

Theel, Gustav Adolf

**Article — Digitized Version**

Der Tonnageumschlag der deutschen Handelsflotte im Vergleich zwischen 1937 und 1951. I. Teil: Proportionen der Handelsflotte und Analyse der Relationen für 1937

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Theel, Gustav Adolf (1951) : Der Tonnageumschlag der deutschen Handelsflotte im Vergleich zwischen 1937 und 1951. I. Teil: Proportionen der Handelsflotte und Analyse der Relationen für 1937, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 11, pp. 36-40

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131419>

**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.*

fanden wir eine Berechnung, die sich auf die Verluste im Unternehmungslandbau infolge von Produktionsausfall im vorigen Jahr bezieht. Die Ursachen dieses Produktionsdefizits sind geringe Arbeitsproduktivität, Unmöglichkeit der Erneuerung von Pachtverträgen für die für den Anbau von Zucker und Tabak benötigten Grundstücke, lokaler Arbeitskraftmangel, Unsicherheit in bestimmten Anbaugebieten, geringe Erträge, Mangel an Transportmitteln, unmittelbare Verluste als Folge von Streiks und anderen Arbeitsschwierigkeiten, Verluste durch Diebstahl und Zerstörungen. Die hier wiedergegebene Tabelle gibt nicht nur die Ziffer über den mengenmäßigen Produktionsausfall, sondern auch den Verlust an Devisenwerten und den Inlandswert, berechnet nach den mittleren Exportpreisen des Jahres 1950.

#### Verluste im Unternehmungslandbau im Jahre 1950

Erzeugnis	Mengen in 1000 t			Gesamtverlust in Mill. Gulden	
	Potentielle Prod.	Tatsächl. Prod.	Unterschied	Devisenwert	Inlandswert
Zucker	707	277	—430	194	582
Kautschuk	325	177	—148	333	999
Tee	40	23	— 17	51	153
Kaffee	18	11	— 7	28	84
Palmöl	210	126	— 84	84	252
Palmkerne	52	31	— 21	12	36
Tabak	26	7	— 19	169	507
Insgesamt	1 378	652	—726	871	2 613

Bedauernswert ist, daß die enormen Verluste in einer Zeit auftraten, als für die genannten Erzeugnisse auf dem Weltmarkt ohne oder mit geringer Mühe hätte Absatz gefunden werden können. Diese günstige Marktposition wird vielleicht noch einige Zeit anhalten, aber es ist nicht sehr wahrscheinlich, daß die Wie-

derherstellung der Produktionskapazität in Indonesien sich derart schnell vollziehen wird, daß dem Lande aus dieser Situation noch große Vorteile erwachsen werden, bevor der Konjunkturumschlag eintritt. Die Wohlfahrtentwicklung in Indonesien hat nach wie vor, abgesehen zwar von internationalen Störungen des wirtschaftlichen Gleichgewichtes, günstige Perspektiven, allerdings unter der Voraussetzung, daß die Regierung auf wirtschaftlichem, sozialem und politischem Gebiet stabile Verhältnisse schafft. Geschieht das nicht, dann steht Schlimmstes bevor.

Der Colomboplan beabsichtigt, für einige andere südostasiatische Gebiete durch planmäßige Entwicklung der vorhandenen Reichtumsquellen eine Stütze zu geben. Der „Economist“ charakterisierte diesen Plan als Antwort auf die Herausforderung des Kommunismus. Indonesien hat für dieses Projekt interasiatischer Zusammenarbeit mit abendländischer technischer und finanzieller Unterstützung nur ein passives Interesse gezeigt. Es will offenbar versuchen, nach Gesundung seiner Wirtschaftsverhältnisse aus eigener Kraft den Weg zu finden.

Nach den Erklärungen seiner führenden Staatsmänner wird Indonesien bei seinen Entwicklungsprogrammen gern auf ausländische Investitionen zurückgreifen. Außer bestimmten Garantien zum Schutze derartiger Kapitalinvestitionen und der Gewährung von Erleichterungen im Transfer eines angemessenen Teils eventueller Gewinne ist vor allem die Überwindung der größten Schwierigkeiten — insbesondere auf dem Gebiet der Arbeitsverhältnisse — Voraussetzung, um ausländisches Kapital interessieren zu können.

