

Breedvelt, Jan

Article — Digitized Version

Der Hafen von Rotterdam

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Breedvelt, Jan (1951) : Der Hafen von Rotterdam, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 2, pp. 35-37

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131259>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Der Hafen von Rotterdam

Dr. J. Breedvelt, Waarde

Der Hafen von Rotterdam ist durch einen 16 Meilen langen Kanal mit der Nordsee verbunden. Da der normale Niveau-Unterschied zwischen Ebbe und Flut nur etwa 5 1/2 Fuß beträgt, konnten die Hafenbecken und Docks in offener Verbindung mit dem Meer gebaut werden. Gegenwärtig beträgt die maximale Tiefe des Kanals, des sog. „Neuen Wasserweges“, bei Ebbe 36 Fuß. Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 33 Fuß können also den Rotterdamer Hafen jederzeit, solche mit einem Tiefgang bis zu 38 Fuß nur bei Flut anlaufen. Die Hilfe von Schleppkähnen wird nur beim Anlegen benötigt.

Der „Neue Wasserweg“ wurde 1870 erbaut; 1873 setzten die Arbeiten am Eisenbahnhafen ein. Wenig später wurde der Bau des Binnen- und Zollhafens vom Rotterdamer Handelsverein in Auftrag gegeben. 1887 wurden der Rheinhafen und 1889 der Maashafen in Angriff genommen. Das größte Hafenbecken der Welt wurde der Waalhafen mit einer Gesamtfläche von 300 ha. Erwähnt seien noch der Park-, Jobs-, Schie-, Kous-, Jjssel-, Lek-, Keile- und Merwehafen.

DIE TECHNISCHE AUSRÜSTUNG

Insgesamt umfassen die Hafenbecken eine Fläche von 470 ha. An den Kais können gleichzeitig 150, an Bojen und Dalben 93 Seeschiffe anlegen. Beschränkungen der Schiffslänge bestehen an den Anker- und Liegeplätzen nicht. Die Tiefe der Anlegeplätze beträgt meist 30—33 Fuß. Für den Umschlag von Stückgütern stehen aber auch Anlegeplätze mit einer Tiefe von 20—40 Fuß zur Verfügung.

Besonders erwähnt werden müssen noch die Petroleumhäfen, die am Kanal, nur 20 km von der Nordsee entfernt liegen. Sie bieten Platz für 14 Tanker mit einem Tiefgang bis zu 36 Fuß. Das Öl wird von dort durch Ölleitungen direkt nach den Raffinerien geleitet. Die Hafenbecken für die Rhein- und Binnenschifffahrt umfassen etwa eine Fläche von 120 ha mit einem mittleren Wasserstand von 13 Fuß bei Ebbe. Die Binnenschiffe finden während ihrer Wartezeit oberhalb der Stadt freie Ankerplätze.

Während im allgemeinen die Kais am Nordufer des Kanals für Stückgüter bestimmt sind, befinden sich die großen Becken und Kais für Massengüter am Südufer. Die Massengüter werden meist im freien Strom mit Schwimmkränen und schwimmenden Getreideelevatoren umgeschlagen. Die sog. Aufschlagsbetriebe für Massengüter verfügen über mechanische Verladebrücken entlang der Kaimauern.

Der Auf- und Umschlag ist durch weitgehende Zentralisierung stark rationalisiert, so wird z. B. Holz fast ausschließlich im Rheinhafen, Getreide im Maashafen,

Kohle und Erz im Waalhafen umgeschlagen. Diese Konzentration wurde durch die starken Kriegszerstörungen noch gefördert. Mit Ausnahme der Vereinigte Kolenmaatschappijen und der Steenkolen Handelsvereniging sind jetzt alle mechanischen Betriebe im Waalhafen konzentriert.

Die Gemeinde Rotterdam ist Eigentümerin der Häfen und Hafeneinrichtungen, hat aber den größten Teil der Kais an Privatunternehmen verpachtet ¹⁾.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Bestand der Rotterdamer Hafenanlagen, so wie er vor dem zweiten Weltkrieg und nach den großen Zerstörungen 1945 war und gegenwärtig ist. Die zerstörten Kaianlagen konnten bereits bis Ende 1949 wieder hergestellt werden.

