöhten Getreidebedarf des Deutschen Reiches beteiligt waren.

Gestiegen ist in allen Häfen sodann der Rohstoffempfang. Hier zeigte Rotterdam die stärkste Zunahme mit 1,97 Mill. t gegenüber dem Vorjahr, von denen allein 62 v.H. für das Deutsche Reich bestimmt waren, die sich vorwiegend aus Eisen- und Manganerzen zusammensetzten. Es folgt Antwerpen mit einer Steigerung von 0,91 Mill. t, die sich entsprechend seiner steigenden Entwicklung zum Massenguthafen vorwiegend auf Erze und Kohlen erstreckt, wobei der Anteil des Deutschen Reiches an den Erzzufuhren auf 42 v.H. stieg. Hamburgs Rohstoffverkehr nahm um 0,43 Mill. t zu und erreichte fast die Höhe der Rohstoffdurchfuhr Rotterdams. Auch Bremen gelang es, durch grössere Rohstoffzufuhren, die 0,27 Mill. t ausmachten, seinen Anteil an der Reichseinfuhr zu erhöhen.

Der Warenausgang hat sich in allen Häfen noch günstiger entwickelt, wie aus folgender Übersicht zu erkennen ist:

oder 58 v.H., in Antwerpen die gesamten Mehrbezüge in Höhe von 239 000 t

NACHRICHTENDIENTST AUS ÜBERSEE, EUROPA UND DEN HAFENSTÄDTEN
POLITIK, WIRTSCHAFT, HANDEL, SCHIFFFAHRT UND FEUILLETON
SPEZIALBERICHTERSTATTER AN VIELEN WICHTIGEN PLÄTZEN DES AUSLANDES
AUSSAGUNGEN UND STIMMEN DER WIRTSCHAFTSKREISE DER DEUTSCHEN HAFENSTÄDTE UND DER DEUTSCHEN INDUSTRIEZENTREN

Einsendung von
drei Belegexemplaren erbeten

Nr. 1 646, 25.11.37.

- 4 -

Warenausgang in Mill. t

(einschl. Durchfuhr, ohne Schiffsbedarf)

Insgesamt ohne Kohlen und Erze
Januar - September

	1933	1935	1936	1937	1933	1935	1936	1937
Hamburg	4,9	4,6	5,1	6,3	4,8	4,5	5,0	6,0
Antwerpen	5,5	7,1	7,9	9,0	5,1	6,2	6,3	7,9
Rotterdam	6,1	8,0	9,9	13,2	2,1	2,2	3,2	4,0
Bremen	1,4	2,8	3,0	3,6	1,1	1,7	2,0	2,2

Die stärkste Entwicklung zeigte wieder Rotterdam mit einer Zunahme von 3,3 Mill. t oder 33,4 v.H. gegenüber dem Vorjahr, die zu zwei Dritteln auf die Durchfuhr von Deutschland und zu einem Drittel auf den Eigenhandel der Niederlande entfiel. Es folgt Hamburg mit einer Steigerung um 1,2 Mill. t oder 23,8 v.H. und Antwerpen mit 1,1 Mill. t oder 13,8 v.H. Auch Bremen zeigte eine bemerkenswerte Zunahme um 0,5 Mill. t oder 17,1 v.H.

Fast alle Warengruppen waren an der bedeutenden Steigerung gegenüber dem Vorjahr beteiligt, nicht nur Rohstoffe und Fertigwaren, sondern auch Lebensmittel, deren Durchfuhr in diesem Jahr in fast allen Häfen erhöhte Bedeutung erlangte. Auf diesem Gebiet hat Hamburg, dessen Transitstellung im Lebensmittelverkehr mit den nordischen und südosteuropäischen Ländern von jeher bedeutend ist, die grösste Verkehrszunahme mit 527 000 t aufzuweisen, an der hauptsächlich der bedeutende Getreideumschlag mit 327 000 t beteiligt war. Auch in den ausländischen Westhäfen traten um erstenmal die Getreidevers Schiffungen nach den nordischen Ländern stärker hervor, ein Zeichen für die wachsende Bedeutung dieser Häfen im Seetransit nach Nord- und Nordosteuropa. Die Zunahme betrug in Rotterdam allein 212 000 t und in Antwerpen 96 000 t. Dagegen waren an dem erhöhten Rohstoffversand nur Rotterdam, Bremen und Hamburg beteiligt. Hier zeigt sich, dass die bedeutenden Ruhrkohlenverladungen, die in Rotterdam 8,3 Mill. t und in Bremen 1,4 Mill. t betrugen, hauptsächlich auf Kosten der Antwerpener Verschiffungen gingen, die einen Rückgang um 730 000 t aufwiesen. Hamburg ist an diesen mengenmässig bedeutenden Transporten nicht beteiligt. Dazu kamen in den ausländischen Westhäfen noch die grösseren Verladungen von Düngemitteln, Kalk und Zement sowie die bedeutenden Metallverschiffungen. Auch in Hamburg erhöhte sich die Ausfuhr von Zement und Düngemitteln und in stärkerem Masse die Durchfuhr von Jute und Hanf sowie von südosteuropäischen Schnitthölzern.

Eines der wichtigsten Ergebnisse der Seeverkehrsstatistik ist jedoch die steigende Bedeutung des für den Arbeitseinsatz im Hafen wichtigen Fertigwarenversandes, der in allen Häfen folgende Entwicklung nahm:

- 5 -

PRESSEDIENTST HANSA

HERAUSGEBER U. HAUPTSCHRIFTFÜHRER:
DR. G. KURT JOHANNSEN
BORSE, ZIMMER 219 · RUF. 360531/32

SCHIFFFAHRT

NACHRICHTENDIENTST AUS OBERSEE, EUROPA UND DEN HAFENSTÄDTEN
POLITIK, WIRTSCHAFT, HANDEL, SCHIFFFAHRT UND FEUILLETON
SPEZIALBERICHTERSTATTER AN VIELEN WICHTIGEN PLÄTZEN DES AUSLANDES
AUFFASSUNGEN UND STIMMEN DER WIRTSCHAFTSKREISE DER DEUTSCHEN HAFENSTÄDTE UND DER DEUTSCHEN INDUSTRIEZENTREN

Einsendung von
drei Belegexemplaren erbeten

Nr. 1 646, 25.11.37.

- 5 -

Januar - September

	1933	1935	1936	1937
		1 000 t		
Hamburg	1 137	1 225	1 531	1 875
Antwerpen	2 938	3 542	3 351	4 337
Rotterdam	740	660	876	1 015
Bremen	414	801	961	1 084

Auf diesem Gebiet wiesen die beiden wichtigsten Stückguthäfen des Kontinents, Antwerpen und Hamburg, die grösste Zunahme auf. Antwerpen versandte allein 986 000 t und Hamburg 544 000 t mehr Fertigwaren als im Vorjahr. An dieser gewaltigen Steigerung in Antwerpen war die Durchfuhr deutscher Fertigwaren zu einem Viertel beteiligt, während der übrige Teil auf die belgische und französische Ausfuhrindustrie fiel. Während in Antwerpen jedoch nur drei Warenarten an der Steigerung beteiligt waren, nämlich Eisenwaren zu fast 75 v.H., Chemikalien und Glas und Glaswaren, entfiel die Zunahme in Hamburg auf fast alle Fertigwaren, besonders Eisenwaren, die sich allerdings nicht nur aus der Ausfuhr des Reiches, sondern auch aus der Ausfuhr der mittel- und südosteuropäischen Hinterländer zusammensetzen. Ferner erhöhte sich der Versand von Papier, Farben und Chemikalien, Glas und Glaswaren, Maschinen, Fahrzeugen und Spinnstoffwaren. In Bremen erstreckte sich die Zunahme in Höhe von 123 000 t auch auf viele Warenarten, wie Chemikalien, Eisenwaren, Steingut und Porzellan, Maschinen und Fahrzeuge. Die Verladung der Fertigwaren über Rotterdam nahm um 139 000 t zu und war hauptsächlich eine Folge grösseren Versandes von NE-Metallwaren, Chemikalien, Papier, Steingut und Porzellan, während Eisenwaren in geringeren Mengen verschifft wurden. Den Hauptanteil (61 v.H.) an dem Fertigwarenversand in Rotterdam hatten jedoch deutsche Qualitätsgüter, die allein eine Höhe von 616 000 t erreichten.

Neue Seehafenpolitik gerechtfertigt

Antwerpen und Rotterdam sind immer noch Nutznießer des deutschen Aufstiegs

Die günstige Entwicklung des zwischenstaatlichen Güterverkehrs, der in diesem Jahr zum ersten Mal die binnenwirtschaftliche Belastung in den wichtigsten Handelsländern übertraf, hängt sowohl mit dem Steigen des Nahrungsmittel- und Rohstoffbedarfs der wichtigsten europäischen Industriestaaten als auch mit der Kaufkraftsteigerung der überseeischen Rohstoffländer zusammen. Der aus dieser Entwicklung hervorgehende Warenstrom hat auch den Seeverkehr der großen seeländischen Nordseehäfen beträchtlich erhöht.

Der gesamte Warenverkehr zur See erreichte, wie das Handelsstatistische Amt Hamburg mittelt, in den ersten drei Vierteljahren 1937 eine Höhe von 78,3 Millionen Tonnen gegenüber 61,2 im Vorjahr und 46,9 Millionen Tonnen in der gleichen Zeit 1933. Das bedeutet eine Steigerung um 12,1 Millionen Tonnen oder 19,7 v. H. gegenüber 1936 und sogar um 26,4 Millionen Tonnen oder 56,4 v. H. seit 1933. Damit wurde gleichzeitig der bisher höchste Stand vor der Weltwirtschaftskrise im Jahre 1929, der eine Höhe von 70,8 Millionen Tonnen darstellte, erstmalig um 2,5 Millionen Tonnen oder 3,5 v. H. übertroffen. An dieser bedeutenden Verkehrssteigerung waren die ausländischen Westhäfen zu 1/4 beteiligt, und zwar mit 8,8 Millionen Tonnen gegenüber dem Vorjahr und 19,6 Millionen Tonnen gegenüber 1933, während auf die beiden deutschen Nordseehäfen ein Anteil von 3,3 bzw. 6,8 Millionen Tonnen entfiel. Dieses Ergebnis gewinnt noch infolgedessen erhöhte Bedeutung, als der gewaltige Aufschwung in Rotterdam und Antwerpen vorwiegend der deutschen Wirtschaft zu verdanken ist. Allein 6,1 Millionen Tonnen oder 58 v. H. der Zunahme gegenüber dem Vorjahr und 12,7 Millionen Tonnen oder 65 v. H. der Steigerung seit 1933 entfielen in diesen Häfen auf die Durchfuhr im Verkehr mit Deutschland.

Im Seeschiffsverkehr zeigte die stärkste Zunahme in diesem Jahre Rotterdam mit 2,6 Mill. RT oder 17,4 v. H. gegenüber dem Vorjahre. Es konnte seine führende Stellung weiter festigen, weil Antwerpen infolge veränderter Arbeitsbedingungen nur eine Steigerung um die Hälfte, und zwar um 1,3 Mill. RT oder 9,4 v. H. aufwies. Dagegen hat sich der Schiffsverkehr in

den beiden deutschen Nordseehäfen nur wenig erhöht, in Hamburg um 0,1 v. H. und in Bremen um 2,7 v. H. Ein Vergleich mit dem bisher höchsten Stand im Jahre 1929 läßt erkennen, daß Hamburg diese Höhe noch nicht wieder erreicht hat, sondern um 10,7 v. H. unterschreitet im Gegensatz zu allen anderen Häfen, die dieses Jahr zum Teil erheblich übertroffen haben, und zwar Antwerpen mit 2,0, Bremen mit 7,7 und Rotterdam mit 19,3 v. H.

Als günstiger als die Schifffahrt ist der Warenverkehr in allen Häfen gestiegen, so daß überall eine bessere Raumnutzung der Seeschiffe festgestellt werden kann. Auch hier wies Rotterdam die stärkste Zunahme auf und erreichte eine Höhe von 20,7 Mill. Tonnen. Damit wurde der Umschlag von 1933 um 13,3 Mill. Tonnen oder 80,9 v. H. und sogar der höchste Stand von 1929 mit 2,7 Mill. Tonnen oder 10,0 v. H. überschritten, eine Entwicklung, an der zu fast 80 v. H. (b. f. 10,5 Mill. Tonnen gegenüber 1933) der deutsche Außenhandel beteiligt war. In fast gleichem Maße um je 2,4 Mill. Tonnen oder 14,8 bzw. 14,2 v. H. hat sich der Warenverkehr in Hamburg und Antwerpen gegenüber dem Vorjahre erhöht, während seit 1933 Antwerpens Umschlag (plus 5,8 Mill. Tonnen oder 49,6 v. H.) erheblich stärker gestiegen ist als derjenige Hamburgs (plus 4,1 Mill. Tonnen oder 38,0 v. H.). Seinen höchsten Stand von 1929 hat Antwerpen in diesem Jahre somit um 1,1 Mill. Tonnen oder 5,8 v. H. übertroffen.

Auch Bremen konnte seinen Warenverkehr in starkem Maße um 0,9 Mill. Tonnen oder 17,8 v. H. gegenüber dem Vorjahre erhöhen und gegenüber 1933 durch den bedeutenden Massengutumschlag sogar um 2,8 Mill. Tonnen oder 36,8 v. H. steigern, verhältnismäßig somit am stärksten von allen Häfen. Infolgedessen hat Bremen auch seinen Stand von 1929 mit 1,2 Mill. Tonnen oder 26,5 v. H. überschritten, die geringste Verkehrssteigerung seit 1934 konnte Hamburg mit 4,1 Mill. Tonnen oder 28,0 v. H. buchen, so daß Hamburg als einziger Hafen noch nicht wieder die Höhe von 1929 erreicht hat und mit 2,5 Mill. Tonnen oder 11,8 v. H. unter diesem Stand blieb.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 327 A

Die Nordsee-Konkurrenzhäfen

Der Seeverkehr in Hamburg, Antwerpen, Rotterdam und Bremen
in den ersten drei Vierteljahren 1937

Die günstige Entwicklung des zwischenstaatlichen Güterverkehrs, der in diesem Jahr zum ersten Male die binnenwirtschaftliche Belegung in den wichtigsten Handelsländern übertraf, hängt sowohl mit dem Steigen des Nahrungsmittel- und Rohstoffbedarfs der wichtigsten europäischen Industriestaaten als auch mit der Kaufkraftsteigerung der überseeischen Rohstoffländer zusammen. Der aus dieser Entwicklung hervorgehende Warenstrom hat auch den Seeverkehr der großen festländischen Nordseehäfen beträchtlich erhöht.

Der gesamte Warenverkehr zur See

erreichte, wie das Handelsstatistische Amt Hamburg mitteilt, in den ersten drei Vierteljahren 1937 eine Höhe von 73,3 Mill. t gegenüber 61,2 im Vorjahr und 46,9 Mill. t in der gleichen Zeit 1933. Das bedeutet eine Steigerung um 12,1 Mill. t oder 19,7 v. H. gegenüber 1936 und sogar um 26,4 Mill. t oder 56,4 v. H. seit 1933. Damit wurde gleichzeitig der bisher höchste Stand vor der Weltwirtschaftskrise im Jahre 1929, der eine Höhe von 70,8 Mill. t darstellte, erstmalig um 2,5 Mill. t oder 3,5 v. H. übertroffen.

An dieser bedeutenden Verkehrszunahme waren die ausländischen Westhäfen zu drei Viertel beteiligt, und zwar mit 8,8 Mill. t gegenüber dem Vorjahr und 19,6 Mill. t gegenüber 1933, während auf die beiden deutschen Nordseehäfen ein Anteil von 3,3 bzw. 6,8 Mill. t entfiel. Dieses Ergebnis gewinnt noch insofern erhöhte Bedeutung, als der gewaltige Aufschwung in Rotterdam und Antwerpen vorwiegend der deutschen Wirtschaft zu verdanken ist. Allein 5,1 Mill. t oder 58 v. H. der Zunahme gegenüber dem Vorjahr und 12,7 Mill. t oder 65 v. H. der Steigerung seit 1933 entfielen in diesen Häfen auf die Durchfuhr im Verkehr mit Deutschland.

Im

Seeschiffsverkehr

zeigte die stärkste Zunahme in diesem Jahr Rotterdam mit 2,6 Mill. NRT oder 17,4 v. H. gegenüber dem Vorjahr. Es konnte seine führende Stellung weiter festigen, weil Antwerpen infolge veränderter Arbeitsbedingungen nur eine Steigerung um die Hälfte, und zwar um 1,3 Mill. NRT oder 9,4 v. H. aufwies. Dagegen hat sich der Schiffsverkehr in den beiden deutschen Nordseehäfen nur wenig erhöht, in Hamburg um 2,1 v. H. und in Bremen um 2,7 v. H. Ein Vergleich mit dem bisher höchsten Stand im Jahre 1929 läßt erkennen, daß Hamburg diese Höhe noch nicht wieder erreicht hat, sondern um 10,7 v. H. unterschreitet im Gegensatz zu allen anderen Häfen, die dieses Jahr zum Teil erheblich übertroffen haben, und zwar Antwerpen mit 2, Bremen mit 7,7 und Rotterdam mit 10,3 v. H.

Noch günstiger als die Schifffahrt ist der

Warenverkehr

in allen Häfen gestiegen, so daß überall eine bessere Raumaussnutzung der Seeschiffe festgestellt werden kann. Auch hier wies Rotterdam

die stärkste Zunahme auf und erreichte eine Höhe von 29,7 Mill. t. Damit wurde der Umschlag von 1933 um 13,3 Mill. t oder 80,9 v. H. und sogar der höchste Stand von 1929 mit 2,7 Mill. t oder 10 v. H. überschritten, eine Entwicklung, an der zu fast 80 v. H. (d. s. 10,5 Mill. t gegenüber 1933) der deutsche Außenhandel beteiligt war. In fast gleichem Maße um je 2,4 Mill. t oder 14,8 bzw. 14,2 v. H. hat sich der Warenverkehr in Hamburg und Antwerpen gegenüber dem Vorjahr erhöht, während seit 1933 Antwerpens Umschlag (plus 6,3 Mill. t oder 49,6 v. H.) erheblich stärker gestiegen ist als derjenige Hamburgs (plus 4,1 Mill. t oder 28 v. H.). Seinen höchsten Stand von 1929 hat Antwerpen in diesem Jahr somit um 1,1 Mill. t oder 5,8 v. H. übertroffen. Auch Bremen konnte seinen Warenverkehr in starkem Maße um 0,9 Mill. t oder 17,8 v. H. gegenüber dem Vorjahr erhöhen und gegenüber 1933 durch den bedeutenden Massengutumschlag sogar um 2,8 Mill. t oder 86,8 v. H. steigern, verhältnismäßig somit am stärksten von allen Häfen. Infolgedessen hat Bremen auch seinen Stand von 1929 mit 1,2 Mill. t oder 26,5 v. H. überschritten, die geringste Verkehrszunahme seit 1933 konnte Hamburg mit 4,1 Mill. t oder 28 v. H. buchen, so daß Hamburg als einziger Hafen noch nicht wieder die Höhe von 1929 erreicht hat und mit 2,5 Mill. t oder 11,8 v. H. unter diesem Stand blieb. Im einzelnen stieg der

Wareneingang

in allen Häfen beträchtlich, hauptsächlich in Rotterdam, dessen Zunahme gegenüber dem Vorjahr mit 23,3 v. H. am stärksten war. Es folgt Antwerpen mit einer Steigerung von 14,5 v. H. Auch der Wareneingang in den deutschen Nordseehäfen zeigte eine beachtenswerte Erhöhung, die in Hamburg 10,6 v. H. und in Bremen 18,6 v. H. betrug.

Der

Warenausgang

hat sich in allen Häfen noch günstiger entwickelt. Die stärkste Entwicklung zeigte wieder Rotterdam mit einer Zunahme von 3,3 Mill. t oder 33,4 v. H. gegenüber dem Vorjahr, die zu zwei Dritteln auf die Durchfuhr von Deutschland und zu einem Drittel auf den Eigenhandel der Niederlande entfiel. Es folgt Hamburg mit einer Steigerung um 1,2 Mill. t oder 23,8 v. H. und Antwerpen mit 1,1 Mill. t oder 13,8 v. H. Auch Bremen zeigte eine bemerkenswerte Zunahme um 0,5 Mill. t oder 17,1 v. H.

Die Nordseehäfen im 1. Vierteljahr 1938

Hamburg an zweiter Stelle

Die scharfen konjunkturellen Rückschläge, die in diesem Jahr viele Industrie- und Rohstoff-Länder und besonders die Vereinigten Staaten erfaßt haben, verursachten einen Rückgang des Welthandels im ersten Vierteljahr 1938 wertmäßig um 3 Prozent und volumenmäßig sogar um 9 Prozent gegenüber dem ersten Vierteljahr 1937. In besonders starkem Maße ist die Ausfuhr der europäischen Staaten hiervon betroffen worden. Diese Entwicklung hat auch den Seeverkehr der großen festländischen Nordseehäfen, die einen bedeutenden Teil des mittel- und südosteuropäischen Außenhandels vermitteln, entscheidend beeinflußt, ohne daß dieser allerdings in der Gesamtentwicklung gleiche Rückschläge aufweist. Alle Häfen hatten, wie das Handelsstatistische Amt in Hamburg mitteilt, vielmehr infolge des anhaltenden hohen Bedarfs der europäischen Länder größere überseeische Nahrungsmittel- und Rohstoff-Zufuhren (plus 1,86 Mill. Tonnen), so daß trotz geringerer Verladungen von Rohstoffen und Fertigwaren (minus 0,57 Mill. Tonnen) der gesamte Warenverkehr noch angestiegen ist. Er erreichte im ersten Vierteljahr 1938 eine Höhe von 24,97 Mill. Tonnen gegenüber 23,68 Mill. Tonnen in der gleichen Zeit des Vorjahres und ist somit um 1,29 Mill. Tonnen oder 5,4 Prozent gestiegen, eine Belebung, die sich allerdings ausschließlich auf den Massengutumschlag erstreckt.

Während in den Vorjahren vorwiegend die ausländischen Westhäfen an der Verkehrssteigerung beteiligt waren, entfiel die Erhöhung in diesem Jahr zum ersten Male ausschließlich auf die deutschen Häfen.