## Der Tonnageumschlag der deutschen Handelsflotte im Vergleich zwischen 1937 und 1951

Dr. sc. pol. G. A. Theel, Bremen

### I. Teil: Proportionen der Handelsflotte und Analyse der Relationen für 1937

Das Jahr 1951 brachte die fast absolute Freizügigkeit des deutschen Schiffbaus und damit auch der deutschen Schifffahrt. Deutschland kann also erneut — wenn zunächst auch nur erst von Westdeutschland aus — daran gehen, die mit dem Krieg abgerissenen Verbindungen wieder anzuknüpfen und die Schiffsverkehre mit den Ländern des deutschen Seehandels aufzurichten. Die ersten Linien nach Übersee sind bereits eingerichtet worden, aber das Liniennetz, das der deutsche Seehandel benötigt, ist damit erst wieder in Ansätzen vorhanden. Bis zur Vervollständigung dieses Netzes werden noch einige Jahre vergehen.

Im ersten Stadium dieser neuen Entwicklung muß es reizvoll erscheinen, einen Blick auf die deutsche Seeschifffahrt der Vorkriegszeit zu werfen, um den Tonnageumschlag eines Vorkriegsjahres mit dem der Gegenwart zu vergleichen. Da die deutsche Handelsflotte der Vorkriegszeit eine völlig andere Struktur auf-

wies, als sie die heutige Tonnage hat, können die üblichen Maße als Vergleichsmaßstab nicht gut benutzt werden. Vor dem Kriege enthielt die deutsche Handelsflotte u. a. eine nicht unerhebliche Anzahl von Fahrgast- und besonders fahrgastkombinierten Schiffen mit ausschließlicher Fahrgasträume bzw. einem Anteil an Gesellschaftsräume, der im allgemeinen von Schiff zu Schiff verschieden war. Da der Anteil der Gesellschaftsräume bei fahrgastkombinierten Schiffen oft auch recht beträchtlich war, ist es nicht vertretbar, die Nettoregistertonnage der Handelsflotte von 1937 — auch wenn sie von aller nicht güterbefördernden Tonnage bereinigt würde — für einen Vergleich mit unserer heutigen Tonnage heranzuziehen. Selbstverständlich kommt dann auch nicht die Bruttoregistertonnage, die ja nur eine Rahmengröße der Nettoregistertonnage ist, als Vergleichsmaßstab in Betracht. Aber auch das Deadweight kann für einen Vergleich nicht herangezogen werden, weil die Betriebslasten

solcher fahrgastkombinierten Schiffe naturgemäß erheblich umfangreicher sind als die von reinen güterbefördernden Schiffen und sie außerdem bei ölgefeuerten und Motorschiffen gegenüber kohlegefeuerten mehr oder weniger differieren. Es dürfte deshalb am praktischsten sein, die Maßeinheit der Laderäume, das Kubikmeter oder die Maßtonne, als Vergleichsmaßstab zu benutzen und jeweils die spezifische Laderäume einzusetzen, zumal sich die Verkehrsstruktur der einzelnen Relationen nicht grundlegend verändert hat. Weiter erscheint es für den Vergleich nötig, jede Ausreise und jede Heimreise als Umschlagsakt anzusehen, weil wohl in keinem Falle Ladungspartien eine Rundreise machen werden und jede Reise ihren Kenterpunkt hat, ob nun auch aus irgendwelchen praktischen Gründen noch vor Beendigung einer Ausreise für die Heimreise geladen wird und Zwischenreisen für das Löschen heimgefahrener oder für die Übernahme auszufahrender Ladung gemacht und während jeder Aus- oder Heimreise Güter umgeschlagen werden. Diese Notwendigkeit der Trennung in Aus- und Heimreise läßt sich besonders aus der Praxis der Trampfahrer rechtfertigen, die nur in seltenen Fällen einen ungebrochenen Verkehr unterhalten und in der Regel über eine andere Verkehrsrelation einkommen, als sie ausgegangen sind. Die Rundreise ist wohl in erster Linie als einheitliche betriebswirtschaftliche Rechnungsgröße anzusehen, Ausreise und Heimreise sind jedoch zwei selbständige verkehrswirtschaftliche Akte einer solchen Rundreise. Eine Ausnahme macht die Spezialfahrt mit ihrer typischen, kalkulatorisch jedoch ausgeglichenen Leer-Ausreise. Da die ständig erz- und kohlefahrende Tonnage aber ebenso vertretbare Räume darstellt wie die der Trampfahrt und sie hier und da auch auf der Ausreise ausgelastet ist — von den relativ wenigen ausgesprochenen Spezialfahrzeugen abgesehen —, kann sie in diesem Falle wie Tramptonnage behandelt werden. Es ist allerdings zweckmäßig, die Spezialfahrt in Leistungsausweisen gesondert abzusetzen. Die Tankfahrt hat ihren eigenen Rhythmus und einen enger umgrenzten Markt. Sie soll hier deshalb ebenso wie die aus den allgemein zugänglichen Quellen nur lückenhaft erfaßbare und nicht entscheidend ins Gewicht fallende Küstenmotor- und Motorsegelertonnage außer Betracht gelassen werden.

