

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

## Die bremischen Häfen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1951) : Die bremischen Häfen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 5, pp. 44-47

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/131314>

**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.*

Lieferungen an andere Länder in Form von Einfuhr und Wiederausfuhr in den Statistiken des Mutterlandes in Erscheinung treten.

### Außenhandel Frankreichs mit Weizen 1938—1949 (in 1000 dz)

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
	Ausland	überseeische Besitzungen	Ausland	überseeische Besitzungen
1938	2010	2708	718	7
1946	17090	467	3	386
1947	3519	291	5	1128
1948	7819	112	159	723
1949	3725	2185	755	1986

1938 waren die Hauptweizenlieferanten Frankreichs Kanada (1,6 Mill. dz), die USA. (0,21 Mill. dz), Argentinien (0,12 Mill. dz), Algerien (1,0 Mill. dz), Marokko (0,92 Mill. dz) und Tunesien (0,75 Mill. dz). 1949 kamen die Weizeneinfuhren hauptsächlich aus den USA. (2,23 Mill. dz), aus Argentinien (1,1 Mill. dz), aus den Niederlanden (0,25 Mill. dz), aus Tunesien (0,12 Mill. dz), aus Marokko (0,57 Mill. dz) und aus Algerien (0,44 Mill. dz).

Auf der Ausfuhrseite traten 1938 Großbritannien, die Niederlande und Belgien in Erscheinung; 1949 waren es Italien mit 0,39 Mill. dz, Großbritannien mit 0,214 Mill. dz, Marokko mit 0,987 Mill. dz, Algerien mit 0,698 Mill. dz und Tunesien mit 0,3 Mill. dz.

Es ist erwähnenswert, daß 1950 ein entschiedener Wandel in der französischen Weizenausfuhr eintrat.

Die Lieferungen an das Ausland beliefen sich in den ersten acht Monaten des Jahres 1950 auf 4,23 Mill. dz Weizen, d. h. wesentlich mehr als die in den besten Vorkriegsjahren erreichte Jahresausfuhr. Zum ersten Male trat Deutschland als Abnehmer in Erscheinung und stand mit 0,91 Mill. dz an erster Stelle, gefolgt von Italien (0,78 Mill. dz), Spanien (0,73 Mill. dz), Großbritannien (0,48 Mill. dz) und Brasilien (0,46 Millionen dz). Die Lieferungen an die überseeischen Besitzungen erreichten in den ersten acht Monaten 1950 nur 1,15 Mill. dz Weizen und lagen damit etwas unter dem Durchschnitt des Jahres 1949, was sich weitgehend durch die besseren Weizenernten in Nordafrika erklärt.

### Einfuhren von Roggen, Gerste und Hafer 1938—1949 (in 1000 dz)

Jahr	Roggen	Gerste		Hafer
		aus d. Ausland	aus überseeisch. Besitzungen	
1938	.	298	439	153
1946	466	202 166	2	1 530
1947	737	1 120	853	1 098
1948	431	1 682	584	676
1949	615	618	2 638	1 634

An Roggen, Gerste und Hafer finden nur Einfuhren sowohl aus dem Ausland wie aus den überseeischen Gebieten statt. Bei dem starken Futtermittelbedarf Frankreichs ist auch in Zukunft für diese Getreidesorten nicht mit nennenswerten Ausfuhren zu rechnen. Eine Ausnahme könnte lediglich Gerste bilden.

## Die bremischen Häfen

Von unserem Bremer Korrespondenten

**B**remen, weniger Hafenstadt als Hafenstaat, besitzt in seinen stadtbremischen Anlagen den am weitesten ins westdeutsche Binnenland gebauten Seehafen. Mit dem Bremerhavener Komplex gehören zu Bremen der größte in fast unmittelbarer Nähe der See gelegene Fahrgastverkehrs- und der Fischereihafen. Diese binnen- und seeverkehrsgeographisch besonders günstige Position hat im Laufe der Zeit dazu geführt, daß sich die ökonomische Struktur des engeren

bremischen Siedlungsgebiets fast ausschließlich nach seewirtschaftlichen Gesichtspunkten entwickelte. Zu den übrigen Unterweserhäfen — BRAKE und NORDENHAM — bestehen für beide Teile günstige wirtschaftliche Beziehungen, so daß der Unterweserhafenkomplex eine Umschlagskapazität darstellt, die über die der Häfen rechts der Weser erheblich hinausgeht. Die verkehrsgeographische Lage machte Bremen zwangsläufig zum Heimathafen einer relativ großen

