

Biblioteka Główna i OINT  
Politechniki Wrocławskiej



100100247499

# Bremens Schiffs- und Güterverkehr in den Jahren 1926 und 1927

Von

**DR. H. FLÜGEL**



1928

Druck von H. M. Hauschild, Bremen

L

2568

L 2568

KL



354315 L/1

Op. 21098.

---

---

## Vorbemerkung.

Dieser Bericht war bestimmt als Beitrag für das Lloyd-Jahrbuch 1926/27, das aus bestimmten Gründen nicht erschienen ist. Der Bericht ist im Juni abgeschlossen. Eine Reihe von Ziffern lag bis dahin noch nicht endgültig vor.

---

---

# BREMENS SCHIFFS- UND GÜTERVERKEHR IN DEN JAHREN 1926 UND 1927.

Von Rechtsanwalt Dr. jur. et rer. pol. H. Flügel, Bremen.

## Einleitung.

Allgemeines.

Das Jahr 1926 begann für Bremens Handel und Schifffahrt ebenso wie für die gesamte deutsche Wirtschaft außerordentlich ungünstig. Erst die starke Kohlenausfuhr infolge des englischen Bergarbeiterstreiks brachte eine wesentliche Belebung, die sich allmählich auch auf weitere Gebiete des Handels und Verkehrs erstreckte. Infolge der Kohlen-Konjunktur wurden z.T. Rekordziffern erreicht. Man darf ihnen aber keine allzu große Bedeutung beimessen, da es sich eben nur um eine einmalige Konjunktur handelte. Mit Beendigung des Streiks sind wieder normalere Verhältnisse eingetreten.

Im Jahre 1927 hielt die im Gefolge der Kohlenausfuhr oder unabhängig davon gleichzeitig begonnene Belebung auf zahlreichen Wirtschaftsgebieten an. Sie führte zu einer Konjunktur, die man wohl am treffendsten Mengenkonzunktur genannt hat. Denn der Verdienst entsprach nicht dem Umsatz. Das Verhältnis beider blieb erheblich hinter Konjunkturen der Vorkriegszeit und im Auslande zurück. Namentlich überall da, wo Weltmarktpreise entscheiden. So konnte die deutsche Kapitalbildung aus der Konjunktur nicht den Nutzen ziehen und die Fortschritte machen, die als Rücklage für ungünstige Zeiten und zur allmählichen Verminderung der Abhängigkeit vom ausländischen Kapitalmarkt erforderlich sind.

Sinkenden Preisen im Ausland steht die Aufblähung der innerdeutschen Kosten gegenüber. Unsere Produktion

hat das Dreifache an Steuern und sozialen Lasten der Vorkriegszeit zu tragen. Vielfach verschlingen bürokratische Methoden im Leerlauf überflüssiger Arbeit wertvolle Kräfte. Sie entgehen damit der Produktion und erfordern außerdem Beträge, die oft im Wettbewerb mit dem Ausland entscheiden. Dazu kommt die unselige neue Verteuerungswelle, zu der die Portoerhöhung der Post den Auftakt gab und die in der ersten Hälfte 1928 immer gefährlicher um sich griff.

Ziemlich gleichzeitig mit dieser Verteuerungswelle zeigt sich ein Nachlassen der Konjunktur, wenn auch Krisenerscheinungen bislang nicht vorliegen. Die Aufnahmefähigkeit des Inlandmarktes hat nachgelassen. Die Steigerung der Ausfuhr ist daher unerlässlich, wenn eine Einschränkung der Produktion vermieden werden soll. Um so gefährlicher ist gerade in diesem Augenblick eine Verteuerung der Produktionskosten. Die Erhöhung der Spannen zwischen Inlands- und Auslandspreisen kann auf die Dauer und für die Gesamtheit des deutschen Exportes diese Gefahren nicht bannen. Ganz abgesehen davon, daß der Inlandsmarkt hierdurch noch weiter geschmälert wird.

Die allgemeine Wirtschaftslage Deutschlands bleibt u. E. immer noch besorgniserregend, so lange nicht die deutsche Zahlungsbilanz endlich wieder aktiv wird. Die Steigerung des sichtbaren Exportes allein wird dazu nicht genügen. Schon in der Vorkriegszeit konnte die passive deutsche Handelsbilanz nur durch die unsichtbare Ausfuhr in eine aktive Zahlungsbilanz verwandelt werden. Heute ist die Bedeutung der unsichtbaren Exporte für die Zahlungsbilanz noch weit größer. Eine pflegliche Behandlung der deutschen Seehäfen, der deutschen Reedereien und des Handels, welcher deutsche Auslandsguthaben ermöglicht, ist daher dringendes Gebot der Stunde.

Die Lage der deutschen Wirtschaft in den letzten Jahren fand wieder, wie stets, im Verkehr der Seehäfen ihren deutlichen Niederschlag. Der bremische Seeschiffs-

Seeschiffs-  
verkehr.

verkehr hat seit 1925 erhebliche Zunahmen aufzuweisen, wenn die Steigerung auch im allgemeinen mit derjenigen der ausländischen Wettbewerbshäfen nicht Schritt hielt. Im Seeschiffsverkehr werden aber nur Zahl und Rauminhalt der Fahrzeuge erfaßt. Ihr Wachstum ist in erster Linie die Folge des weiteren Wiederaufbaues der Flotte und der dadurch vermehrten Liniendienste. Die Zahl der Linien und des Seeschiffsverkehrs sind also mehr Kennzeichen der Anstrengungen der Reeder und der Möglichkeiten, welche der Hafen bietet. Sie sind noch keineswegs echte Kennzeichen für die Entwicklung des Hafens. Dafür ist vielmehr die Benutzung der Fahrzeuge maßgebend, mithin der Personen- und der Güterverkehr.

Fahrgast-  
verkehr.

Der überseeische Fahrgastverkehr über Bremen nahm zwar im Laufe der letzten Jahre ständig zu. Mit 75318 im Jahre 1927 beförderten Personen, wovon 45793 Auswanderer waren, ist Bremen/Bremerhaven wieder der größte deutsche Hafen im Übersee-Personenverkehr. Aber die Ziffern sind doch noch gering gegenüber der Vorkriegszeit. 1913 wurden 277919 Fahrgäste im ganzen befördert, davon 239564 Auswanderer. Es ist also gegenüber der Vorkriegszeit ein Ausfall von über 200000 Menschen oder 73% festzustellen. Dieser Rückgang entfällt ganz überwiegend auf die Auswanderer, deren Ziffern nur 19% der Anzahl von 1913 erreichten. An sonstigen Reisenden wurden 29525 befördert gegen 38355 im Jahre 1913 oder 77%. Im Verhältnis der Letzteren zu den Auswanderern kommt die große Verschiebung zum Ausdruck, welche die Nachkriegszeit brachte und die natürlich erhebliche Anforderungen und Umstellungen von der Reederei erforderte.

Seegüter-  
verkehr.

Der bremische Seegüterverkehr außer Kohlen vermochte sich im Jahre 1926 nur gerade auf der Höhe des Jahres 1925 zu halten. Die letzten Monate des Jahres wiesen zwar eine Besserung auf. Aber diese reichte nur gerade zum Ausgleich des Rückganges in den ersten Monaten hin. Ohne Kohlen fehlten immer noch 36% am

Vorkriegsverkehr. Und selbst einschließlich der ungewöhnlichen Kohlenausfuhr blieb Bremens Seegüterverkehr noch um 24% hinter demjenigen von 1913 zurück.

Entsprechend der allgemeinen deutschen Verkehrsbelebung brachte 1927 einen weiteren Zuwachs. Aber auch in diesem Jahre wurden erst 82% der Verkehrsmenge von 1913 wieder erreicht, so daß immer noch 18% fehlen, während beispielsweise Rotterdam seinen Seegüterverkehr von 1913 im Jahre 1926 um 32% und 1927 trotz Beendigung des englischen Bergarbeiterstreiks sogar um 44% überschreiten konnte.

Es ist auch nicht richtig, was vielfach behauptet wird, daß Rotterdams günstige Entwicklung in der Nachkriegszeit nur auf die Steigerung der Kohlentransporte infolge der Reparationslieferungen zurückzuführen sei. Selbst ohne Kohlen und Erz erreichte Rotterdam 1926 seinen Vorkriegsverkehr bis auf 2% und übertraf ihn 1927 um 20% (18,30 gegen 15,28 Millionen t)! Dabei handelt es sich ganz überwiegend um Güter aus dem deutschen Industriegebiet, und zwar z. T. um solche, die in der Vorkriegszeit über Bremen gingen. Jetzt sind sie infolge zu hoher Eisenbahnfrachten nach Bremen im Vergleich mit der billigen Wasserfracht nach Rotterdam und mangels brauchbarer Wasserverbindung nach Bremen trotz aller Bemühungen des bremischen Handels und der bremischen Schifffahrt nach den ausländischen Häfen abgewandert. Auch hamburgischerseits wird immer wieder auf diese Verschärfung und Verschlechterung der Wettbewerbslage der deutschen im Vergleich zu den ausländischen Häfen hingewiesen.

Vom Standpunkt deutscher Wirtschafts-Politik wird es immer dringender, das Problem der langsamen, aber stetigen Zurückdrängung der deutschen Seehäfen durch die ausländischen ernsthaft anzupacken.

### Der Seeschiffsverkehr.

Die Jahre 1926 und 1927 brachten im bremischen Seeschiffsverkehr die bisher höchsten Ziffern. In Ankunft

Wettbewerb  
mit den aus-  
ländischen  
Häfen.

Gesamter  
bremischer  
Seeschiffs-  
verkehr.

und Abgang zusammen wurden 1926 14,5 und 1927 16,1 Millionen No.-Reg.-To. gezählt.

Das waren 1926 2,7 Millionen No.-Reg.-To. oder 23 % mehr als 1925 und 4 Millionen No.-Reg.-To. oder 38 % mehr als 1913. Dieser erhebliche Zuwachs war im wesentlichen auf die Kohlenausfuhr zurückzuführen. Das ergibt sich mit aller Deutlichkeit aus dem im späteren Abschnitt zu besprechenden Güterverkehr. Es folgt aber auch schon aus der Entwicklung der Schiffszahl. Während diese infolge der zunehmenden Durchschnittsgröße der Schiffe fast stets relativ, d. h. im Vergleich zur Tonnage, und vielfach auch absolut abzunehmen pflegt, stieg sie von 1925 auf 1926 im bremischen Seeschiffsverkehr in Ankunft und Abgang zusammen von 9578 auf 12 303 Schiffe. Also eine Zunahme von 28 %. Das sind noch 5 % mehr als die Zunahme der Tonnage. Das erklärt sich einfach dadurch, daß in der Kohlenfahrt nach England und den nordischen Ländern durchweg kleinere Schiffe beschäftigt wurden, wie sie auch sonst in der Kohlenfahrt und in der europäischen Fahrt verwandt werden.

Im Jahre 1927 wurde der Verkehr von 1926 um 1,6 Millionen No.-Reg.-To. oder 11 % und der Verkehr von 1913 um 5,6 Millionen No.-Reg.-To. oder 53 % übertroffen. Die Zunahme war 1927 geringer als 1926, aber dennoch wertvoller. Denn sie beruhte auf der Steigerung des Normalverkehrs, die größer war als die vorübergehende Kohlenkonjunktur 1926.

Die einst so stolzen Segelschiffe sind fast vollständig verdrängt. 1913 kamen noch 69 000 No.-Reg.-To. Segler. Das waren 1,3 % der Gesamt-Ankünfte. 1926 waren es nur noch 49 000 No.-Reg.-To. = 0,7 % und 1927 45 000 No.-Reg.-To. = 0,6 %. Aber auch die Seeleichter sind im bremischen Seeschiffsverkehr stark ins Hintertreffen geraten. Zwar vermochten sie seit dem Kriege ihre Tonnage absolut zu erhöhen. Aber es kam 1926 doch noch nicht einmal die Hälfte und 1927 nur 57 % der Seeleichter-Tonnage von 1913 an. Ihr Anteil an der Gesamt-Ankunft ging von 10 auf 3,6 % 1926 zurück,



Tabelle 1. Der bremische Seeschiffsverkehr.

Ankunfts- und Abfahrthäfen	Angekommen									
	1913		1919		1925		1926		1927	
	Schiffe	No.-R.-To.	Schiffe	No.-R.-To.	Schiffe	No.-R.-To.	Schiffe	No.-R.-To.	Schiffe	No.-R.-To.
Bremerhaven 1) . . . . .	1853	2 376 525	954	230 048	964	1 879 981	1306	2 150 099	1217	2 407 893
Vegeſack und Burg 1) . . . . .	30	3 976	8	2 281	5	1 580	33	1 918	12	2 778
Bremen . . . . .	3876	2 148 976	1117	410 490	3603	3 893 299	4183	4 659 113	4296	5 453 804
zus. in bremischen Häfen 2) . . . .	5712	4 508 579	1939	617 284	4481	5 641 507	5401	6 636 825	5399	7 672 420
Geestemünde 3) . . . . .	67	110 421	1	254	108	11 453	148	12 261	167	16 074
Brake 3) . . . . .	184	359 881	42	27 312	73	94 343	288	277 280	277	278 771
Nordenham 3) . . . . .	179	259 346	125	119 806	56	143 485	190	270 164	36	108 389
andere Weserplätze 3) . . . . .	181	13 040	—	—	77	5 636	102	7 406	105	7 432
insges. für bremische Rechnung . .	6323	5 251 267	2107	764 656	4795	5 896 424	6129	7 203 936	5984	8 083 086
darunter Dampfer . . . . .	3683	4 641 699	1062	580 366	3570	5 601 557	4777	6 895 750	4451	7 732 490
Seeleichter . . . . .	1740	540 750	542	153 460	620	255 748	671	258 978	825	305 910
	Abgegangen									
Bremerhaven 1) . . . . .	2051	2 434 005	860	324 766	991	1 831 038	1426	2 205 650	1364	2 423 573
Vegeſack und Burg 1) . . . . .	38	3 368	10	1 842	3	694	12	866	16	693
Bremen . . . . .	3709	2 075 418	1122	437 145	3633	3 930 446	4231	4 645 109	4346	5 402 239
zus. in bremischen Häfen 2) . . . .	5743	4 474 049	1992	763 753	4552	5 599 245	5580	6 681 448	5628	7 654 564
Geestemünde 3) . . . . .	81	107 024	8	1 355	—	—	—	—	10	2599
Brake 3) . . . . .	183	320 952	36	21 603	85	92 477	295	261 341	221	262 972
Nordenham 3) . . . . .	206	291 496	135	137 725	65	156 472	196	296 591	41	110 359
andere Weserplätze 3) . . . . .	181	12 000	—	—	81	5 969	103	7 512	104	7 359
insges. für bremische Rechnung . .	6394	5 205 521	2171	924 436	4783	5 854 163	6174	7 246 892	6004	8 037 853
darunter Dampfer . . . . .	3672	4 622 732	1118	742 426	3552	5 572 316	4760	6 941 289	4423	7 702 085
Seeleichter . . . . .	1636	502 367	542	149 498	615	231 745	668	249 648	755	280 732

1) Einschließlich der Schiffe, die außerdem andere bremische Häfen angelaufen haben. 2) Darunter Ankünfte in mehreren bremischen Häfen nur einmal gerechnet. 3) Nur Schiffe für bremische Rechnung, d. h. mit Ladung für bremische Kaufleute.

konnte sich allerdings 1927 wieder ein wenig, nämlich auf 3,8 0/0, bessern. Die Umladung in anderen Häfen, z. B. in Hamburg, ist wirtschaftlich zu ungünstig geworden. Statt dessen laufen die Frachtdampferlinien, auch die von Hamburg ausgehenden, zum großen Teil Bremen selbst an. Dadurch erklärt sich auch die große Zunahme des Seeschiffsverkehrs, namentlich in den stadtbremischen Häfen, im Vergleich zur Vorkriegszeit, der aber leider nicht ein entsprechender Zuwachs des Güterverkehrs gegenübersteht.