Hamburg, Bremen und Emden

zeigten eine Zunahme von 1,35 Mill. Tonnen oder 15,4 Prozent, während Rotterdam und Antwerpen einen leichten Rückgang von 67.000 Tonnen oder 0,5 Prozent aufwiesen. Die Durchfuhr über Rotterdam und Antwerpen im Verkehr mit Deutschland ist gegenüber dem Vorjahr um 370.000 Tonnen oder 5,2 Prozent gestiegen, während der übrige Verkehr dieser Häfen um 437.000 Tonnen oder 5,6 Prozent gesunken ist. Damit entfiel genau die Hälfte des Gesamtverkehrs dieser Häfen auf die Durchfuhr im Verkehr mit Deutschland. Bemerkenswert ist ferner die Feststellung, daß in der Gesamtentwicklung nur der Massengutverkehr, und zwar um 1,29 Mill. Tonnen gestiegen, der Stückgutverkehr dagegen unverändert geblieben ist. Rotterdam behauptete zwar seine führende Stellung im Massengutverkehr, hat aber seinen Anteil am Gesamt-Massengutverkehr von 47,7 auf 44,3 Prozent beschränken müssen. Erst in erheblichem Abstand folgt Hamburg, das infolge einer leichten Belebung nun aber den zweiten Platz vor Antwerpen innehat. Auch im Stückgutverkehr hat Hamburg den Wettbewerber an der Schelde überflügelt. Es führt jetzt mit einem Vorsprung von 214.000 Tonnen vor Antwerpen. Rotterdam und Bremen folgen im Stückgutverkehr erst in weitem Abstand. Emdens Stückgutverkehr ist zwar praktisch bedeutungslos, sein gesamter Warenverkehr stieg aber um 515.000 Tonnen oder 43,7 Prozent, derjenige Bremens um 475.000 Tonnen oder 26,4 Prozent. Es folgt Hamburg mit 369.000 Tonnen oder 6,2 Prozent. Auch Rotterdam kann eine geringe Erhöhung von 174.000 Tonnen oder 1,9 Prozent aufweisen, während Antwerpen mit einem Rückgang von 241.000 Tonnen oder 4,1 Prozent den Gesamtverlust zu tragen hat. Rotterdam konnte mit 9,3 Mill. Tonnen Gesamtverkehr seine führende Stellung behaupten, an der zu zwei Dritteln allerdings der deutsche Außenhandel beteiligt ist. Hamburg gelang es aber nach längerer Zeit wieder, mit 6,1 Mill. Tonnen sich an die zweite Stelle zu setzen, während Antwerpen nur einen Gesamtverkehr von 5,6 Mill. Tonnen erreichte, der zu einem Fünftel vom deutschen Außenhandel gestützt wird.

Im

Schiffsverkehr

zeigten die deutschen Nordseehäfen in diesem Jahr eine sehr günstige Entwicklung. Die stärkste Zunahme entfiel auf Bremen mit 463.000 NRT oder 24,1 Prozent. Es folgen Hamburg mit 350.000 NRT oder 7,9 Prozent und Emden mit 158.000 NRT oder 33,8 Prozent. Dagegen blieb der Schiffsverkehr in den Rhein-Mündungshäfen fast unverändert. Rotterdam zeigte eine geringe Zunahme von 53.000 NRT oder 0,9 Prozent, während Antwerpen als einziger Hafen einen Rückgang von 61.000 NRT oder 1,3 Prozent aufwies.

An der günstigen Entwicklung in den deutschen

Häfen ist hauptsächlich die deutsche Flagge beteiligt gewesen; in Bremen stieg sie um 19 Prozent und in Hamburg um 9,3 Prozent (der Flaggenanteil in Emden ist zurzeit nicht bekannt), so daß der Anteil der deutschen Flagge in Bremen 72,5 Prozent und in Hamburg 50 Prozent betrug. In den Rhein-Mündungshäfen hat sich die deutsche Schifffahrt trotz steigender Entwicklung des deutschen Außenhandels in diesen Häfen (plus 370.000 Tonnen oder 5,2 Prozent) nicht verändert. Ihr Anteil betrug in Antwerpen 25,9 und in Rotterdam 23,8 Prozent. Wenn damit auch die deutsche Flagge in diesen Häfen an erster Stelle steht, so wiederholt sich doch die wichtige Feststellung, daß die deutsche Schifffahrt nur in bescheidenem Umfang an der Steigerung des deutschen Güterverkehrs in den Westhäfen beteiligt ist.

Zusammenfassend ist hinsichtlich des gesamten Verkehrs der festländischen Nordseehäfen im ersten Vierteljahr 1938 festzustellen, daß sich die deutschen Häfen, und nicht zuletzt Hamburg, im Verhältnis zur Gestaltung des Welthandels sehr günstig entwickelt haben. Die Tatsache, daß Hamburg wieder den zweiten Platz unter diesen großen Häfen hat einnehmen können, beweist am eindeutigsten den Erfolg der hamburgischen Bemühungen um die Förderung seines Hafens.

Verkehrsverschiebungen in der Nordsee. — Verluste der ausländischen Westhäfen. (d. Hamburg.) Nach dem ersten Vierteljahresausweis über den Seeverkehr in den großen Nordseehäfen sind infolge der scharfen konjunkturellen Rückschläge im ersten Vierteljahr 1938 auch beachtliche Verkehrsveränderungen eingetreten. Sie haben sich in Verkehrsverlusten bei den ausländischen Westhäfen offenbart, die bisher an der Verkehrssteigerung führend beteiligt waren. Zwar ist der gesamte Warenverkehr der Häfen Hamburg, Antwerpen, Bremen und Emden noch um 5.4% auf 24.97 (23.68) Mill. t gestiegen. Doch erstreckte sich diese Belebung ausschließlich auf den Massengutumschlag. Die im Berichtsvierteljahr angestrebte Erhöhung entfiel ausschließlich auf die deutschen Häfen Hamburg, Bremen und Emden, deren Verkehr eine Zunahme von 1.35 Mill. t oder 15.4% zeigte, während Rotterdam und Antwerpen einen leichten Rückgang von 67 000 t oder 0.5% aufwiesen. Diese Rückgänge sind jedoch nicht etwa durch die Entwicklung des deutschen Außenhandels bedingt, sondern auf die Rückschläge im zwischenstaatlichen Handel. Die Durchfuhr über Rotterdam und Antwerpen im Verkehr mit Deutschland stieg sogar um 5.2%, während der eigentliche Ueberseeverkehr dieser beiden Häfen um 5.6% zurückging. Die Hälfte des Gesamtverkehrs von Antwerpen und Rotterdam entfällt somit noch immer auf die Durchfuhr im Verkehr mit Deutschland. Von dem gesamten Warenverkehr der genannten 5 Häfen von 24.97 (23.68) Mill. t kamen 17.30 (16.02) t auf Massengüter und 7.65 (7.66) Mill. t auf Stückgüter. Infolge dieser Verschiebungen hat Hamburg seine frühere zweite Stelle im Waren- und Schiffsverkehr zurückgewonnen und sich damit vor Antwerpen geschoben. Hamburg buchte im Wareneingang allein 4.3 (3.8) Mill., Rotterdam 5.69 (4.87) Mill., Antwerpen 3.14 (3.68) Mill., Bremen 0.94 (0.73) Mill. und Emden 0.89 (0.61) Mill. Die Zunahme Bremens ist hauptsächlich durch stark erhöhte Getreidetransporte bedingt gewesen. Hamburg als Stückguthafen steht im ersten Vierteljahr weitaus an erster Stelle. Im Wareneingang sind fast durchweg Verkehrsverluste eingetreten, an denen nur Bremen und Emden nicht beteiligt waren. Rotterdam hat erheblich unter dem Rückgang der deutschen Kohlenausfuhr gelitten, und büßte daher im ersten Vierteljahr 15.3% ein. Der Verkehrsverlust im Massenversand von Antwerpen betrug 11.2%. Der hamburgische Versand ging infolge der gesunkenen Rohstoffausfuhr um 6.3% zurück. Im Stückgutversand hat Antwerpen die stärkste Abnahme um 18.5% erlitten.

Hier zeigt auch Bremen einen Rückgang um 98 000 t; Hamburg einen solchen um 87 000 t. Rotterdam büßte 12% im Stückgutversand ein. Im Schiffsverkehr zeigte die deutschen Nordseehäfen eine günstige Entwicklung. Hamburgs Schiffsverkehr nahm um 7.9% zu, der bremische sogar um 24.1% und der Verkehr mit Emden um 33.8% zu. Antwerpen weist als einziger Hafen einen Rückgang des Schiffsverkehrs um 1.5% auf, wodurch Hamburg wieder den zweiten Platz unter den großen Häfen einnehmen konnte. An der günstigen Entwicklung in den deutschen Häfen ist hauptsächlich die deutsche Flagge beteiligt gewesen. In Bremen stieg sie um 19%, in Hamburg um 9.3%. In den Rheinmündungshäfen hat sich dagegen die deutsche Schifffahrt mit einem Gesamtanteil von durchschnittlich 26% nicht verändert.

Deutsche Verkehrs-Nachrichten (Hamburg)

Nr. **124**

Weitere Zunahme des Gesamtgüterverkehrs der Nordseehäfen

*Stärkere Massengutverladungen — Stückgutgeschäft leicht rückläufig
Steigerung des Transitgeschäftes über Westhäfen*

Hamburg, 28. Mai
Die scharfen konjunkturrellen Rückschläge, die in diesem Jahre viele Industrie- und Rohstoffländer, besonders die Vereinigten Staaten, erfaßt haben, verursachten einen Rückgang des Welthandels, der im ersten Vierteljahr 1938 wertmäßig 3 v.H. und volumenmäßig sogar 9 v.H. gegenüber dem ersten Vierteljahr 1937 betrug. In besonders starkem Maße ist die Ausfuhr der europäischen Staaten hiervon betroffen worden. Diese Entwicklung hat auch den Seeverkehr der großen festländischen Nordseehäfen, die einen bedeutenden Teil des mittel- und südeuropäischen Außenhandels vermitteln, entscheidend beeinflusst, ohne daß dieser allerdings in der Gesamtentwicklung gleiche Rückschläge aufweist.

Alle Häfen hatten vielmehr, wie das Handelsstatistische Amt in Hamburg berichtet, infolge des anhaltenden hohen Bedarfs der europäischen Länder größere überseeische Nahrungsmittel- und Rohstoffzufuhren (plus 1,86 Mill. t), so daß trotz geringerer Verladungen von Rohstoffen und Fertigwaren (minus 0,57 Mill. t) der gesamte Warenverkehr noch angestiegen ist. Er erreichte im ersten Vierteljahr 1938 eine Höhe von 24,97 Mill. t gegenüber 23,68 in der gleichen Zeit des Vorjahres und ist somit um 1,29 Mill. t oder 5,4 v.H. gestiegen, eine Belebung, die sich allerdings ausschließlich auf den Massengutumschlag erstreckte. Während in den Vorjahren vorwiegend die ausländischen Westhäfen an der Verkehrssteigerung beteiligt waren, entfiel die

Erhöhung in diesem Jahre zum ersten Male ausschließlich auf die deutschen Häfen. Hamburg, Bremen und Emden zeigten eine Zunahme von 1,35 Mill. t oder 15,4 v.H.,

während Rotterdam und Antwerpen einen leichten Rückgang von 67 000 t oder 0,5 v.H. aufwiesen.

Die Durchfuhr über Rotterdam und Antwerpen im Verkehr mit Deutschland ist gegenüber dem Vorjahr um 370 000 t oder 5,2 v.H. gestiegen, während der übrige Verkehr dieser Häfen um 437 000 t oder 5,6 v.H. gesunken ist.

Damit entfiel genau die Hälfte des Gesamtverkehrs dieser Häfen auf die Durchfuhr im Verkehr mit Deutschland.

Wichtig ist ferner die Feststellung, daß in der Gesamtentwicklung nur der Massengutverkehr, und zwar um 1,29 Mill. t gestiegen, der Stückgutverkehr dagegen unverändert geblieben ist:

	Gesamter Warenverkehr			
	davon			
	Massengut*)	Stückgut	1. Vierteljahr	
	1937	1938	1937	1938
	1000 t		1000 t	
Insgesamt	16 023	17 307	7 660	7 659
davon Hamburg . . .	3 082	3 367	2 688	2 763
Antwerpen	3 110	3 041	2 721	2 549
Rotterdam	7 650	7 666	1 453	1 611
Bremen	1 017	1 548	784	728
Emden	1 164	1 685	14	8

Schon aus dieser Uebersicht ergibt sich die sehr unterschiedliche Entwicklung des Verkehrs der einzelnen Häfen, auf die im folgenden noch näher eingegangen wird.

Rotterdam behauptete zwar seine führende Stellung im Massengutverkehr, hat aber

*) Zu den Massengütern rechnen: Getreide, Oel- und Hülsenfrüchte, Erze, Kohlen, Mineralöle, Erden und Steine sowie Düngemittel. Alle anderen Güter zählen zu den Stückgütern.

wenden

seinen Anteil am Gesamt-Massengutverkehr der genannten Häfen von 47,7 auf 44,3 v. H. beschränken müssen. Erst in erheblichem Abstand folgt

Hamburg, das infolge einer leichten Belebung nun aber den zweiten Platz vor Antwerpen innehat. Auch im Stückgutverkehr hat Hamburg den Wettbewerber an der Schelde überflügelt, es führt jetzt mit einem Vorsprung von 214 000 t vor Antwerpen.

Rotterdam und Bremen folgen im Stückgutverkehr erst in weitem Abstand.

Emdens Stückgutverkehr fällt zwar kaum ins Gewicht. Sein gesamter Warenverkehr stieg aber um 515 000 t oder 43,7 v. H., derjenige Bremens um 475 000 t oder 26,4 v. H. Es folgt Hamburg mit 360 000 t oder 6,2 v. H. Auch Rotterdam kann eine geringe Erhöhung von 174 000 t oder 1,9 v. H. aufzeigen, während Antwerpen mit einem Rückgang von 241 000 t oder 4,1 v. H. den Gesamtverlust zu tragen hat.

Rotterdam konnte mit 9,3 Mill. t Gesamtverkehr seine führende Stellung behaupten, an der zu zwei Dritteln allerdings der deutsche Außenhandel beteiligt ist. Hamburg gelang es aber nach längerer Zeit wieder, mit 6,1 Mill. t sich an die zweite Stelle zu setzen, während Antwerpen nur einen Gesamtverkehr von 5,5 Mill. t erreichte, der zu einem Fünftel vom deutschen Außenhandel gestützt wird. Wie eingangs bereits ausgeführt wurde, zeigen Ein- und Ausgang des Warenverkehrs zur See in fast allen Häfen (abgesehen von Bremen und Emden) gleichmäßig eine entgegengesetzte Richtung.

Wareneingang in 1000 t
(einschl. Durchfuhr)

	Insgesamt		ohne Kohlen u. Erze	
	1. Vierteljahr	1. Vierteljahr	1. Vierteljahr	1. Vierteljahr
	1937	1938	1937	1938
Hamburg . . .	3824	4307	2973	3342
Antwerpen . .	3080	3148	2332	2367
Rotterdam . .	4877	5698	2598	3020
Bremen . . .	734	941	583	786
Emden . . .	614	890	42	80

Sehr ungünstig gestaltete sich in den meisten Häfen der Warenausgang:

Warenausgang in 1000 t
(einschl. Durchfuhr, ohne Schiffsbedarf)

	Insgesamt		ohne Kohlen u. Erze	
	1. Vierteljahr	1. Vierteljahr	1. Vierteljahr	1. Vierteljahr
	1937	1938	1937	1938
Hamburg . . .	1946	1823	1916	1794
Antwerpen . .	2751	2442	2427	2106
Rotterdam . .	4226	3579	1214	1175
Bremen . . .	1067	1335	672	660
Emden . . .	564	803	25	54

Mit Ausnahme von Emden und Bremen, deren Massenguttransporte erheblich zunahmen, wurden in den übrigen Häfen wesentlich geringere Mengen verladen.

Im Schiffsverkehr zeigten die deutschen Nordseehäfen in diesem Jahr eine sehr günstige Entwicklung:

Die stärkste Zunahme entfiel auf Bremen mit 463 000 NRT. oder 24,1 v. H. Es folgen Hamburg mit 350 000 NRT. oder 7,9 v. H. und Emden mit 158 000 NRT. oder 33,8 v. H. Dagegen blieb der Schiffsverkehr in den Rheinmündungshäfen fast unverändert. Rotterdam zeigte eine geringe Zunahme von 53 000 NRT. oder 0,9 v. H. und Antwerpen wies als einziger Hafen einen Rückgang von 61 000 NRT. oder 1,3 v. H. auf.

An der günstigen Entwicklung in den deutschen Häfen ist hauptsächlich die deutsche Flagge beteiligt gewesen, in Bremen stieg sie um 19,0 v. H. und in Hamburg um 9,3 v. H. (der Flaggenanteil in Emden ist z. Z. nicht bekannt), so daß der Anteil der deutschen Flagge in Bremen 72,5 v. H. und in Hamburg 50,0 v. H. betrug. In den Rheinmündungshäfen hat sich die deutsche Schifffahrt trotz steigender Entwicklung des deutschen Außenhandels in diesen Häfen (plus 370 000 t oder 5,2 v. H.) nicht verändert. Ihr Anteil betrug in Antwerpen 25,9 und in Rotterdam 26,8 v. H.

Wenn damit auch die deutsche Flagge in diesen Häfen an erster Stelle steht, so wiederholt sich doch die wichtige Feststellung daß die deutsche Schifffahrt nur in bescheidenem Umfange an der Steigerung des deutschen Güterverkehrs in den Westhäfen beteiligt ist.

3. Juni 1938

Wirtschaftsdienst (Hamburg)

Nr. 22

Rückläufiger Seeverkehr in den großen Festlandshäfen

Nach den Feststellungen des Handelsstatistischen Amtes, Hamburg, haben sich die Rückschläge im Welt-handel im ersten Vierteljahr 1938 auch auf den Güterverkehr der europäischen Häfen ausgewirkt, da vor allem die Ausfuhr der europäischen Industrieländer unter dem konjunkturellen Umbruch vermindert wurde. Allerdings ist im Gesamtverkehr keine entscheidende Verminderung des Güterumschlags eingetreten, weil der Einfuhrbedarf der europäischen Länder sich als viel widerstandsfähiger erwiesen hat, als die Kaufbereitschaft der überseeischen Gebiete. Die Zufuhr an Rohstoffen war sogar so stark erhöht, daß der verzeichnete Exportverlust mehr als ausgeglichen wurde, und insgesamt nochmals eine Zunahme des Verkehrsvolumens zu verzeichnen war. Die von der Aufzählung erfaßten fünf Häfen, Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremen und Emden, verzeichneten in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres eine Steigerung der Zufuhren um 1,86 Mill. t, dem eine Abnahme der Ausfuhren um 0,57 Mill. t gegenüberstand. Der Gesamtverkehr aller Häfen stellte sich damit im ersten Vierteljahr 1938 auf 24,97 Mill. t gegenüber 23,68 Mill. t zur gleichen Zeit des Vorjahres. Während in den Vorjahren vorwiegend die ausländischen Westhäfen an der Verkehrssteigerung beteiligt waren, entfiel die Zunahme in diesem Jahr erstmalig ausschließlich auf die deutschen Häfen, Hamburg, Bremen und Emden zeigten eine Zunahme im Güterumschlag um 1,55 Mill. t oder 15,4 %, während Rotterdam und Antwerpen zusammen ein leichten Rückgang (um 67 000 t) aufwiesen. Es ist allerdings festzustellen, daß dies nicht etwa auf eine Verminderung der Durchfuhren deutscher Waren durch diese beiden Häfen zurückzuführen ist, sondern daß ausschließlich der Eigenverkehr oder der sonstige Transitverkehr vermindert wurde.

Während nämlich der Gesamtgüterverkehr von Rotterdam und Antwerpen von 14,95 Mill. t im ersten Vierteljahr 1937 auf 14,87 Mill. t im ersten Viertel des laufenden Jahres zurückging, erhöhte sich sogar die Durchfuhr von und nach Deutschland im gleichen Zeitraum noch von 7,07 auf 7,44 Mill. t. Der Anteil deutscher Waren am Güterverkehr der beiden genannten Häfen beträgt jetzt also genau 50 %. Es ist daher erfreulich, festzustellen, daß auch der Verkehr der drei erfaßten deutschen Häfen von dem aufsteigenden Umschlag deutscher Waren gewinnen konnte; der Umschlag erhöhte sich von 8,74 Mill. t auf 10,1 Mill. t.

Von Bedeutung ist jedoch, daß die erhöhten Umschlagszahlen in allen Häfen nur durch eine Steigerung des Massengutumschlags erreicht werden konnte. Während nämlich der Gesamtverkehr sämtlicher Häfen von 23,6 auf 24,9 Mill. t stieg, entfielen davon auf den Massengutverkehr 16,0 bzw. 17,5 Mill. t, während der Stückgutverkehr mit 7,6 Mill. t unverändert blieb.

Rotterdam behauptete zwar seine führende Stellung im Massengutverkehr, hat aber seinen Anteil am Gesamt-Massengutverkehr der genannten Häfen von 47,7 auf 44,5 % beschränken müssen. Erst in erheblichem Abstand folgt Hamburg, das infolge einer leichten Belebung nun aber den zweiten Platz vor Antwerpen innehat. Auch im Stückgutverkehr hat Hamburg den Wettbewerber an der Schelde überflügelt, es führt jetzt mit einem Vorsprung von 214 000 t vor Antwerpen. Rotterdam und Bremen folgen im Stückgutverkehr erst in weitem Abstand.

Emdens Stückgutverkehr ist zwar praktisch bedeutungslos, sein gesamter Warenverkehr stieg aber um 515 000 t oder 45,7 %, derjenige Bremens um 475 000 t oder 26,4 %. Es folgt Hamburg mit 360 000 t oder 6,2 %. Auch Rotterdam kann eine geringe Erhöhung von 174 000 t oder

1,9 % aufzeigen, während Antwerpen mit einem Rückgang von 241 000 t oder 4,1 % den Gesamtverlust zu tragen hat. Rotterdam konnte mit 9,3 Mill. t Gesamtverkehr seine führende Stellung behaupten, an der zu zwei Dritteln allerdings der deutsche Außenhandel beteiligt ist. Hamburg gelang es aber nach längerer Zeit wieder, mit 6,1 Mill. t sich an die zweite Stelle zu setzen, während Antwerpen nur einen Gesamtverkehr von 5,6 Mill. t erreichte, der zu einem Fünftel vom deutschen Außenhandel gestützt wird. Wie eingangs bereits ausgeführt wurde, zeigen Ein- und Ausgang des Warenverkehrs zur See in fast allen Häfen (abgesehen von Bremen und Emden) gleichmäßig eine entgegengesetzte Entwicklung.