Unter Berücksichtigung dieser Erfordernisse und Ausklammerungen ergibt sich folgendes Bild der Betriebsarten der deutschen Handelsflotte nach dem Stand vom 31. Dezember 1937:

#### Proportionen der Handelsflotte am 31. 12. 37

(außer Fahrgast- und Tankschiffahrt)

Maßeinheit	Linienfahrt	Trampfahrt	Erzfahrt	Fruchtfahrt	Kohlefahrt
Zahl der Schiffe	545	307	49	15	24
BRT (Mill. cbm)	6,66	1,70	0,61	0,15	0,12
NRT (Mill. cbm)	3,96	1,00	0,37	0,09	0,07
BT (Mill. t) <sup>1)</sup>	3,09	0,99	0,36	0,05	0,065
LR (Mill. cbm) <sup>2)</sup>	4,27	1,36	0,52	0,06	0,09

<sup>1)</sup> Deadweight (Bruttotragfähigkeit).

<sup>2)</sup> Laderäume: für Linienfahrt = Ballenräume, für Trampfahrt = Mittel aus Ballen- und Bulkräume, für Erzfahrt = Schütträume, für Fruchtfahrt = Kühlräume, für Kohlefahrt = Schütträume.

Der Vergleich der spezifischen räumlichen Ladekapazitäten der Tonnage dieser Betriebsarten ergibt, daß die Linienfahrt 67,7 % der gesamten Laderäume umfaßte, die Trampfahrt 21,6 %, die erfahrende Tonnage 8,2 %, die kohlefahrende 1,5 % und die fruchtfahrende nur 1 %. Da sich unter der erz- und der kohlefahrenden Tonnage noch Tramptonnage befand, lag deren Anteil an der Gesamträume noch etwas höher. Bezieht man die Küstenmotor- und Motorsegelertonnage in die Tramptonnage mit ein, so hätte sich ein noch etwas höherer Anteil ergeben. Von dieser hier ausgewiesenen Tonnage sind rund 95 % auf deutsche Häfen gefahren.

An Bord der Einheiten der deutschen Handelsflotte fuhr am 1. 1. 1938 45 915 Personen, von denen 3 929 in der Küstenmotor- und Motorsegelschiffahrt, 3 945 oder — wie bei der vorigen Kategorie — 8,5 % in der Fahrgastschiffahrt und 757 Personen in der Tankfahrt tätig waren. An Bord von kombinierten Schiffen waren 11 322 Fahrensleute beschäftigt, darunter 7 489 Personen im Verwaltungs-, Küchen- und Aufwartedienst. Die Gesamtumschlagsleistung der Trocken- und Kühlladung fahrenden Tonnage betrug im Jahre 1937 fast 75 Mill. cbm relativ auslastbarer Laderäume für die

#### Bordpersonal der Handelsflotte am 1. 1. 1938

(außer Fahrgast- und Tankschiffahrt)