Alle weiteren Einzelheiten sind aus der Tabelle 1 zu ersehen. Dabei wird ebenso wie im Vorhergehenden unter „bremischem“ Seeschiffsverkehr der gesamte Verkehr in den bremischen Häfen und außerdem derjenige Verkehr in den nichtbremischen Weserhäfen verstanden, der für bremische Rechnung, d. h. mit Gütern für Rechnung bremischer Kaufleute erfolgt.

Die Tabelle 1 läßt außer den Gesamtziffern für die Jahre 1913, 1919, 1925/27 in Ankunft und Abgang auch diejenigen der einzelnen Weserhäfen erkennen.

Anteil der  
einzelnen  
Weserhäfen

Tabelle 2. Anteil der wichtigsten Weserhäfen an der ankommenden Tonnage (N.-R.) im Seeschiffsverkehr für bremische Rechnung in 0/0.

Jahr	Bremische Häfen zusammen <sup>1)</sup>	Bremen Stadt	Bremerhaven	Nordenham	Brake
1911.....	86,4	44,1	42,2	5,7	5,6
1913.....	85,9	40,9	45,3	4,9	6,8
1919.....	80,7	53,6	30,0	15,6	3,5
1925.....	95,7	66,0	31,9	2,4	1,6
1926.....	92,1	64,7	29,7	3,7	3,9
1927.....	94,9	67,4	29,8	1,3	3,4

Tabelle 2 gibt in Ergänzung dazu die Anteilziffern der wichtigsten Weserhäfen.

Bemerkenswert für 1926 war der Rückgang im Anteil der bremischen Häfen Bremen-Stadt und Bremerhaven

<sup>1)</sup> Vergl. Tab. 1, Anm. 2

und der Zuwachs der oldenburgischen Plätze Brake und Nordenham. Das war zum großen Teil auf die Kohlenausfuhr zurückzuführen, die den kleinen Häfen eine relativ größere Steigerung brachte. Außerdem aber hob sich in Brake mit der Wiederbelebung der Gersteneinfuhr das Getreidegeschäft stark. Daher konnte es 1927 seinen Anteil auf mehr als der doppelten Höhe von 1925 halten. So verschob sich das Verhältnis von Brake und Nordenham in das Gegenteil von 1925.

In den ersten Jahren nach dem Kriege blieben Getreidetransporte aus Süd-Europa und auch ganze Dampferladungen (meist in Trampfahrt) auf der Weser aus. Die Getreideeinfuhr beschränkte sich durchweg auf Beiladung zu den Liniendampfern und war hinsichtlich der Getreidesorten gänzlich anders als vor dem Kriege.

Von der Rückkehr zu normaleren Verhältnissen, insbesondere dem Wiederbeginn der Gersteneinfuhr von Süd-Europa mit Trampdampfern hatte nun auch Brake erheblichen Nutzen. Sehr zu bedauern bleibt dabei, daß die in den letzten Jahren vor dem Kriege so außerordentlich aufblühende Schweinemast im nördlichen Oldenburg, Brakes natürlichem Hinterland, welche die Hauptursache der damals sprunghaft steigenden Gersteneinfuhr Brakes war, nicht entfernt in dem Maße wieder aufgebaut ist wie in den südlichen, günstiger zu Bremen gelegenen Gebieten.

Die Zahlen des bremischen Seeschiffsverkehrs erscheinen im allgemeinen erfreulich. Es sei aber nochmals darauf hingewiesen, daß der Güterverkehr nicht nur nicht die gleiche Steigerung gegenüber der Vorkriegszeit erreichte, sondern im Gegenteil 1927 immer noch erheblich hinter der Vorkriegsmenge zurückblieb.

Aber selbst wenn man lediglich den Seeschiffsverkehr betrachtet, ist die Entwicklung, ebenso wie die der anderen deutschen Häfen, keineswegs so günstig wie die der großen Wettbewerbshäfen Rotterdam und Antwerpen.

Vergleich  
mit  
Hamburg,  
Rotterdam  
und  
Antwerpen.

Tabelle 3. Die Entwicklung der Wettbewerbshäfen  
in No.-Reg.-To. der angekommenen Schiffe:

Jahr	Bremen	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen
1885.....	1 272 517	3 704 112	2 120 347	3 393 527
1890.....	1 733 809	5 202 825	2 918 425	4 517 698
1900.....	2 494 059	8 037 514	6 326 901	6 691 791
1910.....	4 129 998	12 656 281	10 658 831	10 756 030
1913.....	5 251 267	14 185 496	12 788 342	12 024 796
1923.....	5 816 728	15 344 116	11 161 328	14 750 473
1924.....	5 302 561	15 540 497	15 089 293	16 348 770
1925.....	5 896 424	16 636 312	16 670 643	17 147 260
1926.....	7 203 936	17 423 197	21 495 835	19 374 507
1927.....	8 083 086	19 595 541	21 242 557	19 980 151
Prozentuale Zunahme				
1925/1926 .....	22	5	29	13
1926/1927 .....	12	12	— 1	3
1885/1913 .....	313	280	500	250
1913/1926 .....	37	23	68	61
1913/1927 .....	54	38	66	66
1885/1926 .....	466	370	914	471
1885/1927 .....	535	429	902	489

Tabelle 3 zeigt die Entwicklung dieser Häfen und im Vergleich damit die von Bremen und Hamburg. Von 1885 bis 1913 konnten die deutschen Häfen sich günstiger entwickeln als Antwerpen. Nur in Rotterdam war die Zunahme wesentlich größer. In der Nachkriegszeit übernahm zunächst Antwerpen die Führung. Aber der natürliche große Vorzug Rotterdams, die Binnenschifffahrt auf dem Rhein, mußte sich nach Beendigung des Ruhrkrieges und nach der Stabilisierung des belgischen Franken wieder auswirken.

Seit 1924 ist in diesen Berichten betont, daß auf die Dauer Rotterdam in dem Wettstreit um den größten Hafen des europäischen Festlandes den Sieg davontragen werde. Die Entwicklung der letzten Jahre hat das bestätigt. Während noch 1925 Antwerpen mit einem Zuwachs von 43 % gegenüber dem Vorkriegsverkehr an der Spitze stand und Rotterdam erst mit 30 % folgte, steht

im Vergleich der Jahre 1926 und 1913 bereits Rotterdam mit 68 % allen anderen Häfen voran. Wenn sein Schiffsverkehr 1927 ein wenig zurückging, so doch nur, weil die an sich außerordentliche Steigerung des Normalverkehrs von 1925 auf 1927 nicht ganz die gewaltige Größe des Verkehrs an Kohlenschiffen im Jahre 1926 erreichte. Im Güterverkehr dagegen vermochte es selbst die Ziffern von 1926, einschließlich der Kohlen, in 1927 noch um 9 % zu übertreffen. Seit 1885 konnte es seinen Seeschiffsverkehr verzehnfachen.

Hamburg, das vor dem Kriege unbestritten der größte Hafen des europäischen Festlandes war, ist von Rotterdam weit übertroffen, bleibt aber auch noch hinter Antwerpen zurück. Doch konnte es im letzten Jahre erheblich aufholen. Die Zahlen für 1926 sind für Hamburg im Vergleich zu den anderen Häfen ungünstig. Denn während der englische Bergarbeiterstreik den Häfen an der Rheinmündung und auch Bremen lediglich einen Zuwachs durch Kohlenausfuhr brachte, stand in Hamburg der Kohlenausfuhr der Fortfall seiner sonst üblichen Kohleneinfuhr gegenüber. Dadurch erklärt sich auch die relativ viel günstigere Entwicklung Bremens von 1925 auf 1926, in der es eine Zunahme von 22 % aufzuweisen hatte, Hamburg aber nur 5 %. Von 1913 bis 1925 hatte sich Hamburg günstiger entwickeln können als Bremen. Erst durch die eben erörterte Wirkung des englischen Bergarbeiterstreiks sind die Ziffern von 1913 auf 1926 zu Gunsten Bremens umgeschlagen. Unter den normalen Verhältnissen von 1927 war die Entwicklung des Seeschiffsverkehrs beiderwärts gleich. Im Vergleich mit Rotterdam und Antwerpen bleibt die Zunahme Bremens von 1913 auf 1927 noch recht gering. Bei Erörterung des Güterverkehrs werden wir sogar einen noch weit ungünstigeren Vergleich finden.

Große Beachtung verdient endlich noch die Entwicklung der französischen Kanalhäfen. Hier zeigt uns die Statistik — und zwar der beladenen Fahrzeuge — durchweg ganz gewaltige Zunahmen.

Im Mittel von Ein- und Ausgang betrug der Seeverkehr an beladenen Schiffen in 1000 No.-Reg.-To.:

in	1913	1927	Zunahme
Cherbourg .....	4587	10 681	133 %
Le Havre .....	3502	6 077	73 %
Dünkirchen.....	1437	3 426	139 %
Boulogne .....	3376	4 018	19 %

Monatlicher  
Verkehr.

Die Übersicht über den monatlichen Seeschiffsverkehr, die Tabelle 4 gibt, war im Jahre 1926 besonders interessant, weil man aus ihr deutlich erkennt, wie flau der Verkehr in den ersten Monaten des Jahres war und wie die Zahlen im Laufe des Jahres, namentlich seit dem Juli, durch die Kohlenausfuhr gewaltig anwuchsen, um im Oktober mit rund 809 000 No.-Reg.-To. den Gipfel zu erreichen. Der Monatsdurchschnitt des ganzen Jahres betrug im Gesamtverkehr für bremische Rechnung 585 000 No.-Reg.-To. Alle Monate der ersten Hälfte des Jahres blieben darunter, alle der zweiten Hälfte darüber. 1927 war der Monatsdurchschnitt 674 000 No.-Reg.-To. März und Juni bis Dezember lagen darüber.

Durchschnittsgröße der  
Schiffe.

Auch die Durchschnittsgröße der Schiffe war 1926 durch die Kohlenausfuhr beeinflusst. Während sonst im allgemeinen von Jahr zu Jahr eine Zunahme der Durchschnittsgröße im Gesamtverkehr für bremische Rechnung wie auch in den wichtigsten Häfen Bremen-Stadt und Bremerhaven festzustellen war, ging 1926 die Durchschnittsgröße im Gesamtverkehr für bremische Rechnung und in Bremerhaven zurück, namentlich in Bremerhaven. Dort stieg die Tonnage von 1925 auf 1926 um 14 %, die Zahl der Schiffe aber um 35 %. Es kamen eben zahlreiche kleinere Dampfer der Kohlenausfuhr hinzu. In Bremen mit seiner normalerweise viel geringeren Durchschnittsgröße wirkte sich der Verkehr der Kohlendampfer nicht so stark in diesem Sinne aus, da ihre Größe der Durchschnittsgröße der Seeschiffe im stadtbremischen Verkehr näher kam. 1927 zeigt auch hier die Rückkehr zu normalen Verhältnissen und damit eine erhebliche Zunahme der Schiffsgrößen. Die Durchschnitts-Tonnage aller Fahrzeuge im Gesamtverkehr für bremische Rechnung war 1927 bereits 67 % größer als 1913.

Tabelle 4. Der bremische Seeschiffsverkehr  
in den einzelnen Monaten 1913, 1926, 1927.

	Bremerhaven		Bremen		Bremische Häfen zusammen		Gesamter Ver- kehr für brem. Rechnung	
	Schiffe	No.-R.-T.	Schiffe	No.-R.-T.	Schiffe	No.-R.-T.	Schiffe	No.-R.-T.
Januar 1913	124	184 598	270	172 281	391	354 988	421	408 287
„ 1926	52	60 554	257	324 836	297	369 914	319	399 098
„ 1927	78	134 724	308	439 600	379	561 159	412	599 822
Febr. 1913	110	150 426	265	152 044	374	300 036	394	335 654
„ 1926	49	99 474	216	267 985	259	354 422	278	380 703
„ 1927	75	144 104	286	390 866	352	515 380	387	547 474
März 1913	134	204 198	304	174 081	438	377 439	471	429 923
„ 1926	80	141 124	290	335 092	359	457 132	385	478 902
„ 1927	88	209 237	358	460 690	438	662 143	472	684 134
April 1913	142	207 063	346	196 852	489	377 062	530	439 839
„ 1926	49	113 617	278	320 558	324	427 624	341	452 687
„ 1927	71	193 129	313	430 797	379	615 519	402	636 218
Mai 1913	126	191 315	347	176 026	469	366 245	514	425 913
„ 1926	67	166 208	305	354 440	368	506 601	390	530 251
„ 1927	73	182 559	361	436 933	425	595 944	455	622 627
Juni 1913	178	218 284	352	160 928	529	378 739	575	431 611
„ 1926	111	173 044	333	374 678	438	532 972	471	562 635
„ 1927	163	264 049	355	438 668	505	677 636	540	707 930
Juli 1913	193	200 256	349	186 842	541	385 022	612	446 088
„ 1926	136	205 571	374	405 407	501	586 283	583	665 038
„ 1927	148	226 835	383	436 951	522	651 962	579	694 053
August 1913	209	213 012	328	149 783	534	359 992	594	414 822
„ 1926	161	206 502	478	486 429	632	677 950	735	771 215
„ 1927	149	215 004	417	456 402	564	670 340	631	698 905
Septbr. 1913	163	193 096	340	178 751	500	369 250	568	445 225
„ 1926	197	263 425	433	423 712	629	679 727	710	711 586
„ 1927	124	239 977	368	464 948	475	677 268	549	714 097
Oktbr. 1913	158	189 409	353	197 803	510	385 932	598	469 504
„ 1926	146	238 773	445	450 466	586	677 643	756	806 877
„ 1927	96	215 886	389	475 547	471	678 130	560	721 533
Novbr. 1913	160	222 715	315	210 103	474	431 949	556	528 713
„ 1926	139	247 763	443	493 168	572	726 051	651	759 981
„ 1927	72	181 562	380	486 831	441	646 632	494	678 641
Dezbr. 1913	156	202 151	307	220 482	463	421 925	492	479 212
„ 1926	116	234 044	331	422 342	436	641 106	510	693 963
„ 1927	80	200 827	378	535 571	449	720 350	504	777 695

Tabelle 5. Durchschnittsgröße der im bremischen Seeschiffsverkehr angekommenen Schiffe.