Im Schiffsverkehr zeigten die deutschen Nordseehäfen in diesem Jahr eine sehr günstige Entwicklung. Die stärkste Zunahme entfiel auf Bremen mit 465 000 NRT oder 24,1 %. Es folgen Hamburg mit 350 000 NRT oder 7,9 % und Emden mit 158 000 NRT oder 33,8 %. Dagegen blieb der Schiffsverkehr in den Rheinmündungshäfen fast unverändert.

An der günstigen Entwicklung in den deutschen Häfen ist hauptsächlich die deutsche Flagge beteiligt gewesen; in Bremen stieg sie um 19,0 % und in Hamburg um 9,3 %, so daß der Anteil der deutschen Flagge in Bremen 72,5 % und in Hamburg 50,0 % betrug. In den Rheinmündungshäfen hat sich die deutsche Schifffahrt trotz steigender Entwicklung des deutschen Außenhandels in diesen Häfen (+ 370 000 t oder 5,2 %) nicht verändert. Ihr Anteil betrug in Antwerpen 25,9 und in Rotterdam 26,8 %. Wenn damit auch die deutsche Flagge in diesen Häfen an erster Stelle steht, so wiederholt sich doch die wichtige Feststellung, daß die deutsche Schifffahrt nur in bescheidenem Umfang an der Steigerung des deutschen Güterverkehrs in den Westhäfen beteiligt ist.

Nachrichten für Außenhandel (Berlin)

Nr. 128 -

Niederlande — Der Schiffsverkehr in den Nordseehäfen im Mai

R. G. Amsterdam -- An Hand hier vorliegender Unterlagen kamen im Hafen von Hamburg einschließlich Altona, Harburg und Wilhelmsburg im Mai 1938 (im Mai vor. Jahres 1937) Seeschiffe mit insgesamt 1,88 (1,86) Mill. t an. Im Hafen von Antwerpen kamen 976 (1039) Seeschiffe mit -- nach Abzug der üblichen 18 % -- 1,69 (1,73) Mill. t an. Hiernach läßt sich der Hafenverkehr der Konkurrenzhäfen während der ersten fünf Monate 1938 im Vergleich zum Vorjahr wie folgt zusammenstellen (in 1000 t):

	Hamburg		Antwerpen	
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
1938	7710	8441,5	4817	8070,2
1937	7067	7858,7	4938	8393,0
	+ 643	+ 582,8	- 121	- 322,7
	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
1938	6675	11066,4	6032	9795,6
1937	6392	10903,8	5863	9898,4
	+ 283	+ 162,5	+ 169	- 102,7

In diesem Fünfmonatszeitraum hat also die Hafenbewegung längs dem Nieuwe Waterweg die Antwerpens mit 3 Mill. t übertroffen. Der Vorsprung Rotterdams stellt sich auf 1,73 Mill. hfl.

Hamburger Fremdenblatt
Nr. 156 A

Die wichtigsten Nordseehäfen im Mai

Nachdem die Zahlen der großen Oberseehäfen der Nordsee für den Monat Mai veröffentlicht wurden, ergibt sich folgende Übersicht für Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen für die Zeit vom Januar bis einschließlich Mai, nachdem die amtlichen Zahlen für Antwerpen durch einen Abzug von 18 v. H. der Berechnungsweise der übrigen Häfen angepaßt worden ist:

		Hamburg	
		Schiffe	NRT
Januar-Mai 1938		7710	8 441 482
Januar-Mai 1937		7087	7 858 715
Unterschied		643	+ 582 767

		Bremen	
		Schiffe	NRT
Januar-Mai 1938		3546	4 156 302
Januar-Mai 1937		2080	3 530 433
Unterschied		506	+ 625 869

		Rotterdam	
		Schiffe	NRT
Januar-Mai 1938		6032	9 795 640
Januar-Mai 1937		5863	9 808 888
Unterschied		169	+ 102 748

		Antwerpen	
		Schiffe	NRT
Januar-Mai 1938		4817	8 070 200
Januar-Mai 1937		4938	8 392 950
Unterschied		- 121	- 322 741

Nachrichten für Außenhandel (Berlin)

Nr. *179*

International — Vergleichende Ziffern über den Verkehr in den drei Nordseehäfen

— R. G. Amsterdam — An Hand hier vorliegender Unterlagen wird der Verkehr in den drei Konkurrenzhäfen der Nordsee: Antwerpen, Hamburg und Nieuwe Waterweg (Rotterdam) in den ersten 7 Monaten dieses Jahres wie folgt zusammengestellt (Schiffsraum in Mill. t):

	Hamburg		Antwerpen	
	Zahl	Inhalt	Zahl	Inhalt
1938	10 866	11,95	6 722	11,28
1937	10 382	11,39	6 929	11,73
Zu- oder Abnahme . .	+ 484	+ 0,56	— 207	— 0,45
	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Zahl	Inhalt	Zahl	Inhalt
1938	9 623	15,71	8 710	14,03
1937	9 077	15,38	8 469	13,81
Zu- oder Abnahme . .	+ 546	+ 0,33	+ 241	+ 0,22

Die Antwerpener Hafenziffern sind ungerechnet, da die Tonnage in Antwerpen anders registriert wird. In den ersten 7 Monaten dieses Jahres übertrifft also der Hafenverkehr längs den Nieuwen Waterweg den Antwerpener Verkehr mit 4,43 Mill. hfl. Der Hafenverkehr von Rotterdam einschließlich Pernis und Vondelingenplaat liegt seinerseits um 2,75 Mill. t über Antwerpen.

Hamburger Fremdenblatt
Nr. 218 A

Hafenverkehr der vier großen Nordseehäfen
Eine Zusammenstellung über den Verkehr in den Nordseehäfen Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen für die Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Juli ergibt folgendes Bild (die Zahlen über den Schiffsverkehr Antwerpens sind der Berechnungsweise in den übrigen Häfen angeglichen):

		Schiffe	*NRT
Hamburg	1. 1.—31. 7. 38	10 800	11 949 220
	1. 1.—31. 7. 37	10 382	11 394 093
	Unterschied	- 418	+ 555 124
Bremen	1. 1.—31. 7. 38	5171	5 907 507
	1. 1.—31. 7. 37	4443	5 259 889
	Unterschied	- 728	+ 737 708
Rotterdam	1. 1.—31. 7. 38	8710	14 032 800
	1. 1.—31. 7. 37	8469	13 805 127
	Unterschied	- 241	+ 227 673
Antwerpen	1. 1.—31. 7. 38	6722	11 278 026
	1. 1.—31. 7. 37	6929	11 734 901
	Unterschied	- 207	- 456 875

Ebbe und Flut.

Bremen und Hamburg, im August.

EW Die wirtschaftliche Entwicklung ist seit Anfang dieses Jahres in ein neues Stadium getreten, für das es im Wirtschaftsgeschehen der Vergangenheit kein Beispiel gibt. Der Anstieg, dessen sich Deutschland in den letzten Jahren erfreuen konnte, war schneller und steiler als in der übrigen Welt, aber die Richtung, in der sich die Wirtschaft drinnen und draußen entwickelte, war fünf Jahre hindurch die gleiche, und diese Paralleltät verleitet zunächst auch wohlwollende Betrachter zu der Vermutung, daß der Aufschwung, der sich in Deutschland vollzog, als ein bloßer Bestandteil der allgemeinen Wiederbelebung in der Welt aufgefaßt werden müsse. Daß das nicht richtig sein kann, hat sich im Laufe des letzten Jahres herausgestellt.

Zwei Kurven laufen auseinander.

In fast allen großen Ländern ist, namentlich seit Anfang 1938, ein zum Teil heftiger Rückschlag eingetreten — in Deutschland nicht. Fast überallhin hat sich die Krise ausgebreitet, die von den Vereinigten Staaten ausgegangen war — nach Deutschland nicht. Selbst England, in dem das gewaltige Rüstungsprogramm der Industrie einen fortwährenden mächtigen Impuls gibt, in dem eine ungeminderte finanzielle Bewegungsfreiheit besteht und in dem es keine Rohstoffschwierigkeiten gibt, selbst England hat bereits einen fühlbaren Beschäftigungsrückgang aufzuweisen. In Deutschland dagegen steigt die Produktion weiter. Die beiden Kurven, die eine Zeitlang nebeneinander herliefen, laufen auseinander: Die deutsche Kurve zeigt weiter nach oben, während die internationale Kurve nach unten gleitet. Taucht anderwärts das Gespenst der Arbeitslosigkeit von neuem auf, so herrscht in Deutschland das Gegenteil: eine Arbeitslosigkeit, wie wir sie noch nie erlebt haben. Wohl oder übel muß man die Annahme fallen lassen, daß der deutsche Anstieg nur ein etwas üppiger Strauß geschnittener Spross der Weltkonjunktur sei. Denn dieser vermeintliche Ableger beweist eine verblüffende eigene Lebenskraft. Er wächst und blüht von innen heraus weiter, obwohl die äußeren Umstände seinem Gedeihen keineswegs mehr förderlich sind.

Die Einfuhrseite.

Gewiß, der Preissturz für Importprodukte hat die deutsche Devisenbilanz zunächst in erwünschter Weise entlastet, und er hat es ermöglicht, mit einem bestimmten Devisenaufwand größere Mengen einzukaufen. Reich gefüllte Getreidespeicher und große Baumwollablagen, die in unseren Häfen eintreffen, geben ein eindrucksvolles Bild davon, daß Deutschland diese Gelegenheit nicht ungenutzt hat verstreichen lassen. Dieser Vorteil mag für Deutschland um so schwerer, als der internationale Preissturz nicht wie in anderen Verarbeitungsländern, die ebenfalls davon profitieren konnten, unmittelbar nachteilig auf den Absatz der verarbeitenden Industrie zurückgewirkt hat. Eine solche Wirkung war schon durch die bestehende Preisabdrückung und durch die Größe der Inlandsnachfrage ausgeschlossen. Der Preisverfall draußen ist somit zunächst nur eine Erleichterung gewesen. Aber das bezieht sich nur auf die Einfuhrseite und bedeutet nicht, daß der internationale Rückschlag den deutschen Aufschwung begünstigte. Denn er beeinträchtigt im Laufe der Zeit unseren Export und somit unsere Deviseneinkünfte. Nun ist es zwar in den ersten beiden Jahren, die demnächst seit Verkündung des Vierjahresplans verstrichen sein werden, gelungen, die Produktion an deutschen Rohstoffen, an Benzin, Zellwolle, Gummi, Eisen, Metallen und anderen Stoffen noch über alles Erwarten schnell zu steigern, und die kommenden beiden Jahre, in denen immer mehr die in Angriff genommenen und im Bau befindlichen Neuanlagen in Funktion treten werden, dürften erst recht große Fortschritte auf diesen Gebieten bringen. Auf der anderen Seite aber ist infolge der ungestümen Aufwärtsentwicklung, die die deutsche Wirtschaft genommen hat, auf vielen Gebieten der Bedarf an Rohstoffen und Nahrungsmitteln so schnell davongelaufen, daß er auch von der wachsenden Produktion nicht ganz eingeholt werden konnte. Wir müssen nach wie vor große Portionen

importieren, um das stark pulsierende Leben des deutschen Wirtschaftskörpers zu sichern.

Der Exportkampf.

Die Höhe dieses Imports aber bleibt nach wie vor durch die Exporterlöse begrenzt, und die deutsche Ausfuhr, die bisher von der schier unbegrenzten Aufnahmekraft der Welt gerade für Fabrikate von der Art, wie sie in Deutschland erzeugt, profitiert hatte, hat neuerdings in weiten Teilen der Welt mit einer aufs äußerste verstärkten Konkurrenz zu kämpfen. Die amerikanische Industrie zum Beispiel sucht mit aller Gewalt, sich für den großen Ausfall an Inlandsaufträgen durch verstärkte Ausfuhr schadlos zu halten. Was diese Ausfuhrforcierung in einem Augenblick bedeutet, in dem die Aufnahmekraft vieler Länder infolge des Preisverfalls erschöpft und nachläßt, kann man sich unschwer vorstellen. Die Amerikaner werden bei ihren Bestrebungen durch staatliche Machtmittel und durch ihre Kapitalkraft unterstützt, und die immense Abwertung des Dollars, die 1933 erfolgt war, wird von der amerikanischen Industrie erst jetzt, wo sie wieder auf Export angewiesen ist, voll ausgewertet. Der niedrige Kurs der amerikanischen Währung verschafft der Industrie, gerade im Wettbewerb mit Deutschland, einen schwer zu überbrückenden Valutavorsprung — was nicht hindert, daß die amerikanischen Behörden bei jeder Gelegenheit ein deutsches Dumping wittern, wo nur ein notdürftiger Ausgleich jenes Wertungsvorsprungs erfolgt.

Die Sprache der Häfen.

Da die Dinge so liegen, da dem Außenhandel heute die große Aufgabe gestellt ist, den deutschen Aufschwung zu sichern, und da diese Aufgabe unendlich viel schwerer geworden ist, seit draußen ein heftiger Rückschlag fühlbar geworden ist, richten sich die Blicke gegenwärtig in besonderem Maße auf diejenigen Plätze in Deutschland, bei denen der Außenhandel in erster Linie zu Hause ist. In den großen Ueberseehäfen, in dem faszinierenden Gewirr der Schiffsläuffer, Schornsteine, Masten, Flaggen, Taue, Klais, Wärlen, Kranen, Decker, Zauger und Speicher erkennt man beizeiten, was herbeikommt und was herausgeht und wohin es verschifft wird. Hier gewinnt die Handelsbilanz mit ihren Problemen greifbare Gestalt. Hier prallen die Anforderungen, die die inländische Wirtschaft stellt, mit den Bedürfnissen der Ausfuhr an unmittelbaren Leistungen auseinander. Hamburg und Bremen sind heute zugleich Industriestandorte ersten Ranges, und schon als solche sind sie aufs engste mit der inneren Wirtschaft verknüpft. Aber beide Häfen sind offene Häfen, in denen trotz der weiten Entfernung vom Meer die Gezeiten des Wasserstands um mehrere Meter heben und senken. In diesen beiden großen Häfen symbolisiert sich somit die ihnen jetzt zukommende Aufgabe, einen Ausgleich zwischen dem unverändert hohen und steigenden Stande der innerdeutschen Wirtschaft und den „Einflüssen“ zu schaffen, die von dem Wechsel von Flut zu Ebbe den Weltmarkt auf Deutschland ausstrahlen. Der einzigartige Erfahrungsschatz, die Unternehmungslust und die Anpassungsfähigkeit, die unsere großen Ueberseefirmen auszeichnen, kommen Deutschland dabei von neuem zugute.

Sanftengeweist.

Auch in Zeiten, in denen der Außenhandel weniger hoch im Kurs stand wie gegenwärtig, haben die meisten dieser Firmen, die großenteils auf einzelne Länder oder Kontinente spezialisiert sind, die fremden Märkte studiert und gepflegt, gearbeitet zur Einführung neuer deutscher Produkte geeifert, ihren Nachwuchs in die weite Welt geschickt. Viele von ihnen sind Institutionen geworden, die für Deutschland weit mehr wert sind, als es der Gewinn, den sie abwerfen, erkennen läßt, gewachsene Institutionen, die nicht von heute auf morgen durch andere Einrichtungen ersetzt werden können. Der Wert einer Firma hängt nicht von ihrem Kapital ab, sondern vom Vertrauen und von dem Ruf, den sie genießt. „Ich interessiere mich nicht nur für die Geschäfte, die wir heute machen, sondern mehr noch diejenigen, die wir in zehn Jahren machen werden; für sie gilt es jetzt schon

Vorsorge zu treffen." Solche Maximen, die man nicht nur im Munde führt, sondern anwendet, sind ein Beweis, daß unsere Ueberseefirmen nicht zu Kontingentsverwaltungsämtern erstarrt sind, daß der Hanseatengeist die schweren Prüfungen, denen er in Krieg und danach ausgesetzt war, überstanden hat, daß er noch lebendig ist und daß man auf ihn zählen kann, wenn es wie jetzt wieder darauf ankommt, Deutschlands Stellung im Weltmarkt unter schwierigen Umständen zu halten und auszubauen. Von dieser Arbeit soll auf Grund der an Ort und Stelle gewonnenen Eindrücke noch des näheren die Rede sein.

Datum **18. Aug. 1938**

Nachrichten für Außenhandel (Berlin)

191 - -

Nr.

Deutsches Reich — Der Hafenverkehr von Hamburg und Bremen im 1. Halbjahr 1938

Der Hafenverkehr der beiden großen deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremen zeigt im 1. Halbjahr 1938 folgende Entwicklung (in Mill. t):

Hamburg:	1. Halbjahr				
	1933	1935	1936	1937	1938
Gesamtverkehr	9,75	9,90	10,96	12,13	12,47
davon: Eingang	6,47	6,77	7,59	8,00	8,91
Ausgang	3,28	3,13	3,37	4,13	3,56

Während in den 1. Halbjahren 1936 und 1937 der Seeverkehr im Ein- und Ausgang einen stärkeren Aufschwung genommen hat, der jährlich etwa 10,3 % betrug, ist in diesem Jahr nur eine leichte Steigerung von 2,8 % eingetreten, die überdies ausschließlich auf den Wareneingang entfällt, der um 11,5 % stieg, während der Versand zum ersten Male einen beträchtlichen Rückgang von 14 % aufwies. Diese entgegengesetzte Entwicklung von Ein- und Ausfuhr im hamburgischen Seeverkehr zeigt die außerordentlichen Schwierigkeiten, die im zwischenstaatlichen Gütertausch der wichtigsten Handelsländer bestehen. Der mit dem ansteigenden Produktions- und Beschäftigungsstand verbundene wachsende Einfuhrbedarf des Deutschen Reiches hat größere überseeische Lebensmittel- und Rohstoffzufuhren zur Folge gehabt, die eine mengenmäßige Zunahme der Reichseinfuhr um 13,2 % verursachten (gegenüber einer Erhöhung des hamburgischen Wareneingangs um 11,5 %). Auch bei den einzelnen Hauptwarengruppen zeigten sich übereinstimmende Veränderungen. Hamburgs Lebensmittelzufuhren (+ 18 %) haben sich etwas günstiger als diejenigen des Reiches (+ 16,3 %) entwickelt, während umgekehrt bei den Rohstoffeinfuhren das Deutsche Reich günstiger (12,5 %) abschneidet als Hamburg (+ 10 %), weil einmal die mengenmäßig stark ins Gewicht fallende größere Erzeinfuhr ihren Weg vorwiegend über die ausländischen Westhäfen in das Deutsche Reich nehmen, andererseits wichtige Hinterländer Hamburgs ihren Einfuhrbedarf verringert haben. Unter Ausschaltung der Erzeinfuhr ergibt sich eine steigende Bedeutung Hamburgs für die übrige Rohstoffeinfuhr des Deutschen Reiches.

Auch der Rückgang der deutschen Ausfuhr, der sowohl mit der verringerten Aufnahmefähigkeit der überseeischen Rohstoff- und Agrarstaaten als auch mit dem verschärften Konkurrenzkampf bei der Ausfuhr industrieller Fertigwaren in Zusammenhang steht, spiegelt sich im hamburgischen Waren- ausgang wider. Der Versand in Hamburg ist um 14 %, die Ausfuhr des gesamten Reichsgebietes mengenmäßig sogar um 16,9 % gesunken. Dabei hat der wichtigste Bestandteil des deutschen Außenhandels, die Ausfuhr von Fertigwaren, folgende Entwicklung genommen: die Ausfuhr des Reiches sank um 21 %, der entsprechende Versand in Hamburg aber infolge der günstigeren Gestaltung der Durchfuhr von südosteuropäischen Fertigwaren nur um 16,8 %. In der Einfuhr der Nahrungs-, Genuß- und Futtermittel ist die günstige Entwicklung des hamburgischen Transits im Verkehr mit den nordischen und baltischen Staaten sowie der südosteuropäischen Hinterländern besonders hervorzuheben. In der Einfuhr von Rohstoffen und Halbwaren sind die erhöhten überseeischen Holz- und Metallzufuhren nach den europäischen Hinterländern von Bedeutung. In der Ausfuhr

von Nahrungs-, Genuß- und Futtermitteln ist die geringe Steigerung zum wesentlichen Teil mit auf die Gestaltung des Transitverkehrs zurückzuführen. In der Ausfuhr von Rohstoffen und Halbwaren sind die wesentlich geringeren Verladungen von europäischem Schnittholz aus den südosteuropäischen Ländern besonders zu erwähnen. Der Hafenverkehr Bremens zeigt folgendes Bild (in Mill. t):

	1. Halbjahr	
	1937	1938
Gesamtverkehr	3,86	4,48
davon: Eingang	1,54	1,33
Ausgang	2,32	2,58

Der Einfuhrverkehr weist eine Steigerung von rd. 22 % auf, während der Ausfuhrverkehr trotz der sehr unbefriedigenden Entwicklung der Fertigwarenausfuhr im Gegensatz zur Entwicklung des hamburgischen Verkehrs ebenfalls noch eine Steigerung um 10 % aufweist. An der beträchtlichen Zunahme des Einfuhrverkehrs war vor allem die Zufuhr von Ernährungsgütern beteiligt, die um 55,4 % anstieg. Größere Getreideankünfte waren ausschlaggebend, aber auch die Lieferungen von Reis, Obst und Südfrüchten, Fetten und Ölen, Genuß- und Futtermitteln lagen mehr oder weniger über dem Vorjahresumfang. Der Eingang von Gütern der gewerblichen Wirtschaft hat sich gegenüber dem 1. Halbjahr 1937 um 6,7 % erhöht. Der Eingang von mineralischen Rohstoffen, Steinkohlen, Mineralölen, Steinen und Erden erhöhte sich, während sich der Eingang von Erzen und Koks verminderte. In der Spinnstoffeinfuhr war die Zunahme auf größere Wollankünfte zurückzuführen, während die Einfuhr von Baumwolle, Jute und anderen Textilrohstoffen, den Umfang des ersten Halbjahres 1937 nicht ganz erreichte. Düngemittel, Rundholz und Altmetalle kamen in größeren, Harze und Gummiharze, Schnittholz und Zellulose in kleineren Mengen an als im Vorjahre. In der Ausfuhr hat sich der Versand von Gütern der Ernährungswirtschaft verhältnismäßig günstig entwickelt, der um 57 % anstieg, was auf den steigenden Umschlag von Getreide, Hülsenfrüchten, Obst und Südfrüchten sowie tierischen Nahrungsmitteln zurückzuführen ist. Der Gesamtversand von gewerblichen Gütern lag mit 7,5 % über Vorjahreshöhe, welche Zunahme in erster Linie auf den Versand von Steinkohlen, Steinen und Erden zurückzuführen ist. Auch der Versand von Rohstoffen und Halbwaren stieg um 23 %, obgleich die Verschiffungen von Koks, Torfstreu, Düngemittel, Holz, Spinnstoffen und Zellulose stark zurückgingen. Die Fertigwarenausfuhr, die um 24 % unter Vorjahreshöhe lag, ist vor allem bewirkt durch mangelnde Verschiffung von Eisen- und Stahlwaren, aber auch die Ausfuhr von chemischen Erzeugnissen, Textilwaren, Papier, Steinzeug-, Ton- und Porzellanwaren sowie Erzeugnissen aus NE-Metallen ging zurück. Einigermassen gehalten hat sich nur die Ausfuhr von Holz- und Glaswaren, Maschinen und Fahrzeugen.

