

Theel, Gustav Adolf

Article — Digitized Version

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

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Theel, Gustav Adolf (1951) : Der Tonnageumschlag der deutschen Handelsflotte im Vergleich zwischen 1937 und 1951. II. Teil: Proportionen der Handelsflotte und Analyse der Relationen für 1951, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 31, Iss. 12, pp. 39-43

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131436>

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.

DEUTSCHE EFFECTEN- UND WECHSEL-BANK

gegründet 1821

vorm. L. A. Hahn

Aktiengesellschaft seit 1872

FRANKFURT AM MAIN

Friedrich-Ebert-Straße 30

Fernruf: 90 421

Fernschreiber: 04-1249

AUSSENHANDELSBANK

Grundlage des Landes, die jetzt weitgehend auf Bauxit und Reis beruht, zu erweitern. Die Landesregierung Surinams hat ihrerseits kürzlich eine Darstellung verschiedener Teilpläne im Rahmen des Zehnjahresplanes bekanntgegeben, der schätzungsweise 250 Mill. sfl. beanspruchen wird. Verschiedene Teilpläne befinden sich schon in Durchführung, aber ihre Finanzierung ist noch nicht voll gesichert.

Die Förderung des Wohlstandes muß in erster Linie in einer mechanisierten Landwirtschaft, in der Erhöhung der Ausfuhr und der Gründung nichtarbeitsintensiver Industrien gesucht werden. Zur Gewinnung der dazu erforderlichen Energie wurde der „Kombinationsplan Bouman“ für das Stromgebiet des Surinamflusses aufgestellt. Der Bau eines Staudammes wird sowohl die Regelung des Wasserstandes (Landwirtschaft), des Süßwassergehalts der unteren Flußläufe (Fischerei) als auch die Errichtung von Elektrizitätswerken für die Industrie ermöglichen. Darüber hinaus werden Schleusen das Hinterland für die Schifffahrt erschließen.

Die Energieerzeugung wird in erster Linie einer Aluminiumindustrie zugute kommen, die ihrerseits Voraussetzung für eine rentable Ausnutzung der Kraftreserven ist.

Diesem Plan-Bouman schließen sich der Walderschließungsplan und der Bergbauplan an. Der Holz-

bestand wird auf 60 Mill. cbm geschätzt. Man erwartet, daß der Bouman-Plan die Gründung von Holzmassefabriken ermöglichen und den Holztransport wesentlich erleichtern wird.

Ein anderer guter Abnehmer der Energiewirtschaft wird die eisenschaffende Industrie werden. Heute ist der Bergbau noch zu einseitig auf Bauxit orientiert. Außer Eisenerz scheinen auch Mineralien wie Kainit, Kaolin, kommerzielle Tonerde, Glassand kommerzielle Möglichkeiten zu bieten. Die mineralogischen Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

Schließlich besteht noch ein Viehzuchtplan, ein Plan für den sozialen Aufbau (Krankenhaus, Unterricht, soziale Fürsorge, Volkskredit), und ein Verkehrsplan, der u. a. zwei Ost-West-Straßen projektiert.

So sind alle Bestrebungen darauf gerichtet, dem Lande sowohl eine breite wirtschaftliche Grundlage zu geben, wie auch den Wohlstand der Bevölkerung zu heben. Die Landesregierung rechnet für die Finanzierung auf die Hilfe der Weltbank und der Niederlande. Es ist zu erwarten, daß die Niederlande sich dieser Aufgabe nicht entziehen und diesem Restbestandteil ihres einmal so reichen und stolzen Imperiums die besten Kräfte und ausreichende Mittel zur Verfügung stellen werden. Dazu zwingen auch die niederländische Übervölkerung und die Notwendigkeit, aus Surinam einen günstigen Absatzmarkt zu machen.