	1913	1925	1926	1927
	No.-R.-T.	No.-R.-T.	No.-R.-T.	No.-R.-T.
Gesamtverkehr				
für bremische Rechnung . .	830	1230	1175	1351
Bremerhaven . . . . .	1283	1952	1646	1979
Bremen-Stadt . . . . .	554	1080	1114	1270

Vertiefung  
der  
Unterweser.

Die weitere Vertiefung der Unterweser im Rahmen des sogenannten 8-m-Projektes, d. h. mit dem Ziel, daß Schiffe von 8 m Tiefgang auch bei ungünstigen Wasserständen sicher in einer Tide von Bremen-Stadt nach See gelangen können, wurde im Frühjahr 1926 in Angriff genommen. Die Arbeiten konnten aber der Schifffahrt 1926 noch keine Erleichterungen bringen, weil auf den preußischen Weserstrecken noch nicht gearbeitet werden durfte. Wenn diese Arbeiten auch 1927 in Angriff genommen werden konnten, so verhinderte doch der frühe Frost eine größere Auswirkung noch im gleichen Jahre. Über die Anzahl der Schiffe mit größerem Tiefgang sei folgendes berichtet: Mit 7 m und mehr kamen 1926 122 und 1927 212 Schiffe an gegen 74 im Jahre 1925. 77 Schiffe fuhren 1926 mit gleichem Tiefgang ab und 112 1927 gegen 65 im Jahre 1925. Unter Ausnutzung besonders günstiger Wasserstände konnten 1926 4 und 1927 21 Schiffe mit 8 m und mehr Bremen-Stadt erreichen und 1 bzw. 4 von Bremen abfahren, jedoch noch nicht alle in einer Tide. Wenn man berücksichtigt, daß die großen modernen Frachtdampfer, die heute im Bau sind, durchweg mindestens 8½ m tief beladen werden können, so erkennt man, wie notwendig eine schnelle Durchführung des 8-m-Projektes ist, um die Bedeutung Bremens und damit der ganzen Weser im Weltverkehr zu erhalten. Es verdient anerkennend hervorgehoben zu werden, daß die zuständigen Stellen des Reiches und Bremens ganz in diesem Sinne das große Werk der erneuten Anpassung der Unterweser an den Weltfrachtverkehr energisch in Arbeit



genommen haben, so daß sich voraussichtlich der Nutzen im laufenden Jahre für Handel und Schifffahrt bemerkbar machen wird.

Tabelle 6. Seeschiffsverkehr in den einzelnen stadtbremischen Häfen.  
Ankunft.

Hafenanlagen	1913			1926			1927		
	Zahl	No.-Reg.-To.	Durchschn.-Gr.	Zahl	No.-Reg.-To.	Durchschn.-Gr.	Zahl	No.-Reg.-To.	Durchschn.-Gr.
Freihafen 1 . . .	1909	983 895	520	1859	870 562	468	1954	923 529	473
„ 2	472	566 525	1200	1171	3 207 334	2739	1330	3 992 109	3002
u. Hafen 3 (Getreideanl.)									
Holz- und Fabrikenhafen	756	203 569	270	446	165 782	372	395	151 714	384
Industrie- und Handelshäfen	336	288 861	860	530	444 343	815	477	353 238	741
Weser (Lösch- u. Ladeplätze)	80	5 547	69	62	13 225	127	54	6 734	125
Hohentorshafen	332	107 000	322	132	43 615	330	147	49 831	339

Tabelle 6 zeigt den Seeschiffsverkehr in den einzelnen stadtbremischen Häfen und gibt somit Aufschlüsse über die interessanten Fragen der Ausnutzung der einzelnen Hafenbecken. In allen Häfen ist von 1925 auf 1926 eine mehr oder weniger bedeutende Zunahme festzustellen. Nur der Hohentorshafen macht eine Ausnahme. Sein Ausfall erklärt sich durch den Fortfall der englischen Kohleneinfuhr für das Bremer Gaswerk während der Zeit des englischen Bergarbeiterstreikes. Der Verkehr des Hafens würde mit noch geringeren Ziffern erscheinen als er tatsächlich tut, wenn nicht auch an der Umschlagstelle der Gasanstalt Kohle zur Ausfuhr verladen wäre. Die größte prozentuale Zunahme zeigt der Industriehafen. Er konnte auch endlich seinen Vorkriegsverkehr wieder erreichen und weit übertreffen. Diese Zunahme ist ganz überwiegend der Kohlenausfuhr zu danken, die namentlich an den Anlagen der Deutschen Kohlenhandels-Gesellschaft,

Seeschiffs-  
verkehr in  
den ein-  
zelnen stadtbremischen  
Häfen.

der Firma Gebr. Röchling, der Norddeutschen Hütte und der Firma Paul Klemmt erfolgte. Aber auch in den im Betriebe der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft stehenden Freihäfen wurden erhebliche Mengen Kohlen umgeschlagen. Naturgemäß kam hierfür in erster Linie der der europäischen Fahrt bestimmte Freihafen 1 in Betracht. Trotzdem erreichte dieser Hafen auch damit noch nicht wieder den Verkehr des Jahres 1913.

Der Fortfall der Kohlenausfuhr ließ 1927 die Ziffern der Industrie- und Handelshäfen wieder zurückgehen. Aber ihr Normalverkehr hat doch nunmehr den Stand von 1913 entsprechend dem weiteren Ausbau endgültig überschritten. Der Holzhafen ließ weiter nach. Er hat nur noch  $\frac{3}{4}$  seines Vorkriegsverkehrs, der Hohentors-hafen noch nicht einmal die Hälfte. Er stieg zwar etwas, erreichte aber bei weitem nicht die Ziffern von 1925. Auch Freihafen 1 konnte 1927 die Vorkriegs-Tonnage noch nicht wieder erreichen, wengleich die letzten Jahre eine ständige Steigerung aufwiesen.

Die absolut größte Zunahme hatte, wie in den Vorjahren, wiederum Hafen 2 mit Hafen 3 zu verzeichnen. Die Statistik machte bis zum 1. April 1927 keine Trennung zwischen Hafen 2 und 3. Man kann aber auf Grund anderer Unterlagen die Ankünfte an den beiden Getreidepiers des Hafens 3 mit etwa 250 000 No.-Reg.-To. 1927 annehmen, so daß rund 3 740 000 No.-Reg.-To. für den Hafen 2 überbleiben. Das sind etwa 1,87 Millionen No.-Reg.-To. auf 1 km Kajelänge<sup>1)</sup>, eine ganz außerordentliche Verkehrsdichte, auch beim Vergleich mit anderen großen Häfen der Erde. Zweifellos ist der Freihafen 2 in Bremen-Stadt jetzt eines der belebtesten Hafenbecken der Welt, zumal es sich — bei einer Durchschnittsgröße von 3002 No.-Reg.-To. — auch um eine erhebliche Anzahl von Schiffen handelt, während bei den Liegeplätzen der Ozeanriesen eine verhältnismäßig große Tonnage schon mit wenig Schiffen erzielt wird, wie beispielsweise in Southampton.

<sup>1)</sup> Natürlich nur fertige gezählt.

In der rationellen Ausnutzung der wertvollen Ufer am seeschiffstiefen Wasser stehen die übrigen stadtbremischen Häfen allerdings weit hinter dem Hafen 2 zurück. Unter Berücksichtigung lediglich der ausgebauten und wirklich für den Verkehr benutzten Uferstrecken und Piers, also ohne Werftanlagen, stillgelegte Unternehmungen und Ufer mit Privatspeichern ohne Umschlagsbetrieb, wie beispielsweise am Holzhafen, ergibt sich für 1927 folgende Tonnage im angekommenen Seeschiffsverkehr je Meter Uferlänge:

Freihafen 2 .....	1870	No.-Reg.-To.
Getreidepiers (Hafen 3) ...	925	„
Freihafen 1 .....	308	„
Industrie- und Handelshäfen	136	„
Holz- und Fabrikenhafen..	90	„
Hohentorshafen .....	31	„
Weserbahnhof .....	14	„

Nun sind diese Ziffern noch keineswegs maßgebend für die Ausnutzung des Hafens. Zwei Schiffe von 1000 No.-Reg.-To. beanspruchen etwa die gleiche Uferlänge wie ein solches von 10 000 No.-Reg.-To. Zur genauen Feststellung der Ufer-Beanspruchung müßte man deshalb die Gesamtlänge aller Fahrzeuge wissen. Sie ist jedoch nicht festzustellen.

Dagegen ist die Durchschnittsgröße der Schiffe feststellbar und in der Tabelle 6 erwähnt. Ergänzend sei bemerkt, daß für das Etatsjahr vom 1. April 1927 bis zum 31. März 1928 die Durchschnittsgröße im Hafen 2 3120 No.-Reg.-To. und im Hafen 3 (Getreideanlage) 1920 No.-Reg.-To. betrug. Man wird daher für das Kalenderjahr 1927 mit ähnlichen Ziffern rechnen dürfen. Die Schiffe waren im Hafen 2 also etwa  $1\frac{2}{3}$ mal so groß wie an der Getreideanlage,  $4\frac{1}{4}$ mal so groß wie in den Industrie- und Handelshäfen, reichlich  $6\frac{1}{2}$ mal so groß wie im Hafen 1, 8mal so groß wie im Holz- und Fabrikenhafen und reichlich 9mal so groß wie im Hohentorshafen. Berücksichtigt man dies, so wird man etwa sagen dürfen, daß im Seeverkehr die Ausnutzung der Ufer- und Pier-

längen im Freihafen 2 im Jahre 1927 etwa  $1\frac{1}{2}$ mal so stark war wie an der Getreideanlage, doppelt so groß wie im Freihafen 1, 5mal so stark wie im Holz- und Fabrikenhafen, 7mal so groß wie in den Industrie- und Handelshäfen und 12mal so stark wie im Hohentorshafen.

Es wäre hiernach zweifellos sehr zu begrüßen, wenn eine gleichmäßigere Verkehrsdichte durch stärkere Heranziehung der verkehrsschwachen Häfen erzielt werden könnte. Von dem Standpunkt müssen die Arbeiten im Hohentorshafen besonders begrüßt werden, die dazu führen werden, daß etwa im Spätsommer das ganze Südufer und ein Teil des Nordufers eine wesentlich größere Tauchtiefe der Schiffe gestattet. Ebenso sind die Vertiefungsarbeiten auf der Holzseite des Holz- und Fabrikenhafens zu begrüßen. Es bleibt bedauerlich, daß die diesbezüglichen Pläne für das Fabrikenufer immer noch nicht zur Ausführung kommen können und daß dadurch der schon ohnehin so stark belastete Freihafen 2 zum Löschen von Schiffen herangezogen werden muß, die für den Holz- und Fabrikenhafen bestimmt sind.

Auch bei den Plänen zur Umgestaltung des Freihafens 1 verdienen diese Gesichtspunkte Berücksichtigung. Der Bau der Kali-Umschlagsanlage im Becken D der Industrie- und Handelshäfen dürfte, auch wenn diese Uferlänge in den obigen Berechnungen natürlich noch nicht enthalten ist, doch zu einer günstigeren Ziffer für den Durchschnitt der Industrie- und Handelshäfen führen. Daneben bleibt es u. E. nach wie vor erwünscht, die dortigen Häfen, wenn eben möglich, auch für den allgemeinen Verkehr heranzuziehen. Wir denken dabei insbesondere an die Verwertung des Hafens A und der Halbinsel zwischen dem Hafen A und der Weser zur Schaffung von Liegestellen für aufliegende, wartende und solche Schiffe, die lediglich Umschlag von Bord zu Bord vornehmen.

Bei der Ausnutzung der Häfen muß selbstverständlich auch die Binnenschifffahrt berücksichtigt werden. In dieser Beziehung sei auf Tabelle 12 verwiesen. Erwähnt sei

hier nur, daß sich dadurch das Bild zu Gunsten der meisten übrigen Häfen im Vergleich zum Hafen 2 verschiebt. Hier war absichtlich nur der Seeverkehr berücksichtigt, weil die Ufer am seeschiffstiefen Hafen natürlich einen weit größeren Wert haben als an einer nur für Binnenschiffe befahrbaren Wasserfläche.

Tabelle 7. Anteil der beladenen und leeren Schiffe am bremischen Seeschiffsverkehr.

	1913			1926			1927		
	Schiffe	Reg.-Tonnen Netto	0/0	Schiffe	Reg.-Tonnen Netto	0/0	Schiffe	Reg.-Tonnen Netto	0/0
<b>Angekommen</b>									
beladen . .	5656	4911317	93,5	4646	5918885	82	5444	7584624	93,8
leer . . . .	667	339950	6,5	1483	1285051	18	540	498462	6,2
Zusammen	6323	5251267		6129	7203936		5984	8083086	
<b>Abgegangen</b>									
beladen . .	4601	3675498	70,6	4888	6303114	87	4521	6488180	80,7
leer . . . .	1793	1530023	29,4	1286	943778	13	1483	1549673	19,3
Zusammen	6394	5205521		6174	7246892		6004	8037853	

In der Tabelle 7 sind Zahl und Tonnage der beladenen und leeren Schiffe mit ihrem prozentualen Anteil am Gesamtverkehr aufgeführt. Der englische Bergarbeiterstreik verursachte auch hier im Jahre 1926 erhebliche Veränderungen. Mit 1483 Fahrzeugen und 1285051 No.-Reg.-Tonnen nahmen die leer angekommenen Schiffe einen bisher nicht entfernt bekannten Umfang. Ihr Anteil am Gesamtverkehr stieg auf 18 0/0; das ist fast das dreifache von 1913. Andererseits ging der Anteil der leer abgegangenen Schiffe weiter, wenn auch nur gering, zurück. Vor dem Kriege waren 6,5 0/0 der angekommenen Schiffe leer und 29,4 0/0 der abgegangenen. 1926 aber waren die entsprechenden Ziffern 18 0/0 und 13 0/0.

1927 war das Bild wieder vollkommen anders. Der Anteil der beladenen Schiffe stieg in der Ankunft sogar noch etwas über die Ziffer von 1913 hinaus. Im Abgang

Beladen  
und leer.

nahm der Anteil der leeren Schiffe nicht nur gegenüber 1926, sondern auch gegenüber 1925 nicht unerheblich zu. Freilich sind die Ziffern immer noch günstiger als 1913. Man darf aber der Tabelle 7 keine zu große Bedeutung beilegen, denn sie unterscheidet nur nach beladenen und leeren Schiffen, nicht aber nach dem Grad der Beladung.

Verhältnis  
der Ladung  
zum Raum-  
gehalt der  
Schiffe.