Die stärksten mengenmässigen Veränderungen traten beim Massengutempfang in Erscheinung. Hamburg hatte in diesem Jahr die stärkste Steigerung der Massengutzufuhren aufzuweisen. Allein 622 000 t wurden mehr als im Vorjahre gelöscht, die sich zu drei Vierteln aus mineralischen Rohstoffen zusammensetzten. Bremen und Emden waren an dem grösseren Massengutverkehr beteiligt. Emden hauptsächlich an der Erzeinfuhr und Bremen vorwiegend an der Getreideeinfuhr, eine Entwicklung, die vornehmlich auf Kosten der ausländischen Westhäfen ging, deren Getreideempfang in dem gleichen Masse wie die Steigerung über die deutschen Häfen zurückging. Dagegen gelang es Rotterdam, seine bedeutende Stellung in der Zufuhr mineralischer Rohstoffe weiter zu festigen.

Erhebliche Verluste zeigte der Warenausgang (ohne Schiffsbedarf) in den meisten Häfen:

	<u>Insgesamt</u>		<u>ohne Kohlen und Erze</u>	
	<u>1. Halbjahr</u>		<u>1. Halbjahr</u>	
	<u>1937</u>	<u>1938</u>	<u>1937</u>	<u>1938</u>
Hamburg	4 132	3 557	4 066	3 496
Antwerpen	5 992	4 632	5 369	3 998
Rotterdam	8 792	7 469	2 567	2 512
Bremen	2 323	2 555	1 392	1 303
Emden	1 715	1 784	54	179

Abgesehen von Emden und Bremen, deren Massenguttransporte in diesem Jahre erhebliche Bedeutung erlangten, wurden in den übrigen Häfen geringere Warenmengen verladen. Besonders ungünstig entwickelte sich der Versand in den ausländischen Westhäfen. Antwerpen und Rotterdam hatten einen Verlust von je 1.3 Mill. t aufzuweisen, der in Antwerpen verhältnismässig am stärksten war (- 22.7 v.H.), und vorwiegend auf dem Rückgang der Fertigwarenverladungen beruhte. Die Abnahme Rotterdams, die 15.0 v.H. betrug, war ausschliesslich auf die Schrumpfung der deutschen Kohlenausfuhr zurückzuführen. Hamburgs Versand ging um 575 000 t oder 14.0 v.H. zurück, eine Folge der Entwicklung der deutschen Ausfuhr von Rohstoffen und Fertigwaren.

Der Stückgutversand ist in allen Häfen in starkem Masse gesunken, wie folgende Statistik erläutert:

	<u>Stückgut insgesamt</u>		<u>davon Fertigwaren</u>	
	<u>1. Halbjahr</u>			
	<u>1937</u>	<u>1938</u>	<u>1937</u>	<u>1938</u>
	1000 t		1000 t	
Hamburg	2 642	2 312	1 236	1 029
Antwerpen	4 002	2 329	2 891	1 931
Rotterdam	1 419	1 261	656	626
Bremen	939	721	732	554
Emden	13	13	5	4

Besonders gross war der Verlust in Antwerpen, dem bedeutendsten Stückgutversandhafen, der allein 1.2 Mill. t oder 29.9 v.H. betrug. Davon entfielen allein 30 v.H. auf Fertigwaren, darunter waren 859 000 t Eisenwaren, die vorwiegend belgischen oder französischen Ursprungs waren, denn die deutsche Eisenwarenausfuhr über Antwerpen sank nur um 40 000 t. Erheblich geringer war der Rückgang von Fertigwarenerladungen über Hamburg mit 0.21 Mill. t oder 16.8 v.H., an dem vorwiegend der Versand von Papier, Eisenwaren und Chemikalien beteiligt war, während Fahrzeuge, Holzwaren und N.E.-Metallwaren in grösseren Sendungen verschifft wurden. Von den Massenstückgütern sind noch Schnittholz und Zellstoff zu erwähnen, die in erheblich geringeren Mengen durchgeführt wurden. Auch Bremen hatte grössere Verluste der Fertigwarenausfuhr zu beklagen, die sich hauptsächlich auf Eisenwaren, Chemikalien und Papier erstreckten. Ebenso sanken die Verladungen von Holz und Zellstoff. Die geringste Abnahme entfiel auf Rotterdam.

Entsprechend der Entwicklung des Warenverkehrs zeigte der Schiffsverkehr in den deutschen Nordseehäfen in diesem Jahre ein günstiges Bild:

Angekommene Seeschiffe in 1000 N.R.T.

	<u>Insgesamt</u>		<u>davon deutsche Flagge</u>	
	<u>1937</u>	<u>1. Halbjahr</u> <u>1938</u>	<u>1937</u>	<u>1938</u>
Hamburg	9 538	10 161	4 795	5 134
Antwerpen x)	10 058	9 694	2 623	2 541
Rotterdam	11 758	11 842	2 869	2 996
Bremen	4 409	5 037	3 354	3 774
Emden	1 342	1 437	938	1 059

Infolge der bedeutenden Massenguttransporte hat Bremen die günstigste Entwicklung genommen, dessen Schiffsverkehr um 628 000 NRT oder 14.3 v.H. gestiegen ist. Hamburgs Seeschifffahrt nahm um 623 000 NRT oder 6.5 v.H. zu, diejenige Emdens um 95 000 NRT oder 7.1 v.H. Dagegen blieb der Verkehr in Rotterdam fast unverändert (+ 0.7 v.H.), und in Antwerpen war entsprechend der Entwicklung des Warenverkehrs ein Rückgang von 364 000 NRT oder 7.6 v.H. zu verzeichnen. Hierbei ist bemerkenswert, dass die bedeutende Zunahme in den deutschen Häfen hauptsächlich auf die Entwicklung der deutschen Flagge zurückzuführen war.

Zusammenfassend ergibt sich somit eine günstige Entwicklung der deutschen Nordseehäfen im ersten Halbjahr 1938 gegenüber den Veränderungen des Welthandels und des Seeverkehrs in den ausländischen Westhäfen. Mit Hilfe einer weitsichtigen Verkehrspolitik ist es

x) Nach Abzug von 17.25 v.H. des belgischen Tonnenmasses.

-14 x

gelingen, die deutschen Häfen stärker in den Aussenhandel und Küstenverkehr des Deutschen Reiches einzuschalten. Wenn auch die Verluste in Stückgutversand, die auf konjunkturelle Entwicklung im Welthandel zurückzuführen sind, nicht unterschätzt werden sollen, so kann doch andererseits festgestellt werden, dass alle deutschen Nordseehäfen dem Aussenhandel des Deutschen Reiches wertvolle Dienste geleistet und damit wesentlich zur Verbesserung der deutschen Zahlungsbilanz beigetragen haben.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 241 -

Der Seeverkehr in den Nordseehäfen

im ersten Halbjahr 1938

Hamburg an zweiter Stelle im Gesamtwarenverkehr zur See

Der Rückgang des Welthandels im ersten Halbjahr 1938, der gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres wertmäßig 10,7 Prozent betrug und hauptsächlich die Ausfuhr der europäischen Staaten betroffen hat, spiegelt sich in den Seeverkehrszahlen der großen festländischen Nordseehäfen wider, die einen beträchtlichen Teil des mittel- und südeuropäischen Außenhandels darstellen. Zwar ist der Wareneingang in allen Häfen infolge des hohen Bedarfs an überseeischen Nahrungsmitteln und Rohstoffen weiter um 1,5 Mill. t oder 5,4 Proz. gestiegen, dagegen wies der Warenausgang eine Abnahme von 2,9 Mill. t oder 12,9 Proz. auf.

Der Seeverkehr aller Häfen sank von 51,3 Mill. Tonnen im ersten Halbjahr 1937 auf 49,9 in diesem Jahr, somit um 1,4 Mill. t oder 2,8 Proz.

Zu beachten ist jedoch hierbei, daß der Rückgang in diesem Jahr ausschließlich auf die ausländischen Westhäfen entfiel. Die deutschen Häfen Hamburg, Bremen und Emden konnten sich dagegen stärker in den Außenhandel des Deutschen Reiches einschalten und zeigten eine Zunahme von 1,12 Mill. t oder 6,4 Proz. Die Abnahme des Seeverkehrs von Rotterdam und Antwerpen, die zusammen 2,65 Mill. t oder 8,3 Proz. betrug, stand jedoch nicht mit der Entwicklung des deutschen Außenhandels in Verbindung, sondern war auf den Rückgang des nationalen und sonstigen zwischenstaatlichen Handels zurückzuführen. Die Durchfuhr über Rotterdam und Antwerpen im Verkehr mit Deutschland ist gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,11 Mill. t oder 0,7 Proz. gestiegen, während der übrige Verkehr dieser Häfen um 2,76 Mill. t oder 18,6 Proz. gesunken ist.

Damit war der deutsche Außenhandel zu 52,9 Prozent am Gesamtverkehr dieser Auslandshäfen in diesem Jahre beteiligt, das sind genau drei Viertel des Seeverkehrs der großen deutschen Nordseehäfen.

Hamburg konnte den Stückgutumschlag auf der Höhe des Vorjahres halten und damit zum ersten Male die Führung in diesem wichtigen Warenverkehr übernehmen, sein Vorsprung vor Antwerpen betrug fast 1 Mill. t. In weitem Abstand folgten

Rotterdam und Bremen, während Emdens Stückgutverkehr praktisch bedeutungslos ist.

Der gesamte Warenverkehr zur See stieg verhältnismäßig am stärksten in Bremen (+ 13,7 Proz.) und Emden (+ 9,9 Proz.). Hamburgs Umschlag erhöhte sich um 2,8 Prozent, während Rotterdam einen Verlust von 3,6 Prozent und Antwerpen sogar einen Rückgang von 15,7 Prozent aufwies. Trotzdem konnte Rotterdam die Führung im gesamten Seeverkehr behaupten, an der allerdings zu 69 Prozent der deutsche Außenhandel beteiligt war. Hamburg setzte sich seit längerer Zeit wieder an die zweite Stelle vor Antwerpen, dessen Seeverkehr zu einem Viertel vom deutschen Außenhandel gestützt wird.

Entsprechend der Entwicklung des Warenverkehrs zeigte der Schiffsverkehr in den deutschen Nordseehäfen in diesem Jahr ein günstiges Bild. Infolge bedeutender Massengut-Transporte hat Bremen den stärksten Aufschwung genommen, dessen Schiffsverkehr um 628 000 NRT oder 14,3 Prozent auf 5 037 000 NRT gestiegen ist. Hamburgs Seeschiffahrt nahm um 623 000 NRT oder 6,5 Prozent auf 10 161 000 NRT zu, diejenige Emdens um 95 000 NRT oder 7,1 Prozent auf 1 437 000 NRT. Dagegen blieb der Verkehr in Rotterdam mit 11 842 000 NRT fast unverändert (+ 0,7 Prozent) und in Antwerpen war entsprechend der Entwicklung des Warenverkehrs ein Rückgang von 364 000 NRT oder 3,6 Prozent auf 9 694 000 NRT (nach Abzug von 17,25 Prozent des belgischen Tonnenmaßes). Bemerkenswert ist, daß die bedeutende Zunahme in den deutschen Häfen hauptsächlich auf die Entwicklung der deutschen Flagge zurückzuführen war. In Emden und Bremen stieg sie um 12,9 bzw. 12,5 Prozent und in Hamburg um 7,1 Prozent, so daß der Anteil der deutschen Flagge am gesamten Schiffsverkehr in Bremen 75,5 Prozent, in Emden 70 Prozent und in Hamburg 50,3 Prozent betrug. Der Anteil der deutschen Flagge nahm in Rotterdam um 4,4 Proz. auf 25,3 Prozent zu, verminderte sich aber in Antwerpen um 3,1 Prozent auf 26,2 Prozent. Die deutsche Seeschiffahrt steht damit in diesen ausländischen Häfen weiter an erster Stelle.

Deutsche Verkehrs-Nachrichten (Hamburg)

Nr. 205 -

Der Ladungsverkehr in den Nordseehäfen im ersten Halbjahr 1938

Höhere Massengut-Importe — Geringerer Stückgut-Export

Hamburg, 2. September

Der Rückgang des Welthandels spiegelt sich nunmehr auch im Ladungsverkehr der großen kontinentalen Nordseehäfen wider. Bemerkenswert ist, daß der Gütereingang von See in allen Häfen infolge des hohen Bedarfs an überseeischen Nahrungsmitteln im 1. Halbjahr 1938 zwar um 1,5 Mill. t oder 5,4 Prozent gestiegen ist, daß aber im ausgehenden Ladungsgeschäft ein Verkehrsrückgang um 2,9 Mill. t oder 12,9 Prozent eingetreten ist.

Lediglich der nicht unbeträchtlichen Zunahme im einkommenden Geschäft ist es zu danken, daß der Gesamt-Ladungsverkehr aller Häfen in der Berichtszeit um nur 2,8 Prozent gegenüber dem 1. Halbjahr 1937 zurückgegangen ist.

Betrachtet man die Gestaltung des Ladungsverkehrs in den einzelnen Häfen, so ergibt sich für Bremen eine Verkehrszunahme von 14,7 Prozent; in Emden stieg der Ladungsverkehr um 9,9 Prozent; Hamburgs Umschlag erhöhte sich um 2,8 Prozent, während Rotterdam einen Verlust von 3,6 Prozent und Antwerpen einen Rückgang von 15,7 Prozent ausweist. Trotzdem konnte Rotterdam die Führung im gesamten Seeverkehr behaupten, während im Zuge der geschilderten Entwicklung sich Hamburg seit längerer Zeit wieder an die zweite Stelle vor Antwerpen setzt.

Zergliedert man den Gesamt-Ladungsverkehr in das Stückgut- und Massengutgeschäft, so kommt man zu der Feststellung, daß der unter den konjunkturellen Rückschlägen im Uebersee-Geschäft am meisten leidende

Stückgutverkehr in sämtlichen Nordseehäfen in der Berichtszeit um 1,37 Mill. t oder 8,2 Prozent auf 15,2 Mill. t gesunken

ist, während das Massengutgeschäft insgesamt mit 34,7 Mill. t die Höhe des Vorjahres wieder erreichen konnte. Im Massengutumschlag hat Rotterdam seine führende Stellung behaupten können, obwohl hier ein Verlust von 0,8 Mill. t zu verzeichnen war, auch Antwerpen hat einen Rückgang des Massengutumschlages in Höhe von 0,7 Mill. t zu beklagen. Dagegen weist Hamburg im Massengutgeschäft eine Zunahme von 0,4 Mill. t auf; Bremen eine solche von 0,7 Mill. t und Emden einen Zuwachs von 0,3 Mill. t. Im Stückgutgeschäft ist in Antwerpen in der Berichtszeit ein Rückgang von 1,3 Mill. t eingetreten, in Hamburg hielt sich der Stückgutumschlag auf der Höhe des Vorjahres.

Die Verkehrssteigerung

Im einkommenden Geschäft

war in Hamburg mit 0,92 Mill. t oder 11,5 Prozent auf 8,915 Mill. t am stärksten. Bremen und Em-

den zeigten eine Zunahme von 0,34 auf 1,876 bzw. 0,26 auf 1,854 Mill. t oder 21,9 bzw. 16,2 Prozent. Aber auch Rotterdam wies eine Zunahme von 0,63 Mill. t oder 5,9 Prozent auf 11,342 Mill. t auf, die allerdings ausschließlich auf der Entwicklung der deutschen Einfuhr beruhte. Dagegen sank der Eingang in Antwerpen um 0,60 Mill. t oder 9,2 Prozent auf 5,907 Mill. t, obgleich sich die deutsche Einfuhr über diesen Hafen zu über einem Drittel erhöhte. Im Massengutempfang hatte Hamburg mit einer Steigerung um 622 000 t auf 5,577 Mill. t die stärkste Steigerung aufzuweisen. Auch Bremen und Emden waren an dem großen Massengutverkehr beteiligt. Seine bedeutende Stellung als wichtigster Stückguthafen im Eingang vermochte Hamburg weiter auszubauen. Auch Bremens Stückgutempfang erhöhte sich, ebenso wie der von Rotterdam, während Antwerpens Empfang Verluste aufzuweisen hat.

Im ausgehenden Ladungsverkehr

zeigte das 1. Halbjahr 1938 in den meisten Häfen erhebliche Verluste. Besonders ungünstig entwickelte sich der Versand in den ausländischen Westhäfen. Antwerpen und Rotterdam hatten einen Verlust von je 1,3 Mill. t auf 4,632 bzw. 7,469 Mill. t aufzuweisen, der in Antwerpen verhältnismäßig am stärksten war (-22,7 Prozent). Hamburgs Versand ging um 575 000 t oder 14,0 Prozent auf 3,557 Mill. t zurück, eine Folge der Entwicklung der deutschen Ausfuhr von Rohstoffen und Fertigwaren. Der Versand von Massengütern nahm in allen Häfen unterschiedlich, der Stückgutversand in starkem Maße ab. Besonders groß war der Verlust in Antwerpen, der dort mit 2,829 Mill. t allein 1,2 Mill. t oder 29,9 Prozent betrug.

Weltpost Hamburger Tageblatt

Nr.

36

Nordseeverkehr als Welthandels-Barometer

Die Nordsee-Konkurrenzhäfen berichten — Hamburg an zweiter Stelle

Der Rückgang des Weltverkehrs im ersten Halbjahr 1938, der gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres verhältnismäßig 10,7 v. H. betrug und hauptsächlich die Ausfuhr der europäischen Staaten betroffen hat, spiegelt sich in den Seeverkehrszahlen der großen seeländischen Nordseehäfen wider, die einen beträchtlichen Teil des mittel- und südosteuropäischen Außenhandels darstellen.

Zwar ist der Wareneingang in allen Häfen infolge des hohen Bedarfs an überseeischen Nahrungsmitteln und Rohstoffen weiter um 1,5 Mill. t oder 5,4 v. H. gestiegen, dagegen wies der Warenausgang eine Abnahme von 2,9 Mill. t oder 12,9 v. H. auf. Der Seeverkehr aller Häfen sank von 51,3 Mill. t im ersten Halbjahr 1937 auf 49,9 in diesem Jahr, d. h. um 1,4 Mill. t oder 2,8 v. H. Zu beachten ist jedoch hierbei, daß der Rückgang in diesem Jahr ausschließlich auf die ausländischen Welthäfen entfiel. Die deutschen Häfen Hamburg, Bremen und Emden konnten sich dagegen stärker in den Außenhandel des Deutschen Reiches einschalten und zeigten eine Zunahme von 1,12 Mill. t oder 6,4 v. H. Die Abnahme des Seeverkehrs von Rotterdam und Antwerpen, die zusammen 2,65 Mill. t oder 8,2 v. H. betrug, stand jedoch nicht mit der Entwicklung des deutschen Außenhandels in Verbindung, sondern war auf den Rückgang des nationalen Handels dieser Länder und des sonstigen zwischenstaatlichen Handels zurückzuführen. Die Durchfuhr über Rotterdam und Antwerpen im Verkehr mit Deutschland ist gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,11 Mill. t oder 0,7 v. H. gestiegen, während der übrige Verkehr dieser Häfen um 2,76 Mill. Tonnen oder 16,6 v. H. gesunken ist. Damit war der deutsche Außenhandel mit 32,9 v. H. am Gesamtverkehr dieser Auslandshäfen in diesem Jahre beteiligt, das sind genau drei Viertel des Seeverkehrs der großen deutschen Nordseehäfen.

Hamburg führt im Stückgutverkehr

Der unter den konjunkturellen Rückschlägen im Nebengeschäft am meisten leidende Stückgutverkehr ist um 1,37 Mill. t oder 8,2 v. H. auf 15,2 Mill. t gesunken, während der Massengutverkehr insgesamt mit 34,7 Mill. t die Höhe des Vorjahres wieder erreichen konnte. Rotterdam hat seine führende Stellung im Massengutverkehr behaupten können, wenn auch ein starker Verlust von 0,8 Mill. t zu verzeichnen war. Auch Antwerpen hatte einen größeren Rückgang des Massengutumschlages in Höhe von 0,7 Mill. Tonnen zu beklagen, so daß es seinen zweiten Platz an Hamburg abtreten mußte, das eine Zunahme von 0,4 Mill. t aufwies. Die beiden anderen deutschen Häfen konnten sich zum Teil sogar noch stärker in den Massengutverkehr des Deutschen Reiches einschalten, und zwar Bremen mit einer Zunahme von 0,7 Mill. t und Emden mit einer solchen von 0,3 Mill. Tonnen. Auch im Stückgutverkehr gelang es Hamburg, den Wettbewerber an der Spitze zu überflügeln, der einen erheblichen Rückgang von 1,3 Mill. t aufwies. Hamburg konnte den Stückgutumschlag auf der Höhe des Vorjahres halten und damit zum ersten Male die Führung in diesem wichtigen Warenverkehr übernehmen. Sein Vorsprung vor Antwerpen betrug fast 1 Mill. t, in weitem Abstand folgten Rotterdam und Bremen, während Emdens Stückgutverkehr praktisch bedeutungslos ist.

Rotterdam an der Spitze

Der gesamte Warenverkehr zur See stieg somit verhältnismäßig am stärksten in Bremen (+ 14,7 v. H.) und Emden (+ 9,9 v. H.). Hamburgs Umschlag erhöhte sich um 2,8 v. H., während Rotterdam einen Verlust von 2,6 v. H. und Antwerpen sogar einen Rückgang von 15,7 v. H. aufwies. Trotzdem konnte Rotterdam die Führung im gesamten Seeverkehr behaupten, an der allerdings zu 69 v. H. der deutsche Außenhandel beteiligt war. Hamburg setzte sich seit längerer Zeit wieder an die zweite Stelle vor Antwerpen, dessen Seeverkehr zu einem Viertel vom deutschen Außenhandel getrieben wird.