**Der Anlagenbestand des Hafens von Rotterdam
1940, 1945 und 1950**

Hafenanlagen	10. 5. 1940	5. 5. 1945	31. 12. 1950
Kais für Seeschiffe (in km)	18,6	11,3	18,8
Kais für Binnenschiffe (in km)	16,7	10,8	13,0
Kaikräne	254	157	225
Verladebrücken (bis 15 t Verladefähigkeit)	28	2	12
Schwimmkräne	80	45	76
Schwere Getreideelevatoren	26	28	26
Kaischuppen und Lagerhäuser (Lagerfläche in 1000 qm)	550	350	470
Getreidesilos (Fassungsvermögen in 1000 metr. t)	125	125	125
Tankanlagen für Mineralöle (in 1000 metr. t) ¹⁾	900	0	1720
Tankanlagen für Speiseöle (in 1000 metr. t) ¹⁾	270	30	280
Schwimmdocks ¹⁾	16	3	20
Trockenbaudocks	1	1	1

¹⁾ In Rotterdam, Schiedam und Vlaardingen.

Über die Hälfte der Kaikräne haben eine Tragfähigkeit von 5 t, die anderen schwanken zwischen 20 und 80 t; 80 von ihnen sind Wippkräne mit 30—36 m Ausladung. Von den Schwimmkränen haben 76 eine Tragfähigkeit zwischen 3 und 17 1/2 t und eine Ausladung zwischen 30 und 37 m; 53 sind Greiferkräne für Massengüter, 26 haben eine Tragfähigkeit von 10—250 t.

Zu den 26 schwimmenden Getreideelevatoren, die je 150—250 t je Stunde leisten, kommen noch 9 Elevatoren am Kai. Zum Bunkern von Kohlen stehen 6 Bunkerschiffe mit einer Stundenleistung von je 350 t zur Verfügung, während der Schleppdienst im Hafen von 135 Schleppern mit Maschinenleistungen von 75—450 PSi versorgt wird. 15 Bergungsfahrzeuge haben Maschinenleistungen bis zu 4200 PSi.

Die beiden Kühllhäuser im Rotterdamer Hafen haben einen Gesamthalt von 30 000 cbm, die Obstschuppen

¹⁾ Während die schwimmenden Anlagen den Privatbetrieben gehören, ist die Gemeinde Rotterdam Eigentümer eines Drittels der Kaikräne. Von den Schuppen gehört ein kleiner Teil der Gemeinde Rotterdam.

von 15 000 cbm. Ein Lagerhaus mit Kühlräumen von insgesamt 57 000 cbm wird angebaut. Die offenen Lagerplätze besitzen eine Fläche von rund 340 000 qm. Naturgemäß ist Rotterdam Sitz von Schiffbau und Schiffsreparatur. Die Stadt umfaßt allein 8 Schiffswerften mit Gießereien und Maschinen- und Kesselabriken. Von den 20 Schwimmdocks haben 10 eine Tragfähigkeit bis zu 6000 t, die restlichen variieren zwischen 8000 und 46 000 t. Das Trockenbaudock enthält 2 Liegeplätze von je 200 m Länge. Die Zahl der Rotterdamer Längshellingen beträgt 28, die der Querhellingen 4.

Alle Kais und Lagerhäuser haben Gleisanschluß, das Hafengebiet verfügt insgesamt über ein Schienennetz von rund 200 km. Der im Hafengebiet gelegene Verschiebebahnhof hat eine Tageskapazität von 1000 Waggons.

Die Höhe der Hafengebühr wird aus dem Verhältnis zwischen Nutzlast und Bruttoschiffsinhalt errechnet. Für Schiffe geringerer Ladung besteht ein Sondertarif.

DER VERKEHR

Konjunkturbewegungen spiegeln sich deutlich in der Entwicklung des Rotterdamer Hafenverkehrs wider. Der Seeschiffverkehrsverkehr zeigte nach dem zweiten Weltkrieg eine erfreuliche Entwicklung, wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich ist. Im Jahre 1950 stieg die Zahl der einlaufenden Schiffe auf 84 % gegenüber 1938 bei einer Nettoregistertonnage von 83 % gegenüber 1938.

Ankommende Seeschiffe in Rotterdam

	1938	1947	1948	1949	1950
Anzahl	15 360	5 974	8 502	11 604	12 883
Mill. NRT.	24,7	9,9	12,7	15,7	20,4

Der Seegüterverkehr entwickelte sich in der Nachkriegszeit weniger befriedigend und erreichte 1950 erst mit rund 30 Mill. t etwa 70 % des Verkehrs von 1938. Der nationale Güterverkehr erholte sich verhältnismäßig schnell und übersteigt heute die Vorkriegsmengen. Die Durchfuhr bleibt aber in beiden Richtungen noch weit hinter den Vorkriegszahlen zurück, und das wird so bleiben, solange sich die wirtschaftliche Lage des deutschen Industriegebietes nicht wesentlich bessert. 1950 entfiel etwa die Hälfte des gesamten Seegüterverkehrs auf den nationalen Güterverkehr gegenüber nur 25 % im Jahre 1938.