Hierüber gibt die folgende Tabelle 8 Aufschluß. Im Jahre 1926 betrug in der Ankunft das Verhältnis der Ladung zum Raumgehalt der Schiffe 0,34 t und im Abgang 0,37 t Ladung auf 1 No.-Reg.-To. Schiffsraum; das ist eine Verschlechterung im Empfang, eine Verbesserung im Versand gegen 1925. 1927 brachte wieder eine Umkehr. In der Ankunft stieg die Ladungsmenge je Tonne Schiffsraum auf 0,49 t, im Abgang fiel sie auf 0,19 t. Das Verhältnis von Ladung zu Raum war damit noch weit ungünstiger als 1913. Einkommend betrug die relative Ladung nur 59 %, ausgehend sogar nur 48 % derjenigen von 1913. Man sieht hieraus, daß aus der günstigen Entwicklung der Ziffern der beladenen Schiffe, wie sie Tabelle 7 zeigt, keine zu weitgehenden Folgerungen gezogen werden dürfen. Die grundsätzliche Änderung gegenüber der Vorkriegszeit ist nur die folgende: Auch die großen Bulkartikel, wie Baumwolle, Getreide usw., werden nach dem Kriege im wesentlichen in Linienfahrt angebracht, und die Linienfahrer sind bemüht, Rückladung in Bremen zu nehmen. Früher dagegen überwog hierin die Trampfahrt und die Ausfahrt in Ballast von Bremen nach England, um dort Kohle zu laden. Ferner wird Bremen seit dem Kriege von einer großen Zahl Hamburger Schiffe angelaufen, die beiderwärts laden. Diese Tatsache muß man auch bei Betrachtung der Tabelle 8, insbesondere im Verhältnis der Ladung zum Raumgehalt der Schiffe, im Auge behalten. Da in jedem Hafen nur ein Teil der Gesamtladung genommen wird, muß eine derartige Statistik für den einzelnen Hafen verhältnismäßig ungünstig ausfallen, ohne daß daraus eine schlechte Gesamtausnutzung des Schiffes gefolgert werden kann.

Tabelle 8. Verhältnis der Ladung zur Schiffstonnage und Räume-Bilanz.

Im Jahre	Ankunft (ohne Schiffsausrüstung) auf 1 Netto-Reg.-Tonne	Abgang	Räume-Bilanz (Abgangsladung in % der Ankunftsladung)
1913.....	0,83 t Ladung	0,40 t Ladung	48 0/0
1924.....	0,52 „ „	0,24 „ „	46 0/0
1925.....	0,48 „ „	0,21 „ „	43 0/0
1926.....	0,34 „ „	0,37 „ „	108 0/0
1927.....	0,49 „ „	0,19 „ „	39 0/0

Die Räume-Bilanz, d. h. das Verhältnis der Ladung im Abgang zur Ladung in der Ankunft, war 1926 durch die Kohlenausfuhr umgekehrt wie sonst. Die Ausfuhr war größer als die Einfuhr.

Räume-  
Bilanz.

1927 war die Einfuhr wieder reichlich 2 $\frac{1}{2}$  mal so groß wie die Ausfuhr.

Selbst im Anteil der Flaggen am bremischen Seeschiffsverkehr machte sich 1926 der englische Bergarbeiterstreik entscheidend bemerkbar. Diesmal zu Gunsten Englands. Die deutsche Flagge, welche im Jahre 1925 wieder bis auf 53,7 % der gesamten Ankunft gestiegen war, ging auf 51 % zurück, obgleich ihre Tonnage für sich allein betrachtet gegenüber dem Jahre 1925 eine Zunahme von 16 % aufwies. Die britische Flagge aber konnte auch ihren Anteil wesentlich erhöhen, und zwar von 11,8 % auf 15,6 %. Denn unter ihr vollzog sich ein sehr großer Teil der Kohlenausfuhr. Die Flagge der Vereinigten Staaten von Nordamerika ging auch absolut zurück. Anteilmäßig büßte sie dadurch sehr stark ein und fiel von 18,5 % auf 13,7 %. Unter japanischer und italienischer Flagge war der Schiffsverkehr ebenfalls geringer als im Vorjahre. Dagegen waren viele andere Flaggen weit stärker vertreten als vorher.

Anteil  
der Flaggen.

1927 konnte die deutsche Flagge ihren Anteil wieder erhöhen. Sie erreichte 55,2 % gegen 66,7 % 1913. Großbritannien mußte den 2. Platz wiederum den Vereinigten Staaten von Nordamerika überlassen, die mit 1 155 000 No.-Reg.-To. die höchste Tonnage aufwiesen, die jemals unter fremder Flagge ankam. Der Anteil des Sternenbanners

Tabelle 9. Anteil der Flaggen am bremischen Seeschiffsverkehr in der Ankunft.

Flaggen	1913		1926		1927	
	Schiffe	No.-R.-To.	Schiffe	No.-R.-To.	Schiffe	No.-R.-To.
Reichsdeutsche . . . . .	4834	3 505 335	3909	3 676 260	4182	4 462 749
Nordamerikanische . . .	3	15 393	203	987 500	240	1 155 214
Britische . . . . .	614	1 152 571	970	1 126 937	674	1 111 134
Niederländische . . . . .	390	158 027	309	503 906	373	566 218
Norwegische . . . . .	187	153 374	200	146 106	129	134 886
Japanische . . . . .	—	—	29	127 652	29	127 418
Dänische . . . . .	29	25 331	167	160 110	59	113 044
Italienische . . . . .	10	26 434	28	64 211	52	106 959
Schwedische . . . . .	125	40 067	126	81 153	131	81 463
Griechische . . . . .	8	14 796	46	101 703	32	79 343
Französische . . . . .	11	10 069	44	85 444	30	50 255
Spanische . . . . .	20	29 341	15	24 294	15	36 414
Russische . . . . .	14	11 487	5	8 048	18	21 274
Jugoslawische . . . . .	—	—	8	17 125	6	17 473
Danziger . . . . .	—	—	14	31 830	3	5 629
Tschecho-Slowakische	—	—	5	15 169	1	3 523
Rumänische . . . . .	—	—	5	9 944	2	3 320
Portugiesische . . . . .	—	—	1	4 766	1	2 986
Peruanische . . . . .	—	—	1	2 212	1	1 634
Belgische . . . . .	2	3 882	2	1 401	3	1 072
Lettische . . . . .	—	—	3	1 976	2	707
Finnische . . . . .	48	33 144	3	3 760	1	371
Irische . . . . .	—	—	27	16 785	—	—
Estländische . . . . .	—	—	5	2 191	—	—
Memeler . . . . .	—	—	1	1 624	—	—
Brasilianische . . . . .	—	—	2	1 012	—	—
Litauische . . . . .	—	—	1	817	—	—
Österreichische . . . . .	28	72 016	—	—	—	—
zus. Reichsdeutsche . . .	4834	3 505 335	3909	3 676 260	4182	4 462 749
andere . . . . .	1489	1 745 932	2220	3 527 676	1802	3 620 337
Total . . . . .	6323	5 251 267	6129	7 203 936	5984	8 083 086



betrug 14,3 0/0, der britische 13,7 0/0. Die Niederlande, vor dem Kriege an 3. Stelle, behaupten seit Jahren den 4. Rang, erreichten aber mit 566 000 No.-Reg.-To. die 3 1/2fache Tonnage von 1913. Dänemark ging erheblich zurück. Auch Norwegen, Griechenland, Frankreich und Danzig. Irland und Südslavien fielen ganz aus. Japan, Schweden und Jugoslavien behaupteten ihre Tonnage, aber nicht ihren prozentualen Anteil. Dagegen waren die Flaggen Italiens, Spaniens und Rußlands weit stärker vertreten.

Die 6 wichtigsten Flaggen sind aus der nachfolgenden kleinen Aufstellung ersichtlich: Ihren Rang behaupteten die deutsche als 1. und die niederländische als 4. Flagge. Das Sternenbanner drängte den Union-Jack vom 2. auf den 3. Platz zurück. Die norwegische Flagge nahm den 5. und die japanische den 6. Platz ein. Die dänische Flagge trat zurück.

Anteil der 6 wichtigsten Flaggen am bremischen Seeschiffsverkehr 1913, 1925 und 1926 in Prozenten.

Jahr	deutsche	nordamerik.	britische	niederländ.	norwegische	japanische
1913.....	66,7 0/0	0,4 0/0	22,0 0/0	3,0 0/0	2,9 0/0	0,0 0/0
1925.....	53,7 0/0	18,5 0/0	11,8 0/0	5,9 0/0	1,8 0/0	2,3 0/0
1926.....	51,0 0/0	13,7 0/0	15,6 0/0	7,0 0/0	2,0 0/0	1,8 0/0
1927.....	55,2 0/0	14,3 0/0	13,7 0/0	7,0 0/0	1,7 0/0	1,6 0/0

## Der Unterweser-Fluß- und der Binnenschiffsverkehr.

Der Unterweser-Flußverkehr umfaßt alle Fahrzeuge, die zwischen Bremen und anderen Plätzen der Unterweser verkehren, ohne daß die Fahrt von See oder von oberhalb Bremen kommt bzw. dorthin fortgesetzt wird. Praktisch handelt es sich durchweg um Seeleichter. Doch fallen auch Seeschiffe hierunter, wenn sie z. B. leer vom Hafen Bremerhaven nach Bremen-Stadt fahren. Aber selten. Wesentlich größer ist schon der Anteil der reinen

Unterweser-  
Flußverkehr

Binnenschiffe. In den Jahren bis 1924 wurden nur die mit diesen Schiffen beförderten Güter gezählt. Seit 1925 aber ist die Statistik dahin verbessert, daß alle Güter Berücksichtigung finden. Ein einwandfreier Vergleich ist daher nur für die drei letzten Jahre möglich. Er zeigt von 1925 auf 1926 einen nicht unerheblichen Rückgang im Verkehr von der Unterweser nach Bremen und in umgekehrter Richtung zwar auch einen Rückgang hinsichtlich der Zahl und des Raumgehaltes der Schiffe, dagegen den gleichen Umfang des Güterverkehrs wie im Vorjahre.

Tabelle 10. Bremens Unterweser-Flußverkehr.  
Angekommen in Bremen.

Jahr	Schiffsverkehr				Güterverkehr in t zu 1000 kg
	total		davon leer		
	Schiffe	No.-Reg.-To.	Schiffe	No.-Reg.-To.	
1913.....	6395	1 412 201	1443	316 408	136 383 <sup>1)</sup>
1919.....	1693	511 890	695	233 345	191 135 <sup>1)</sup>
1923.....	2912	849 252	1110	383 221	153 947 <sup>1)</sup>
1924.....	3503	1 006 751	1552	517 421	93 783 <sup>1)</sup>
1925.....	4074	1 052 741	2155	554 675	499 456 <sup>2)</sup>
1926.....	4154	961 817	2167	488 953	392 349 <sup>2)</sup>
1927.....	4466	1 116 184	2093	472 946	500 618 <sup>2)</sup>

Abgegangen von Bremen.

Jahr	Schiffsverkehr				Güterverkehr in t zu 1000 kg
	total		davon leer		
	Schiffe	No.-Reg.-To.	Schiffe	No.-Reg.-To.	
1913.....	6514	1 477 084	1747	415 014	302 677 <sup>1)</sup>
1919.....	1634	479 926	670	237 667	178 531 <sup>1)</sup>
1923.....	2754	758 908	664	261 795	231 910 <sup>1)</sup>
1924.....	3418	978 847	762	320 865	445 913 <sup>1)</sup>
1925.....	4111	1 069 005	829	276 796	761 589 <sup>2)</sup>
1926.....	4155	986 578	542	166 637	762 494 <sup>2)</sup>
1927.....	4387	1 131 400	670	226 985	752 875 <sup>2)</sup>

1) nur, soweit mit Binnenschiffen befördert.

2) Gesamtverkehr.

1927 stieg dagegen der Verkehr von der Unterweser nach Bremen wieder erheblich. In der Zahl und Register-Tonnage der Fahrzeuge wurden die Ziffern von 1925 bedeutend überschritten, in der Ladung um eine Kleinigkeit. Von Bremen nach der Unterweser ging jedoch die Ladung etwas zurück. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Ausfuhrgüter für die in Bremerhaven liegenden großen Fahrzeuge, insbesondere des Nordamerikadienstes. Daneben spielt Kali eine Rolle, das zum Teil mit der Eisenbahn bis Bremen und von dort bis Nordenham auf der Unterweser befördert wird, um da, vielfach nach Lagerung, für Rechnung Bremer Firmen exportiert zu werden.

Tabelle 11. Bremens Binnenschiffsverkehr<sup>1)</sup>.  
Durchgang durch die Bremer Weserschleuse  
zu Tal

Jahr	Schiffsverkehr				Güter- verkehr in t zu 1000 kg
	total		davon leer		
	Schiffe	No.-Reg.-To.	Schiffe	No.-Reg.-To.	
1913.....	3312	962 381	154	34 641	828 374
1919.....	2157	760 556	94	36 358	601 214
1923.....	1526	513 830	370	152 449	408 073
1924.....	2572	841 674	58	15 578	951 744
1925.....	3920	1 373 779	47	11 632	1 511 520
1926.....	3807	1 331 595	27	6 292	1 520 224
1927.....	4300	1 526 287	92	33 846	1 730 027

zu Berg

Jahr	Schiffsverkehr				Güter- verkehr in t zu 1000 kg
	total		davon leer		
	Schiffe	No.-Reg.-To.	Schiffe	No.-Reg.-To.	
1913.....	3272	954 004	1516	384 408	296 394
1919.....	2257	810 709	976	312 736	362 788
1923.....	1499	507 088	522	143 826	364 652
1924.....	2583	847 217	1464	493 873	264 478
1925.....	3865	1 347 559	2459	869 941	291 408
1926.....	3793	1 320 200	2224	766 433	288 428
1927.....	4177	1 475 683	1953	652 471	503 155

<sup>1)</sup> Die Zahlen weichen etwas von den sonst veröffentlichten Ergebnissen der Wochenstatistiken ab.

Binnen-  
schiffahrt.

Tabelle 11 endlich bringt die Entwicklung von Bremens Binnenschiffsverkehr, gezählt im Durchgang durch die Bremer Weserschleuse. Der Schiffsverkehr blieb 1926 gegenüber dem Vorjahre sowohl nach der Zahl wie auch nach dem Raumgehalt der Schiffe zurück, dagegen konnte sich der Güterverkehr mit 1 809 000 t fast genau auf der Höhe von 1925 (1 803 000 t) behaupten.