Beim Wareneingang haben in fast allen Häfen die größeren überseeischen Lebensmittel- und Rohstoffzufuhren Verkehrssteigerungen zur Folge gehabt, die in Hamburg mit 0,92 Mill. t oder 11,3% auf 8,915 Mill. t am stärksten waren. Bremen und Emden zeigten eine Zunahme von 0,34 auf 1,876 bzw. 0,26 auf 1,854 Mill. t

oder 21,9 bzw. 16,2%. Aber auch Rotterdam wies eine Zunahme von 0,63 Mill. t oder 5,9% auf 11,342 Mill. t auf, die allerdings ausschließlich auf der Entwicklung der deutschen Einfuhr beruhte. Dagegen sank der Eingang in Antwerpen um 0,60 Mill. t oder 9,2% auf 5,907 Mill. t, obwohl sich die deutsche Einfuhr über diesen Hafen zu über einem Drittel erhöhte. Im Massengutempfang hatte Hamburg mit einer Steigerung um 622 000 auf 5,577 Mill. t die stärkste Steigerung aufzuweisen. Auch Bremen und Emden waren an dem größeren Massengutverkehr beteiligt. Seine bedeutende Stellung als wichtiger Stückguthafen im Eingang vermochte Hamburg weiter auszubauen. Auch Bremens Stückgutempfang erhöhte sich, ebenso wie der von Rotterdam, während Antwerpens Empfang Verluste aufzuweisen hat.

Die deutschen Häfen liegen günstig

Im Wareneingang (ohne Schiffsbedarf) zeigt das erste Halbjahr 1938 in den meisten Häfen erhebliche Verluste. Besonders ungünstig entwickelte sich der Verkehr in den ausländischen Welthäfen. Antwerpen und Rotterdam hatten einen Verlust von je 1,3 Mill. t auf 4,632 bzw. 7,469 Mill. t aufzuweisen; er war in Antwerpen verhältnismäßig am stärksten (minus 22,7%). Hamburgs Versand stieg um 575 000 t oder 14,6% auf 3,557 Mill. t zurück, eine Folge der Entwicklung der deutschen Ausfuhr von Rohstoffen und Fertigwaren. Der Versand von Massengütern nahm in allen Häfen unterschiedlich, der Stückgutversand überall in beträchtlicher Weise ab. Besonders groß war der Verlust in Antwerpen, dem bedeutendsten Stückgutversandshafen; er betrug dort mit 2,829 Mill. t allein 1,2 Mill. t oder 29,9%.

Entsprechend der Entwicklung des Warenverkehrs zeigte der Schiffsverkehr in den deutschen Nordseehäfen in diesem Jahre ein günstiges Bild. Infolge bedeutender Massenguttransporte hat Bremen den stärksten Aufschwung genommen, dessen Schiffsverkehr um 628 000 MRT. oder 14,3% auf 5,037 Mill. MRT. gestiegen ist. Hamburgs Seeschiffahrt nahm um 628 000 MRT. oder 6,5% auf 10,161 Mill. MRT. zu, diejenige Emdens um 95 000 MRT. oder 7,1% auf 1,437 Mill. MRT. Dagegen blieb der Verkehr in Rotterdam mit 11,842 Mill. MRT. fast unverändert (plus 0,7%) und Antwerpen hatte entsprechend der Entwicklung des Warenverkehrs einen Rückgang von 364 000 MRT. oder 3,6% auf 9,694 Mill. MRT. (nach Abzug von 17,25% des belgischen Tonnenumschlages). Bemerkenswert ist, daß die bedeutende Zunahme in den deutschen Häfen hauptsächlich auf die Entwicklung der deutschen Flagge zurückzuführen war. In Emden und Bremen stieg sie um 12,9 bzw. 12,5% und in Hamburg um 7,1%, so daß der Anteil der deutschen Flagge am gesamten Schiffsverkehr in Bremen 75,5%, in Emden 70,0% und in Hamburg 50,3% betrug. Der Anteil an der deutschen Flagge nahm in Rotterdam um 4,4 auf 25,3% zu, verminderte sich aber in Antwerpen um 3,1 auf 26,2%. Die deutsche Seeschiffahrt steht damit in diesen ausländischen Häfen weiter an erster Stelle.

Hamburger Fremdenblatt

Nr 247 A

Der Hafenverkehr der großen Nordseehäfen

Eine Aufstellung über den Schiffsverkehr in den großen Nordseehäfen Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen für die ersten acht Monate dieses Jahres zeigt folgendes Bild:

	Hamburg		Bremen	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
1938 . .	12 445	13 981 306	6136	6 958 222
1937 . .	12 135	13 247 232	5315	6 139 290
Unterschied + 310		+ 684 164	+ 821	+ 818 932
	Rotterdam		Antwerpen	
	Schiffe	NRT	Schiffe	NRT
1938 . .	10 101	16 302 288	7731	13 490 567
1937 . .	9 512	15 922 801	8009	14 021 243
Unterschied + 589		+ 379 487	-278	-530 676

Die Zahlen für Antwerpen sind durch einen Abzug von rund 18 v. H. den amtlichen Zahlen der Berechnungsweise der übrigen Häfen angepaßt.

Hamburger Nachrichten

Nr. 247

Der Hafenverkehr der vier wichtigsten großen Nordseehäfen

Eine Aufstellung über den Schiffsverkehr in den großen Nordseehäfen Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen für die ersten acht Monate dieses Jahres zeigt folgendes Bild:

Hamburg		NRT
Schiffe		
1938	12 445	13 931 396
1937	12 135	13 247 232
Unterschied .	+ 310	+ 684 164

Bremen		NRT
Schiffe		
1938	6 136	6 958 222
1937	5 315	6 139 290
Unterschied .	+ 821	+ 818 932

Rotterdam		NRT
Schiffe		
1938	10 101	16 302 288
1937	9 512	15 922 801
Unterschied .	+ 589	+ 379 487

Antwerpen		NRT
Schiffe		
1938	7 731	13 490 567
1937	8 909	14 021 243
Unterschied .	- 278	- 530 676

Die Zahlen für den Hafen Antwerpen sind durch einen Abzug von rund 18% von den amtlichen Zahlen der Berechnungsweise der übrigen Häfen angepaßt.

Nachrichten für Außenhandel (Berlin)

Nr. 233

Niederlande — Erhöhter Seeschiffsverkehr in den drei konkurrierenden Nordseehäfen

— R. G. Amsterdam — An Hand hier vorliegender vorläufiger Angaben läßt sich der Seeschiffsverkehr in den drei konkurrierenden Nordseehäfen Hamburg (einschließlich Altona, Harburg und Wilhelmsburg), Antwerpen und Rotterdam während der ersten neun Monate dieses Jahres wie folgt in Vergleich setzen (Inhalt in Mill. t):

Jan./Sept.	Hamburg		Antwerpen		Rotterdam	
	Schiffe	Inhalt	Schiffe	Inhalt	Schiffe	Inhalt
1938 . .	14 106	15,703	8 756	14,972	11 538	18,500
1937 . .	13 744	14 910	9 101	15 246	16 710	17,541

Zu- bzw.

Abnahme + 362 + 0,793 — 345 — 0,273 + 828 + 0,959

Es sei erwähnt, daß auf Grund der besonderen Art der belgischen Raumberechnung der amtlich von Antwerpen auf-gegebene Schiffsinhalt zur Ermöglichung obigen Vergleichs um 18 % gekürzt worden ist.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 277 A

**Schiffsverkehr
in den wichtigen Nordseehäfen**

Ein Vergleich des Schiffsverkehrs in den vier wichtigsten Nordseehäfen vom 1. Januar bis 30. September 1938 ergibt nach Angleichung der belgischen Zahlen für Antwerpen an die Berechnungsweise der übrigen Häfen folgendes Bild:

Hamburg: 1. Januar bis 30. September 1938: 14 106 Schiffe mit 15 702 725 NRT. 1. Januar bis 30. Septb. 1937: 13 744 Schiffe mit 14 909 775 NRT.

Bremische Häfen: 1. Januar bis 30. September 1938: 14 284 Schiffe mit 15 701 900 NRT. 1. Januar bis 30. September 1937: 12 357 Schiffe mit 13 906 922 NRT.

Rotterdam: 1. Januar bis 30. September 1938: 11 538 Schiffe mit 18 490 885 NRT. 1. Januar bis 30. September 1937: 10 710 Schiffe mit 17 541 267 NRT.

Antwerpen: 1. Januar bis 30. September 1938: 8756 Schiffe mit 14 972 384 NRT. 1. Januar bis 30. September 1937: 9101 Schiffe mit 15 245 795 NRT.

4. Nov. 1938

L'Indépendance Belge (Brüssel)

Nr. 308

La valeur économique relative des ports d'Anvers, Rotterdam et Hambourg

(De nos services anversois.)

Nous avons mis en lumière le fait que le Bulletin économique du port de Hambourg défend une thèse exposée de façon constante ici-même : à savoir que la valeur économique d'un port ne réside point dans le tonnage de jauge qu'il accueille, mais dans la nature, la valeur et la quantité de marchandises, non pas seulement dans le nombre de passagers qui s'y embarquent et y débarquent, mais dans l'évaluation du temps qu'ils passent à terre et les dépenses qu'ils font.

Le but d'un port commercial n'est, en effet, pas de recevoir la visite de navires, mais primordiallement de servir de lieu de réception et d'expédition de marchandises de l'interland vers les pays d'outre-mer et vice-versa, ou encore le transbordement de marchandises de navire à navire.

L'exemple donné : le rôle joué dans le trafic de Bremerhaven par les trois grands paquebots, qui totalisent à eux seuls le tiers du tonnage de ce port, et auquel viennent s'ajouter les croisières et notamment celles de l'organisation « Kraft durch Freude », tandis que Hambourg totalise pour un tonnage double une proportion considérablement plus élevée de passagers, s'apparente à ce que nous avons fait ressortir lors de la suppression de l'escale d'Anvers pour les paquebots de la « Norddeutsche Lloyd », en compensation de quoi notre port reçoit un accroissement des escales de cargos par rapport à Rotterdam, accroissement tendant à une exclusivité de fait.

Les escales de paquebots — de ceux en particulier, qui desservent la ligne d'Extrême-Orient, pour laquelle les débarquements et embarquements à Anvers sont l'exception rarissime — sont en général économiquement improductives pour le port intéressé et leur maintien ou leur retrait participe à une question de prestige tout au plus, question que des intérêts politiques ont voulu exploiter en faveur de la politique locale...

L'aspect économique pur est fort différent. Rotterdam est actuellement le port le plus important des trois en question, tant par le trafic maritime considéré du point de vue du tonnage de jauge que par le trafic des marchandises manutentionnées. A ce dernier point de vue, le grand port hollandais détient son rang depuis quelques années déjà. Le Bulletin hambourgeois tend à montrer que malgré une différence annuelle de quelque 15 millions de tonnes de marchandises entre Hambourg et Rotterdam et à l'avantage de ce dernier, la somme de travail dans le port allemand est notablement plus grande.

Il fait remarquer que tandis que Rotterdam, grâce à sa position favorable par rapport à la grande industrie des bassins du Rhin et de la Ruhr, s'est développé dans le domaine du transbordement des marchandises pondéreuses, Hambourg est, typiquement, un port affecté aux marchandises générales, sans préjudice des

marchandises de fort tonnage, très importantes en quantité également.

Et cette augmentation relative à Hambourg s'applique avec un parallélisme curieusement précis au port d'Anvers.

Il est fort malaisé de déterminer exactement ce qu'il sied de considérer comme marchandises pondéreuses et massales et marchandises générales, les normes n'étant pas fixées et les statistiques comparatives n'étant pas standardisées. Mais le Bulletin pose en principe qu'il faut classer comme marchandises pondéreuses celles qui se transportent de façon générale en charges complètes et en vrac, telles notamment les minerais, les charbons, les huiles minérales, les engrais, les céréales, les fruits oléagineux et les légumes à gousse. A mettre en regard les arrivages et sorties de marchandises générales dans les ports en revue nous constatons pour 1929 — considéré comme l'année de pointe — et 1937 :

	1929	À l'entrée	À la sortie
Rotterdam	20,6 p. c.	35,5 p. c.	
Hambourg	35,9 p. c.	65 p. c.	
	1937		
Rotterdam	17,6 p. c.	15,5 p. c.	
Hambourg	37 p. c.	63,1 p. c.	

Nonobstant son trafic total moindre, et même considérablement moindre, Hambourg a devancé Rotterdam l'an dernier, dans le domaine de la manutention des marchandises générales, de 73 p. c. Répétons encore que pour ces marchandises, le quotient de travail est de beaucoup plus grand que pour les marchandises pondéreuses, qu'il faut disposer d'installations plus vastes et plus diversifiées, et qu'en un mot, leur valeur économique est pour le port véritablement primordiale.

Or le Bulletin précise qu'Anvers a un trafic de marchandises générales se rapprochant de celui de Hambourg.

L'an dernier, la proportion par rapport aux marchandises pondéreuses s'est chiffrée par les indices 30,9 p. c. à l'entrée et 66,2 p. c. à la sortie. Si ces proportions sont inférieures à l'entrée à celles constatées dans le port de Hambourg, notons cependant encore qu'en chiffres absolus totaux Anvers a dépassé Hambourg de 715.000 tonnes de marchandises générales l'an dernier.

Il ne sera pas difficile de tirer la leçon de ces chiffres, et nous ne manquerons pas d'en faire usage à l'occasion...

Nachrichten für Außenhandel (Berlin)

Nr. 258 -

International — Der Oktoberverkehr in den drei Nord-seehäfen

— R. G. Amsterdam — Im Hafen von Rotterdam einschließlich Pernis und Vondelingenplaat sind im Oktober 1938 Seeschiffe angekommen mit einem Inhalt von 2,209 Mill. t gegen 1243 mit 1,087 Mill. t im Oktober vorigen Jahres. Nach hier vorliegenden Meldungen belief sich der Verkehr im Hamburger Hafen einschließlich Altona, Harburg und Wilhelmsburg auf 1629 Schiffe mit 1,763 Mill. t gegen 1639 Schiffe mit 1,571 Mill. t im Oktober vorigen Jahres. In Antwerpen kamen 1012 Schiffe mit (nach Abzug von 18 % zum Ausgleich der besonderen Art der belgischen Raumberechnung) 1,666 Mill. t gegen 1127 mit 1,824 Mill. t. Die Bewegung in den drei genannten Häfen wird hiernach für den Zeitraum Januar bis Oktober 1938 im Vergleich zum vorigen Jahre wie folgt zusammengestellt (Inhalt in Mill. t):

Jan./Oktober	Hamburg		Antwerpen		Rotterdam	
	Schiffe	Inhalt	Schiffe	Inhalt	Schiffe	Inhalt
1938 . . .	15 735	17,465	9 768	16,448	12 871	20,709
1937 . . .	15 383	16,481	10 223	17,070	11 953	19,628

Hamburg verzeichnet also eine Verkehrszunahme von 352 Schiffen mit 0,985 Mill. t, Rotterdam eine solche von 918 Schiffen mit 1,082 Mill. t, während Antwerpen eine Verkehrsminde-
 rung um 460 Schiffen mit 0,623 Mill. t erkennen läßt. Der
 Vorteil Rotterdams gegenüber Antwerpen beläuft sich nun-
 mehr auf 4,262 Mill. t; er hat sich gegenüber dem Vorjahr von
 18 auf 20 % vergrößert.

Hamburger Nachrichten

Nr. 308

**Der Schiffsverkehr
in den vier wichtigsten Nordseehäfen:**

Eine Aufstellung über den Schiffsverkehr in den wichtigsten vier Nordseehäfen Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen ergibt nach Angleichung der amtlichen belgischen Verkehrszahlen an die in den anderen Häfen üblichen für die ersten zehn Monate dieses Jahres folgendes Bild:

Hamburg:		
1. Jan.—31. Okt. 1938 . . .	Schiffe	NRT.
1. Jan.—31. Okt. 1937 . . .	15 735	17 465 349
	15 363	16 480 620
Unterschied	+ 372	984 729
Bremen:		
1. Jan.—31. Okt. 1938 . . .	Schiffe	NRT.
1. Jan.—31. Okt. 1937 . . .	7 823	8 654 528
	6 952	7 700 620
Unterschied	+ 871	953 908
Rotterdam:		
1. Jan.—31. Okt. 1938 . . .	Schiffe	NRT.
1. Jan.—31. Okt. 1937 . . .	12 188	19 714 789
	11 286	18 643 263
Unterschied	+ 902	1 071 526
Antwerpen:		
1. Jan.—31. Okt. 1938 . . .	Schiffe	NRT.
1. Jan.—31. Okt. 1937 . . .	9 798	16 447 731
	10 328	17 070 826
Unterschied	- 530	623 095

Wirtschaftsdienst (Hamburg)

Nr. 45

Die Stellung der großen mitteleuropäischen Seehäfen im deutschen Außenhandel

Folgende Zuschrift geht uns von Dr. W. Ried, Bremen, zu. Sie berührt eine auch von uns häufig diskutierte Frage und schneidet zudem das Problem des Hansa-Kanals an, wobei allerdings an der Tatsache vorbeigegangen wird, daß hier zunächst der Ausbau der Weser-Elbe-Verbindung beschlossen ist.
Die Schriftleitung.

In den langsamen Anstieg der europäischen Wirtschaft seit 1932 schaltete sich der deutsche Außenhandel nach der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus als Zeichen unserer inneren Gesundheit mit ungewöhnlichem Impuls ein. Dieser Vorgang findet einen anschaulichen Niederschlag in den Verkehrszahlen der mitteleuropäischen Seehäfen, die jeder deutsche Wirtschaftler beachten sollte, die den Verkehrsinteressenten aber geradezu alarmieren müßten.

Der eingehende Schiffsverkehr in den Haupthäfen zeigt folgendes Bild:

(in Mill. NRT.)	1933	1937
Rotterdam	10,6	23,8
Antwerpen	10,8	20,8
Hamburg	17,8	19,7
Bremen	7,2	9,2

Wir entnehmen diesen vom Handelsstatistischen Amt Hamburg herausgegebenen Zahlen, daß Hamburg den ersten Platz in der Größenordnung der europäischen Weltseehäfen, den es noch 1933 innehatte, an Rotterdam verloren hat. Hamburg muß sich seit Ende 1936 mit dem dritten Platz begnügen, während Rotterdam einen geradezu erstaunlichen Aufschwung genommen hat. Daß 1937 demgegenüber die deutsche Flagge mit 23 % an dem Hafenverkehr Rotterdam und mit 28 % in Antwerpen beteiligt war, darf uns über diesen Verlustposten nicht hinwegtäuschen.

Bremen konnte bei der allgemein

rückläufigen Tendenz der Weltschiffahrtslage im ersten Halbjahr 1938 infolge bedeutender Massengut-Transporte seinen Schiffsverkehr um 14 % steigern, während der Verkehr in Hamburg um 6,5 % stieg, in Antwerpen um 3,6 % sank und in Rotterdam nahezu gleich blieb.

Weit instruktiver noch ist das Bild der Warenverkehrszahlen:

(in Mill. t)	1933	1937
Rotterdam	22,2	40,3
Antwerpen	17,3	26,9
Hamburg	19,6	25,3
Gdingen	5,9	8,4
Bremen	4,5	8,1
Triest	1,8	3,3

Während Hamburg an dem Wirtschaftsaufschwung seit 1933 nur mit 29 % teilnahm, verbesserte Antwerpen seinen Warenverkehr um 50 %, Bremen um 72 % und Rotterdam gar

wenden.

um 82 %. Außerst wichtig ist nun die Feststellung, daß von dem Verkehrsgewinn Rotterdams in Höhe von 18,1 Mill. t gegenüber 1933 auf den deutschen über Holland gehenden Außenhandel 14,1 Mill. t entfallen. Rotterdams Aufstieg zum führenden Hafen Europas stützt sich also mit nahezu vier Fünfteln auf den besonderen Aufschwung des deutschen Außenhandels im nationalsozialistischen Reich. Während unsere Nordseehäfen ihre Leistungen seit 1933 zusammen nur um 32 % verbessern konnten, betrug der Gewinn der beiden westlichen Konkurrenzhäfen zusammen 68 %.

Von den 8,4 Mill. t Warenverkehr Gdingens im Jahre 1937 stammen über 1 Mill. aus der Tschecho-Slowakei und dem Donaauraum, die nach dem Anschluß der Sudetendeutschen mit der dortigen bedeutenden Industrie jetzt mühelos über Hamburg und nach Fertigstellung eines Weser-Main-Donau-Kanals auch zum Teil über Bremen geleitet werden können. Im ersten Halbjahr 1938 sank bei einem Rückgang des Welthandelsvolumens um wertmäßig 10,7 % der Warenverkehr in den vier Nordseehäfen zusammen um 3 %, d. h. der Wareneingang stieg weiter um 5,4 %, wogegen die Ausfuhr um 12,9 % fiel. Dabei konnten die deutschen Häfen ihre Leistungen um 1,1 Mill. t, gleich 6,4 %, steigern, während der Warenverkehr in den beiden Westhäfen um 8,3 % abnahm. Trotzdem wurde jedoch die Durchfuhr über Holland und Belgien nach Deutschland noch um 0,7 % erhöht.

Deutschland trägt jetzt zu 35 % (gegenüber 75 % in der Zeit von 1933 bis 1937) mit seinem Außenhandel am Gesamtverkehr Antwerpens und Rotterdams bei; das bedeutet aber immer noch drei Viertel des Warenverkehrs der deutschen Nordseehäfen. Es gehen von der deutschen Gesamtausfuhr über die Nordsee 43 % über Rotterdam und Antwerpen. Wenn man sich weiter vor Augen führt, daß in diesen 43 % der nordwest-deutschen Übersee-Ausfuhr, die über die nichtdeutschen Rheinmündungshäfen gehen, ein Drittel der deutschen Fertigwaren-Ausfuhr enthalten ist, das hinsichtlich der Frachtzahlung sowohl als auch der Umschlagskosten gleichermaßen bedeutend ist, so geben diese Zahlen doch zu Bedenken Anlaß.

Deutschlands Außenhandel ist mit rund 69 % an dem Warenverkehr Rotterdams beteiligt. Die Beteiligung Hollands am einkommenden Güterverkehr in Rotterdam wird für 1936 mit 31 % und am ausgehenden Verkehr mit nur 20 % angegeben. Demgegenüber beträgt die Beteiligung der

deutschen Flagge am Hafenverkehr Rotterdams nur 23 %. Der prozentuale Anteil der deutschen Schifffahrt an dem Transport der über Rotterdam gehenden Ein- und Ausfuhr wurde, da er gewiß bei weitem nicht dem deutschen Warenanteil entspricht, leider nicht bekanntgegeben.

Der deutsch-holländische Clearingvertrag sieht vor, daß nur die Frachten der auf holländischen Schiffen einkommenden, für Deutschland bestimmten Güter verrechnet werden können. Daher ist es nicht ersichtlich, wie es möglich ist, daß eine so große Gütermenge den deutschen Häfen und der deutschen Schifffahrt verlorengeht.