### Seegüterumschlag und -struktur in den bremischen Häfen

Warengattung	Einkommend				Ausgehend			
	1937		1950		1937		1950	
	t	%	t	%	t	%	t	%
Tierische Stoffe zur Ernährung . . . . .	24 565	0,8	18 792	0,6	12 411	0,3	1 638	0,0
Getreide, Hülsenfrüchte . . . . .	596 016	17,9	574 013	20,0	47 528	1,0	14 228	0,5
And. pflanzl. Rohstoffe f. Nahrungs- u. Genußmittel	267 730	8,1	94 150	3,3	23 810	0,5	8 672	0,2
Zubereitete Nahrungs- u. Genußmittel, Stärke . . .	120 442	3,6	240 615	8,4	95 103	2,0	6 848	0,2
Spiritus, Futtermittel . . . . .	21 946	0,7	4 694	0,2	34 584	0,7	12 897	0,4
Nicht besonders gen. tier. u. pflanzl. Rohstoffe . . .	58 042	1,7	41 657	1,4	16 332	0,3	7 676	0,2
Erze . . . . .	554 139	16,7	369 586	12,8	2 003	0,0	3 235	0,2
Kohlen, Torf . . . . .	97 572	2,9	2 006	0,0	1 857 817	39,0	1 282 346	41,4
Mineralöle, Mineralölderivate . . . . .	409 918	12,4	502 837	17,4	48 836	1,0	135 676	4,3
Steine, Erden, Bindemittel . . . . .	5 482	0,2	8 569	0,3	380 461	8,0	477 394	15,4
Andere mineralische Rohstoffe . . . . .	25 094	0,8	63 906	2,2	136 310	2,9	35 041	1,1
Chemische Erzeugnisse außer Düngemitteln . . . . .	23 014	0,7	12 454	0,4	238 196	5,0	82 987	2,7
Düngemittel . . . . .	16 480	0,5	200	0,0	535 753	11,3	313 267	10,1
Rohstoffe und Halbwaren der Lederwirtschaft . . .	3 622	0,1	1 385	0,0	2 367	0,0	1 192	0,0
Rohstoffe und Halbwaren der Textilwirtschaft . . .	462 427	13,9	305 106	10,6	35 772	0,7	19 582	0,6
Holz und Holzwaren . . . . .	361 896	10,9	126 524	4,4	70 725	1,5	6 852	0,2
Kunststeine, Ton, Glaswaren . . . . .	174 418	5,3	145 545	5,0	134 268	2,8	11 419	0,3
Zellstoff, Papier . . . . .	4 476	0,1	1 062	0,0	60 047	1,3	19 846	0,6
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren . . . . .	46 909	1,5	23 263	0,8	891 277	18,7	515 854	16,6
NE-Metalle und NE-Metallwaren . . . . .	21 476	0,7	11 177	0,4	38 179	0,8	21 212	0,7
Fahrzeuge aller Art . . . . .	3 183	0,1	17 903	0,6	27 806	0,6	14 444	0,5
Nicht besonders gen. Sammelgut, Stückgut . . . . .	17 742	0,1	61 784	2,1	57 257	1,2	27 921	0,9
Umzugsgut, gebrauchte Verpackungen . . . . .	10 352	0,0	2 860	0,1	10 573	0,2	12 798	0,4
Besatzungsgut, nicht bereits genannt . . . . .			228 651	0,8			44 380	1,4

deutschen Güter-, Fahrgast- und Fischereiflotte mit einer ihrem Umfang und ihren Unterhalts- und Erneuerungsbedürfnissen entsprechenden „Schiffahrtsindustrie“. Vor dem Kriege waren hier von 10.000 Erwerbspersonen 950 im Schiffbau tätig, und mehr als 400 fuhren zur See. Das war unter allen deutschen Küstenländern der weitaus größte Anteil „schiffahrtsindustriell“ Tätiger an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen. Es liegt auf der Hand, daß sich die Zerstörung des Hafens, der Verlust der bremischen Heimatflotte