Der Tonnageumschlag der deutschen Handelsflotte im Vergleich zwischen 1937 und 1951

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

II. Teil: Proportionen der Handelsflotte und Analyse der Relationen für 1951

Durch vielerlei Veröffentlichungen ist hinreichend bekannt geworden, daß der deutsche Seeverkehr mit der Aufhebung der Betriebsbeschränkungen der Seeschifffahrt und des Verbots des Schiffbaus wieder eine Entwicklungsgrundlage erhalten hat. Die deutsche Handelsflotte war durch den Krieg und seine Folgen fast total verlorengegangen. Was der deutschen Wirtschaft an wenigen Seeschiffen verblieb, war überaltert und für den ozeangehenden Verkehr unbrauchbar. Erst ab 1947 war es möglich, einen nach und nach an Umfang zunehmenden Seeverkehr mit wiederhergestellten, käuflich erworbenen — ebenfalls älteren — und endlich neuen Schiffen zu betreiben.

Am 1. 1. 1951 wurden amtlich 2114 deutsche Seefahrzeuge mit 1,012 Mill. BRT alles in allem gezählt, von denen etwa 580 000 BRT im Handelsschiffahrts-Betrieb

eingesetzt waren. Bis zum 1. April 1951 waren 568 Schiffe mit insgesamt rd. 400 000 BRT gekauft worden. Diese Tonnage hat sich im Laufe des Jahres noch um etwa 50 000 BRT erhöht, doch waren am 1. Oktober 1951 623 Schiffe mit rd. 875 000 BRT in Fahrt, woraus sich schließen läßt, daß die Tonnage auch durch weitere Instandsetzungen und einige Neubauten vermehrt werden konnte. Unter den 875 000 BRT befanden sich auch etwa 100 000 BRT an die Beförderung flüssiger Güter gebundene Fahrzeuge. Im Monat Oktober sind wiederum einige größere Neubauten in Dienst gestellt worden, die die einsatzfähige Tonnage nicht unwesentlich verstärkten.

Wie stark der Anteil der einzelnen Betriebsarten am Gesamtbestand der Handelstonnage ist, läßt sich heute nur schwer schätzen. Die Linienreedereien z. B.

**Der Räumteumschlag *) der deutschen Handelsflotte im Auslandsverkehr auf deutsche Häfen
nach Verkehrsgebieten 1951 †)**
(außer Tankerfahrt)