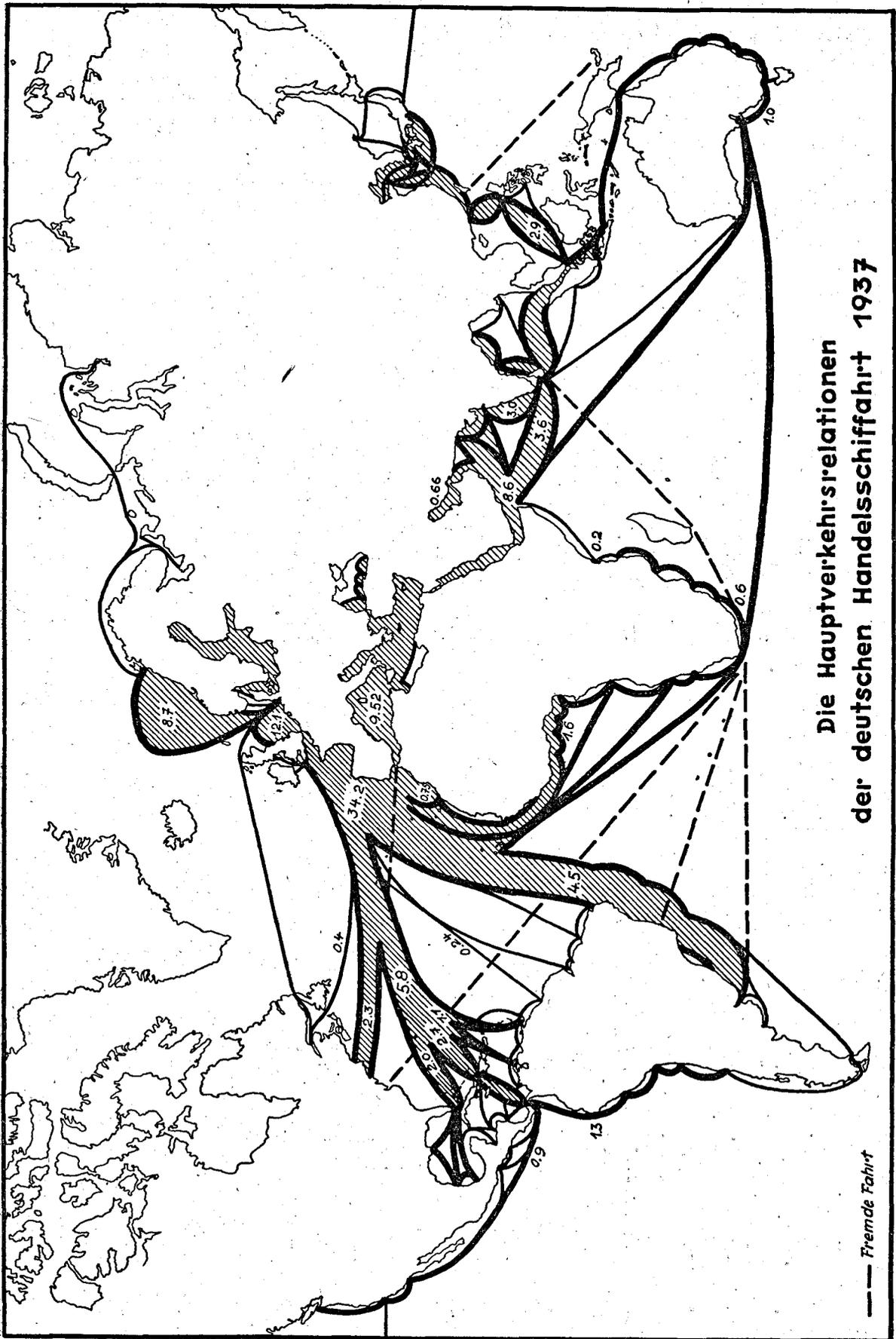
Schiffskategorie	Nautische, technische u. a. Angestellte	Mannschaften	Gesamtes fahrendes Personal
Nicht-kombinierte Linienfahrt	3 978	12 871	16 849
Kombinierte Linienfahrt	1 005	10 317	11 322
Trampfahrt	1 910	4 841	6 751
Erzfahrt	291	965	1 256
Kohlefahrt	146	331	477
Fruchtfahrt	137	492	629
Insgesamt	7 467	29 817	37 284