### Schiffsverkehr und Güterumschlag in bremischen Häfen

	1938	1949 <sup>1)</sup>	1950 <sup>1)</sup>
Schiffsverkehr einkommend			
Zahl der Schiffe	9 124	4 426	5 492
Tonnage in 1000 NRT	10 117	7 322	7 589
Güterumschlag in 1000 t			
einkommend	4 023	4 987	2 883
ausgehend	4 971	1 614	3 101

<sup>1)</sup> Einschl. Versorgung der Besatzungsmacht.

und das Schiffbauverbot verheerend auf die bremische Wirtschaft auswirken mußten. Der Wiederaufbau und die zunehmende Lockerung der Schiffbaubeschränkungen haben die Beschäftigungslage gebessert. Aber die bremische Wirtschaft wird erst dann vollends gesunden, wenn das Rückgrat des Hafenstaates, die Heimatflotte, wieder im angemessenen Umfang und Zustande geschaffen sein wird und der Schiffbau einen guten Auftragsbestand verzeichnen kann.

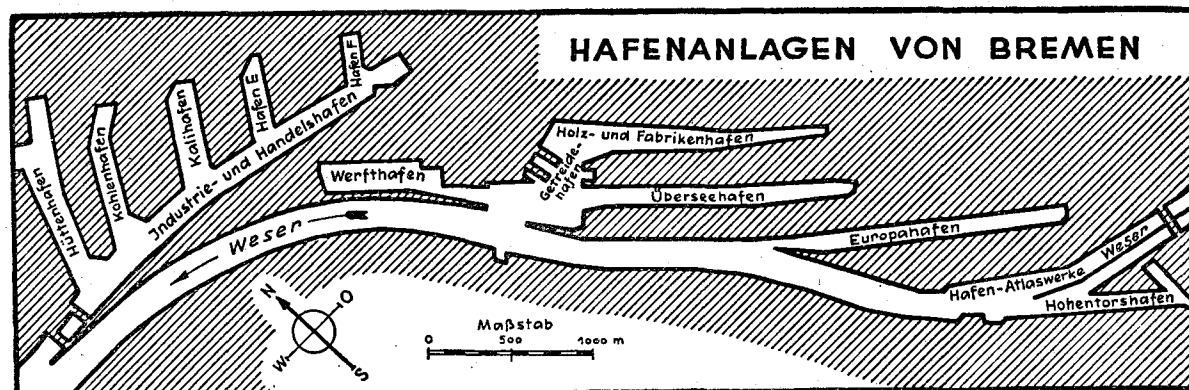
### STADTBREMISCHE HÄFEN

Die Grundlage für die modernen Hafenanlagen wurde in Verbindung mit einer Stromregulierung ab 1875 geschaffen. Seitdem wird das Fahrwasser auf Tiefe des Tiefgangs des Regelfrachtschiffs gehalten. Im Jahre 1888 wurde der Freihafen I, der jetzige Europahafen, eröffnet und später wurden zwei weitere Häfen, der jetzige Überseehafen und der Holz- und Fabrikhafen angelegt. Beide zweigen 3,5 km stromabwärts von der Einfahrt des Europahafens ab. Hier befindet sich auch der Werfthafen mit der Anlage der AG. Weser. Das stadtbremische Hafensystem wurde schließlich durch die Anlage des Industrie- und Handelshafens vervollständigt.