Verkehrsgebiete	Einkommend		Ausgehend		Einkommend u. Ausgehend		Umschlagsanteil der Verkehrsgebiete in %	
	Laderäume in 1000 cbm	in % des Umschlags von 1937	Laderäume in 1000 cbm	in % des Umschlags von 1937	Laderäume in 1000 cbm	in % des Umschlags von 1937	1951†)	1937
Südamerika, Ostküste	33,8	1,5	84,7	3,8	118,5	2,6	0,8	6,0
Nordbrasilien	13,8	10,0	15,7	11,4	29,5	10,7	0,2	0,4
Südamerika, Westküste								1,7
Südamerika, Nordküste								
Westindische Inseln	811,1	40,0	936,4	57,9	1 747,5	48,1	13,2	4,9
Kuba—Mexiko								
USA.—Golf								
Outports								
New York	620,5	72,9	499,2	35,4	1 119,7	49,5	8,4	2,9
Kanada und Große Seen ‡)	38,8	23,1	78,8	32,1	117,6	28,4	0,8	0,5
Nord- u. Mittelamerika, Westküste								1,2
Australien								1,3
Ostasien	13,6	1,0	25,7	1,5	39,3	1,3	0,3	3,9
Indonesien §)								0,9
Indien und Pakistan ¶)								
Persischer Golf	105,6	5,4	159,5	9,0	265,1	7,1	2,0	5,0
Ostafrika	10,2	2,7	—	—	10,2	1,2	0,0	0,2
Süd- und Südwestafrika								0,8
Westafrika	89,8	11,8	88,6	10,6	178,4	11,2	1,3	2,1
Levante	389,0	20,4	537,4	30,7	926,4	25,3	7,0	3,5
Algerien und Tunis	60,9	32,7	114,4	34,2	175,3	33,7	1,3	0,7
Marokko	161,6	14,6	131,6	21,0	293,2	16,9	2,2	2,3
Schwarzmeerhäfen								1,2
Adria (Jugoslawien)								0,1
Italien	53,9	11,8	13,3	2,3	67,2	6,5	0,5	1,4
Spanien—Portugal	270,9	24,8	263,1	18,5	534,0	21,3	4,0	3,4
Kanarische Inseln	114,8	25,5	124,5	41,3	239,3	31,9	1,8	1,0
Frankreich	45,9	36,0	52,6	56,5	98,5	44,4	0,7	0,3
Belgien	34,2	5,4	42,6	20,0	76,8	9,1	0,5	1,1
Holland	129,1	5,7	128,6	8,5	257,7	6,8	1,9	5,1
Großbritannien und Irland	734,7	19,3	598,7	17,3	1 333,4	18,3	10,0	9,7
Dänemark	320,8	59,8	391,7	53,9	712,3	56,4	5,3	1,7
Polen u. polnisch verw. Gebiete §)	211,4	705,0	250,4	38,4	461,8	67,6	3,5	1,1
Danzig								0,5
Litauen								2,0
Lettland								0,7
Estland								0,7
Finnland	455,8	28,6	467,2	24,7	923,0	26,5	6,9	4,7
UdSSR.								1,9
Schweden	1 362,2	29,0	1 605,6	31,6	2 967,8	30,4	22,4	13,2
Norwegen	246,5	5,5	283,2	6,6	529,7	6,1	4,0	11,7
Insgesamt	6 328,7	17,1	6 893,5	18,3	13 222,2	17,7	100,0	100,0

*) Laderäume: Linienfahrt=Ballenräume; Trampfahrt=Mittel aus Ballen- und Schütträume; Bananenfahrt=Kühlräume.
†) Vom 1. 11. 1950—31. 10. 1951; ‡) 1937 Kanada; §) Niederländisch-Indien; ¶) 1937 Britisch-Indien und Burma; §) 1937 Gdingen

haben ver- und gechartert, und selbst die eigene Tonnage ist nicht immer Linientonnage im Sinne der Vorkriegsqualität. Der Anteil der planmäßig fahrenden Tonnage ist jedoch wesentlich höher als der Anteil an der für Linienfahrt gebauten Räumte. Die erfahrende Tonnage ist ebenso wie vor dem Kriege größer als die Spezialtonnage der Erfahrt der Vorkriegszeit war, von der so gut wie keine erhalten geblieben ist, und die Kühltonnage befindet sich ebenso wie die der Colliers erst wieder im Neuaufbau. Es laufen jedoch schon einige moderne Einheiten dieser Betriebsarten.

Den Anteil der Linienfahrt und Tonnage, die im Eigentum von Linienreedereien und solchen Reedereien steht, die neben der Trampfahrt auch Liniendienste betreiben, zeigt folgende Übersicht:

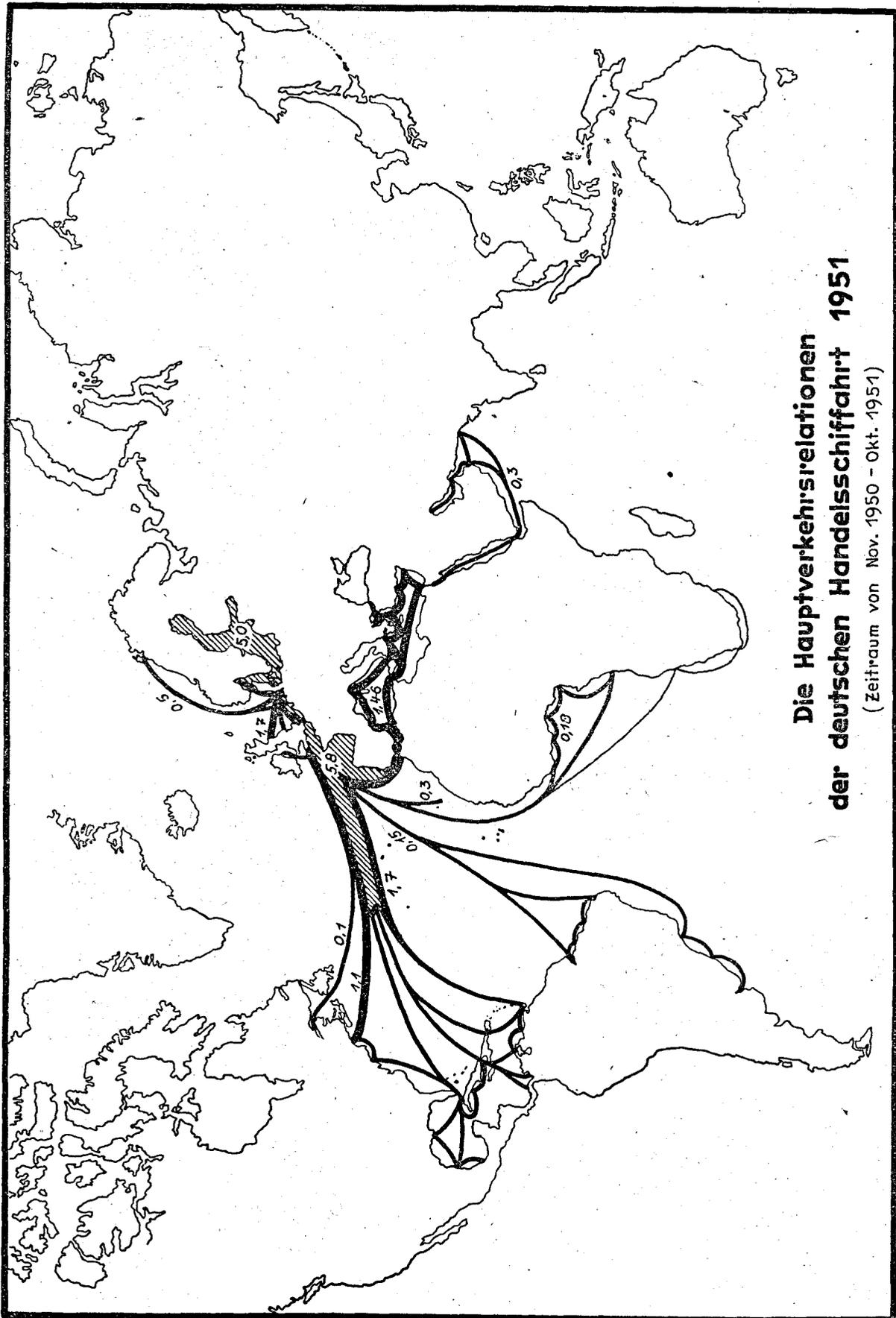
**Anteil der Linientonnage an der Gesamtträumte
(ohne Tankfahrt)**

Zeit	R ä u m t e		Anteil d. Stückgutträumte		in % BRT Laderäume
	insgesamt BRT	NRT in Mill. cbm	Linienfahrt Laderäume	an der Gesamtträumte in %	
31. 12. 1937	9,24	6,66	4,27	72,0	67,8
1. 11. 1951	2,26	0,65	0,47	28,7	26,0

Besonders die Linientonnage ist aber nur zu einem Teil wettbewerbsfähig und bedarf weitgehend der Erneuerung. Kombinierte Tonnage ist völlig ausgefallen.