Obgleich Rotterdam etwa 25 % des gesamten niederländischen Außenhandels bewältigt, bleiben doch Aufstieg und Wohlstand untrennbar mit der Entwicklung der Durchfuhr verbunden. Seit mehr als einem halben Jahrhundert war Rotterdam der große Einfuhrhafen Nordwesteuropas für Erze (1938 machten Erzdurchfuhren rund 25 % des gesamten Seegüterverkehrs aus) und der Ausfuhrhafen für Steinkohle (1938 machten die Steinkohledurchfuhren rund 25 % des gesamten Seegüterverkehrs aus).

Steigende Bedeutung gewinnt der Erdölverkehr. Rotterdam ist gegenwärtig der größte Olhafen des europäischen Raumes. Zwei Drittel aller über die 7 großen kontinentalen Seehäfen angelandeten Mineralöle nehmen den Weg über diesen Hafen. In den ersten 10 Monaten 1950 entfielen fast 33 % des gesamten Seegüterverkehrs auf Erdöltransporte.

Der Seegüterverkehr über Rotterdam 1938—1950

(in 1000 t)¹⁾

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Durchfuhr einwärts	Durchfuhr auswärts	Insgesamt
1938	7 004	3 018	17 500	14 849	42 371
1946	5 206	577	1 021	1 293	8 097
1947	7 292	1 157	1 997	1 662	12 109
1948	7 192	1 687	3 031	3 850	15 760
1949	8 265	2 695	4 292	5 491	20 743
1950 ²⁾	8 797	3 744	4 848	5 893	23 282
Getreide:					
1938	1 706	6	1 934	237	3 884
1946	577	0	428	0	1 005
1947	735	0	187	9	931
1948	1 094	33	395	11	1 533
1949	865	24	660	36	1 585
1950 ²⁾	1 123	22	405	11	1 562 ³⁾
Erz:					
1938	102	12	10 912	37	11 063
1946	110	—	64	0	174
1947	121	0	90	2	213
1948	108	10	718	17	853
1949	83	11	1 529	16	1 638
1950 ²⁾	106	7	2 001	8	2 124
Mineralöl:					
1938	2 260	442	525	79	3 306
1946	2 071	104	25	1	2 201
1947	2 369	270	41	5	2 684
1948	2 712	422	57	4	3 195
1949	3 891	1 115	221	22	7 248
1950 ²⁾	5 037	2 109	493	39	7 678
Steinkohle: ¹⁾					
1938	298	985	488	11 128	12 900
1946	884	140	156	1 229	2 409
1947	1 429	156	885	1 147	3 617
1948	966	144	839	2 970	4 919
1949	1 232	177	479	3 222	5 109
1950 ²⁾	513	183	226	3 917	4 839

¹⁾ Einschl. Bunkerkohle und -öl.

²⁾ 1950: 10 Monate.

³⁾ Darunter bei der Anfuhr etwa 100 000, bei der Abfuhr ungefähr 30 000 t Hülsenfrüchte und Reis.

Der starke Rückgang der Durchfuhr bei nur geringeren Schwankungen des nationalen Güterverkehrs hat seit Kriegsende wesentliche Verschiebungen des Verhältnisses von Massengut- zu Stückgutverkehr gegenüber der Vorkriegszeit nach sich gezogen. Obwohl die Massengüter den Hauptschlüssel des Rotterdamer Hafenverkehrs bildeten, wäre es falsch, Rotterdam nur als Massenguthafen anzusehen. Vor dem Krieg entfielen knapp 20 % des gesamten Seegüterverkehrs auf Stück- und Massenstückgüter (davon mehr als die Hälfte auf eigentliche Stückgüter), heute sind es rund 25 %.