1927 brachte jedoch einen kräftigen Anstieg. Talwärts kamen 210 000 t und bergwärts gingen sogar 215 000 t Ladung mehr als im Jahre 1926. In beiden Richtungen zusammen waren es 2,233 Mill. t gegen 1,125 Mill. t 1913. Also fast Verdoppelung. Talwärts betrug die Zunahme sogar 110 %. Bergwärts aber nur 71 %. Das Verhältnis von Berg- zu Talfracht verschlechterte sich also gegen 1913. Im Vergleich zu den Vorjahren verbesserte es sich jedoch beträchtlich. Das ist das Erfreulichste am Ergebnis von 1927. Die Bergladung betrug 29 % der Talladung gegen 19 % 1926 und 36 % 1913. Die Zunahme von 1926 auf 1927 stellte sich auf 14 % zu Tal und 75 % zu Berg. Die Ausnutzung der Schiffsräume ergab 1926 0,68 t und 1927 0,7 t Ladung je 1 Register-Tonne.

Alle diese Zahlen scheinen eine sehr günstige Entwicklung anzuzeigen, führen aber leicht zu Trugschlüssen. Man muß berücksichtigen, daß 1913 nur der Verkehr zur Mittel- und Oberweser nebst Fulda und Aller bestand, daß 1915 aber der Anschluß durch den Mittellandkanal hinzugekommen ist. Vom Gesamtverkehr des Jahres 1927 entfielen nicht weniger als 937 000 t auf Kohlen, die vom Ruhrgebiet über den Mittellandkanal kamen. Ohne sie wurden nur 1 296 000 t im Jahre 1927 befördert, gegen 975 000 t 1926 und 1 102 000 t 1925. Von den 1 296 000 t Gesamtverkehr ohne Kohlen entfielen 1927 aber noch etwa 325 000 t auf sonstigen Verkehr zwischen Bremen und dem Mittellandkanal. Mithin blieben für den reinen Weserverkehr nur rund 970 000 t Ladung im Jahre 1927, die mit den 1 125 000 t des Jahres 1913 vergleichbar sind. Der Binnenschiffsverkehr Bremens mit der Oberweser erreichte demnach 1927 nur ca. 86 % seines Vorkriegsumfanges.

1926 waren es etwa 650 000 t reiner Weserverkehr = ca. 58 % von 1913. Streng genommen sind aber die Ziffern bei diesem Vergleich für 1927 noch um 117 000 t und für 1926 um 77 000 t zu vermindern, wenn man berücksichtigt, daß die Norddeutsche Hütte in Bremen während des Krieges bei Polle Gelände für Steinbruchzwecke erworben hat und seitdem von dort als Ersatz für frühere See-einfuhr die genannten Mengen von Kalksteinen bezieht. Ein Verkehr, der 1913 noch nicht in Betracht kam. So betrachtet, standen den 1 125 000 t von 1913 im Jahre 1927 etwa 853 000 t = 76 % und 1926 etwa 573 000 t = 51 % gegenüber.

Eine starke Belebung des Weserverkehrs erscheint nur durch grundlegende Verbesserung der Wasserstraße möglich. Dazu ist die Kanalisierung, und zwar des ganzen Stromes bis hinauf nach Hann.-Münden, unerläßlich. Auch die Kanalisierung der unteren Werra bis in das Kaligebiet ist im Interesse der Kalitransporte sehr erwünscht.

Andererseits verdient hervorgehoben zu werden, daß vom ganzen jetzigen Binnenschiffsverkehr Bremens und der Unterweser rund 1 260 000 t oder etwa 57 % auf die Transporte von und nach dem Kanal westlich Minden, d. h. praktisch das rheinisch-westfälische Industriegebiet entfallen. Diesen bedeutendsten Verkehrsbeziehungen muß daher die sorgfältigste Beachtung gewidmet werden. Die Frachten zwischen Bremen und dem Ruhrgebiet sind infolge der Ungunst des Weges immer noch viel zu hoch. Daher konnten nur Güter, die Bremen auch ohnehin bezog oder versandte, nach der Eröffnung des Mittellandkanals auf ihn übergehen. Eine Verbilligung des Bezuges und eine Steigerung des Absatzes deutscher Kohlen, sowie eine Vergrößerung des Bunkergeschäftes wurde noch nicht erreicht. Auch gelang es nicht, Fortschritte im Wettbewerb mit Rotterdam und Antwerpen zu machen, im Gegenteil: durch die Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals gingen Bremen wertvolle Transporte, namentlich des für die Schifffahrt so wichtigen Schwergutes, verloren.

Die bereits im letzten Bericht gestreifte Entwicklung des Wasserverkehrs zwischen Dortmund und Bremen einerseits und Rotterdam/Antwerpen andererseits setzte sich 1926 bis 1927 und noch verschärft 1928 in der für Bremen außerordentlich ungünstigen Weise fort. Die mehrfach erwähnte ernste Verschiebung im Wettbewerb zwischen den großen deutschen Seehäfen und den ausländischen Rheinmündungshäfen ist durch diese Abwanderung der deutschen Güter nach ausländischen Seehäfen wesentlich mit begründet. In welchem Maße der Rhein-Herne-Kanal die Transporte verbilligt hat, ergibt sich daraus, daß beispielsweise die Fracht für 1 t Kohle nach Rotterdam, direkt von der Kohlenzeche am Rhein-Herne-Kanal, reichlich RM. 1,— oder 30 % weniger kostet, als bei dem früher dafür notwendigen Umschlag in Ruhrort. Für andere Güter dürfte die Ersparnis vielfach noch größer sein. Alle diese eben angeführten Umstände lassen die große Wichtigkeit der Bestrebungen für den bekannten Hansakanal erkennen, um Bremen wenigstens den status quo 1913 zu ermöglichen.

Tabelle 12. Flußschiffsverkehr in den einzelnen stadtbremischen Häfen  
(ohne Verkehr von Hafen zu Hafen).  
Ankunft.

Hafenanlagen	1913		1926		1927	
	Zahl	No.-Reg.-To.	Zahl	No.-Reg.-To.	Zahl	No.-Reg.-To.
Freihafen 1 . . . .	2738	677 287	994	250 961	1180	302 978
„ 2 . . . .	444	142 428	1160	356 290	1238	417 432
u. Hafen 3 . . . . (Getreideanlage)						
Holz- und Fabrikenhafen . .	718	166 304	554	107 249	658	116 220
Industrie- und Handelshäfen . . .	527	105 823	791	308 317	1249	505 737
Weser (Lösch- und Ladeplätze) . . . .	497	133 305	314	102 637	220	71 232
Hohentorshafen . .	691	142 058	620	191 288	397	117 183
außerdem Holzflöße	21	485	3	62		

Als Seitenstück zur Tabelle 6 gibt die Tabelle 12 den Flußschiffsverkehr in den einzelnen stadtbremischen Häfen an. Auch auf diesem Gebiet brachte das Jahr 1926 zahlreiche Verschiebungen. Der Verkehr der Industrie- und Handelshäfen blieb um nicht weniger als  $\frac{1}{4}$  zurück, und das trotz der starken Kohlenausfuhr. Die zur Ausfuhr bestimmten Kohlen kamen nämlich fast ausschließlich mit der Bahn an. Einmal weil der größte Teil aus Oberschlesien stammte, und sodann, weil die Schifffahrt mit den Transporten von Bunkerkohle und Industriekohle für den Ortsbedarf voll beschäftigt war, und die Beschaffung weiteren Kahnraums für die kurze Konjunktur sich natürlich nicht lohnte. Auch im Freihafen 2 und im Hafen 3 ging der Flußschiffsverkehr etwas zurück. Ebenso in den Lösch- und Ladeplätzen an der Weser. Dagegen wiesen der Freihafen 1 und der Holz- und Fabrikenhafen kräftige Zunahmen auf, vor allem aber der Hohentorshafen, wo der Flußschiffsverkehr um 58 % wuchs, während, wie oben ausgeführt, der Seeschiffsverkehr hier eine erhebliche Einbuße hatte. Der Grund ist der Bezug von Ruhrkohle auf dem Wasserweg über Minden anstelle englischer Kohle von See.

Flußverkehr  
in den  
einzelnen  
stadt-  
bremischen  
Häfen.

1927 trat wieder ein weitgehender Umschwung ein. Der Verkehr im Hohentorshafen ging um rund 40 % zurück. Denn das Gaswerk bezog wieder einen Teil seiner Kohlen von England. Außerdem fiel die Ausfuhr von Ruhrkohle an seinen Anlagen fort.

Dagegen stieg der Binnenschiffsverkehr in den Industrie- und Handelshäfen ganz erheblich, nämlich von 308 000 t auf 506 000 t, mithin um fast 200 000 t oder 65 %. Auch der Verkehr von 1925 wurde noch erheblich übertroffen. Die für die Anlieger dieser Häfen bestimmten Kohlen kamen fast ausschließlich auf dem Wasserwege an. Ferner nahm der Bezug der Norddeutschen Hütte an Kalksteinen von ihrem Steinbruch in Polle um 40 000 t zu. Endlich gingen wesentlich größere Partien Holz weseraufwärts als in den Vorjahren.

Auch alle anderen Häfen hatten eine Steigerung aufzuweisen. Von den 417 000 t der Häfen 2 und 3 entfiel

fast die Hälfte auf die 2 Piers der Getreideanlage und nur die gute andere Hälfte auf den ganzen Freihafen 2.

Wie bereits oben bei Tabelle 6 erwähnt, ist die Inanspruchnahme der einzelnen Häfen durch die Binnenschiffe von derjenigen durch die Seeschiffe grundverschieden. Unter Berücksichtigung der gleichen Uferstrecken und Piers wie bei der Berechnung der Seeschiffstonnage je m Uferlänge (siehe Seite 35) kamen 1927 im Flußschiffsverkehr auf je 1 m Uferlänge:

Getreidepiers (Hafen 3) . . . .	745	No.-Reg.-To.
Industrie- und Handelshäfen	195	„
Weserbahnhof . . . . .	142	„
Freihafen 2 . . . . .	105	„
Freihafen 1 . . . . .	100	„
Hohentorshafen . . . . .	73	„
Holz- und Fabrikenhafen ..	68	„

Bei diesem Verkehr kann man annehmen, daß die Schiffe im Durchschnitt annähernd die gleiche Größe haben, so daß die vorstehenden Ziffern einen unmittelbaren Anhalt für die Ausnutzung der Uferlängen durch Flußfahrzeuge geben. Die Inanspruchnahme der beiden Piers der Getreideanlage im Hafen 3 ist außerordentlich groß. Nimmt man hinzu, daß sie auch im Seeverkehr nächst dem Freihafen 2 an der Spitze stehen und daß dieselben Piers auf der einen Seite den See- und auf der anderen den Binnenschiffsverkehr zu vermitteln haben, so wird man diese Anlage alles in allem wohl als die am stärksten ausgelastete bremische Hafenanlage bezeichnen müssen.

### Der Güterverkehr.

Begriff.

Hierunter ist nach dem Verfahren des Statistischen Landesamtes Bremen der Verkehr für bremische Rechnung zu verstehen, d. h. alle seewärts in den bremischen Häfen umgeschlagenen Güter und außerdem die in den nicht-bremischen Weserhäfen seewärts ein- oder ausgegangenen Güter, die für Rechnung Bremer Kaufleute bestimmt waren.



Leider liegen die Ziffern für 1927 bei Abfassung des Berichtes nur zu einem kleinen Teil vor. Wohl aber die Ergebnisse der bremischen Vierteljahrs-Statistiken, die für das Statistische Reichsamt gemacht werden und in den Mitteilungen von „Wirtschaft und Statistik“ (1928, Nr. 3, S. 96 ff.) kurz verwertet sind. Diese Statistik beruht auf anderen Grundlagen als die von Bremen seit Jahrzehnten veröffentlichte. Die Reichsstatistik enthält Brutto-, die bremische Netto-Gewichte. Die Reichsstatistik umfaßt ferner nur die beiden bremischen Häfen Bremen und Bremerhaven, die bremische darüber hinaus den gesamten Verkehr für bremische Rechnung in dem oben erläuterten Sinne. Die Reichsstatistik läßt bei der Ausfuhr die Schiffs-ausrüstung außer Betracht, die bremische zählt sie mit. Auch ist die Einteilung der Gütergruppen bei den beiden Statistiken verschieden. Endlich scheint bei der Reichsstatistik im Durchfrachtverkehr das Land des nächsten Hafens — also wo der Umschlag stattfindet — berücksichtigt zu sein, während die bremische Statistik das eigentliche Herkunfts- und Bestimmungsland zu Grunde legt. Aus all diesen Gründen ergeben sich zwischen den Ziffern der beiden Arten von Statistiken, obwohl sie von der gleichen Behörde bearbeitet werden, erhebliche Unterschiede. Es ist daher nicht möglich, die Ziffern der bremischen Statistik bis 1926 einfach durch die für die Reichsstatistik ermittelten Ziffern von 1927 zu ergänzen. Um gleichwohl einen ungefähren Überblick über die Entwicklung im Jahre 1927 zu bieten, sind deshalb bei den wichtigsten Tabellen nach den Angaben der bremischen Statistik noch die Ziffern nach der Reichsstatistik für 1925 bis 1927 beigegefügt.

Wie in den Vorjahren kann auch diesmal nur der sichtbare Güterverkehr berücksichtigt werden, während sich der weit darüber hinausgehende Umfang des Bremer Handels ziffernmäßig nicht nachweisen läßt. Eine Übersicht über den Gesamtverkehr in den letzten Jahren und 1913 gibt Tabelle 13. Danach übertraf die Ein- und Ausfuhr zusammengenommen mit 5,44 Millionen t im Jahre 1926

Bremische  
und Reichs-  
statistik.

See-Ein-  
und Ausfuhr  
zusammen.

diejenige des Vorjahres um 1,14 Millionen t oder um 27 %. Gegenüber dem Jahre 1913 blieb Bremens seewärtiger Güterverkehr aber immer noch um 24 % zurück, und zwar trotz der starken Kohlenausfuhr. Es wurde noch nicht einmal ganz der Verkehrsumfang von 1923 erreicht, wo infolge der Ruhrsperrre außerordentlich viel englische Kohlen eingeführt waren.

Tabelle 13. Die seeseitige Ein- und Ausfuhr in den Jahren 1913, 1919, 1923 bis 1927.<sup>1)</sup>

Im Jahre:	Gewicht:		Wert
	Millionen t	% im Vergleich zu 1913	Millionen Mark (Gegenwartswert)
1913 .....	7,17	100	2835
1919 .....	1,09	15	Infla-
1923 .....	5,47	76	tion
1924 .....	4,24	59	2318
1925 .....	4,30	60	2729
1926 .....	5,44	76	2522
1927 .....	5,89	82	rd. 3400

1927 wurden 450000 t oder 8 % mehr umgeschlagen als 1926. Gegenüber 1925 war der Zuwachs 1,59 Mill. t oder 37 %. Verglichen mit 1913 fehlten aber immer noch 1,28 Mill. t oder 18 %.

Im folgenden die Angaben der Reichsstatistik für die Jahre 1925—1927. Daneben ist die Schiffsausrüstung aufgeführt, ferner die Summe aus beiden Rubriken.