Ausreisen und Heimreisen deutscher Schiffe von und zu deutschen Häfen, wobei die Linienfahrt etwa 50 %, allerdings hochwertigerer Tonnage umgeschlagen hat. Die Umschlagsleistung der Trampfahrt — einschl. Holz- und zeitweiliger Erzfahrt — vor dem Kriege dürfte auf 32,4 % der Gesamtumschlagsleistung geschätzt werden können, die der ausschließlichen Erzfahrt auf etwa 12 %, die der Kohlefahrt auf rund 4,5 % und die der Fruchtfahrt — in der Tabelle aus technischen Gründen einmal unter Trampfahrt und einmal unter Linienfahrt rubriziert — auf etwa 1,1 % der gesamten Räumteumschlagsleistung. Wenn die Umschlagsleistung der Tramptonnage auch noch um ihren Anteil an der Kohlefahrt und um den Anteil der zweiten oder weiteren Reise eines Drei- oder Mehrecksverkehrs höher sein dürfte — auch die Erzfahrt auf Rotterdam darf nicht ganz außer Betracht gelassen werden —, so dürften andererseits die Umschlagsleistungen im Cross-Trade zwischen New York und dem Persischen Golf und Indien, zwischen Südamerika und Südafrika, der Zubringerfahrten zwischen den australasiatischen Inseln und Hongkong, an der ostafrikanischen und der südamerikanischen West-Küste fast im vollen Umfange der Linienfahrt gutgeschrieben werden müssen. Neben diesen regelmäßigen Verkehren gab es noch einige andere Einheiten auch in der globalen fremden Trampfahrt. Die gesamte fremdfahrende Tonnage machte allerdings nur etwa 5 % der gesamten

**Der Räumumschlag der deutschen auslandgehenden Handelsflotte im Verkehr auf deutsche Häfen nach Verkehrsgebieten, Betriebsarten und Spezialverkehren während des Jahres 1937**