Durch Kriegseinwirkung haben die bremischen Häfen 93 % ihrer Kräne, 86 % ihrer Schuppen und 82 % ihrer Speicher verloren. Die einzelnen Hafenbecken sind

von der offenen See über eine Strecke von etwa 65 km durch die jederzeit für die größten Seeschiffe befahrbare Außenweser und über eine etwa ebenso weite Entfernung auf der Unterweser selbst bei einem Tiefgang bis zu 26' in einer Tide zu erreichen. Mit Ausnahme von sechs Hafenbecken des Industrie- und Handelshafens sind die anderen Häfen offene Tidehäfen. Die Wassertiefe an den Liegeplätzen des Europahafens beträgt bei mittlerem Niedrigwasser (MNW) an der Südseite des Beckens 20'; an der Nordseite ist sie geringer. Die nutzbare Kailänge beträgt hier etwa 3000 m. Die Wasserfläche des Hafenbeckens dürfte etwa 21 ha betragen. Der Überseehafen stellt das wichtigste Hafenbecken für den Stückgutumschlag dar. Hier sind bei MNW Schiffe bis zu 30' Tiefgang flott. Die nutzbare Kailänge beträgt in diesem Hafen etwa 3200 m. Die Wasserfläche bemißt sich auf ebenfalls etwa 21 ha. Die Ausnutzung der Umschlagskapazität dieses Hafens liegt mit etwa 13 bis 14 t je qm Kapazität und Schuppen erheblich über dem europäischen Durchschnitt. Der Getreidehafen besitzt zwei Pieranlagen und Getreidespeicher mit einem Fassungsvermögen von 75 000 t Schwergetreide. Die Piers sind je 172 m lang. Die Wassertiefe bei MNW beträgt bei Pier A 34' und bei Pier B 28'. Der Getreideumschlag kann direkt, d. h. vom Seeschiff in den Kahn, in den Waggon oder auf Lager erfolgen. Die Getreideanlage, die durch Kriegsschäden 50 % ihrer Umschlagskapazität eingebüßt hatte, kann jetzt wieder mit 12 landfesten und zwei schwimmenden Hebern arbeiten. Sie besitzt eine Umschlagskapazität von täglich etwa 30 000 t, eine Größe, die zumindest in Europa nirgendwo anders erreicht werden dürfte.

Das Becken des Holz- und Fabrikhafens hat eine Wasserfläche von etwa 13 ha, und die nutzbare Kailänge beträgt hier rund 1000 m. Das MNW ist an der Nordseite dieses Hafens 22', an der Südseite etwa 18' tief. An der Nordseite befinden sich Getreidemühlen, Ölfabriken, andere Industrie- und Gewerbetriebe und eine öffentliche Umschlagsanlage für Stückgut und Getreide, ferner Läger und Bearbeitungsbetriebe des bremischen Holzhandels, sowie am seetiefen Wasser ein Kühlhaus, an dem bei MNW Schiffe bis zu 28' Tiefgang an der 324 m langen Kaje schwimmen.



Während die vorgenannten Häfen Tidehäfen sind, ist der Industrie- und Handelshafen ein Schleusenhafen. Die nutzbaren Kais haben hier 3150 m Länge. Von einem Verbindungshafen mit etwa 2500 m Länge zweigen 6 Hafenbecken ab, um die sich die Umschlagsanlagen für Massengüter gruppieren. Hier befinden sich Spezialanlagen für den Kohle- und Erzumschlag, eine Kaliumschlagsanlage, deren Lagerraum vor dem Kriege 100 000 t Kalisalze aufnehmen konnte und trotz der fast völligen Zerstörung heute bereits wieder bis auf eine Lagerkapazität von etwa 50 000 t gebracht worden ist. Hier können zwei Schiffe bis zu 12 000 t dw. gleichzeitig beladen werden. Bei Schüttladung ist es möglich, solche Schiffe innerhalb von zwei Tagen zu laden. Eine Erzlöschanlage vermag monatlich bis zu 150 000 t, eine Kohle- und Koksumschlagsanlage ebenfalls 150 000 t zu leisten. Bis zu 100 000 t Erz oder bis zu 50 000 t Kohle können hier gelagert werden.