Mitte des Jahres waren in der deutschen Handels-schiffahrt — ohne Küstenschiffahrt — knapp zehntausend Mann beschäftigt. Bis Ende des Jahres wird sich der Umfang des Bordpersonals um etwa die Hälfte erhöht haben. Das wären dann etwa 30% der Fahrensmannschaft von 1937.

In der Zeit vom 1. November 1950 bis zum 31. Oktober 1951 sind seitens der deutschen Handelsschiffahrt — außer Küstenmotor-, Motorsegel- und Tank-schiffahrt — 13,2 Mill. cbm spezifisch auslastbarer Laderäume im auslandgehenden Verkehr auf deutsche Häfen umgeschlagen worden. Der Räumteumschlag in den einzelnen Relationen ergibt sich für diesen Zeitraum aus der Tabelle. Will man den Umschlag der Kalenderjahre 1937 und 1951 vergleichen, so kann man unter Berücksichtigung der Verstärkung der Verkehre in den beiden letzten Monaten des Kalenderjahres 1951 wohl den Umschlag des Monats-durchschnitts als dreizehnten Monat hinzuschlagen, so daß man zu einer Schätzung des Umschlags an spezifisch auslastbarer Trockenladeräume im Auslandsverkehr auf deutsche Häfen für das Jahr 1951 von etwa 14,5 Mill. cbm kommt. Das sind rund 20% des Umschlags der gleichen Räumte des Kalenderjahres 1937. Es erscheint ausgeschlossen, daß sich dieser Satz in den beiden letzten Monaten des Jahres in nennenswertem Umfang erhöht.



**Die Hauptverkehrsrelationen
der deutschen Handelsschifffahrt 1951**

(Zeitraum von Nov. 1950 - Okt. 1951)

In den einzelnen Verkehren ergibt sich folgendes Bild: Nachdem sich zunächst ein sporadischer Seeverkehr in der Nordeuropäischen Fahrt angebahnt hatte, wurde ab Frühjahr 1948 in der Skandinavienfahrt der Betrieb von Linienverkehren genehmigt. Damit war hier ein neuer Anfang gemacht. In der Nordeuropäischen Fahrt hat ebenso wie in der Holländischen besonders in der Zeit zwischen den beiden Kriegen die Küstenmotor- und Motorsegelschiffahrt eine erhebliche Rolle gespielt, und auch heute stellt sie einen erheblichen Anteil am Nord- und Ostseeverkehr dar, der zahlenmäßig allerdings nicht leicht bestimmbar ist. Die Liniendienste, die in den letzten Jahren von Jahr zu Jahr verstärkt wurden, werden von alten und neuen deutschen Reedereien in eigener Regie und aber auch in Gemeinschaft mit schwedischen Schiffahrtsgesellschaften betrieben. Der Anteil des Räumteumschlags des Jahres 1951 in der Skandinavienfahrt hat den des Jahres 1937 leicht überschritten. Im Vergleich der absoluten Tonnageumschlagszahlen sind im Jahre 1951 aber erst etwas mehr als 20% des Jahresumschlags von 1937 erreicht worden. In diesen Relationen spielte neben der Linienfahrt die Erzfahrt eine gewichtige Rolle. Der Anteil des Räumte- oder Tonnageumschlags der Erzfahrt deutscher Schiffe auf deutsche Häfen am Räumteumschlag in der gesamten Skandinavienfahrt betrug 1937 rd. 10% und 1951 8%. Im Vergleich der absoluten Zahlen machte der Räumteumschlag in der Skandinavien-Erzfahrt im Jahre 1951 aber nur etwa ein Siebentel des Umschlags der erzfahrenden Tonnage in der Skandinavienfahrt des Jahres 1937 aus. Die deutsche Linienfahrt des Jahres 1937 auf Skandinavien wurde ebenso wie die Erzfahrt fast ausschließlich von Westdeutschland aus betrieben. Einen geringeren Anteil schlug die derzeit Stettiner Reederei Kunstmann mit einigen Schiffen in dieser Fahrt um. Auch die Finnlandfahrt hat im deutschen Seeverkehr der Europäischen Fahrt von jeher eine beachtliche Rolle gespielt. Neben der Holz-, Zellulose- und der Kohlefahrt ist eine besonders intensive Linienfahrt zwischen deutschen und finnischen Plätzen unterhalten worden. Diese leistete 1937 mehr als die Hälfte des gesamten Räumteumschlags der Finnlandfahrt. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Räumte-Umschlagsbilanz der ungebundenen Fahrt aus hier nicht näher zu erläuternden Gründen ausgehend zu 40% passiv war. Im Jahre 1951 betrug der Anteil des Räumteumschlags der Liniendienste in der Finnlandfahrt nur erst 25% des Gesamtumschlags dieser Fahrt. Im Vergleich der absoluten Umschlagszahlen macht der Umschlag der Räumte der Linienfahrt heute dagegen nur 15% von dem des Jahres 1937 aus.