Verkehrsgebiet	Einkommend				Ausgehend				Einkommend		Ausgehend		Einkommend und Ausgehend	
	Linienfahrt		Trampfahrt		Linienfahrt		Trampfahrt		Linien- u. Trampf.	Linien- u. Trampf.	Linien- u. Trampf.	Linien- u. Trampf.	Linien- u. Trampf.	Linien- u. Trampf.
	Zahl der Reisen	Laderäume in 1000 cbm	Zahl der Reisen	Laderäume in 1000 cbm	Zahl der Reisen	Laderäume in 1000 cbm	Zahl der Reisen	Laderäume in 1000 cbm	Zahl der Reisen	Laderäume in 1000 cbm	Zahl der Reisen	Laderäume in 1000 cbm	Zahl der Reisen	Laderäume in 1000 cbm
Südamerika, Ostküste	157	1 616,9	58	697,2	162	1 627,2	47	564,8	215	2 313,4	209	2 192,0	424	4 505,4
Nordbrasilien	18	119,5	3	17,8	19	125,7	2	13,2	21	137,0	21	138,2	42	275,2
Südamerika, Westküste	47	575,3	3	44,6	48	586,4	5	74,3	50	616,2	53	661,9	103	1 280,1
Südamerika, Nordküste (ausschließlich Fruchtfahrt)	63	493,0	2	14,4	65	566,5	2	14,4	67	507,6	67	580,7	132	1 088,3
Karibische Fruchtfahrt	51	248,5	1	—	50	240,5	—	—	51	248,5	50	240,5	101	488,0
Westindische Inseln (ausschließlich Fruchtfahrt)	25	189,6	1	5,1	33	265,4	1	5,1	43	194,6	34	270,4	60	465,0
Kuba—Mexiko	37	281,6	6	43,7	32	245,6	6	59,2	26	325,2	38	304,7	81	629,9
USA.—Golf	37	429,6	24	305,3	15	169,8	4	52,6	61	734,8	19	222,3	80	957,1
Outports	4	47,5	1	17,0	24	308,6	17	221,9	5	60,4	41	530,4	46	590,8
New York	107	763,9	2	37,3	108	776,7	7	103,4	109	791,1	115	880,0	224	1 671,1
Kanada	8	107,1	3	61,9	8	108,0	13	138,4	13	168,4	21	245,5	34	413,9
Nord- und Mittelamerika, Westküste	30	437,1	1	6,7	30	437,5	1	6,7	31	443,1	31	443,6	62	886,7
Australien	27	433,1	1	13,0	35	549,6	—	—	27	433,1	35	549,6	62	982,7
Ostasien	95	1 408,9	—	—	96	1 453,7	3	38,5	96	1 421,8	99	1 492,1	195	2 913,9
Niederländisch-Indien	31	427,4	—	—	19	256,3	—	—	31	427,4	19	256,3	50	683,7
Britisch-Indien	107	1 697,0	—	—	87	1 373,2	—	—	107	1 697,0	87	1 373,2	194	3 070,2
Persischer Golf	16	264,8	—	—	24	397,3	—	—	16	264,8	24	397,3	40	662,1
Ostafrika	10	90,4	—	—	13	117,9	—	—	10	90,4	13	117,9	23	208,3
Süd- und Südwestafrika	25	279,5	—	—	29	321,0	—	—	25	279,5	29	321,0	54	600,5
Westafrika (einschließlich Fruchtfahrt)	59	522,7	61	239,3 <sup>1)</sup>	66	572,4	67	261,0 <sup>1)</sup>	120	761,0	133	833,4	253	1 594,4
Levante	147	949,4	40	252,4	189	1 257,6	26	190,2	187	1 201,7	215	1 447,7	402	2 649,4
Algier	—	—	26	188,0	—	—	43	334,1	26	188,0	43	334,1	69	520,1
Marokko	56	242,7	145	864,5	76	—	43	313,3	201	1 107,2	119	626,3	320	1 733,5
Schwarzmeerräten	32	243,0	65	370,0	—	—	49	288,6	97	612,1	49	288,6	146	900,7
Adria (Jugoslawien)	1	12,0	14	82,7	—	—	3	14,3	15	94,7	3	14,3	18	109,0
Italien	76	375,4	15	81,6	85	431,8	17	152,8	91	455,9	102	583,7	193	1 039,6
Spanien - Portugal	201	684,8	98	408,4	237	846,1	131	564,1	299	1 093,1	368	1 410,0	667	2 503,1
Kanarische Inseln	84	434,3	3	13,2	51	294,4	2	7,5	87	447,5	53	301,7	140	749,2
Frankreich	17	43,6	31	84,3	18	46,1	16	47,1	48	127,7	34	93,2	82	221,9
Belgien	61	43,4	206	587,7	63	47,7	68	165,4	267	633,0	131	212,9	398	845,9
Holland	158	293,5	562	1 979,2	159	292,2	448	1 217,7	720	2 272,8	607	1 509,9	1 327	3 782,7
Großbritannien und Irland	799	1 841,0	547	1 962,2	814	1 876,3	419	1 587,7	1 346	3 803,1	1 233	3 464,1	2 579	7 267,3
Dänemark	193	214,2	153	321,6	200	221,8	220	504,7	346	535,6	420	726,5	766	1 262,1
Polen	—	—	14	30,1	—	—	181	651,1	14	30,1	181	651,1	195	681,3
Litauen	—	—	52	108,4	12	10,2	181	651,1	14	30,1	181	651,1	195	681,3
Lithanien (Memel)	101	104,6	29	58,9	87	93,9	43	63,6	130	108,4	262	646,3	314	754,8
Letland	236	361,6	103	342,3	221	341,3	136	439,7	339	703,9	357	781,0	696	1 485,0
Estland	413	196,1	27	56,7	124	214,8	32	82,2	140	254,7	156	296,9	296	551,8
Finnland	148	475,6	148	475,6	448	1 124,1	206	765,1	615	1 593,7	654	1 883,1	1 269	3 483,1
Rußland (Leningrad und Weißmeer)	—	—	129	662,4	—	—	138	760,1	129	662,4	138	760,1	267	1 422,4
Schweden	488	728,1	510	3 956,9	519	759,4	556	4 322,3	998	4 684,9	1 075	5 081,7	2 073	9 766,7
Norwegen	144	245,4	367	4 153,5	199	243,7	357	4 035,2	511	4 401,0	496	4 378,9	1 007	8 679,9
Insgesamt	4 328	18 318,3	3 452	18 528,0	4 405	18 916,2	3 559	18 720,8	7 780	37 094,8	7 964	37 637,0	15 744	74 731,8
Fruchtfahrt <sup>2)</sup>	203	839,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erzfahrt <sup>3)</sup>	1 049	6 004,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kohlefahrt <sup>4)</sup>	878	3 385,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holzfahrt <sup>5)</sup>	406	337,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> einschließl. einkommend 50 Reisen mit 0,171 Mill. cbm Kühlräume, ausgehend 52 Reisen mit 0,180 Mill. cbm Kühlräume der Fruchtfahrt; <sup>2)</sup> In 1000 cbm Kühlraumgehalt; Westafrika, Kolumbien und Janaka; <sup>3)</sup> In 1000 t Nettotragfähigkeit; Schweden, Norwegen, Marokko, Spanien und Alger; <sup>4)</sup> Englische Fahrt in 1000 cbm Schüttvolumen; <sup>5)</sup> In standards je 4,247 cbm.