Es bedarf keines Wortes darüber, daß ein Großteil unserer Gesamtausfuhr aus dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet stammt und dementsprechend frachtgünstig zu den Rheinmündungshäfen liegt. Im Jahre 1937 sind bei einem Gesamtverkehr auf dem Rhein von 90,3 Mill. t gegen 50,2 Mill. t im Jahre 1933 im Grenzverkehr bei Emmerich 25,8 Mill. t zu Berg und 33,8 Mill. t zu Tal bewegt worden, wovon ein Teil natürlich in Holland bzw. Belgien bleibt. Dr. Giese schätzt in seinen drei Schriften, die sich mit der Ausfuhr Deutschlands über die Rheinhäfen beschäftigen, den entsprechenden Devisenverlust vorsichtig auf 156 Mill. RM für das Jahr 1936 und strebt an, diese Ladungsmengen durch Eisenbahntarifausgleichspolitik zur Verladung mit der Eisenbahn über deutsche Seehäfen zu ziehen und als erstes Ziel ein Drittel dieses Verkehrs abzuziehen. Er gibt aber dabei nicht an, mit welchem Durchschnittsfrachtsatz sich die Eisenbahn zufriedengeben müßte, um gegen die billigen Rheinfrachten konkurrieren zu können, und weiter, ob sie mit diesem Satz irgendwie auskommen kann oder ob sie überhaupt in der Lage wäre, die erforderliche Anzahl von Waggons bereitzustellen.

Viel naheliegender ist es doch, die vorhandenen Mittel zu gebrauchen und billige Wasserwege auszunutzen, sie auszubauen und zu ergänzen als Anlage für viele Generationen. Dazu gehört, die deutsche Rheinkahntonnage von ihrem augenblicklichen 30 %igen Anteil wieder auf mindestens 45 % Anteil wie vor dem Kriege zu bringen, und zwar dadurch, daß die früher wegen der in Deutschland höheren Betriebsunkosten unter holländische Flagge gebrachten Flotten wieder repatriiert werden, um dadurch die Rheinfracht jedenfalls schon in Deutschland zu behalten.

Vor allem gehört aber zu diesen richtigen Devisenersparungsmaßnahmen, daß sich der deutsche Kaufmann als

Verlader und Empfänger als Mitglied der deutschen Schicksalsgemeinschaft fühlt und danach handelt. Er muß unbedingt seine über die fremden Rheinhäfen gehenden Waren nur auf nationalen Schiffen verladen, wie es in anderen Ländern längst ungeschriebenes Gesetz ist. Dazu wäre andererseits wieder nötig, daß die deutschen Linienreedereien, evtl. unter Aufkündigung bestehender Verträge mit den Holländern, genügend Abfahrten nach allen Richtungen von Rotterdam und Antwerpen zeigen. Zudem sollte Köln als Sitz einer zu gründenden Reederei in Betracht gezogen werden. Diese müßte nur von den Rheinhäfen fahren, um so den auf deutsche Ladung gestützten holländischen Neugründungen den Wind aus den Segeln zu nehmen. Allerdings müßte dann die deutsche Handelsflotte unter Neuinvestition größerer Kapitalien und Freimachung der Helgen auf den deutschen Werften für diese Neubauten als Dauerdevisenbringer beträchtlich vergrößert werden und vom 5. Platz der Welthandelsflotten wieder auf mindestens den 3. Platz rücken, wie es uns nach unserem Anteil am Welthandelsvolumen zusteht.

Als wichtigste Maßnahme wird zur erfolgversprechenden Begegnung der Konkurrenz der außerdeutschen Rheinmündungshäfen jedoch die tatkräftige Inangriffnahme der schwebenden nordwestdeutschen Kanalprojekte nötig sein, d. h. der schnellste und großzügigste Ausbau des Weges vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet nach Bremen. Dadurch könnte auch das Verhältnis zwischen der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn in der Zufuhr der Frachten, das sich für Rotterdam 90:100, für Hamburg 60:40 und für Bremen 20:80 darstellt, günstiger gestaltet und Bremen von dem zweifelhaften Ruf befreit werden, fast reiner Eisenbahnhafen zu sein.

Von größter Bedeutung ist daher der Ausbau der Mittelweser zur jederzeitigen Benutzung für 1000-tonn-Schiffe. Da die Mittelweser neben dem zusätzlichen Verkehr aus dem Mittellandkanal auch den durch den Ausbau der Werra bis in das hessisch-thüringische Kaligebiet sich ergebenden Zusatzverkehr aufzunehmen hat, wird auch die baldigste Inangriffnahme des Teils des Hansakanals von Eramsche am Mittellandkanal bis Achim an der Weser zum dringenden Erfordernis. Die Verbindung zwischen Weser und Elbe etwa zuerst herzustellen, wäre von geringem Nutzen, denn es gilt weniger, die später aus dem Rheinland anfallenden Transporte auf die deutschen Häfen zu verteilen als sie erst einmal vom

Rhein zur deutschen Küste zu ziehen. Mit dem Abtransport könnte der Hafen von Bremen, vor allem in erster Zeit, mühelos fertig werden.

Da zudem der geplante Donau-Main-Kanal nach seiner Fertigstellung im

Jahre 1945 geeignet ist, den rheinischen Mündungshäfen einen weiteren Antrieb zu bringen, ist es unbedingt erforderlich, daß gleichzeitig mit der Verbindung zum Rhein auch die Verbindung zur Weser hergestellt wird,

damit die auf dem deutschen Strom- und Kanalsystem aus dem Süden kommenden oder für dort bestimmten Güter auch ihre Umschlagstelle und ihren Stapelplatz auf deutschem Gebiet finden.

Datum **7. Dez. 1938**

Deutsche Verkehrs-Nachrichten (Hamburg)

Nr. 286

Der Seeverkehr der Nordseehäfen

in den ersten drei Vierteljahren 1938

Günstigere Entwicklung der deutschen Häfen

Die sinkende Tendenz des Welthandels, die in den ersten neun Monaten dieses Jahres in einem wertmäßigen Rückgang von 17,5 v. H. und einer mengenmäßigen Abnahme von 10,5 v. H. gegenüber dem Vorjahr zum Ausdruck kommt, findet naturgemäß auch in den Seeverkehrszahlen der großen festländischen Nordseehäfen ihren Niederschlag. Die weltwirtschaftlichen Störungen haben besonders die Ausfuhr der europäischen Staaten vermindert, so daß der Warenausgang in allen Häfen einen Rückgang von 4,3 Mill. t oder 10,6 v. H. aufwies. Dagegen ist der Wareneingang infolge des hohen Bedarfs der europäischen Länder an überseeischen Nahrungsmitteln und Rohstoffen weiter um 2,3 Mill. t oder 5,2 v. H. gestiegen.

Der gesamte Seeverkehr aller Häfen sank, nach den Mitteilungen des Handelsstatistischen Amtes Hamburg, von 79,1 Mill. t in den ersten drei Vierteljahren 1937 auf 77,1 Mill. t in diesem Jahr, mithin um 2,5 v. H.

Dieser Rückgang entfiel jedoch ausschließlich auf die ausländischen Westhäfen, die in diesem Jahr allein einen Verlust von 3,3 Mill. t oder 6,8 v. H. aufwiesen.

Den deutschen Häfen Hamburg, Bremen und Emden gelang es dagegen, sich stärker in den Außenhandel des Deutschen Reiches einzuschalten und dadurch ihren Anteil am Gesamtverkehr der Nordseehäfen erheblich zu erhöhen.

Sie zeigten eine Zunahme von 1,3 Mill. t oder 4,4 v. H. Aber auch die ausländischen Westhäfen konnten im deutschen Warenverkehr stärker Fuß fassen, während ihr nationaler und übriger zwischenstaatlicher Handel erhebliche Einbuße erlitt. Die Durchfuhr über Rotterdam und Ant-

werpen im Verkehr mit Deutschland stieg gegenüber dem Vorjahr um 0,78 Mill. t oder 3,3 v. H. Dagegen sank der übrige Verkehr dieser Auslandshäfen entsprechend der Entwicklung des Welthandels um 4,1 Mill. t oder 16,3 v. H. Damit erweist sich von neuem die große Bedeutung, die für die ausländischen Westhäfen auch der deutsche Außenhandel besitzt, dessen Anteil am gesamten Seeverkehr in Antwerpen und Rotterdam von 48,1 auf 53,4 v. H. gestiegen ist, das sind 76,4 v. H. des Seeverkehrs der großen deutschen Nordseehäfen.

Für die Struktur des Seeverkehrs in den einzelnen Häfen ist die Feststellung von Bedeutung, daß in der Gesamtentwicklung nur der Stückgutverkehr gesunken ist, und zwar um 2,7 Mill. t oder 10,7 v. H.

Dagegen konnte sich der Massengutverkehr auf der beträchtlichen Höhe des Vorjahres nicht nur halten, sondern von 53,8 Mill. t auf 54,5 Mill. t steigern.

Rotterdam behauptete seine führende Stellung im Massengutverkehr, Hamburg und Bremen erlangten auf Kosten Antwerpens, das einen Rückgang um 0,9 Mill. t aufwies, stärkere Bedeutung, so daß der Vorsprung Hamburgs vor Antwerpen sich von 0,2 auf 1,7 Mill. t erhöhte.

Auch im Stückgutverkehr konnte Hamburg Antwerpen (Rückgang um 2,3 Mill. t) überflügeln. Sein Vorsprung stellte sich in diesem Jahr auf 1,4 Mill. t mit 8,3 Mill. t gegen 6,9 Mill. t von Antwerpen. Es folgen dann Rotterdam mit 4,9 Mill. t und Bremen mit 2,4 Mill. t, während Emdens Stückgutverkehr mit 0,1 Mill. t fast bedeutungslos ist.

wenden

Der gesamte Warenverkehr zur See (Massen- und Stückgutverkehr) erhöhte sich somit nur in den deutschen Nordseehäfen, verhältnismäßig am stärksten in Bremen mit 14,9 v.H., dann in Hamburg mit 2,3 v.H. und in Emden mit 0,3 v.H., während Rotterdam einen Verlust von 0,4 v.H. und Antwerpen sogar von 16,9 v.H. aufwies. Die Führung im gesamten mengenmäßigen Seeverkehr konnte jedoch der bedeutendste Massenguthafen Rotterdam behaupten, an dessen Umschlag allerdings der deutsche Außenhandel in diesem Jahr zu 69 v.H. beteiligt war.

Hamburg nahm nach längerer Zeit wieder den zweiten Platz vor Antwerpen ein.

Der Wareneingang stieg in Hamburg um 1,18 Mill. t oder 9,6 v.H., in Bremen um 0,62 Mill. t oder 25,8 v.H., in Emden um 0,26 Mill. t oder 9,2 v.H., sowie in Rotterdam um 1,43 Mill. t oder 7 v.H., die jedoch ausschließlich auf die Entwicklung der deutschen Einfuhr mit einer noch bedeutenderen Steigerung um 1,55 Mill. t oder 15,6 v.H. zurückzuführen war. In Antwerpen dagegen ging der Eingang um 1,2 Mill. t oder 11,9 v.H. zurück, obwohl die deutsche Einfuhr hier ebenfalls um 0,33 Mill. t oder 18,9 v.H. zunahm. In Hamburg wurden 858 000 t und in Bremen 482 000 t mehr Massengüter als im Vorjahr gelöscht.

Hamburg gelang es dank der günstigen Entwicklung des Seeverkehrs, in diesem Jahr seine Stellung als wichtigster Stückguthafen wieder zu erlangen.

Der Stück- und Massenstückgütereingang stieg um 325 000 t, es folgen dann Rotterdam und Bremen mit einer Steigerung von 138 000 t, während Antwerpen einen Verlust von 411 000 t aufwies.

Der Warenausgang (ohne Schiffsbedarf) erlitt in fast allen Häfen starke Verluste. Mit Ausnahme von Bremen wurden in allen Häfen geringere Warenmengen verladen. Der stärkste Rückgang entfiel jedoch auf die ausländischen Westhäfen, Antwerpen verlor 2,0 Mill. t oder 22,4 v.H. und Rotterdam 1,5

Mill. t oder 11,7 v.H. Der Versand in Hamburg sank um 756 000 t, während Bremen als einziger Hafen eine Zunahme von 266 000 t oder 7,5 v.H. aufwies. Beim Versand von Massengütern stieg in Hamburg der Getreide- und Futtermitteltransit nach West- und Nordeuropa. Auch Bremen wies erhebliche Steigerungen seiner Getreidedurchfuhr auf, daneben erhöhten sich der Versand von Erden und Steinen im deutschen Küstenverkehr und die Kohlenausfuhr beträchtlich. Besonders ungünstig gestaltete sich der Stückgutversand in Antwerpen mit einem Verlust von 1,9 Mill. t oder 31,4 v.H.

Erheblich geringer war der Rückgang der Fertigwarenverladungen über Hamburg mit 328 000 t oder 17,5 v.H. und derjenige Bremens mit 235 000 t oder 21,7 v.H.

In Rotterdam betrug der Rückgang 118 000 t oder 11,6 v.H., wobei es sich nicht um deutsche Waren handelte. Berücksichtigt man, daß in diesem Jahr über Rotterdam und Antwerpen 1,3 Mill. t deutsche hochwertige Ausfuhrgegenstände zur Verladung gelangten, dann ergibt sich, daß in den ersten drei Vierteljahren 1938 noch 35,2 v.H. der deutschen Fertigwarenausfuhr und 55,5 v.H. der Fertigwarenverladungen von Hamburg und Bremen ihren Weg über die ausländischen Westhäfen genommen haben.

Der Schiffsverkehr stieg in Bremen um 928 000 NRT, oder 13,4 v.H., in Hamburg um 793 000 NRT, oder 5,3 v.H., in Emden um 142 000 t und in Rotterdam um 756 000 NRT, oder 4,3 v.H. Nur Antwerpen wies einen Rückgang um 336 000 NRT, oder 2,2 v.H. auf.

Die deutsche Flagge war in fast allen Häfen am stärksten an der Zunahme beteiligt. In Bremen stieg sie um 12,9 v.H., in Emden um 9,9 v.H. und in Hamburg um 6,6 v.H., so daß der Gesamtanteil in Bremen 76,3, in Emden 74,1 und in Hamburg 51,8 v.H. ausmachte. In Rotterdam stieg die Beteiligung der deutschen Flagge um 8,4 v.H., mit einem Gesamtanteil von 25,2 v.H., während in Antwerpen ein Rückgang von 5,5 v.H. zu verzeichnen war.

L'Indépendance Belge (Brüssel)

Nr. 342

La Vie Anversoise

Le port d'Anvers devant Rotterdam et Hambourg

(De nos services anversois.)

La question de la place d'Anvers devant Hambourg est une de celles qui, actuellement, suscitent le plus d'intérêt dans nos milieux maritimes. Car ce n'est pas seulement avec Rotterdam qu'il faut comparer la courbe du graphique statistique de l'activité du port d'Anvers, si l'on veut se rendre un compte exact de la valeur des événements économiques et leur répercussion immédiate sur notre « shipping ».

Hambourg, et d'ailleurs aussi Brême, donne à ce sujet de précieuses indications, auxquelles les chiffres statistiques publiés par le « Handelsstatistisches Amt » de Hambourg servent d'élément de base.

La position relative des quatre grands ports nord-européens a changé depuis 1933, année que les Allemands prennent volontiers comme point de départ en ce qu'elle marque le début de l'économie actuelle dans le III^e Reich. Les chiffres comparatifs de cette année et de 1937 indiquent à ce propos :

	1937	1933
Rotterdam	23.800.000	16.600.000
Anvers	20.800.000	16.800.000
Hambourg	19.700.000	17.800.000
Brême	9.200.000	7.200.000

Il faut souligner tout particulièrement que dans l'accroissement global de 18 millions de tonnes du trafic commercial de Rotterdam, le commerce extérieur allemand intervient pour plus de 14 millions de tonnes. La position prépondérante de Rotterdam est donc due pour les 4/5 à l'essor des échanges commerciaux du Reich depuis l'avènement du régime national-socialiste, avec l'effort tout particulièrement du commerce extérieur. Mais en 1938, la position est devenue quelque peu différente :

Malgré la conjoncture internationale défavorable, les ports allemands sont parvenus à augmenter leur trafic de 1,1 million de tonnes, soit 6,4 p. c., tandis que Rotterdam et Anvers, pris ensemble subissent un recul de 8,3 p. c. Malgré ce recul, le transit allemand par la Belgique et les Pays-Bas a encore progressé de 0,7 p. c.

Au moment actuel, le commerce extérieur allemand n'intervient plus que pour 53 p. c. dans le trafic global de Rotterdam et Anvers, contre 75 p. c. de 1933 à 1937.

La majeure partie des exportations allemandes proviennent du bassin industriel rhénan et westphalien. Son débouché naturel est donc canalisé par les ports maritimes du delta du Rhin. En 1937, le trafic rhénan totalisait 90 millions de tonnes contre 50 millions en 1933. Sans doute les économistes allemands voudraient-ils voir acheminer ce trafic vers les ports allemands, grâce à des tarifs ferroviaires spéciaux.

D'autres, estimant illusoire une telle espérance, préconisent de préférence l'accroissement du pavillon allemand dans la flotte rhénane, dont la proportion était de 45 p. c. avant la guerre et n'est plus que de 30 p. c.

Les économistes de ce bord sont d'avis également que le commerce allemand devrait exiger — ou serait

tenu d'exiger — l'utilisation de navires allemands pour l'acheminement des marchandises par les ports rhénans hollandais et belges. Les lignes allemandes seraient donc obligées de disposer de services suffisants dans toutes les directions via Anvers et Rotterdam. Ceci serait, pour notre port, d'une importance capitale, car cela impliquerait jusqu'à la résiliation de contrats actuellement en vigueur entre Allemands et Hollandais. Soit dit, par manière de parenthèse, on voit combien tout ceci est loin d'un soi-disant retrait de navires réguliers allemands d'Anvers, comme certains ont voulu le faire croire il y a peu de mois... à la veille des élections communales.

Erfolgreicher Bremer Ladungswettbewerb

Konkurrenzhäfen der Nordsee

Die sinkende Tendenz des Welthandels, die in den ersten neun Monaten dieses Jahres in einem wertmäßigen Rückgang von 17,5 % und einer mengenmäßigen Abnahme von 10,5 % gegenüber dem Vorjahr zum Ausdruck kommt, findet naturgemäß auch in den Seeverkehrszahlen der großen festländischen Nordseehäfen ihren Niederschlag. Die weltwirtschaftlichen Störungen haben besonders die Ausfuhr der europäischen Staaten vermindert, so daß nach den Berechnungen des Handelsstatistischen Amtes, Hamburg, der Wareneingang in allen Häfen einen Rückgang von 4,3 Mill. t oder 10,6 % aufwies. Dagegen ist der Wareneingang infolge des hohen Bedarfs der europäischen Länder und besonders des Deutschen Reiches an überseeischen Nahrungsmitteln und Rohstoffen weiter um 2,3 Mill. t oder 5,2 % gestiegen. Der gesamte Seeverkehr aller Häfen sank in den ersten drei Vierteljahren 1938 von 79,1 auf 77,1 Mill. t in diesem Jahre, mithin um 2,5 %.

Dieser Rückgang entfiel jedoch ausschließlich auf die ausländischen Westhäfen, die in diesem Jahre allein einen Verlust von 3,3 Mill. t oder 6,8 % aufwiesen.

Den deutschen Häfen Hamburg, Bremen und Emden gelang es dagegen, sich stärker in den Außenhandel des Deutschen Reiches einzuschalten und dadurch ihren Anteil am Gesamtverkehr der Nordseehäfen erheblich zu erhöhen. Sie zeigten eine Zunahme von 1,3 Mill. t oder 4,4 %.

Aber auch die ausländischen Westhäfen konnten im deutschen Warenverkehr stärker Fuß fassen, während ihr nationaler und übriger zwischenstaatlicher Handel erhebliche Einbuße erlitt, wie aus folgender Übersicht hervorgeht:

Warenein- und -ausgang in	Januar-September 1937	1938
	1000 t	
Rotterdam und Antwerpen	48 767	45 427
davon Durchfuhr im Verkehr mit Deutschland	23 449	24 231
davon Kohlen und Erze	16 735	16 357
davon übrige Güter	6 714	7 874
übriger Verkehr	25 318	21 196
Hamburg, Bremen, Emden	30 367	31 699

Die Durchfuhr über Rotterdam und Antwerpen im Verkehr mit Deutschland ist gegenüber dem Vorjahr um 6,78 Mill. t oder 3,3 % gestiegen. Diese Zunahme setzt sich ausschließlich aus wertvolleren Handelswaren als Kohlen und Erze zusammen und kommt der Verkehrssteigerung der deutschen Häfen fast gleich. Dagegen ist der übrige Verkehr dieser Auslandshäfen entsprechend der Entwicklung des Welthandels um 4,1 Mill. t oder 16,3 % gesunken.

Damit erweist sich von neuem die große Bedeutung, die für die ausländischen Westhäfen auch der deutsche Außenhandel besitzt, dessen Anteil am gesamten Seeverkehr in Antwerpen und Rotterdam von 48,1 auf 53,4 % gestiegen ist, das sind über drei Viertel (76,4 %) des Seeverkehrs der großen deutschen Nordseehäfen.

Nach wie vor hat Rotterdam seine führende Stellung im Massengutverkehr behauptet, wenn auch seine Erhöhung nur unbedeutend war. Dagegen gelang es Hamburg und Bremen, vorwiegend auf Kosten Antwerpens, stärkere Bedeutung im Massengutgeschäft zu erlangen. Auch im Stückgutverkehr gelang es Hamburg, den Wettbewerber an der Spitze, der einen starken Rückgang von 2,3 Mill. t aufwies, zu überflügeln. Hamburgs Stückgutumschlag zeigte ebenso wie derjenige Rotterdams nur eine geringe Abnahme von 0,2 Mill. t, so daß Hamburg in diesem Jahr zum erstenmal seit längerer Zeit die Führung in diesem wichtigen, für den Arbeitseinsatz und die Hafenbeanspruchung entscheidenden Warenverkehr wieder übernehmen konnte. Sein Vorsprung vor Antwerpen stellte sich in diesem Jahr auf 1,4 Mill. t. In weitem Abstand folgten Rotterdam und Bremen, während Emdens Stückgutverkehr fast ohne Bedeutung ist.

Der gesamte Warenverkehr zur See (Masser- und Stückgutverkehr) erhöhte sich somit nur in den deutschen Nord-

seehäfen, verhältnismäßig am stärksten in Bremen mit 14,9 %, dann an Hamburg mit 2,3 und in Emden mit 0,3 %, während Rotterdam einen Verlust von 0,4 % und Antwerpen sogar einen Rückgang von 10,9 % aufwiesen.