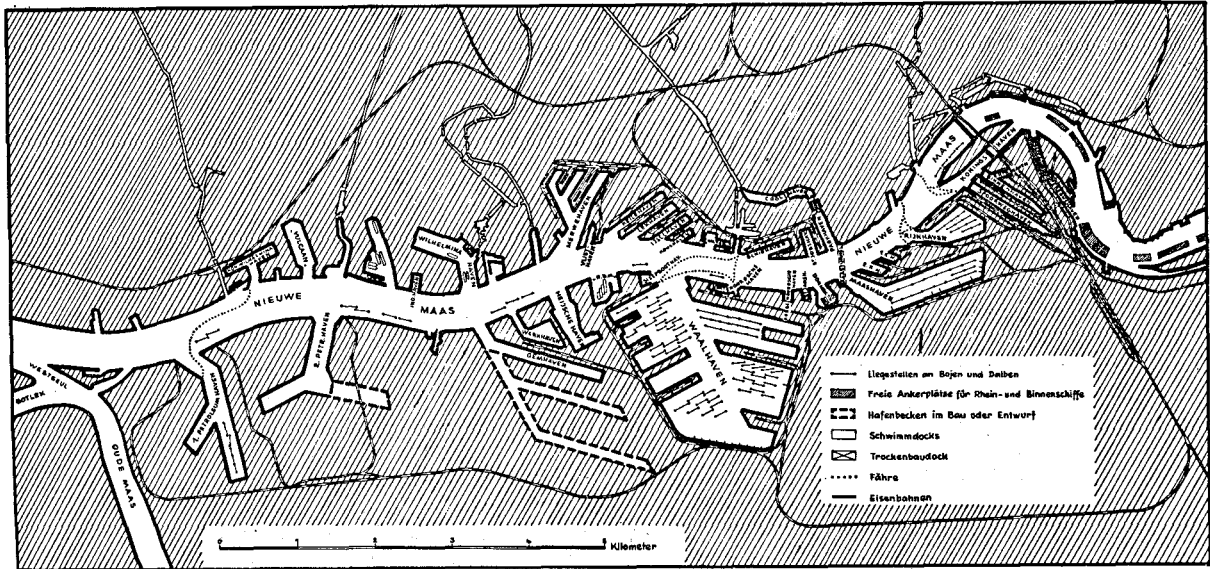
An- und Abfuhr zur See von Massen- und Stückgut über Rotterdam

(in 1000 t)

Jahr	Anfuhr (Ein- und Durchf.)	% der Gesamtanfuhr	Abfuhr (Aus- u. Durchf.)	% der Gesamtanfuhr	Insgesamt	% des ges. Güterverkehrs
Massengut:						
1938	20 271	82,7	14 285	80,0	34 556	81,6
1950 ¹⁾	10 768	78,9	6 981	72,4	17 749	75,9
Stückgut:						
1938	4 232	17,3	3 582	20,0	7 814	18,4
1950 ¹⁾	2 877	21,1	2 656	27,6	5 533	24,1

¹⁾ 1950: 10 Monate.

Rotterdam ist Heimathafen für ungefähr 30 Liniendienste und Anlaufhafen für rund 150 dort nicht beheimatete Linien. Mehr als 20 Linien fahren die Route nach Skandinavien und dem Baltikum, 30 nach Frankreich, Spanien und dem Mittelmeer, 40 nach Amerika, 16 nach Afrika, 3 nach Australien und 22 nach Asien. Rotterdam ist Sitz einer bedeutenden Handelsflotte (1938: 1,2 Mill. BRT., 1946: 0,5 Mill. BRT., 1949: 1,3 Mill. BRT.). Die Rotterdamer Mitglieder des



Niederländischen Reedereivereins allein verfügten, 1949 über eine Handelsflotte von 1,0 Mill. BRT. mit 116 Motor- und 97 Dampfschiffen. Der größte Teil der Rheinflotte und eine große Zahl anderer niederländischer Binnenschiffe sind ebenfalls in Rotterdam stationiert.

Die Schifffahrt unter niederländischer Flagge war im vergangenen Jahr mit 5278 Schiffen und 5,3 Mill. NRT. größer als je zuvor (1938: 3812 Schiffe mit 5 Mill. NRT.). Außerordentlich groß im Vergleich zur Vorkriegszeit waren 1950 der Schiffsverkehr unter bri-

tischer (2437 Schiffe mit 4,3 Mill. NRT.) und amerikanischer Flagge (357 Schiffe mit 1,6 Mill. NRT.). Der Verkehr unter deutscher Flagge (1938: 6 Mill. NRT.) ist auf einen fast unbedeutenden Bruchteil des gesamten Seeschiffverkehrs zurückgegangen.

Die enge Zusammenarbeit und Verbindung zwischen See- und Binnenschifffahrt mag aus der untenstehenden Tabelle ersichtlich werden.