Die Hauptverkehrsrelationen  
der deutschen Handelsschifffahrt 1937

--- Fremde Fahrt

deutschen Güterbefördernden Räume aus, die aber, will man auf sie die Umschlagsintensität der auf deutsche Häfen fahrenden deutschen Tonnage beziehen, immerhin mehr als 3,5 Mill. cbm Laderäume umgeschlagen haben müßte.

Regional gesehen wurden fast zwei Drittel der gesamten Umschlagsleistung in der europäischen Fahrt erbracht und hier die größte Umschlagsleistung im Verkehrsgebiet der Ostsee mit ihren kurzen Reisen — einschließlich der schwedischen Erzfahrt — mittels vieler relativ kleiner Tonnageeinheiten. Der Anteil an der Gesamtumschlagsleistung belief sich in der Ostseefahrt auf 26,3 %. Danach rangierten die Amerikafahrt mit etwa 17,6 % und die Mittelmeerfahrt mit 16,1 %. Das Verkehrsgebiet der Nordsee einschließlich Nordfrankreich und Irland partizipierte mit 13,3 % an der umgeschlagenen Räume und die norwegische und die Asien- und Australfahrt zu etwa gleichen Anteilen von je 11,2 %. Den anteilmäßig geringsten Räumeumschlag wies die West-, Süd- und Ostafrikafahrt aus, die jedoch immer noch den der Australfahrt übertraf. Auf Vorderindien entfielen etwa 4 % des Umschlags und auf Ostasien ausschließlich Niederländisch-Indien etwa ebensoviel.

Während in der Kanada- und der Outportsfahrt, der Indien-, der norwegischen und dem größten Teil der Nord- und Ostseefahrt reine Güterbefördernde Tonnage verkehrte, sind in der übrigen amerikanischen Fahrt in fast allen Relationen fahrgastkombinierte Einheiten verschiedenen Grades in Fahrt gewesen. Dasselbe traf auf Ostasien und Westafrika, die Kanarischen Inseln, Süd- und Ostafrika zu. In den übrigen Verkehren befanden sich neben ausschließlich Güterbefördernden Schiffen auch solche mit unerheblicher Kombination, d. h. mit weniger als etwa 30 Fahrgästen, in Dienst.