Am Weserkai von etwa 250 m Länge mit einer mittleren Niedrigwassertiefe von 5,5 m befinden sich modernste Schuppen- und Kaianlagen im Wiederaufbau. Die Fertigstellung der Bauten wird Ende April 1951 erwartet. Um diese Zeit wird auch der neue Weserbahnhof seiner Bestimmung übergeben werden können. Dieser dritte Bau, der wieder unmittelbaren Wasseranschluß für Schiffe bis zu 5 m Tiefgang hat, wird die Leistungsfähigkeit der früheren Bahnhöfe weit übertreffen. Der Schuppenhof hat 5000 qm Fläche, der Sammelgutschuppen bei 125 m Länge und 105 m Breite 14 000 qm. Anstelle von zwei Gleisen des letzten Baues vor seiner Zerstörung führen jetzt sechs in einen Kopfbahnhof. Der Kai wird mit drei 3-t-Vollportalkränen ausgerüstet sein, die 20 m Ausladung haben. Der Hohentorshafen mit seinen zwei Hafenbecken ist infolge der schweren Zerstörungen auch heute noch nur beschränkt zugänglich.

Nach Norden schließen sich die Hafenanlagen in Bremen-Blumenthal mit 240 m Kailänge an dieses Hafensystem an, und in Bremen-Farge befindet sich die Großumschlagsanlage für Mineralöle und Benzin. Die Wassertiefe beträgt hier am offenen Strom und bei MNW etwa 32'. Der heutige Ausrüstungsstand der stadtbremischen Häfen läßt sich aus dem nachstehenden Überblick erkennen.

#### Ladekailänge:

- a) für Seeschiffe 12,84 km
- b) für Binnenschiffe 1,17 km

#### Gedeckter Lagerraum:

1. Kaischuppen, Speicher u. sonstige Lagerschuppen 388 000 qm
2. Kühlhäuser 10 000 qm
3. Getreidesilos 102 000 t

#### Ungedeckte Lagerfläche:

1. am Kai 245 000 qm
2. sonstige 457 000 qm

#### Kranbestückung:

1. Uferkräne von 1,5—10 t Tragfähigkeit 201 Stück
2. Verladebrücken 3—15 t 15 Stück
3. Kohlenkipper von 45 und 60 t Hubvermögen 2 Stück
4. Bandbrücken 3 Stück
5. Schwimmkräne (bis zu 60 t Tragfähigkeit) 4 Stück
6. Getreideheber einschl. Schwimmheber 20 Stück
7. Kohlenheber 2 Stück
7. Olumschlagseinrichtungen einschl. Tankanlagen: 458 000 cbm Fassungsvermögen.

Neben diesen Umschlagsanlagen für Seeschiffe gibt es in den bremischen Häfen umfangreiche Anlagen für

den Binnenschiffs-Güterumschlag, dessen Kapazität jedoch bedeutend über der unten angegebenen heutigen Umschlagszahl liegt.

#### BREMERHAVEN

Der Bremerhavener Hafen dient überwiegend dem Fahrgastverkehr. Es können hier aber auch güterbefördernde Seeschiffe größere Mengen Seegüter umschlagen. Vor dem ersten Weltkrieg war Bremerhaven der größte deutsche Baumwollhafen, es wurden hier etwa 1,75 Mill. t Güter umgeschlagen. Nach jenem Kriege wurde Bremerhaven zum größten Fahrgasthafen Deutschlands. Doch verblieben dem durchaus steigerungsfähigen Güterumschlag eine Kaischuppenfläche von etwa 100 000 qm und Speicherflächen von etwa 65 000 qm. Wohl die modernste und großzügigste Hafenanlage des bremischen Staats stellt in Bremerhaven die Columbuskaje dar, die vor dem zweiten Weltkrieg dem Übersee-Fahrgastverkehr diente und jetzt weitgehend von der Besatzungsmacht benutzt, aber auch wieder von großen Übersee-Fahrgastdampfern für den zivilen Reiseverkehr in Anspruch genommen wird. Vor 1939 passierten rund 200 000 Übersee-fahrgäste jährlich diesen Kai. Er ist kürzlich um 250 m verlängert worden.