	Reichsstatistik	Schiffsausrüstung	Insgesamt
1925 .....	4,078 Mill. t	0,247 Mill. t	4,325 Mill. t
1926 .....	5,331 „ „	0,286 „ „	5,617 „ „
1927 .....	5,586 „ „	ca. 0,419 „ „	ca. 6,005 „ „

Wie ersichtlich, stimmen die Summen ziemlich mit denjenigen der bremischen Statistik überein. Daß die Reichsstatistik in allen Jahren höhere Ziffern aufweist, obgleich sie nur die beiden bremischen Häfen berücksichtigt, erklärt sich offenbar durch die Tara.

<sup>1)</sup> Soweit die nachfolgenden Zahlen von denjenigen des vorjährigen Berichtes abweichen, handelt es sich um neue Ermittlungen des Statistischen Landesamtes.

Die Angaben des Wertes gestatten keinen unmittelbaren Vergleich mit 1913, da nur die Gegenwartswerte bekannt sind. Nimmt man einen Teuerungsindex von i. D. 145 für 1927 an, so wäre der gewogene Wert 1927 2,350 Milliarden Mk. oder 81 % von 1913, also ungefähr entsprechend der Mengen-Entwicklung.

Schaltet man Steinkohlen, Koks und Braunkohlen ganz aus, so wurden 1926 seewärts rd. 3,8 Millionen t ein- und ausgeführt gegen 3,8 Millionen t im Jahre 1925 und 5,9 Millionen t im Jahre 1913. Das sind für die Jahre 1925 und 1926 erst je 64 % des Güterverkehrs von 1913.

1927 waren es ohne Kohlen 5,15 Mill. t. Der Normalverkehr nahm also gegenüber 1925 und 1926 um 1,35 Mill. t oder 36 % zu. Darin zeigt sich deutlich die eingangs erwähnte Mengenkonjunktur der deutschen Wirtschaft. Im Vergleich zu 1913 blieb der bremische Güterverkehr aber auch ohne Kohlen 1927 noch um 750 000 t oder 13 % zurück.

Tabelle 14. Die Entwicklung des seewärtigen Güterverkehrs in den 4 Wettbewerbshäfen.

Jahr	Bremen Tonnen zu 1000 kg	Hamburg Tonnen zu 1000 kg	Rotterdam Tonnen zu 1000 kg	Antwerpen <sup>2)</sup> Tonnen zu 1000 kg
1913.....	7 166 955	25 457 910	28 145 000	18 871 009
1924.....	4 244 035	19 529 164	24 960 262	21 356 000
1925.....	4 298 314	19 390 800	28 902 443	ca. 23 000 000
1926.....	5 435 311	21 306 450	37 307 186	ca. 25 000 000
1927.....	rd. 5 890 000	25 123 647	40 567 944	

Prozentuale Veränderung:

1926/1927.....	+ 10	+ 18	+ 9	
1913/1927.....	- 18	- 1	+ 44	

Tabelle 14 zeigt einen Vergleich des seewärtigen Güterverkehrs in den vier Häfen Bremen, Hamburg, Rotterdam und Antwerpen. Leider liegen für Antwerpen noch nicht einmal für die Jahre 1925 und 1926 die genauen Ziffern vor. Mit einer weiteren erheblichen Steigerung über die Ziffern von 1924 hinaus ist aber angesichts der Entwicklung seines

Vergleich  
mit  
Hamburg,  
Rotterdam  
und  
Antwerpen

<sup>2)</sup> teilweise geschätzt.

Seeschiffsverkehrs und sonstiger Unterlagen bestimmt zu rechnen. Es dürfte sehr vorsichtig gegriffen sein, wenn man den Seegüterverkehr Antwerpens im Jahre 1926 zu etwa 25 Millionen t annimmt. Im Jahre 1927 dürfte er weiter gestiegen sein. Das wird man aus dem Beispiel Rotterdams bestimmt folgern dürfen.

Rotterdam blieb, wie im Abschnitt Seeschiffahrt zu Tabelle 3 erwähnt, zunächst hinter Antwerpen zurück. Immerhin überschritt es 1925 bereits den Vorkriegsverkehr um  $2\frac{1}{2}$  %, 1926 um 32 %. Dabei handelte es sich in erster Linie um Kohlenausfuhr, die von 6,48 Millionen t im Jahre 1925 auf 16,10 Mill. t im Jahre 1926 stieg. 1927 ging die Kohlenausfuhr um 5,10 Mill. t auf 11,00 Mill. t zurück. Dennoch erreichte der Gesamtverkehr infolge außerordentlicher Zunahme der Erzeinfuhr und der Steigerung des sonstigen Verkehrs einen Zuwachs gegenüber 1926 von 3 260 000 t oder fast 9 %. Seinen Vorkriegsverkehr übertraf es um 12 423 000 t oder 44 %. Hamburg und Bremen fallen dagegen stark ab. 1926 blieb Hamburg um 16 %, Bremen um 24 % hinter 1913 zurück. Trotz der einzigartigen Kohlenkonjunktur, die für Bremen relativ noch günstiger war als für Hamburg, weil hier dem Zuwachs an Ausfuhr ein Ausfall an Einfuhr von englischen Kohlen gegenüberstand. 1927 erreichte Hamburg seinen Vorkriegsverkehr bis auf 1 % wieder. Bremen blieb aber noch um 18 % dahinter zurück. Diese ungleiche Entwicklung erklärt sich dadurch, daß Bremen infolge seiner geographischen Lage mehr auf den Verkehr mit Rheinland/Westfalen angewiesen ist und schwerer unter der Konkurrenz der Häfen an der Rheinmündung zu leiden hat.

Nun wird vielfach angenommen, die günstige Entwicklung Rotterdams sei nur eine Folge der großen Transporte von Kohlen, namentlich für Reparationszwecke, und von Erz. Das trifft — wie schon eingangs gesagt — nicht zu; denn ohne Kohlen und Erz betrug der Seegüterverkehr Rotterdams auf Grund der Veröffentlichungen der Rotterdamer Handelskammer im Jahre 1927 18,30 Mill. t gegen 15,28 Mill. t 1913. 1927 übertraf also der sonstige

Tabelle 15. Bremens seeseitige Ein- und Ausfuhr 1913, 1919, 1923—1927 unter Hervorhebung von Steinkohlen und Koks sowie der Schiffsausrüstung.<sup>1)</sup>

	Einfuhr						Ausfuhr					
	Insgesamt		davon				Insgesamt		davon			
			Steinkohlen und Koks		Sonstiges				Echte Ausfuhr		Ausrüstung der Handelsmarine	
	t	1000 RM.	t	1000 RM.	t	1000 RM.	t	1000 RM.	t	1000 RM.	t	1000 RM.
1913...	4 368 295	1 708 772	578 355	8 501	3 789 940	1 700 271	2 798 660	1 126 721	2 081 736	1 106 666	716 924	20 055
1919...	721 253	Infla-					371 238					
1923...	4 328 074	tion	2 699 108		1 628 966		1 143 311		989 473		153 838	
1924...	2 774 599	1 534 480	759 222	17 970	2 015 377	1 516 510	1 469 436	783 932	1 273 741	777 162	195 695	6 770
1925...	2 838 120	2 024 905	294 458	5 618	2 543 662	2 019 287	1 460 194	704 271	1 213 192	696 494	247 002	7 777
1926...	2 476 143	1 617 698	112 914	2 182	2 363 229	1 615 516	2 959 168	904 097	2 673 421	894 166	285 747	9 931
1927 rd.	3 940 000	2 400 000	267 000	5 400	3 673 000	2 394 600	1 950 000	1 000 000	1 530 000	983 000 <sup>2)</sup>	419 000	17 000 <sup>2)</sup>

Prozentuale Veränderung

1927/13 || — 10 0/0 | || — 54 0/0 | || — 3 0/0 | | — 30 0/0 | || — 27 0/0 | || — 41 0/0 |

1) Soweit die nachfolgenden Zahlen von denjenigen des vorjährigen Berichtes abweichen, handelt es sich um neue Ermittlungen des Statistischen Landesamtes.

2) Geschätzt.

Güterverkehr Rotterdams den der Vorkriegszeit bereits um 3,02 Mill. t. Das sind 20 %.

Aus den Wertziffern der Tabelle 13 ist der Rückgang in Bremens Normalverkehr von 1925 auf 1926 bemerkbar. Er erklärt sich durch starken Ausfall hochwertiger Güter, besonders an Baumwolle, der durch die Kohlenausfuhr bei weitem nicht ausgeglichen werden konnte. 1927 stiegen die Wertziffern um 35 % gegen 1926 und 25 % gegen 1925, weil höherwertige Artikel stark zunahmen. Da aber ihr Preis z. T. sank (Baumwolle), blieb der Wertzuwachs geringer als die Mengensteigerung.

Trennung  
nach Einfuhr  
und  
Ausfuhr.

Tabelle 15 bringt eine Unterteilung von Bremens Seegüterverkehr nach Einfuhr und Ausfuhr und hebt bei der Einfuhr Steinkohle, Koks und Sonstiges, bei der Ausfuhr die echte Ausfuhr und die Ausrüstung für die Handelsschiffahrt besonders hervor. Die Einfuhr betrug 1926 2,48 Millionen t und ging damit gegenüber 1925 um 160 000 t oder 13 % zurück, während die Ausfuhr dank der Kohlenkonjunktur mit 2,96 Millionen t um 1 500 000 t oder 103 % stieg. Die Einfuhr fiel auf nur 57 % der Menge von 1913, wogegen die Ausfuhr die Vorkriegsziffer um 6 % überschritt. Während 1913 die Einfuhr die Ausfuhr um rd. 1,57 Millionen t oder 56 % übertraf, war es 1926 umgekehrt. Es wurden 483 000 t oder knapp 20 % mehr aus- als eingeführt. Am Rückgang der Einfuhr waren Steinkohlen und Koks erheblich beteiligt. Aber auch die sonstigen Einfuhrgüter blieben noch der Menge nach um 7 % hinter 1925 und um 14 % hinter 1913 zurück.

Menge.

In der Ausfuhr waren die Zahlen 1926 für die echte Ausfuhr günstiger als die Gesamtzahlen und als die der Schiffsausrüstung. Doch nahm auch diese zu. Ihre Zahlen, und damit auch die Gesamtausfuhrzahlen, können aber u. E. nicht als einwandfrei bezeichnet werden, da Bunkeröl von der Statistik nicht berücksichtigt wird. Es ist daher leider auch nicht möglich, die Verschiebungen aufzuzeigen, die sich durch die Motorschiffe und die Ölbrenner ergeben haben. Bei Tabelle 16 wird noch Gelegenheit sein, auf diese Frage zurückzukommen.

1927 betrug die Einfuhr 3,94 Mill. t und die Ausfuhr 1,95 Mill. t. Erstere war rund 1,46 Mill. t oder 59 % größer als im Vorjahr, letztere rund 1 Mill. t oder 34 % geringer. Beiderwärts wurden die Zahlen von 1925 erheblich übertroffen, aber die Vorkriegsziffern bei weitem noch nicht erreicht. Die Einfuhr blieb 10 %, die Ausfuhr sogar 30 % hinter 1913 zurück. Doch muß man berücksichtigen, daß ein Teil der seewärtigen Kohleneinfuhr durch binnenländische Transporte über den Rhein-Weser-Kanal ersetzt ist. Deshalb erscheint es notwendig, die Einfuhr ohne Kohlen zu betrachten. Sie erreichte annähernd den Stand von 1913. Hier fehlten nur rd. 117000 t oder 3 %.

Die Ausrüstung der Handelsmarine wies gegenüber den Vorjahren erhebliche Zunahmen auf. Sie erreichte aber 1927 erst 59 % des Bedarfes von 1913. Das entspricht annähernd dem Maße, in welchem die bremische Handelsflotte wieder aufgebaut werden konnte. Die echte Ausfuhr stellte sich auf 73 % derjenigen des Jahres 1913.

Die ungleiche Entwicklung der Ein- und Ausfuhr hatte zur Folge, daß die schon vor dem Kriege sehr passive Räumte-Bilanz sich weiter verschlechterte. Ohne Schiffsausrüstung machte 1927 die ausgehende nur 39 % der ankommenden Ladung aus, während es 1913 immerhin noch 48 % gewesen waren. Mit Schiffsausrüstung waren es 1927 50 % gegen 64 % 1913. Diese ungünstige Gestaltung der bremischen Seeausfuhr in der Nachkriegszeit ist der schwächste Punkt in seiner Entwicklung. Zum Teil hängt das mit der allgemeinen Verschlechterung der deutschen Handelsbilanz zusammen. Aber doch keineswegs allein. Rotterdam führte 1927 16,77 Mill. t aus gegen 7,36 Mill. t 1913. Diese gewaltige Zunahme ist zwar wesentlich durch die Reparationskohlen bedingt. Aber auch ohne Kohlen war Rotterdams Seeausfuhr wie sein gesamter Seegüterverkehr 1927 größer als 1913. Und zwar auch im Verkehr von deutschen Gütern. Rotterdam erhielt 1927 auf dem Binnenwasserwege aus Deutschland ohne Steinkohlen und Erz 2,55 Mill. t gegen 2,09 Mill. t 1913. Das sind 460 000 t oder 22 % mehr. Antwerpen

bezog auf dem Binnenwasserweg aus Deutschland ohne Steinkohlen und Erz 1927 2,08 Mill. t gegen 1,56 Mill. t 1913, also 520 000 t oder 33 % mehr als vor dem Kriege. Beiderwärts spielte das Schwergut bei der Zunahme eine erhebliche Rolle.

**Kohlen.** Von der Gesamtausfuhr entfielen 1926 1,52 Mill. t oder 51 % auf Kohlen und Koks. Davon waren 1,13 Millionen t Steinkohlen, 0,34 Koks und 0,05 Braunkohlen.

1927 betrug die Ausfuhr von Kohlen und Koks 0,48 Mill. t. Diese Güter gingen also gegenüber 1926 um 1,04 Mill. t zurück, erreichten aber im Vergleich zu 1925 eine Zunahme von 0,21 Mill. t<sup>1)</sup>. Ohne Kohlen und Koks betrug die Gesamtausfuhr 1927 1,47 Mill. t gegen 1,44 Mill. t 1926, 1,19 Mill. t 1925 und 2,0 Mill. t 1913. Die Zunahme war also von 1926 auf 1927 nur noch minimal. Insgesamt blieb dieser Verkehr gegenüber 1913 um 0,53 Mill. t oder 27 % seines damaligen Umfanges zurück.

**Wert.** Hinsichtlich der Entwicklung des Wertes sei zunächst auf Tabelle 13 und die Bemerkungen dazu verwiesen.

Ergänzend gibt Tabelle 15 die Trennung nach Ein- und Ausfuhr unter Hervorhebung von Steinkohlen und Koks sowie der Schiffsausrüstung. Die Einfuhr fiel von 2,02 Milliarden Mk. 1925 auf 1,62 Milliarden Mk. 1926 und stieg dann wieder auf 2,4 Milliarden Mk. 1927. Die Ausfuhr stieg von 0,7 Milliarden Mk. 1925 auf 0,9 Milliarden Mk. 1926 und 1,0 Milliarden Mk. 1927.