Die Qualität der umgeschlagenen Tonnage kann durchaus als nicht unerheblich über dem Qualitätsdurchschnitt der Welthandelstonnage gelegen gekennzeichnet werden, und da die deutsche Tonnage im angemessenen Umfang an der Beförderung deutscher Seehandelsgüter beteiligt und der Anteil der fremdfahrenden Tonnage relativ gering und im Verhältnis zu den Anteilen der fremdfahrenden Tonnagen anderer seefahrender Länder unbedeutend war, kann die deutsche Handelsflotte der letzten Vorkriegszeit als relativ ausgewogen bezeichnet werden. Ihr mangelte es nur noch an Tankertonnage.

## Der deutsche Weinmarkt

Helmut Fahrnschon, Frankfurt a. M.<sup>1)</sup>

Das deutsche Rebenanbaugelände beginnt am Bodensee und erstreckt sich fast bis an das Industriegebiet der Ruhr. Es hat eine Ausdehnung von 62 000 ha, was nicht ganz 1 % der Gesamtweinfläche der Erde entspricht. Hiervon werden allerdings z. Z. nur rund 52 000 ha bebaut.

Auf die Pfalz, einst „des heiligen römischen Reiches Weinkeller“ genannt, entfallen davon 11 341 ha. Sie ist das größte deutsche Weinbaugelände. Der Pfälzer Wein ist ein Riesling-Wein von Feuer, Wucht und Kraft, der unter einer mitunter italienisch anmutenden Sonne, die oft bis in den Oktober hinein mit großer Wärme strahlt, reift. Die Qualitätslagen von Forst, Ruppertsberg, Königsbach, Deidesheim und Bad Dürkheim (Gemeinde mit der größten Rebfläche Deutschlands) sind weltbekannt.

An zweiter Stelle folgt Rheinhessen mit einer Anbaufläche von 10 593 ha. Der hier wachsende Wein hat viele Varianten, da die Bodenbeschaffenheit von leichtem Sand bis zum schweren rottonigen Grund reicht und ihm ihren Herkunftssiegel aufdrückt. Am meisten verbreitet ist die Sylvaner-Rebe, aus der ein milder und leichter Tischwein gewonnen wird, aber an der sogenannten Rheinfront, den Qualitätsweinslagen zwischen Mainz und Worms, ist auch die Rieslingrebe zu finden.

Die Landschaft an Mosel, Saar und Ruwer ähnelt sich in vielem. Auch die auf 7 500 ha Rebgelände wachsenden Weine ähneln sich. Der leichteste davon, überhaupt der leichteste deutsche Wein, ist der „Mosel“,

<sup>1)</sup> Verband Deutscher Weinexporteure.

der in seiner spritzigen Art an den Sekt erinnert. Er erfrischt und gibt in seinem Bukett die feinen Inhaltsstoffe des Schiefergesteins, auf dem er wächst, zusammen mit dem Duft der Rieslingrebe, aus der er und die Gewächse von Saar und Ruwer entstehen, wieder.

Im Tal und in den Seitentälern des Neckars, in den Tälern von Kocher, Jogst, Rems und Ems, gedeiht der württembergische Wein (7 300 ha Rebfläche), ein blumiger und lebendiger Tropfen. Schwarz-Riesling, Müller-Turgau und Sylvaner sind hier die gebräuchlichsten, der Bodenbeschaffenheit anpassungsfähigsten Rebsorten.

Auf 4 000 ha Weinbergsland, auf Muschelkalk, Buntsandstein und Urgestein im Main-, Tauber- und Saale-tal wächst die Sylvaner- und Rieslingrebe des Frankenlandes. Die Weine haben einen feinen würzigen Geschmack und können viel Feuer entwickeln. Sie sind beliebte Tischweine und werden fast restlos im eigenen Lande konsumiert.

Im Badener Land, zwischen Kaiserstuhl und den westlichen Abhängen des Schwarzwaldes, werden auf etwa 3 900 ha aus der Gutedel- und Elblingstraube leichte aber doch kernige Weine erzeugt. An der Nahe ist eine etwa 2 800 ha terrassenförmig angelegte Rebfläche mit der Rieslingrebe bepflanzt. Sie bringt hier auf Lehm, Geröll und Rotsand inmitten einer lieblichen Landschaft Weine hervor, die neben einer überraschend feinen Süße einen prickelnd erfrischenden Unterton besitzen.