Im Süden der Stadt liegen die Fischerei- und die Handelshäfen mit ihren Umschlags- und Auktionsanlagen etc. Da die Bremer Fahrgastschiffahrt in Bremerhaven ihre Versorgungsbasis besaß, muß der Verlust der Fahrgastschiffe eine schwere Einbuße für die Bremerhavener Wirtschaft bedeuten. Die Fischereiwirtschaft ist heute neben der Werftindustrie die einzige Existenzgrundlage der Stadt.

#### Leistungskapazität der bremischen Häfen

##### Stückgutumschlag in:

Bremen Stadt	rd. 3,0	Mill. t
Bremerhaven	2,0	Mill. t
über See in Bremen jährlich insgesamt	rd. 5,0	Mill. t
Getreideumschlag in Bremen Stadt	rd. 1,5	Mill. t
Mineralölumschlag in Bremen-Farge	rd. 2,0—2,5	Mill. t
Sonstige Massengüter in Bremen Stadt	rd. 2,5—3,0	Mill. t
Massengutumschlag über See in Bremen insgesamt	rd. 6,0—7,0	Mill. t
zusammen	rd. 11,0—12,0	Mill. t

#### VERKEHR

Der Verkehr in den bremischen Häfen erreichte nach dem ersten Weltkrieg zwei Höhepunkte, 1929 und 1938. Mit einem Schiffsverkehr zu Handelszwecken im Mittel des Ein- und Ausgangs von 6371 Einheiten mit 8,675 Mill. NRT im Jahre 1929 und 9203 Einheiten mit 10,156 Mill. NRT 1938 (3,339 Mill. t einkommende und

#### Schiffsverkehr, Tragfähigkeit und Auslastung der Binnenschiffahrt in den bremischen Häfen

(Monatsdurchschnitt)

Zeit MD	Binnenschiffe <sup>1)</sup>		Tragfähigkeit <sup>1)</sup>		Gesamtgüterumschlag		Auslastung <sup>2)</sup> in vH
	Zahl	1936 = 100	1936 = 100	1936 = 100	1936 = 100		
1936	1091	100	313,7	100	256,9	100	40,9
1938	1253	115	392,5	125	322,3	125	41,0
1946	333	31	144,1	46	78,8	31	27,4
1947	480	44	205,8	66	154,9	60	37,6
1948	821	75	341,2	109	285,6	111	41,8
1949	1036	95	394,1	126	291,1	113	37,0
1950	1009	92	346,3	110	210,6	82	30,4

<sup>1)</sup> Im Mittel der Ankünfte und Abgänge.

<sup>2)</sup> Halber Gesamtumschlag bezogen auf die Tragfähigkeit.



# Mobilol und Gargoyle Schmiermittel haben Weltruf

DEUTSCHE VACUUM OEL AKTIENGESELLSCHAFT · HAMBURG

5,346 Mill. t ausgehende Ladung) hatte er bei weitem noch nicht die Grenze der Tonnageumschlagskapazität der Häfen erreicht. Die vorstehende Tabelle gibt die Veränderungen des Seegüterverkehrs seit der Vorkriegszeit wieder, wobei zu berücksichtigen ist, daß in verschiedenen Posten Besetzungsgut enthalten ist. Der Seegüterumschlag hat nicht nur mengenmäßig stark abgenommen, gerade in struktureller Hinsicht wirkt sich die Abnahme besonders nachteilig für Bremen aus wie beispielsweise die starke Abnahme der Holz- und Holzwaren-Ein- und -Ausfuhr.

Der Binnenschiffs-Güterverkehr zeigt gegenüber der Vorkriegszeit folgendes Bild (in 1000 t):

**Güterumschlag der Binnenschifffahrt  
in den bremischen Häfen  
(Monatsdurchschnitt)**

Jahr	Ankommende Güter		Abgehende Güter	
	1000 t	1936 = 100	1000 t	1936 = 100
1936	209,4	100	47,4	100
1938	243,7	116	78,5	166
1946	50,4	24	28,5	60
1947	88,5	42	66,4	140
1948	154,9	74	131,0	276
1949	165,5	79	125,6	265
1950	182,5	87	76,9	162

## WERFTEN

In den bremischen Häfen haben die folgenden Werften ihre Standorte:

AG. Weser mit dem Werk Bremen in Bremen und dem Werk Seebeck in Bremerhaven — die Atlas-Werke — Bremer Vulkan in Bremen-Vegesack (das Werk hat sieben Neubauhelgen, zwei Slips von 164 m Länge und 8 m Breite, ein Schwimmdock mit 5000 t Tragfähigkeit), die Rickmers Werft in Bremerhaven — die F. Schichau AG., Bremerhaven — die Schiffbau-Ge-

sellschaft Unterweser AG. — Max Sieghold. Im letzten Vorkriegsjahr lieferten diese Werften, mit Ausnahme der Schichau-Werft, 132 500 BRT an Neubauten ab, was einem Drittel der deutschen Vorkriegs-Neubauten entsprach.

## HEIMATFLOTTE

Die bremische Heimatflotte umfaßte bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges etwa 1,4 Mill. BRT. Unter ihren Einheiten befanden sich die größten und schnellsten deutschen Fahrgastschiffe, das größte deutsche fahrgast-kombinierte Schiff und der größte Teil der schnellen deutschen güterbefördernden Seeschiffe. Die schnellen Schiffe des NDL führten in den meisten deutschen Übersee-Relationen. Der Tonnageausweis der bremischen Heimatflotte der Auslandsfahrt des Jahres 1937 sah folgendermaßen aus:

Kategorie	BRT in 1000 RT	NRT in 1000 RT	NT <sup>1)</sup> in 1000 t	LR <sup>2)</sup> in 1000 cbm
Insgesamt	1 173	679	1 241	1 913
davon:				
Fahrgasttonnage	148	62		
fahrgastkombin. Tonnage	122	68	48	67
güterbefördernde Tonnage	903	549	1 193	1 846

<sup>1)</sup> Nettotragfähigkeit; <sup>2)</sup> Laderäume.

An Bord der in der Auslandsfahrt stehenden bremischen Schiffe fuhren im Durchschnitt des Jahres 1937 11 705 Personen.

Betrug der Anteil der bremischen Flotte vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges etwa 32 % der deutschen Handelstonnage, so machte der Tonnageanteil an der des Bundes Anfang 1951 etwa 16 % aus. Erst etwa 10 % der bremischen Heimatflotte der Vorkriegszeit fahren heute unter der bremischen Landesflagge. Solange ihr Umfang und Zustand nicht wesentlich vermehrt bzw. verbessert worden ist, wird die Bremer Wirtschaft nicht gesunden können.

## Probleme der westdeutschen Werftindustrie

Von unserem Sachbearbeiter

Deutschland verfügte von jeher über eine außerordentlich leistungsfähige Werftindustrie. Der deutsche Seeschiffbau stand vor dem letzten Kriege nach Großbritannien an zweiter Stelle unter den Weltschiffbauländern und ist nur zeitweilig von Schweden überflügelt worden. Die deutsche Werftkapazität bezifferte sich vor 1939 auf etwa 500 000 BRT jährlich. Kriegsschäden und Demontagen haben die Leistungsfähigkeit der Werften im westdeutschen Bundesgebiet stark herabgemindert, sie wird gegenwärtig bei Zugrundelegung günstigster Begleitumstände auf etwa 350 000 BRT veranschlagt gegenüber rd. 120 000 BRT

Anfang 1950. Besonders hart wurden Seeschiffswerften in Kiel, Hamburg (mit Ausnahme der Deutschen Werft in Finkenwärder) und Emden von Bombenschäden betroffen. Dies gilt vor allem für Blohm & Voß in Hamburg, den Betrieb Reiherstieg der Deutschen Werft in Hamburg, H. C. Stülcken & Sohn in Hamburg, Friedrich Krupp Germaniawerft in Kiel, Howaldtswerke AG. in Kiel und Nordseewerke Emden GmbH. Fast alle übrigen Werftbetriebe erlitten zumindest kleinere Schäden. Von der alliierten Demontagepolitik wurden vor allem betroffen: Blohm & Voß in Hamburg, das Werk Reiherstieg der Deutschen Werft AG. in Ham-