Der Seeverkehr mit der UdSSR ist seit Ausbruch des Krieges unterbrochen, wie dies seit der Kriegszeit auch in bezug auf die Baltischen Staaten der Fall ist. Ebenso ruht der Verkehr auf Königsberg, das bei Lloyds als zu Litauen gehörig angesehen wird, während Pillau bei Lloyds als uneingeschränkt deutscher Hafen gilt. Der Inlandverkehr mit den Häfen des übrigen sowjetisch besetzten Ostdeutschland

ist sehr gering. Der Seeverkehr mit dem polnischen Gdingen, mit Danzig und mit dem polnisch verwalteten Stettin ist verhältnismäßig rege. Die Steigerung des einkommenden Anteils des Räumteumschlags gegenüber 1937 ist hier auf die Zubringung von polnischer Kohle über Stettin zu erklären, die z. Z. nicht als Inlandsverkehr angesehen werden kann.

Die Westeuropäische Fahrt hat sich etwas langsamer als die Nordeuropäische entwickelt. Dies trifft vor allem auf die Belgische und Holländische Fahrt zu. Die starke Abnahme dieser Verkehre deutscher Schiffe zwischen deutschen, niederländischen und belgischen Häfen erscheint nur deswegen so erheblich, weil in diesen Verkehren vor dem Kriege größere Einheiten als heute eingesetzt waren. Solche Schiffsgrößen, die in dieser traditionellen Zubringerfahrt beförderungswirtschaftlich rentabel waren, mußten, soweit noch vorhanden, nach dem Kriege in der Großen Küstenfahrt eingesetzt werden, weil es auch hier an geeigneter Räumte mangelte. Die in der Holland- und Belgienfahrt eingesetzten Schiffe gehören heute fast ausschließlich zur Küstenmotor-, Motorsegel- und Klein-Tankschiffahrt, die hier nicht erfaßt ist. Mit der Zunahme deutscher Verkehre und besonders an neugebauten Einheiten der Großen Küstenfahrt wird für die Westeuropäische Zubringerfahrt wieder geeignetere Tonnage frei werden.

Die z. Z. noch langsam fortschreitende Entwicklung der Fahrt auf Großbritannien/Nordirland und Eire ist weitgehend auf den Schwund des Räumteumschlags in der Englischen Kohlefahrt zurückzuführen, die 1937 fast die Hälfte des gesamten Umschlags deutscher Schiffe auf Häfen Großbritanniens stellte. Dieser Umschlag ist heute sehr gering. Die Linienfahrt im Verkehr zwischen deutschen Häfen und Häfen Großbritanniens und Irlands schlug 1937 die Hälfte der in diesen Fahrten bewegten Räumte um, wogegen der Anteil des Tonnageumschlags der Linienfahrt am Gesamtumschlag in diesen Verkehren im Jahre 1951 nur etwa 30% betrug. Im Verhältnis zum Umschlag an Linientonnage von 1937 wurden hier im Jahre 1951 jedoch nur 12% an Stückguträume umgeschlagen. Die Irische Fahrt wurde 1951 ebenso wie 1937 zum größten Teil regelmäßig betrieben. Hier spielte 1951 der Viehtransport eine erhebliche Rolle.