Im Wareneingang hatte der bedeutende Nahrungsmittel- und Rohstoffbedarf der mitteleuropäischen Industrieländer in fast allen Häfen steigende Zufuhren zur Folge, die in Hamburg 1,18 Mill. t oder 9,6 % betrug. Auch Bremen und Emden waren mit bedeutenden Erhöhungen an dieser Entwicklung beteiligt, und zwar Bremen mit 0,62 Mill. t oder 25,8 % und Emden mit 0,26 Mill. t oder 9,2 %. Sogar Rotterdam zeigte eine Zunahme von 1,47 Mill. t oder 7,5 %, die jedoch ausschließlich auf die Entwicklung der deutschen Einfuhr mit einer noch bedeutenderen Steigerung um 1,53 Mill. t oder 15,6 % zurückzuführen war. Dagegen lag der Eingang in Antwerpen um 1,2 Mill. t oder 11,9 % zurück, obgleich die deutsche Einfuhr über diesen Hafen ebenfalls, und zwar um 0,33 Mill. t oder 16,9 % zunahm.

Der Wareneingang (ohne Schiffsbedarf) erlitt in fast allen Häfen starke Verluste.

Mit Ausnahme von Bremen, dessen Massengutverkehr in diesem Jahr weitere Bedeutung erlangte, wurden in allen Häfen geringere Warenmengen verladen.

Der stärkste Rückgang entfiel jedoch auf die ausländischen Westhäfen: Antwerpen verlor 2,0 Mill. t oder 22,4 %, und zwar hauptsächlich Fertigwaren, und Rotterdam infolge der Abnahme der deutschen Kohlenaufuhr 1,5 Mill. t oder 11,7 %. Der Versand in Hamburg sank infolge der rückläufigen Entwicklung der deutschen Ausfuhr von Rohstoffen und Fertigwaren um 756 000 t. Dagegen ist die entgegengesetzte Entwicklung in Bremen, das als einziger Hafen eine Zunahme von 266 000 t oder 7,5 % aufwies, auf die Umlenkung der deutschen Kohlenaufuhr von Emden nach Bremen zurückzuführen.

Wird ferner berücksichtigt, daß über Rotterdam und Antwerpen in diesem Jahr 1,3 Mill. t deutsche, aus dem Rhein- und Ruhrgebiet stammende, hochwertige Ausfuhr- güter zur Verladung gelangten, dann ergibt sich, daß in den ersten drei Vierteljahren 1938 noch über ein Drittel (33,3 %) der deutschen Fertigwarenausfuhr oder über die Hälfte (55,4 %) der Fertigwarenverladungen von Hamburg und Bremen ihren Weg über die ausländischen Westhäfen genommen haben.

Der Schiffsverkehr zeigte in allen Häfen eine ähnliche Entwicklung wie der Warenverkehr.

Die stärkste Zunahme im Schiffsverkehr hatte Bremen mit 923 000 NRT. oder 13,4 % aufzuweisen, die vorwiegend auf die Steigerung des Massengutverkehrs zurückzuführen war.

Hamburgs Verkehr nahm um 790 000 NRT. oder 5,3 % zu, ebenso derjenige Rotterdams um 756 000 NRT. oder 4,1 %. Auch Emden zeigte eine Zunahme um 142 000 NRT. oder 6,5 %. Nur Antwerpens Schiffsverkehr hatte entsprechend der Entwicklung des Warenverkehrs einen Rückgang von 336 000 NRT. oder 2,2 % zu verzeichnen.

Eine Unterscheidung dieses Verkehrs nach Flaggen zeigt, daß die deutsche Flagge in fast allen Häfen am stärksten an der Zunahme beteiligt war. In Bremen stieg sie um 12,9, in Emden um 9,8 und in Hamburg um 6,6 %, so daß der Anteil der deutschen Flagge am gesamten Schiffsverkehr in Bremen auf 76,3, in Emden auf 74,1 und in Hamburg auf 51,8 % zunahm. Auch in Rotterdam war die Erhöhung des Anteils der deutschen Flagge um 8,4 % bemerkenswert, so daß ihr Anteil am gesamten Schiffsverkehr auf 25,2 % stieg, während in Antwerpen sogar ein Rückgang von 5,5 % zu verzeichnen war, obgleich der über Antwerpen geleitete deutsche Außenhandel steigende Tendenz zeigte. Diese Entwicklung hing wahrscheinlich mit der Verlegung des Schnelldienstes des Norddeutschen Lloyd mit dem Fernen Osten von Antwerpen nach Rotterdam zusammen. Der Anteil der deutschen Flagge sank somit in Antwerpen auf 25,5 %.

Bremer Nachrichten mit Weser-Zeitung

Nr. 344

Schiffsverkehr in den Konkurrenzhäfen der Nordsee

Der einkommende Schiffsverkehr in den Häfen Rotterdam, Antwerpen, Groß-Hamburg (Hamburg, Harburg, Wilhelmshaven, Altona) und Bremen wird nach vorliegenden Ziffern wie folgt in Vergleich gesetzt (in Mill. NRT.):

	Hamburg		Bremen	
	Schiffe	Inhalt	Schiffe	Inhalt
Nov. 1938	1499	1,69	709	0,722
Nov. 1937	1682	1,67	701	0,765
Jan.-Nov. 1938	17 234	19,16	8534	9,857
Jan.-Nov. 1937	17 065	18,15	7563	8,465
	Antwerpen		Rotterdam	
	Schiffe	Inhalt	Schiffe	Inhalt
Nov. 1938	987	1,63	1 243	2,05
Nov. 1937	1 065	1,70	1 151	1,82
Jan.-Nov. 1938	10 755	18,08	14 120	22,76
Jan.-Nov. 1937	11 293	18,77	13 149	21,50

Bei den Ziffern von Rotterdam handelt es sich um alle Seeschiffe, die dort sowohl von See aus wie von anderen Inlandshäfen aus angekommen sind. Die Antwerpener Tonnageziffern sind wie üblich im Zusammenhang mit der besonderen belgischen Errechnung des NRT-Inhalts mit 18 % gekürzt worden.

Wirtschaftliche Nachrichten (Wien)

Nr. 50

VERKEHRSPOLITISCHE FRAGEN

Über verkehrspolitische Fragen unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Außenhandels mit dem europäischen Südosten sprach unser Mitarbeiter mit Ministerialrat Katziantschitsch, dem Leiter der kommerziellen Direktion im Reichsverkehrsministerium, Abwicklungsstelle Österreich.

Der deutsche Außenhandel mit dem nahen Südosten ist in den letzten Jahren ständig gestiegen. Mit der Angliederung der Ostmark und vor allem auch des Sudetenlandes hat seine Bedeutung sowohl für das Reich — die günstige räumliche Lage der Ostmark und die starke wirtschaftliche Verflechtung der ehemals im Raum der Tschecho-Slowakei befindlichen Industrie fallen stark ins Gewicht — als auch für die südosteuropäischen Staaten und die Türkei, die weitgehend von den Absatzgebieten, die heute fast durchwegs im deutschen Raum liegen, und auch von den Industriezentren darin abhängig sind, weiter zugenommen. Klare handelspolitische Verhältnisse bestehen unter anderem mit Südslawien, Bulgarien, Türkei und Griechenland.

Das Deutsche Reich, ausschließlich Sudetenland, hat aus diesen Staaten 2,5 Mill. Tonnen Waren im Werte von 455 Mill. RM eingeführt und dahin 2 Mill. Tonnen im Werte von 476 Mill. RM exportiert. Von diesen 4,5 Mill. Tonnen wurde rund die Hälfte auf dem Seeweg über die Nordsee- und die adriatischen Häfen, kaum ein Sechstel über den Donauweg und der Rest mit der Eisenbahn befördert. Die deutschen Nordseehäfen und der Südosten wurden bisher — und das wird wohl auch in der Zukunft so bleiben — hauptsächlich durch die deutsche langjährige Erfahrungen und gute Beziehungen wirtschaftlicher Art aufzuweisen hat. Nicht weniger wichtig ist der altangestammte Verkehr der Adria Häfen, vor allem Triests, mit der Levante. Es ist bekannt, daß sofort nach der Auflösung der österreichisch-ungarischen Monarchie die Frage der

Verteilung der Frachten der Ostmark und der anderen Nachfolgestaaten auf Adria oder Nordsee

Brennend wurde, und in der Folge ein heftiger Konkurrenzkampf zwischen diesen beiden Hafengruppen entbrannte. Italien hatte schon 1918 die Gefahr erkannt, die Triest durch die mögliche Abwanderung des Seeverkehrs von der Adria an die Nordsee drohte. Deshalb wurde bald in verschiedenen Verträgen ein besonderes Adriaregime für Österreich und Ungarn festgelegt. Schon 1921, zu einer Zeit also, in der die Verhältnisse der deutschen Häfen sehr ungünstig waren — man denke an die erzwungene Ablieferung der besten Schiffe an die Ententestaaten, das heißt, die deutsche Handelsflotte mußte neu aufgebaut werden — kamen die ersten Seehafentarife für den Güterverkehr zwischen Triest und Österreich, Ungarn und die Tschecho-Slowakei heraus. Erst verhältnismäßig spät nahmen Reichsbahn und Nordseehäfen den Kampf um den Verkehr dieser Staaten mit der Welt auf. Nach einem heftigen Tarifkampf kam es 1928 zu den Münchener Vereinbarungen zwischen Nordsee- und Adria Häfen, nach denen es weitere fünf Jahre dauerte, bis endlich 1933 der deutsch-österreichische Seehafentarif gültig wurde. Nach diesen Tarifen waren die Frachtsätze, die für Österreich Bezug hatten, um 10 bis 15 % höher als die Frachtsätze nach den Adria Häfen; für die nördlichen Gebiete der Tschecho-Slowakei konnten die Sätze nach Hamburg und Bremen billiger sein. In beiden Fällen war die Berechnungsgrundlage der Adriatarif. Sofort nach der Wiedereingliederung der Ostmark in das Deutsche Reich wurden zwischen Deutschland und Italien in Berlin Verhandlungen aufgenommen, deren Ergebnis

die Fortdauer der

begünstigten Behandlung Triests für den Verkehr der Ostmark

war. Berechnungsgrundlage wurden nun natürlich die als Inlandstarif geltenden Frachtsätze Ostmark—Alt-reichshäfen; für Triest können aber korrespondierende Frachtsätze, vermindert um 10 %, erstellt werden. Als besonderes Entgegenkommen der Reichsregierung muß die Bestimmung genannt werden, daß die Transportkosten für den Verkehr nach und über Triest im deutsch-italienischen Clearing verrechnet werden dürfen, das heißt also, daß ein völlig reibungsloser und schneller Zahlungsverkehr bezüglich der Transportkosten möglich wurde. Die Transporte aus den südmährischen und südböhmischen Gebieten werden gegenwärtig noch im Rahmen des tschecho-slowakisch-adriatischen Tarifs verrechnet; in den neuen Tarif Ostmark-Triest, der ja noch nicht fertiggestellt ist — zwischen allgemeinen Vereinbarungen und der Herausgabe des Tarifs vergehen immer viele Wochen — werden sie aber schon einbezogen sein. Bezüglich der Tarife für Transporte aus dem Gau Sudetenland werden wohl die bisherigen Begünstigungen für die Nord- und Ostseehäfen, wie sie bisher schon bestanden, noch ausgebaut werden. Bemerkenswerte Aussichten eröffnen sich für einen Verkehr mit dem der östlichen Ostmark am nächsten gelegenen Seehafen des Großdeutschen Reiches, der nur um rund 100 Kilometer weiter von Wien entfernt liegt als Triest: Stettin. Wir kommen darauf später noch zurück. Bei den engen politischen Beziehungen zwischen dem Deutschen Reich und Italien ist, um die Frage des Adriaverkehrs abzuschließen, festzustellen, daß der Triester Hafen immer entsprechend berücksichtigt werden wird. Eine andere Möglichkeit des Seeverkehrs, die vor allem für den Verkehr mit den Schwarzmeerräumen der Türkei, aber auch für den mit der Levante in Betracht kommt, ist die

Benützung des Hafens von Constanza.

Für diesen Weg wurde 1935 zwischen Rumänien und der Türkei eine Verkehrskonvention abgeschlossen, die begünstigte Seeraten, stark ermäßigte Bahnfrachten und Umschlagspesen vorsieht. Diese Konvention hat für den Frachtverkehr der Ostmark und des Altreiches nie größere Bedeutung erlangt, nur im Personenverkehr wurden ihre Möglichkeiten in den letzten Jahren stärker benutzt, sie stellen eine scharfe Konkurrenz des früher fast ausschließlich gebrauchten Weges über Rostschuk—Varna dar. Dagegen hat die ehemalige Tschecho-Slowakei, die ja überhaupt den Verkehr mit und über Rumänien sehr förderte, den Weg über Constanza in den letzten zwei Jahren immer mehr gebraucht. Wie sich die Dinge jetzt, nach der Besetzung Halmeis durch Ungarn, entwickeln werden, ist noch nicht abzusehen. Hiefür wie für den privilegierten Verkehr des Deutschen Reiches durch die Tschecho-Slowakei muß erst endgültig festgestellt werden, wie weit ein privilegierter Verkehr gilt, ob nur für den Verkehr zwischen voneinander getrennten Gebieten ein und desselben Landes oder auch für den internationalen Verkehr. Dem Verkehr über Constanza kann nur insofern Bedeutung zukommen, als er in manchen Monaten wegen Wassermangels ungünstigen Donauweg zu ersetzen und eine gewisse Beschleunigung des Transportes zu erreichen vermag. Der Weg schließlich, von dem gerade in letzter Zeit viel gesprochen wurde, ist der

Donauweg.

Von den bayrischen, ostmärkischen und ungarischen Donauhäfen und von Preßburg aus wurde ein Donau-

und Griechenland hat, auf eine neue und wohl in jedem Fall bedeutend erweiterte Grundlage gestellt. Dem in allerletzter Zeit besonders geförderten direkten Verbandsverkehr zwischen Südslawien, Bulgarien und der Türkei wird wohl auch das Reich bald beitreten. Der Verkehr mit dem Nahen Osten wird schon im Jänner 1939 durch die Einrichtung der direkten, durch Fährboot ermöglichten

Verbindung zwischen Europa und Asien

(zwischen den Bahnhöfen Istanbul und Haidar-Pascha über den Bosphorus) bedeutende Änderungen und Verbesserungen erfahren, um so mehr, als die Türkei in großzügiger Art die Frachten von ihrer Grenze, beziehungsweise die der vertragschließenden Staaten über das Fährboot durchrechnet (das heißt, die Fährbootstrecke wird mit 5 Kilometer berechnet, irgendwelche Sonderkosten und -gebühren fallen weg). In Verbindung mit dem demnächst beginnenden Verkehr der asiatischen Türkei mit Irak, Persien, Palästina, Syrien und so fort ergibt sich durch diese Verbandstarife ein

einheitlich berechneter Frachtpreis von Deutschland bis nach Indien.

Vorübergehend befürchtete man Schwierigkeiten wegen des kurzen griechischen Bahnstückes, das sich zwischen Bulgarien und der Türkei einschiebt, doch werden jetzt die Aussichten durchwegs günstig beurteilt, da ja die Türkei jederzeit eine kurze Umfahrlinie bauen kann, was jedoch kaum notwendig sein wird. Diese neuen Verkehrswege, die ihr Entstehen nicht zuletzt der bemerkenswerten tarifpolitischen Aktivität der Südslawen zu verdanken haben, werden zweifellos dem Seeweg starke Konkurrenz bereiten; neben tatsächlich sehr günstigen Preisen wird der neue Verbandstarif schon wegen der regelmäßigeren und schnelleren Beförderung einen starken Zuspruch finden. Bei der

neuen Durchrechnung der Tarife mit den Südoststaaten

wird auch noch der Umstand besonders berücksichtigt werden, daß das Reich jetzt mit Ungarn und Südslawien eine gemeinsame Grenze besitzt. Der Nachbarverkehr gibt viel größere Möglichkeiten und stellt auch viel höhere Anforderungen. Er nimmt in der Tarifpolitik immer eine gewisse Sonderstellung ein, da man, um die eigenen Transportgüter ohne Vermittlung dritter Staaten auszutauschen, gewisse Umwege zubilligt, die rein entfernungsmäßig nicht gerechtfertigt wären. So werden zum Beispiel die Züge Reich—Belgrad über Aßling und Spielfeld gefahren, auch wenn in manchen Fällen eine Strecke, die ein Stück ungarisches Gebiet durchfährt, etwas kürzer wäre. Ebenso wird sich der Verkehr mit Ungarn wohl hauptsächlich direkt über die deutsch-ungarischen Grenzstationen vollziehen. Hier allerdings spielt die Frage der Auffassung des privilegierten Durchgangsverkehrs (siehe oben) wieder eine entscheidende Rolle. Bisher fand der deutsch-tschecho-slowakische privilegierte Verkehr (der tschecho-slowakischen Bahnverwaltung werden nur ihre tatsächlichen Unkosten, die sich aus der Abnutzung der Schienen usw. ergeben, ersetzt) und auch der slowakisch-ungarisch-ukrainische Durchgangsverkehr nur als Verkehr zwischen den durch die neue Grenzziehung getrennten Landesteilen Anwendung.

Der Verkehr des die Durchgangsstrecke benützenden Staates mit dritten Staaten wurden in diesem Verkehr nicht abgewickelt; die Verhandlungspartner

Orient-Verkehr eingerichtet, der direkte „Durchfrachten“ von diesen Plätzen an die Levante bis Port Said vorsieht. Durch diesen Weg sind die Transportwege über Nordsee und Triest tarifarisch weit unterboten worden. Besonders die Adria Häfen mußten starke Frachtpreisnachlässe einräumen, um nur halbwegs konkurrenzfähig zu bleiben. Die deutsche Levante-Linie dagegen, die ja vor allem den Verkehr mit dem Norden und Nordwesten des Reiches bedient, ist an einer Konkurrenzierung dieses Weges kaum interessiert. Den vier großen Gesellschaften: Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, Bayrischer Lloyd, Süddeutsche Donauschiffahrtsgesellschaft und Comos, die engst zusammenarbeiten und eine bedeutende wirtschaftliche Macht darstellen, wird sich in nächster Zeit wohl auch noch die tschecho-slowakische Donauschiffahrt anschließen. Dieser Gruppe wird natürlich von keiner Seite im Reich und in der Tschecho-Slowakei Schwierigkeiten gemacht werden; es liegt auch nicht in unserem Interesse, durch Wettbewerbsstarife eine große Entwicklung zu hemmen, die schon deshalb nicht aufzuhalten ist, als mit Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals und des Donau-Oder-Kanals der Donauweg, kombiniert mit den Durchfrachten bis Port Said, praktisch nicht wird unterboten werden können.

Auf dem Donauweg gingen 1937 aus Altreich und Ostmark nach den südslawischen und bulgarischen Donauhäfen allein 102.000 Tonnen, von ihnen nach dem Altreich und der Ostmark wurden 570.000 Tonnen transportiert. (Eine genaue Erfassung des Transportverkehrs ist schwierig, da das Reich und die Südoststaaten nach verschiedenen Arten die Benutzung der einzelnen Verkehrswege berechnen und deshalb verschiedene Zahlen ausgewiesen werden.) Der Umstand, daß mehr als das Fünffache der Talfracht die Bergfahrt ausmacht, veranlaßt ein scharfes Vorgehen der Donaugesellschaften auf den Stückgut- und Industrieverkehr nach dem Südosten, der eigentlich seinem Wesen nach den Eisenbahnen zufallen müßte. Die ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen haben deshalb zur Heranziehung des Verkehrs zwischen Altreich und Südosten besonders ermäßigte sogenannte Brückentarife herausgegeben, was sich für das Altreich in den vergangenen Jahren sehr gut auswirkte. Als weiterer Vorteil wurde die das ganze Jahr hindurch gesicherte Transportmöglichkeit angesehen. Durch die Durchrechnung der stark gestaffelten Reichsbahngütertarife bis zur ostmärkischen Grenze wird eine weitere Frachtpreisermäßigung erreicht. Die bestehenden deutsch-südslawischen und deutsch-ungarischen Verbandstarife werden gegenwärtig auf die neuen Gegebenheiten umgestellt. Bei diesen Verhandlungen wird auch die Frage, ob direkter Bahnweg oder Bahn-Donau-Fracht kombiniert, behandelt und entschieden werden. Ein Interesse — wie die ehemaligen Bundesbahnen — an Kampf-tarifen hat die Reichsbahn nicht.

Überhaupt werden alle Verbands- und sonstigen gemeinsamen Tarife der Eisenbahnen, die das Deutsche Reich mit Südslawien, Ungarn, Rumänien, Bulgarien

vertreten den Standpunkt, daß sie am Transitverkehr einen ihren Tarifen entsprechenden Anteil haben müßten. Daß praktisch für den Personenverkehr diese Bestimmung durch Erstellung günstiger und rascher Anschlüsse umgangen werden könnte, steht außer Zweifel. Schwierigere Regelungen macht der Güterverkehr notwendig.

Dank der geänderten Beziehungen zur Tschecho-Slowakei, die in den in diesen Tagen beginnenden Verhandlungen auf wirtschaftspolitischem Gebiete wohl noch enger gestaltet werden dürfte, werden bei unseren Durchgangsstrecken kaum Schwierigkeiten auftauchen. Das kurze Stück unserer Verbindung Wien—Schlesien über Zauchtel—Oderberg, das über polnisches Gebiet führt, kann leicht durch eine kurze neu zu bauende Strecke umgangen werden. Auch wird die enge Zusammenarbeit, die in Aussicht genommen wird, derartige Schwierigkeiten erst gar nicht aufkommen lassen. Anders liegt es für den tschechoslowakisch-ukrainischen und -rumanischen Verkehr, da die Ungarn zweifellos bemüht sind, diesen Verkehr über ihre Linien zu lenken. Allerdings erhalten sie eine scharfe Konkurrenz durch den von Polen aufgezogenen Transitverkehr Tschecho-Slowakei—Karpaten—Oderberg—Krakau—Lemberg usw. zur Verfügung, von der in regelmäßigen Abständen Zweigbahnen über die Karpatenpässe in die ukrainischen Quertäler abzweigen. Der außerordentlich günstige Tarif (zwei polnische Groschen für die Tonne pro Kilometer) hat diesen Weg in den letzten Wochen sehr an Bedeutung gewinnen lassen. Abschließend

zur Frage des Nachbar- und des privilegierten Verkehrs

ist zu sagen, daß der Personenverkehr naturgemäß nicht wie der Güterverkehr tarifmäßig kartelliert werden kann und sich nicht in bestimmte Strecken lenken läßt. Viel mehr als beim Güterverkehr kommt es hier auf Schnelligkeit und Kürze an, auch hat die Reichsbahn für den Personenverkehr keinen Differenzialtarif. Immerhin kommt auch hier der Vermeidung zeitraubender Grenzaufenthalte und Paßkontrollen, Lokomotiv- und Begleitpersonalwechsel und der Möglichkeit der Erstellung besonders günstig liegender Züge mit kurzen Anschlußzeiten eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu.