Es ist dabei interessant zu sehen, wie gering 1926 die außerordentliche Kohlenausfuhr, die der Menge nach größer war als die gesamte übrige Ausfuhr, im Werte zu Buche schlug. Von den 904 Mill. RM. Wert der Gesamtausfuhr entfielen nur 43 Mill. RM. oder 4½ % auf Kohlen und Koks! Diese letzten Zahlen veranschaulichen zugleich die große Handelsbedeutung Bremens im Vergleich mit anderen Häfen, in denen das billige Massengut überwiegt.

Der Rückgang, welchen die Einfuhr mit 0,4 Milliarden Mk. oder 20 % im Jahre 1926 aufzuweisen hatte, wurde 1927 doppelt wettgemacht. Denn die Einfuhr

<sup>1)</sup> Hauptsächlich Bunkerkohle.



stieg gegenüber 1925 um nahezu 0,4 Milliarden Mk. Die Steigerung der Ausfuhr verlangsamte sich zwar von 1926 auf 1927, betrug aber doch immerhin noch rund 100 Millionen Mk. oder 11 % gegenüber dem Vorjahr, während sie 1926 im Vergleich zu 1925 28 % betragen hatte. Im Gegensatz zur Menge stieg auch bei der Ausfuhr ohne Kohlen der Wert im Jahre 1927 noch um 10 %. Etwa die gleiche Zunahme wies der Wert der echten Ausfuhr auf, während bei der Ausrüstung der Handelsmarine nahezu mit Verdoppelung zu rechnen ist.

Bei der Betrachtung nach einzelnen Warengattungen muß leider auf Berücksichtigung des Jahres 1927 vollständig verzichtet werden. Denn die bisherigen Unterlagen sowohl der bremischen wie der Reichsstatistik lassen eine Zusammenstellung, welche mit den Angaben in Tabelle 16 für die Vorjahre vergleichbar wäre, nicht zu. In der Einfuhr wiesen 1926 die Verzehrggegenstände eine erhebliche Zunahme auf. Es dürfte sich dabei in erster Linie um Getreide handeln. Auch andere Industrieerzeugnisse außer Manufakturwaren hatten eine, wenn auch bescheidene Zunahme. Dagegen gingen infolge des englischen Bergarbeiterstreikes die Bau- und Brennmaterialien auf weniger als die Hälfte zurück; daneben allerdings auch erheblich andere Rohstoffe und Halbfabrikate. Die der Menge nach nur geringfügige Einfuhr von Manufakturwaren fiel ebenfalls. Die Entwicklung der Wertziffern entspricht im allgemeinen der Entwicklung der Menge.

Waren-  
gattungen.

Die Ausfuhr zeigt ein günstigeres Bild. Nur Verzehrggegenstände blieben hinter 1925 zurück, konnten aber gleichwohl ihren Wert um mehr als 20 % steigern. Es wird sich also um einen Übergang zu höheren Qualitäten handeln. Gewaltig ist natürlich die Zunahme der Bau- und Brennmaterialien. Der Menge nach ist ihr Umfang von 1925 auf 1926 fast auf das 8fache gestiegen, dagegen konnte der Wert sich nur knapp verfünffachen, da die wertvolleren Güter dieser Gruppe nicht in gleichem Maße stiegen wie Steinkohlen und Koks. Neben diesen

ist die Steigerung anderer Rohstoffe und Halbfabrikate und der Manufakturwaren, welche letztere aber der Menge nach nur einen geringen Umfang einnehmen, recht bedeutend. Beide Gruppen erfuhren dem Gewichte nach eine Zunahme von rund 30 %. - Nach dem Werte war diese Zunahme bei den Rohstoffen und Halbfabrikaten geringer, nämlich 23 %, bei den Manufakturwaren aber noch weit größer, nämlich 47 %. Es wurde schon an anderer Stelle betont, daß die große Handelsbedeutung Bremens erst bei Berücksichtigung des hohen Wertes seiner Artikel richtig in die Erscheinung tritt. In Ergänzung dazu sei an dieser Stelle nur noch auf folgendes hingewiesen: Im Jahre 1926 führte Bremen ohne Berücksichtigung des Schiffsbedarfes 1,57 Millionen t Bau- und Brennmaterialien im Werte von 50 Millionen RM. aus und 0,01 Millionen t Manufakturwaren im Werte von 115 Millionen RM. 340 t Bau- und Brennmaterialien hatten demnach nur den gleichen Wert wie 1 t Manufakturwaren. Das ist zwar allgemein bekannt, wird aber in der Bewertung der Bedeutung der Häfen doch vielfach nicht genügend gewürdigt.

Auch an anderen Industrieerzeugnissen wurde im Jahre 1926 mehr ausgeführt als 1925, wiewohl die Steigerung hinter den vorhergenannten Gütern zurückblieb und nur 12 % dem Gewichte und 15 % dem Werte nach betrug.

Bei einem Vergleich mit der Vorkriegszeit blieben in der Einfuhr sämtliche Gruppen noch mehr oder weniger erheblich hinter ihren Gewichtszahlen von 1913 zurück. Dasselbe gilt für die Ausfuhr der Verzehrungsgegenstände, der Rohstoffe und Halbfabrikate und der Manufakturwaren. Dagegen nahm die Menge der anderen Industrieerzeugnisse, also das, worauf es vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft in erster Linie ankommt, zu. Angesichts der Gesamtentwicklung der deutschen Ausfuhr ist hiernach die Bedeutung Bremens für die deutsche Volkswirtschaft von 1925 auf 1926 gestiegen.

Neu ist im Vergleich zu den Vorjahren der Abschnitt „Schiffsbedarf“ eingefügt. Fast alles entfällt dem Gewichte nach auf Bunkerkohle. Daneben spielt die Menge der anderen Ausrüstungsgegenstände kaum eine Rolle. Ihr Wert erreichte allerdings mehr als die Hälfte der gesamten Bunkerkohlen. Es ist sehr bedauerlich, daß Bunkeröl von der Statistik noch nicht erfaßt wird. Dadurch fehlt die Möglichkeit, die wichtige Frage der Umwälzungen in der Brennstoffversorgung der Schiffe sicher zu prüfen. Der starke Rückgang der Bunkerkohle gegenüber 1913 ist keineswegs allein oder auch nur vorwiegend auf das Konto der Ölbrenner und Motorschiffe zu schreiben. Er liegt vielmehr in erster Linie am Ausfall der Schnelldampfer und daran, daß überhaupt die heimische Flagge, nach der fast gänzlichen Auslieferung durch den Versailler Vertrag, noch nicht entfernt wieder den Umfang der Vorkriegszeit hat, und daß namentlich die Zahl der Passagierdampfer noch viel geringer ist. Dadurch erklärt sich auch der ungeheure Rückgang des sonstigen Schiffsbedarfs von 21315 t auf 3287 t, also ein Ausfall, der mehr als doppelt so groß ist wie der der Bunkerkohle.

Schiffs-  
bedarf.

1927 war aber der Schiffsbedarf mit 419 000 t etwa 47 % größer als 1926, wobei die Zunahme der Bunkerkohlen 46 % und des übrigen sogar 143 % betrug.

Sehr interessant ist an der Tabelle 16 die Entwicklung der Anteilzahlen der Spedition am Gesamthandel. Während die Wiedererstarkung des Eigenhandels im Jahre 1925 dazu geführt hatte, daß die bis dahin fast ständige Zunahme des Anteils der Spedition einen Rückschlag erlitt, setzte sich 1926 die durch die weltwirtschaftlichen Verhältnisse bedingte Entwicklung zu Gunsten der Spedition erneut fort. In der Einfuhr entfielen 41 % auf die Spedition gegen 39 % 1925, 41 % 1924 und 32 % 1913. Dem Werte nach erreichte die Spedition in der Einfuhr 55 % gegen 50 % 1925, 56 % 1924 und 48 % 1913. Der Eigenhandel überwiegt noch bei den Verzehrungsgegenständen, den Bau- und Brennmaterialien und den anderen Rohstoffen und Halbfabrikaten.

Anteil der  
Spedition.

Tabelle 16. Bremens seeseitige Ein- und Ausfuhr nach den Warengattungen  
1913, 1924, 1925 und 1926.<sup>1)</sup>

a) Einfuhr.

	1913		1924		1925		1926	
	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.
Verzehrungsgegenstände . . . . .	1 720 950	351 395	1 084 915	320 649	1 055 501	345 087	1 174 877	375 275
davon Spedition . . . . .	669 213	127 418	590 026	150 643	473 570	136 335	478 589	151 720
Bau- und Brennmaterialien . . . . .	676 852	12 555	761 821	18 243	317 744	6 623	135 578	3 203
davon Spedition . . . . .	54 145	2 775	111 891	2 820	28 878	738	38 113	866
Andere Rohstoffe und Halbfabrikate . . . . .	1 859 214	1 196 872	886 949	1 151 555	1 399 849	1 601 782	1 100 228	1 173 674
davon Spedition . . . . .	580 051	559 225	407 643	663 125	551 941	857 703	448 195	672 410
Manufakturwaren . . . . .	6 317	31 866	2 338	15 477	3 238	23 195	1 613	17 275
davon Spedition . . . . .	6 103	30 048	2 315	15 142	3 183	22 789	1 544	16 746
Andere Industrieerzeugnisse . . . . .	104 962	116 084	38 576	28 556	61 788	48 218	63 847	48 271
davon Spedition . . . . .	93 959	109 283	35 987	26 844	55 865	42 898	59 133	44 016
zusammen . . . . .	4 368 295	1 708 772	2 774 599	1 534 480	2 838 120	2 024 905	2 476 143	1 617 698
davon Spedition . . . . .	1 403 471	828 749	1 147 862	858 574	1 113 437	1 060 463	1 025 574	885 758
in % . . . . .	32	48	41	56	39	50	41	55

<sup>1)</sup> Soweit die nachfolgenden Zahlen von denjenigen des vorjährigen Berichtes abweichen, handelt es sich um neue Ermittlungen des Statistischen Landesamtes. Bei der Ausfuhr kommen die Änderungen infolge der neuen Gruppe „Schiffsbedarf“ hinzu.

b) Ausfuhr.

	1913		1924		1925		1926	
	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.
Verzehrungsgegenstände . . . . .	513 119	160 593	220 339	72 960	255 712	85 474	241 863	106 808
davon Spedition . . . . .	278 540	78 440	137 132	41 239	151 414	44 216	127 383	57 579
Bau- und Brennmaterialien ohne Bunker- kohlen . . . . .	298 382	7 869	116 358	7 153	177 843	10 221	1 467 400	50 300
davon Spedition . . . . .	176 775	6 327	110 592	6 972	153 905	9 387	1 401 127	48 220
Andere Rohstoffe und Halbfabrikate .	976 573	467 306	669 781	295 935	527 891	237 842	680 517	292 661
davon Spedition . . . . .	813 383	381 006	620 043	246 996	451 421	204 681	590 212	251 401
Manufakturwaren . . . . .	26 862	147 306	10 632	75 757	9 378	77 730	12 210	115 074
davon Spedition . . . . .	22 461	143 288	8 935	73 826	8 281	75 600	10 663	112 355
Andere Industrieerzeugnisse . . . . .	266 800	323 592	256 631	325 357	242 368	285 228	271 431	329 323
davon Spedition . . . . .	251 483	316 814	246 025	318 433	229 747	276 309	257 152	321 331
Schiffsbedarf: Bunkerkohlen . . . . .	695 609	10 316	193 930	4 949	244 675	5 401	282 460	6 243
Anderes . . . . .	21 315	9 739	1 765	1 821	2 327	2 375	3 287	3 688
davon Spedition . . . . .	329	254	—	—	44	33	18	23
zusammen . . . . .	2 798 660	1 126 721	1 469 436	783 932	1 460 194	704 271	2 959 168	904 097
davon Spedition . . . . .	1 542 971	926 129	1 122 727	687 466	994 812	610 226	2 386 555	790 909
in % . . . . .	55	82	77	88	68	87	81	88

In der Ausfuhr brachte 1926 der Kohlenexport eine besonders starke Erhöhung des Speditions-Anteils von der Gesamtmenge. Er erreichte 81 % gegen 68 % 1925, 77 % 1924 und 55 % 1913. Dem Werte nach konnte der Kohlenexport jedoch keine so große Umwälzung hervorrufen. Der Anteil der Spedition war 88 % gegen 87 % 1925, 88 % 1924 und 82 % 1913.

Die wichtig-  
sten Güter  
dem Werte  
nach.

In Tabelle 17 sind die wichtigsten Güter der bremischen Ein- und Ausfuhr aufgezählt und zwar sämtlich soweit sie im Jahre 1926 den Wert von 1 Million RM. überstiegen. Die Reihenfolge entspricht dem Werte im Jahre 1926. Soweit bisher bekannt, sind die Ziffern für 1927 eingefügt.

Bei weitem an der Spitze stand in allen Jahren die Baumwolle. 1926 wies sie gegenüber 1925 einen sehr erheblichen Rückgang auf. Auch 1927 blieben die Wertziffern noch hinter 1925 zurück. Aber nur wegen der starken Verminderung des Preises. Denn die Menge übertraf mit 633 000 t die 482 000 t von 1925 um nicht weniger als 155 000 t oder 32 %. Selbst die Baumwoll-einfuhr von 1913 wurde im letzten Jahre beträchtlich überschritten, nämlich um 119 000 t oder 23 %. Es war überhaupt die größte Baumwollmenge, die je in einem Kalenderjahre in Bremen eingeführt wurde. Nach Saisonjahren gerechnet, die jeweils vom 1. Aug. bis 31. Juli laufen, blieb die bremische Einfuhr 1926/27 freilich noch um ein Geringes hinter der früheren Rekordsaison 1911/12 zurück.

Die Entwicklung der bremischen Baumwollzufuhr im Vergleich mit Liverpool, dem größten Einfuhrhafen für Baumwolle in der Welt, ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

**Baumwoll-Einfuhr in Ballen in Bremen  
und Liverpool.**

Saison	Bremen		Liverpool	
	nordamerik.	total	nordamerik.	total
1911/1912 .....	2 843 695	2 867 057	4 274 000	5 075 000
1912/1913 .....	2 196 966	2 227 434	3 589 000	4 591 000
1924/1925 .....	1 728 874	1 737 138	2 197 000	3 105 000
1925/1926 .....	1 657 878	1 669 573	1 828 000	2 951 000
1926/1927 .....	2 833 913	2 854 211	2 126 000	3 128 000

Während Liverpool Bremen in der Saison 1911/1912 in allen Sorten zusammen um 77 % und in der nordamerikanischen, der wichtigsten Baumwollsorte, um 50 % übertraf, war es 1926/27 total nur noch um 10 % überlegen. In der nordamerikanischen wurde es von Bremen sogar um 33 % überholt. Die Ursache für diese Verschiebung zu Gunsten Bremens liegt zwar in erster Linie in der Krise der englischen Baumwollspinnerei. Jedenfalls ist es aber dem Bremer Baumwollhandel gelungen, gestützt auf die vorzüglichen Spezial-Einrichtungen seiner Häfen und die große Sachkenntnis aller für den Baumwollhandel und -Umschlag benötigten Berufszweige, sich seine überragende Bedeutung als erster Baumwollmarkt des Kontinents trotz aller Angriffe von anderen Ländern zu erhalten. Aus der mengenmäßig großen Einfuhr konnte der Handel freilich bei der niedrigen Preislage nicht entfernt einen dem Umsatz entsprechenden Nutzen ziehen. In der laufenden Saison geht die Einfuhr außerordentlich zurück. Sie wird mindestens 0,8—1 Millionen Ballen niedriger sein.