In der Französischen Fahrt, deren Umfang bisher recht gering war, hat sich in der Nachkriegszeit eine erfreuliche Entwicklung angebahnt, wenn die Verkehrsfrequenz auch heute noch nicht besonders stark ist. Die Spanien-Portugal-Fahrt erholt sich bisher gleichlaufend mit der Entwicklung des deutschen Ausland-Seeverkehrs und hat den Anteil am Gesamtumschlag der Laderäume deutscher Schiffe auf deutsche Häfen des Jahres 1937 leicht überschritten. Um den Vorkriegsumschlag zu erreichen, müßte sich aber der Räumteumschlag im Spanien-Portugal-Verkehr noch mehr als vervierfachen. Die Linienfahrt schlug vor dem Kriege rd. 60% der insgesamt bewegten Räumte in der Spanien-Portugal-Fahrt um, 1951 waren es sogar 70%. Mißt man den Räumte-



VEREINSBANK IN HAMBURG

AUSSENHANDELSBANK

ZENTRALE: HAMBURG 11, ALTER WALL 20-30, TELEFON 34 10 15
TELEGR.-ADR.: VEREINSBANK, FERNSCHREIBER: 02 1203 UND 02 1461

umschlag der Linienfahrt des Jahres 1951 in dieser Fahrt jedoch an dem der Linienfahrt des Jahres 1937, so ergibt sich ein Anteil von nur 30%.

Hier nun wird der Umstand besonders augenfällig, daß die Linienfahrt im erheblichen Umfang Linienverkehre mit ausgesprochener Tramptonnage improvisiert, was bedeutet, daß diese Linienfahrt mit der der Vorkriegszeit noch nicht recht vergleichbar ist. Es besteht zwar ein starkes Bedürfnis nach fahrplanmäßigen Verkehren und qualifizierten Beförderungsleistungen, doch ist die entsprechende Tonnage im ausreichenden Umfange noch nicht wieder vorhanden. So wird — allerdings mit sehr gutem Erfolg — versucht, Liniendienste mit behelfsmäßiger Linientonnage zu leisten, bis die entsprechende hochwertige Tonnage vorhanden ist.

Das gleiche trifft z. T. auch für die Levante fahrt zu. Hier sind aber schon mehrere hochwertige Schiffe eingesetzt. Doch reichen auch diese bei weitem nicht aus, um dem auftretenden Bedarf zu genügen. Die Levantefahrt bestand 1937 zu 80% im Umschlag von Linienschiffsräume. Heute ist der Anteil des im ganzen auf etwa ein Drittel des Vorkriegsumfanges geschrumpften Umschlages zwar höher, im ganzen gesehen jedoch sehr gering. Auch die Schwergutfahrt von Algerien und Tunis, die zum großen Teil auf der italienischen Kohlefahrt basierte, hat den Vorkriegsumfang noch nicht wieder erreicht. Dadurch ist auch die Verkehrsbilanz der Italienfahrt beeinflusst worden. Die Kohle für Italien kommt heute zum großen Teil über Stettin. Die Schwergutfahrt von Marokko steht ebenso wie die Linienfahrt dieser Relation noch weit hinter dem Vorkriegsumfang zurück. Doch bedeutet ein deutsch-französischer Gemeinschaftsdienst mit monatlich drei und vier Abfahrten einen guten Fortschritt im Neuaufbau dieses Verkehrs. Der Mangel an Schwerguteinfuhren aus dem nordafrikanischen Verkehrsgebiet hängt auch mit den industriellen Schwierigkeiten Westdeutschlands zusammen. Die Entwicklung der Fruchtfahrt von den Kanarischen Inseln macht ebenfalls recht gute Fortschritte, wenn der Räumteumschlag in dieser Relation auch nur erst etwa ein Drittel des Vorkriegsumfanges erreicht hat.