Was nun die Möglichkeiten anlangt, die sich durch den privilegierten Verkehr für

Stettin

ergeben, so ist dazu folgendes zu sagen: Stettin ist von Wien über Zauchtel 764 Kilometer entfernt, Hamburg (ebenfalls der kürzere Weg über Breslau berechnet) 997 Kilometer (über den allgemein üblichen Weg über Passau gar 1107 Kilometer). Bremen ist (über Passau) 1085 Kilometer von Wien entfernt. Alle Fracht von Orten östlich der Ems nach Wien, mittleres und östliches Niederdonau und die Gegenden südlich von Wien, Steiermark usw. geht kürzer und rascher über Lundenburg, Breslau. Von Oberschlesien aus ist der nächste Seehafen Stettin. Die Geländeverhältnisse sind auf keiner Strecke günstiger; man kann also auf keiner Strecke schneller und mit weniger Energieaufwand fahren als durch die mährische Pforte (Zauchtel). Man denke dagegen an die übrigen Ausfallsstrecken der Ostmark, die durchwegs große Höhenunterschiede zu überwinden haben. Andererseits kann naturgemäß der Stettiner Hafen bei weitem nicht dasselbe leisten wie die Nordseehäfen. Den Bestrebungen Stettins, das seit Wochen außerordentlich aktiv um die Umlenkung des

Ostmarkverkehrs auf seinen Hafen bemüht ist, werden also die berechtigten Einwände wirtschaftlicher und rationaler Art entgegenzusetzen sein. Die Lösung wird wohl auf der Linie einer Ausweitung der Beteiligung Stettins liegen, ohne dadurch den Nordseehäfen zu schaden. Vielfach wird auch hier festzustellen sein, daß ein Verkehrsaufschwung, ohne die bisher üblichen Wege zu schädigen, von zusätzlichen Wegen aufgenommen werden kann — man denke nur an die Reichsautobahnen, die der Reichsbahn nicht schaden, vielmehr nur einen weiteren Verkehrsaufschwung bringen.

Für den Ostmark-Ostsee-Verkehr

stehen ausgezeichnet ausgebaute Strecken zur Verfügung (das kurze Stück Wien—Lundenburg wird die notwendige Verstärkung des Oberbaues und des Schienenprofils erhalten, in Schlesien bestehen zwei doppelgleisige Linien, Berlin muß nicht berührt werden, was wegen der Verkehrsüberlastung der Berliner Bahnhöfe günstig ist). Vor allem der Personen-Schnellverkehr von Oslo und Stockholm nach Wien und dem Süden und Südosten (Fähre Saßnitz—Trälleberg, Frankfurt an der Oder—Breslau usw.) wird aus der neuen Verbindungsmöglichkeit großen Nutzen ziehen können. Man kann die Aufnahme eines solchen direkten Verkehrs für den nächsten Sommer erwarten. Der ganze Osten und Südosten des Reiches erhält damit neue und bedeutende Auftriebe, die aus Gauen, die zum Teil verkehrspolitisch als Sackgassen wirkten, wichtigste Durchgangsstraßen machen. Kurz sei noch auf die Frage der

Entwicklung des Transitverkehrs in der Ostmark

eingegangen und auf die zukünftige Behandlung von Frachttarifen, die bisher durch besonders günstige Errechnung schutzbedürftigen Industriezweigen Hilfe gewährten. Der Transitverkehr hat besonders über die Tauernbahn, aber auch über Spielfeld-Sträß stark zugenommen. Die Tauernbahn ist fast bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit, die durch die Elektrifizierung bekanntlich bedeutend stieg, ausgenutzt, die südslawischen und bulgarischen Trauben- und Obsttransporte ins Reich und in die Weststaaten, vor allem nach England, Belgien und Holland, die als Eiltransporte gehen, waren auch heuer zahlreich.

Jetzt, vor Weihnachten, ist ein neuerlicher Anstieg durch die Truthühnertransporte nach England zu erwarten. Der Transit in die Schweiz wird ebenfalls stark benutzt, während der Warenverkehr aus dem Südosten nach Frankreich vielfach den Seeweg vorzieht. Der Kohlenverkehr Polen—Italien geht seit der Ermäßigung der Seeraten wieder hauptsächlich über Gdingen. Ganz allgemein hat sich der Verkehr zwischen dem Reich und dem Südosten stark gehoben, was natürlich auf das Verkehrsaufkommen der Ostmark stark wirkt. Trotz der Überweisung von Lokomotiven aus dem Altreich und solcher, die von der Tschecho-Slowakei abgeliefert wurden, ist das Angebot an Frachten oft größer, als es bewältigt werden kann.

Die Frachtsätze für die früher geschützte Industrie, zum Beispiel für die Industrie feuerfester Steine und

Erden, wurden bereits erhöht. Wenn auch vorübergehend die alten Tarife angewandt werden oder Übergangstarife gegeben wurden, so sind das doch nur kurzfristige Maßnahmen. Vom Tarif aus werden lebensunfähige Industriezweige jedenfalls auf die Dauer nicht gestützt werden können. Ähnlich wie bei den Gebietsschutzabkommen wird auch bei den Sondertarifen eine möglichst rasche Angleichung vor sich gehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß der großartige Wirtschaftsaufschwung im Großdeutschen Reich und die glänzenden wirtschaftspolitischen Beziehungen, die das Reich gerade mit den an die Ostmark angrenzenden Staaten pflegt, die Grundlage der ganzen Verkehrspolitik darstellen. Gut arbeitende Clearingvereinbarungen und die Tatsache, daß Deutschland vielfach Preise zahlt, die über den Weltmarktpreisen liegen, tun ein übriges dazu. So hat der Warenaustausch- und der Transitverkehr in der Zukunft alle Aussichten auf weitere Steigerungen. Besonders die Ostmark wird daran gewinnen, und indem sie zu dem wird, was ihrer Bestimmung entspricht, nämlich dem deutschen Umschlagplatz für den Verkehr nach dem Südosten, und dem Nord-Süd-Verkehr auf der östlichen Linie, erfüllt sie die Aufgabe, die ihr der Führer und damit das Gesamtreich gestellt haben.

5. Juni 1939

Nachrichten für Außenhandel (Berlin)

Nr. 126 -

Niederlande — Der Hafenverkehr in Rotterdam, Antwerpen und Hamburg Januar/Mai 1939

— R. G. Amsterdam — An Hand vorliegenden Ziffernmaterials wird der Verkehr in den Nordseehäfen Rotterdam, Antwerpen, Hamburg Januar/Mai 1939 wie folgt zusammengestellt, wobei der amtlich bezifferte belgische Rauminhalt zwecks sauberen Vergleichs um die üblichen 18 % vermindert ist (Rauminhalt in Mill. NRT):

	Hamburg		Antwerpen		Rotterdam	
	Schiffe	Inhalt	Schiffe	Inhalt	Schiffe	Inhalt
Januar/Mai 1939	7 613	8,28	5 136	8,71	5 285	10,13
Januar/Mai 1938	7 710	8,44	4 817	8,07	6 055	9,82

Der Verkehr im Hafen von Hamburg einschließlich Altona, Harburg und Wilhelmsburg bleibt hiernach also im bisherigen Verlauf des Jahres um 97 Schiffe bzw. 0,16 Mill. t hinter den Vorjahrsziffern zurück. Demgegenüber nahm der Verkehr im Antwerpener Hafen um 319 Schiffe bzw. 0,64 Mill. t und der im Rotterdamer Hafen (einschließlich Pernis und Vondelingenplaat) um 230 Schiffe bzw. 0,31 Mill. t zu. Den Nieuwen Waterweg kamen einschließlich der für Rotterdam bestimmten Schiffe insgesamt 7019 Schiffe mit 11,43 Mill. t herein gegen 6675 Schiffe mit 11,01 Mill. t im gleichen Januar/Mai-Zeitraum 1938. Die Verkehrssteigerung beträgt hier also 344 Schiffe mit 0,42 Mill. t.

Deutsche Bergwerks-Zeitung (Düsseldorf)

Nr. 128

Nordseehäfen im ersten Viertel

Nationale Verkehrsgrundsätze setzen sich durch. — Strukturelle Veränderungen bei Kohle, Erzen und Getreide

Der Welthandel hat im ersten Viertel 1939 gegenüber dem Vorjahr um rund 4% abgenommen. Die europäischen Industriestaaten haben weniger ausgeführt und angesichts günstiger eigener Ernten auch weniger hereingenommen. Das muß sich ohne weiteres in Schiffs- und Warenverkehr der großen festländischen Nordseehäfen auswirken, die insgesamt 0,5 Mill. t oder 3,2% weniger im ersten Viertel 1939 umgeschlagen haben. An diesem Rückgang gegenüber 1938 war der Warenverkehr mit zwei Dritteln, der Eingang zu einem Drittel beteiligt. Und zwar haben die deutschen Nordseehäfen ziffernmäßig größere Einbußen erlitten als Rotterdam und Antwerpen, die sich vor allem auf geringere Abnahmen des nationalen Verkehrs stützen konnten. Wenn man nun Ursachen und Folgen solcher Veränderungen an Hand einer Veröffentlichung des Handelsstatistischen Amtes der Hansestadt Hamburg nachgehen, so ergeben sich aufschlußreiche strukturelle Verlagerungen.

Zunächst ist der Anteil der deutschen Häfen am Gesamtverkehr der großen festländischen Nordseehäfen von 40,5 auf 39,6% gesunken, wie folgende Übersicht in Summen erweist:

Warenein- und -ausgang in Mill. t		Erstes Viertel	
		1938	1939
Alle Häfen		25,0	24,2
davon Hamburg, Bremen, Emden		40,5%	39,6%
Rotterdam und Antwerpen		14,9	14,6
davon Durchfuhr mit Deutschland		7,6	7,5

Trotz ziffernmäßig leichten Rückgangs ist der Anteil der deutschen Durchfuhr am gesamten Warenverkehr in Rotterdam von 67,4 auf 68,2% gestiegen, in Antwerpen ist er von 23,9 jedoch auf 21,1% gesunken. Diese Ziffern sollen nur nach Massengutverkehr und Stückgutverkehr gegliedert werden, wobei zusammenfassend vorzuschicken ist, daß nur der Massengutverkehr am Gesamtverkehr des Hafenverkehrs beteiligt ist, während der Stückgutverkehr sogar zunahm. Rotterdam hat seine führende Stellung im Massengutverkehr gut behaupten können, während Hamburg im Stückgutverkehr seine Position verbesserte. Hamburgs Stückgutverkehr erhöhte sich in der Betrachtungszeit um 38 000 t, derjenige Antwerpens als seines Wettbewerbers sank um 34 000 t. Bremen meldet sogar eine um 82 000 t erhöhte Ziffer und konnte sich damit ebenso wie Hamburg stärker in die Fertigwarenausfuhr des Reiches eingliedern.

Beim Wareneingang sind die Veränderungen im Massen gutempfang am lebhaftesten. Entscheidend war überall der Rückgang der Getreidezufuhren wegen der schon erwähnten abgeschlossenen Vorratsbildung und besseren Ernten der Abnehmerländer. In Rotterdam fielen im ersten Viertel 1939 nicht weniger als 336 000 t Getreide aus, davon 128 000 t im Verkehr mit Deutschland. In Antwerpen wurden die um 94 000 t geringeren deutschen Durchfuhrmengen durch einen um 43 000 t stärkeren Eigenhandel Belgiens zum Teil ausgeglichen. In deutschen Häfen zeigten die Getreidezufuhren folgende Rückgänge: Hamburg 137 000 t, Bremen 69 000 t, vor allem Erze, Mineralöle und Kohlen, erheblich gestiegen. So stieg die Erzeinfuhr über Rotterdam nach Deutschland um 323 000 t, über Antwerpen führte das Reich dafür 88 000 t weniger ein, Hamburg meldet eine Zunahme um 93 000 t und Bremen sogar um 142 000 t. Damit hat Bremen Hamburg in der Erzeinfuhr überflügelt. Die Hamburger Ziffer stieg nämlich in der Vergleichszeit von 162 000 t auf 255 000 t, die Bremer hingegen von 130 000 t auf 272 000 t. Während Bremen sich also in dieser Beziehung standortmäßig besser als Hamburg bewährt, ist es beim Mineralöl durchaus umgekehrt: Bremen wird in schnellem Tempo immer mehr ausgeschaltet und Hamburg übertrifft seinen Rivalen Rotterdam immer stärker.

Mineralöleinfuhr in 1000 t

	Hamburg	Antwerpen	Rotterdam	Bremen
Erstes Viertel 1938	748	291	650	121
Erstes Viertel 1939	866	286	635	71

Hamburgs Vorsprung gegenüber Rotterdam hat sich also von 98 000 auf 241 000 t erhöht. Auch der veränderte Kohlenverkehr schlägt zu Buch. Weil der Ruhrkohlenverkehr bekanntlich vom Seeweg auf den Mittellandkanal abgelenkt wurde, erapft Hamburg per Saldo 68 000 t weniger Kohle, obwohl die Zufuhren englischer Kohle hier wie überall in den Nordseehäfen weiter gestiegen sind.

Im Warenausgang melden die Massenguthäfen empfindliche Verluste, während sich der Stückgutverkehr erfreulich behauptete. Folgende Tabelle zeigt diese Veränderungen im einzelnen:

Warenausgang in 1000 t

	Insgesamt		Ohne Kohlen und Erze	
	Erstes Viertel	Erstes Viertel	Erstes Viertel	Erstes Viertel
	1938	1939	1938	1939
Hamburg	1833	1879	1794	1844
Antwerpen	2442	2477	2108	1948
Rotterdam	3579	3499	1175	1424
Bremen	1335	1203	661	690
Emden	808	489	54	62

Im Warenversand nahm Hamburg also um 56 000 t oder 3,1% zu, Rotterdam hatte ein Plus von 1,4% und alle übrigen Häfen inenden Ausfälle, die sich in Emden sogar bis auf 45,3% steigern und ihre Ursache fast ausschließlich im Rückgang der Ruhrkohlenverladungen haben, die nun über den Mittellandkanal vorgenommen werden. Der Rückgang in den übrigen Häfen hängt beim Massengut ebenfalls mit geringerem Kohlenumschlag, in diesem Fall geringerer deutscher Kohlenausfuhr, zusammen. Sie war allein in Rotterdam mit 411 000 t rückläufig, in Bremen mit 162 000 t und in Emden neben einem um 272 000 t gesunkenen Kohlenumschlag mit 98 000 t gegenüber dem ersten Viertel 1938.

Besonders erfreulich ist es, daß sich Hamburg und Bremen immer stärker in die Fertigwarenausfuhr des Reiches eingliedern: Deutsche Ware über deutsche Häfen Bremens Versand stieg um 73 000 t oder 21,9%, woran allein Eisenwaren mit 53 000 t beteiligt waren, die also aus dem industriellen Westen stammen. Der bei dem an und für sich schon günstigeren Stand Hamburgs nicht so starke Zugang von 61 000 t oder 3,6% erstreckte sich neben einem Plus von 23 000 t Eisenwaren auch auf Chemikalien und Papier, Glas und Glaswaren. Umgekehrt sank in Antwerpen die deutsche Eisenwarenausfuhr um 49 000 t neben entsprechend geringeren Ziffern bei Maschinen und Chemikalien; doch konnte sich der Hafen an einer größeren Ausfuhr französischer und belgischer Eisenwaren schadlos halten.

Die hier aufgezeichneten Veränderungen im Warenverkehr haben bei den ausländischen Nordseehäfen eine Zunahme, in den deutschen Häfen eine geringe Abnahme des Schiffsverkehrs bewirkt, der jedoch ganz zu Lasten der ausländischen Flaggen geht.

Angekommene Seeschiffe in 1000 NRT.

Angekommene Seeschiffe in 1939 nach:		Davon deutsche Flagge		
	Insgesamt	in %		
	Erstes Viertel	Erstes Viertel	1939	
	1938	1938	1939	
Hamburg	4785	4716	50,3	50,8
Antwerpen	4966	5212	25,8	27,2
Rotterdam	5679	5812	25,3	27,2
Bremen	2392	2277	72,5	77,9
Emden	625	534	79,5	75,7

Die Veränderungen halten sich bis auf Antwerpen im Rahmen der warenmäßigen Verschiebungen. Für Antwerpen errechnet sich eine schlechtere Raumaussnutzung. In Bremen sank der Schiffsverkehr zu Lasten der ausländischen Flaggen um 4,8%, in Hamburg steht den Rückgang um 1,4% eine geringe Zunahme der deutschen Tonnage gegenüber. In Antwerpen und Rotterdam stieg der Anteil der deutschen Flagge auf 27,2% und erreichte damit einen in beiden Häfen bisher noch nicht erreichten Stand.

6. Juni 1939

Kölnische Zeitung
277.78

Nr.

Rückgängiger Warenverkehr der Nordseehäfen

Stärkere Einbußen der deutschen Häfen

© Für den Seeverkehr der festländischen Nordseehäfen liegen die Zahlen im Schiffs- und im Warenverkehr für das erste Jahresviertel 1939 vor. Alle Häfen haben im Warenverkehr entsprechend der Schrumpfung im Welthandel um fast 4% gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres eine Verminderung des Warenein- und -ausgangs erfahren. Er liegt mit einem Rückgang von etwa 3,2% allerdings noch etwas unter der Rückgängigkeit des Welthandels. Die deutschen Nordseehäfen haben größere Verkehrseinbußen erlitten als die ausländischen Westhäfen.

Nach einer Übersicht des Handelsstatistischen Amtes in Hamburg erfuhr der Wareneingang und -ausgang der Wettbewerbshäfen gegenüber dem ersten Viertel 1938 einen Rückgang um 0,8 auf 24,18 (24,97) Mill. Tonnen. Auf Rotterdam und Antwerpen entfallen in diesem Jahr 14,60 (14,87) Mill. Tonnen, auf die deutschen Häfen Hamburg, Bremen und Emden 9,58 (10,10) Mill. Tonnen. Damit hat sich der Anteil der deutschen Häfen am Gesamtverkehr von 40,9 auf 39,6% vermindert. Der Anteil der deutschen Durchfuhr in den ausländischen Westhäfen ist mit 51,1 Mill. Tonnen unverändert geblieben. Doch hat der deutsche Warenstrom in stärkerem Maße als im Vorjahr seinen Weg über Rotterdam genommen; hier beträgt der Anteil der deutschen Durchfuhr jetzt 68,2% (67,4%). In Antwerpen ist er von 23,8 auf 21,1% zurückgegangen.

Die Rückgängigkeit des Gesamtverkehrs der Wettbewerbshäfen entfällt zu zwei Dritteln auf die Warenausfuhr; hier ist ein Ausfall von 0,5 Mill. Tonnen zu verzeichnen (bei einem Gesamtrückgang von 0,8 Mill. Tonnen). Die Rückgänge sind ausschließlich im Massengutgeschäft zu verzeichnen. Der für den Arbeitseinsatz und die Wirtschaftlichkeit des Hafens wichtige Stückgutverkehr ist dagegen leicht gegenüber der Vorjahrszeit gestiegen. Den Anteil der Häfen am Gesamtverkehr und am Stückgutgeschäft zeigt der folgende Vergleich:

Warenverkehr im ersten Viertel 1938 insgesamt 24,18 Mill. Tonnen gegenüber 24,97 Mill. Tonnen im ersten Viertel 1939, davon Rotterdam 9,29 (9,28), Hamburg 6,07 (6,13), Antwerpen 5,31 (5,59), Bremen 2,20 (2,28), Emden 1,32 (1,70) Mill. Tonnen, davon Stückgut insgesamt 6,75 (6,63), hiervon Rotterdam 1,32 (1,30), Hamburg 2,57 (2,53), Antwerpen 2,13 (2,17), Bremen 0,72 (0,64), Emden 0,008 (0,007) Mill. Tonnen.

Rotterdam hat als der führende Massenguthafen seinen ersten Platz behauptet. Im Stückgutverkehr hat das weiter führende Hamburg seinen Vorsprung gegenüber Rotterdam und Antwerpen vergrößert, wenn auch die Tatsache Beachtung verdient, daß Rotterdam trotz seines Charakters als ausgesprochener Massenguthafen seinen Stückgutverkehr erhöhen konnte. Weitere Beachtung verdient die Erhöhung des Stückgutgeschäftes über Bremen, Hamburg und Bremen haben die Zunahme ihres Stückgutgeschäftes vornehmlich im aussehenden Verkehr zu verzeichnen. Das deutet darauf hin, daß sie sich stärker in die Fertigwarenausfuhr des Reiches einschalten konnten.

Der Seeschiffsverkehr hat den ausländischen Westhäfen eine erhebliche Zunahme, den deutschen Häfen einen Rückgang gebracht.

Angekommene Seeschiffe im ersten Viertel 1939 insgesamt in Rotterdam 5,81 Mill. RT gegenüber im ersten Viertel 1938 5,68 Mill. RT, in Antwerpen (nach Abzug von 17,26% des belgischen Tonnenmaßes) 5,21 (4,87), Hamburg 4,72 (4,79), Bremen 2,28 (2,39), Emden 0,53 (0,63) Mill. RT.

In der registrierten Nettotonnage hat Antwerpen mit einem Plus von 0,35 Mill. Tonnen 7,1, Rotterdam mit der Zunahme von 0,13 Mill. Tonnen 2,3% gewonnen. Bremen hat 4,8, Hamburg 1,4% verloren. Mit Ausnahme von Emden ist jedoch der Anteil der deutschen Flagge in allen Häfen gestiegen, so daß der verminderte Seeschiffsverkehr der deutschen Häfen, der sich im Rahmen der verminderten Warenverschiebungen hält, einen gewissen Ausgleich erfährt durch die stärkere Einschaltung der deutschen Schifffahrt in die ausländischen Westhäfen. In Rotterdam ist die deutsche Flagge mit 27,2% (25,8%) vertreten, ebenso in Antwerpen mit 27,2% (25,8%). In Bremen stieg sie auf 77% (72,5%), während sie in Hamburg einen Anteil von 50,8% (50%) erreicht. Der in Rotterdam und Antwerpen erzielte Anteil ist der höchste, den die deutsche Schifffahrt bisher im Verkehr auf die Westhäfen erzielte.