Güterverkehr über Kanäle und Flüsse in Rotterdam
(in 1000 t)

Jahr	Einfuhr	Durchfuhr einwärts	Ausfuhr	Durchfuhr auswärts	Insgesamt
1938	846	13 839	1 150	16 827	32 662
1946	745	1 242	338	890	3 216
1947	567	1 314	351	1 536	3 762
1948	793	3 345	583	2 501	7 222
1949	820	4 890	1 014	3 743	10 467
1950 ¹⁾	962	5 497	1 229	4 449	12 138

¹⁾ 1950: 10 Monate.

Seegüterverkehr in Rotterdam
nach Herkunfts- bzw. Bestimmungsländern
(in 1000 t)

Land	Einfuhr		Durchfuhr einwärts		Ausfuhr		Durchfuhr auswärts		Insgesamt	
	1938	1949	1938	1949	1938	1949	1938	1949		
Deutschland	54	39	1761	38	197	98	2951	78	6901	253
Belg./Lux.	0	0	4	2	12	30	1	2	17	34
Großbritannien	14	717	505	247	502	801	313	1184	1334	2949
Frankreich	42	30	505	66	217	42	1192	1490	1956	1628
Polen	182	687	146	42	36	19	83	13	447	761
Sowjetun.	317	105	310	5	22	7	41	23	690	140
Spanien	3	70	1427	289	25	41	32	85	1487	485
Schweden	109	135	2160	394	468	138	624	149	3361	816
Norwegen	60	49	3247	505	115	105	136	48	3558	707
Dänemark	12	12	33	31	64	48	259	37	368	128
Tschechosl.	41	1	6	0	11	1	0	1	58	3
Italien	13	13	164	4	35	94	4071	1199	4283	1310
Finnland	195	124	237	117	74	93	126	25	632	359
Griechenland	13	6	180	6	13	25	466	182	672	219
Rumänien	169	—	87	0	2	—	1	0	259	0
Indonesien	364	166	273	75	88	109	55	36	781	386
Curacao	1349	795	133	51	10	2	9	0	1509	849
USA.	1614	1356	928	1268	71	146	172	533	2885	3303
Brasilien	25	25	190	74	21	25	617	12	853	136
Argentinien	478	314	364	52	161	44	248	4	1251	414

Die Entwicklung des Rotterdamer Hafens ist aufs engste mit der Entwicklung im westdeutschen Industriegebiet verbunden. In dem Maße, wie sich der Nahrungsmittel- und Rohstoffverbrauch des schnell wachsenden Industriegebietes erhöhte, nahmen die Nahrungsmittel- und Rohstoffeinfuhren im Rotterdamer Hafen zu. Gleichzeitig entwickelte sich aber auch die Ausfuhr fertiger Industrieprodukte aus Deutschland über Rotterdam wegen der besonders günstigen Verkehrslage des Hafens. Nicht weniger als 39% des deutschen Außenhandels nahmen 1938 ihren Weg über den Hafen von Rotterdam.

Anteil verschiedener Häfen am deutschen Außenhandel 1938 und 1947—1950 ¹⁾

Hafen	1938		1947		1948		1949		1950 ²⁾	
	Menge in 1000 t	Anteil in %	Menge in 1000 t	Anteil in %	Menge in 1000 t	Anteil in %	Menge in 1000 t	Anteil in %	Menge in 1000 t	Anteil in %
Niederl. Häfen	81 125	49,2	1 882	9,1	5 162	23,3	8 428	27,4	2 026	26,2
davon: Rotterdam	27 845	33,7	1 344	8,8	4 425	20,0	7 512	24,4	1 827	23,6
Belg. Häfen ³⁾	4 918	6,8	309	2,0	672	3,0	2 125	6,9	697	9,0
davon: Antwerpen	4 918	6,8	254	1,7	650	2,9	1 876	6,1	598	7,7
Deutsche Häfen	85 959	50,0	18 538	88,9	16 831	73,7	20 209	65,7	5 025	64,8
davon: Hamburg	18 841	25,5	4 488	29,4	5 487	24,6	7 823	23,8	1 928	24,8
Bremen	7 279	10,1	4 576	30,1	5 587	25,2	6 251	20,8	1 805	16,8
Emden	4 936	6,9	2 511	16,5	2 888	18,0	8 375	11,0	878	11,8

¹⁾ Für Deutschland und die Niederlande ohne Bunkermaterial. ²⁾ 3 Monate. ³⁾ 1938: Gent nicht aufgeführt. (Quelle: Industrie- und Handelskammer Rotterdam).