Die Große Fahrt deutscher Schiffe auf deutsche Häfen, deren Tonnageumschlag vor dem Kriege rd. 30% des Umschlages in allen deutschen Verkehren ausmachte, bestand 1937 zu 88% im Umschlag von Stückguträumen und zu 12% im Umschlag von Bulk- und Kühlräumen. Dieses Verhältnis ist heute unter dem Einfluß der Massenguteinfuhren insbesondere von Getreide, Kohle und Zucker ins Gegenteil verkehrt worden, wobei die Kühlfahrt nicht einmal er-

heblich ins Gewicht fällt. Doch ist besonders in der zweiten Hälfte des Jahres 1951 ein guter Anfang zur neuen Entwicklung gemacht worden. Es wurden Linienverkehre nach Westindien, Kuba, Mexiko, nach Golf- und karibischen Häfen, Nord-, Mittel-, Südbrasilien und dem La Plata — auch hier mittels einiger hochwertiger Einheiten — eingerichtet, wenn diese Verkehre auch bei weitem noch nicht ausreichend besichtigt werden können. Ebenso wurde die Westindische Frachtfahrt wieder aufgenommen. Im Frühjahr wurde ein Verkehr mit Häfen der Großen Seen über den St.-Lorenz-Strom eingerichtet, und auch mit New York wurde die Verbindung hergestellt. Der Verkehr mit den Outports ist schon recht beachtlich, wenn der in der Tabelle ausgewiesene Räumteumschlag sich auch über das engere Gebiet dieser Häfen — Baltimore, Boston und Philadelphia — hinaus erstreckt. Hier ist nämlich auch der mehr als 500 000 cbm umfassende Schütträume-Umschlag der Kohlefahrt auf Hampton Roads mit einbezogen worden, der kein ständiger Verkehr bleiben wird. Der Räumteumschlag in der New-York-Fahrt betrug 1951 erst 25% der Vorkriegszeit. Hier spielte vor dem Kriege allerdings die Kombinierte Fahrt die ausschlaggebende Rolle. Der Verkehr mit der Westküste Süd-, Mittel- und Nordamerika fehlt noch völlig.

Die Afrikafahrt hat sich, was den Verkehr mit westafrikanischen Häfen anbetrifft, bisher günstig entwickelt. Die Verkehrsbeziehungen zu Südafrika sind allerdings erst im Herbst 1951 wieder aufgenommen worden. Nach Ostafrika besteht noch kein regelmäßiger Verkehr. Die Afrikafahrt wurde bis Kriegsausbruch fast ausschließlich von fahrgast-kombinierten Schiffen unterhalten. Die traditionelle Indienfahrt ist im Frühjahr dieses Jahres wieder angelaufen, und im Herbst wurde sie mit neuen und hochwertigen Linienfahrern verstärkt.

Die meisten dieser Verkehre haben im Vergleich zur Vorkriegszeit noch keinen nennenswerten Umfang. Die Indonesienfahrt ist noch nicht wieder aufgenommen worden, und ebenso wartet die Ostasienfahrt auf Wiederaufnahme durch deutsche Schiffe. Mit der fortschreitenden Entwicklung der deutschen Industrie wird sich auch wieder die deutsche Australfahrt einrichten lassen, um zu einem geschlossenen Liniennetz zu kommen, das die deutsche Wirtschaft braucht.

Vordringlich ist jedenfalls die Förderung der Linienfahrt, die Wiedererrichtung der deutschen Fruchtfahrt und die laufende Ergänzung der Tankerflotte durch Neubauten. Doch dürfen die laufende Erneuerung und der Ausbau der übrigen Tonnage nicht vernachlässigt werden.