Bremens zweitwichtigster Artikel war auch 1927 wieder die Schafwolle. Auch hier ist eine erfreuliche Zunahme nicht nur gegenüber den Jahren 1926 und 1925, sondern auch gegenüber 1913 zu berichten. Die höchste bisherige Einfuhrziffer wurde freilich nicht erreicht. Denn 1912 hatte sie bereits 97 984 t, also rund 4600 t oder 5 % mehr betragen als 1927. Die günstige Entwicklung in 1927 beweist aber, daß Bremen auch auf diesem Gebiet seine alte Bedeutung als wichtigster deutscher Wollmarkt behauptet hat. Dabei sei erwähnt, daß Baumwolle und Wolle in den meisten Jahren, so z. B. 1913 und 1925, dem Werte nach die zweitwichtigsten Einfuhrartikel des Deutschen Reiches darstellten. Baumwoll- und Wollwaren stehen in der deutschen Ausfuhr ebenfalls in vorderster Reihe. Sie spielen auch in der bremischen Ausfuhr eine große Rolle.

An dritter Stelle dürfte — auch dem Werte nach, wenngleich die Zahlen noch nicht bekannt sind — 1927

wieder Getreide stehen. Mengenmäßig wurde 1927 bedeutend mehr Getreide eingeführt als in den Vorjahren. Die Zunahme gegenüber 1926 betrug rund 450 000 t. Auch die Ziffern der meisten Vorkriegsjahre wurden überschritten. Der Zuwachs entfällt zum weitaus größten Teil auf Mais und Gerste, die wie üblich für die Schweinemast in der näheren und weiteren Umgebung Bremens, in der Provinz Hannover und in Süddoldenburg verbraucht wurden. 1928 zeigt bisher starke Rückgänge.

Baumwollgarn stand 1926 und 1925 an vierter Stelle. Da der Empfang an sämtlichen Garnen von rund 12 100 t 1926 auf 20 500 t 1927 stieg, wird man annehmen dürfen, daß auch Baumwollgarn daran beteiligt ist.

Das fünftwichtigste Gut in der bremischen Einfuhr war 1926 Kaffee. 1927 hatte er sowohl dem Werte wie der Menge nach größere Ziffern. Bremens Bedeutung im Kaffeehandel hat gegenüber der Vorkriegszeit nicht unerheblich zugenommen. Daran ist sowohl der eigentliche Handel wie auch die Industrie (Kaffee Hag) beteiligt.

Im übrigen muß auf die Tabelle selbst verwiesen werden. Nur zu einigen Gütern seien noch ein paar kurze Bemerkungen an dieser Stelle gemacht.

Eine starke weitere Entwicklung weist der Frucht-handel auf. Hieran sind vor allem die Bananen beteiligt, von denen 1927 63 719 t gegen 48 562 t im Jahre 1926 zur Einfuhr gelangten. Seine alte Bedeutung im Tabakhandel hat Bremen mit etwa den gleichen Ziffern wie im Jahre 1913 im vergangenen Jahre wiedererlangt. Nach dem außerordentlichen Rückgang der Holzeinfuhr waren die Zufuhren im vergangenen Jahre endlich wieder lebhafter. Doch dürfte die Vorkriegsmenge noch nicht erreicht sein. Die Einfuhr von Zellulose stieg weiter. Es handelt sich dabei zum erheblichen Teil um Einfuhr aus Finnland zwecks Wiederausfuhr von Bremen nach Übersee. Bremens Weinhandel konnte 1927 die größte bisherige Einfuhrziffer buchen.

Während so bei zahlreichen Artikeln, insbesondere den traditionellen bremischen Kaufmannsgütern, eine er-



freuliche Erstarkung festzustellen ist, sind doch andererseits auch schwere Einbußen zu verzeichnen. Erwähnt sei nur, daß an Reis, in dem Bremen einst führend in der Welt war, noch nicht einmal die Hälfte der Vorkriegsmenge von 1913 zur Einfuhr gelangte. Kraftfutter ging von 282 354 t 1913 auf 87 539 t 1927 zurück. Baumwollsaat, Sesam und Leinsaat erreichten nur 10 312 t im Jahre 1927 gegen 11 437 t 1926 und 112 159 t 1913. Zwar bezogen die Ölfabriken dafür mehr Öl- und Erdnüsse, aber deren Zunahme machte nur etwa  $\frac{1}{5}$  des Verlustes an Saaten wett. Der Rückgang der Steinkohleneinfuhr gegenüber der Vorkriegszeit ist bereits oben unter Hinweis auf die neuen Bezüge über den Mittellandkanal besprochen. Auch die Einfuhr von Eisenerz und anderen Erzen blieb noch erheblich hinter der Vorkriegsmenge zurück.

In der Ausfuhr dürften wiederum Metalle und Metallwaren die beiden ersten Plätze eingenommen haben. Doch sind, wenn auch nach der bremischen Statistik genaue Ziffern für 1927 nicht angegeben werden können, erhebliche Rückgänge gegen 1926 sicher. Die Ausfuhr wichtiger Artikel, welche zu diesen Gruppen gehören, ließ bedeutend nach. Roheisen z. B. fiel von 48 000 t auf 12 700 t, Stangeneisen und Stahl von 149 600 t auf 107 700 t, Eisen- und Stahldraht von 98 000 t auf 90 000 t, gewalztes Eisenblech von 53 700 t auf 43 450 t.

Man wird alles in allem an Metallen und Metallwaren nach der bremischen Statistik mit einer Ausfuhr von etwa 370 000 t im Jahre 1927 rechnen können gegen 435 979 t 1926 und 340 102 t 1913. Das ist ein Rückgang von 15 % im letzten Jahre gegenüber 1926 und ein Zuwachs gegenüber 1913 von 30 000 t oder 7 %. In Rotterdam dagegen stiegen die Ausfuhrzahlen für Metalle und Metallwaren von 927 765 t 1913 auf 1 437 224 t 1926, um 1927 auf 1 297 513 t abzufallen. Immerhin war der Rückgang dort von 1926 auf 1927 nur 10 % und der Zuwachs betrug 1927 gegenüber 1913 370 000 t oder 40 %. Ähnlich, wenn nicht noch günstiger, entwickelte sich die Ausfuhr an diesen Gütern über Antwerpen. Dabei war die Entwicklung im

Tabelle 17. Die wichtigsten Güter der bremischen Ein- und Ausfuhr zur See.  
 (Rangfolge nach dem Werte 1926. Mit mindestens 1 Million RM. 1926.)

a) Einfuhr.

	1913		1925		1926		1927	
	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.
1. Baumwolle . . . . .	514 344	651 581	482 137	1 004 074	380 564	648 818	632 687	937 726
2. Schafwolle, roh und gekämmt . . . . .	82 801	154 252	46 513	198 066	56 701	193 728	93 359	333 727
3. Getreide und Hülsenfrüchte . . . . .	1 062 199	137 757	729 385	146 195	818 498	145 198	ca. 1270000	
4. Baumwollgarn . . . . .	4 209	15 660	10 746	77 282	9 764	73 842		
5. Kaffee . . . . .	18 629	23 220	17 198	34 865	22 346	47 711	28 614	56 247
6. Pelzwerk, rohes . . . . .	1 545	33 392	2 327	59 727	1 736	47 513		
7. Früchte, frische und getrocknete . . . . .	28 087	10 174	27 150	16 392	78 902	44 926		
8. Metalle . . . . .	76 542	106 899	59 179	52 549	48 882	40 701		
9. Ölnüsse, Erdnüsse usw. . . . .	98 816	39 156	107 208	46 487	107 158	39 687	120 433	44 838
10. Tabak, roh . . . . .	49 976	51 299	35 986	45 033	31 141	37 369	48 535	52 378
11. Holz . . . . .	349 837	25 432	233 071	29 601	195 302	22 690		
12. Drogen . . . . .	26 473	38 091	14 142	14 984	13 386	18 676		
13. Mehl . . . . .	38 645	9 281	54 012	20 313	49 037	17 519		
14. Maschinen . . . . .	26 885	38 894	5 935	16 372	3 879	16 195		
15. Jute . . . . .	24 272	12 345	35 671	26 504	20 520	16 064	29 058	16 525
16. Reis . . . . .	151 840	31 558	77 903	20 173	55 327	15 999	71 735	18 662
17. Papier und Pappe . . . . .	28 579	9 630	44 517	17 429	46 584	15 390		
18. Holzstoff (Zellulose) . . . . .	15 701	2 571	38 917	9 731	44 113	11 467	69 326	18 032

	1913		1925		1926		1927	
	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.
19. Rindfleisch . . . . .	1 958	1 651	10 440	9 574	10 939	10 842	1 307	1 667
20. Kraftfutter . . . . .	282 354	35 369	43 377	8 285	42 350	9 335	87 539	16 633
21. Wollenwaren . . . . .	1 773	14 755	761	9 925	577	8 504		
22. Schmalz . . . . .	8 847	10 616	4 739	6 944	5 219	7 813	4 439	6 609
23. Baumwollwaren . . . . .	2 993	11 715	1 818	11 930	793	7 475		
24. Mineralöle . . . . .	66 738	10 669	44 522	6 724	50 772	7 383		
25. Leder, gegerbt . . . . .	891	7 554	1 540	12 991	798	6 413		
26. Wollengarn . . . . .	786	4 022	487	5 536	566	6 152		
27. Zucker . . . . .	18 271	5 954	7 930	3 233	11 689	5 279	15 384	7 702
28. Hanf . . . . .	2 349	1 536	6 358	6 250	5 251	5 069		
29. Fische . . . . .	23 224	7 905	11 050	4 988	12 556	5 031		
30. Holzwaren . . . . .	6 319	3 748	7 088	3 531	7 664	4 134		
31. Tran . . . . .	983	362	4 226	3 303	4 490	3 982	4 354	3 634
32. Wein, fremder, in 1000 Liter . . . . .	7 050	3 507	13 688	6 679	9 721	3 352	18 356	7 913
33. Oleomargarin und Premier jus . . . . .	497	515	814	947	2 713	3 225		
34. Metallwaren . . . . .	16 976	21 925	2 069	3 323	2 496	2 883		
35. Farben und Firnisse . . . . .	9 491	5 521	3 415	2 137	3 969	2 698		
36. Häute . . . . .	5 713	9 561	1 899	4 035	1 615	2 643	1 141	2 417
37. Baumwollsaat, Sesam, Leinsaat . . . . .	112 159	23 198	19 699	5 834	11 437	2 599	10 312	1 994
38. Öle . . . . .	5 428	4 155	2 103	2 225	2 721	2 584		
39. Tee . . . . .	2 252	3 492	698	2 074	758	2 463	930	2 981

## a) Einfuhr.

89

	1913		1925		1926		1927	
	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.
40. Erze und Aschen, außer Eisenerz . . .	61 253	7 558	36 999	3 324	13 375	2 442		
41. Steinkohlen . . . . .	578 276	8 499	293 335	5 586	111 988	2 150	258 859	5 345
42. Käse . . . . .	735	862	1 099	2 036	1 167	1 924		
43. Kakaobohnen . . . . .	2 325	2 707	1 166	1 075	1 756	1 825	2 241	3 204
44. Schlachtvieh . . . . .	68	85	1 166	1 830	982	1 802	321	594
45. Korkholz . . . . .	5 168	2 037	8 516	2 057	5 231	1 789	12 605	3 896
46. Graupen und Grütze . . . . .	666	202	4 334	1 501	4 319	1 788		
47. Früchte, kandiert . . . . .	774	552	2 007	1 868	1 969	1 730		
48. Galanterie- und Kurzwaren . . . . .	654	2 844	94	1 226	92	1 573		
49. Lederwaren . . . . .	950	7 236	172	1 756	146	1 494		
50. Eier . . . . .	26	32	159	541	594	1 427		
51. Honig . . . . .	846	409	1 900	1 638	1 844	1 373	3 521	2 553
52. Eisenerz . . . . .	226 413	3 751	146 003	2 196	78 110	1 253	197 337	2 960
53. Tabaklauge . . . . .	477	333	850	1 154	850	1 188		
54. Stuhlrohr . . . . .	7 096	3 001	4 059	2 216	1 780	1 082	3 479	2 775
55. Speck . . . . .	856	906	868	924	798	1 049	554	682
56. Baumaterialien . . . . .	96 808	4 027	23 286	1 005	22 662	1 020		

## b) Ausfuhr.

	1913		1925		1926		1927	
	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.
1. Metalle (Rohstoffe u. Halbfabrikate) .	262 568	94 589	222 087	63 710	331 215	108 296		
2. Metallwaren . . . . .	77 535	68 914	96 725	80 793	104 762	90 704		
3. Baumwollwaren . . . . .	13 765	91 026	5 392	51 619	6 225	72 357		
4. Maschinen . . . . .	45 310	66 967	24 617	37 494	31 507	54 809		
5. Baumwolle . . . . .	60 806	74 921	14 488	30 725	22 152	39 465	28 547	43 342
6. Spielwaren . . . . .	13 581	20 534	12 654	35 934	11 051	36 040		
7. Steinkohlen . . . . .	704 997	10 465	253 612	5 565	1 130 593	33 184	441 375	9 405
8. Pelzwerk, rohes . . . . .	1 268	45 902	582	23 600	517	23 606		
9. Wollenwaren . . . . .	4 154	31 831	1 172	11 647	1 686	21 715		
10. Mehl, Roggen-, Weizen- usw. . . . .	76 840	20 353	47 474	17 614	52 727	19 609		
11. Papier und Pappen . . . . .	29 884	10 654	42 764	21 511	54 298	19 370		
12. Galanterie- und Kurzwaren . . . . .	2 557	18 535	1 795	12 600	1 807	18 693		
13. Porzellanwaren . . . . .	5 799	6 170	7 503	13 667	8 918	17 462		
14. Glaswaren . . . . .	40 446	15 753	20 199	17 875	23 439	17 243		
15. Wollengarn . . . . .	2 069	12 785	503	6 312	1 210	16 582		
16. Bier, deutsches (in 1000 Liter) . . . .	31 452	13 308	22 358	12 666	25 191	14 264	27 831	15 672
17. Drogen . . . . .	22 262	27 032	16 825	10 019	34 082	13 629		
18. Lederwaren . . . . .	1 508	19 933	567	10 508	729	13 097		
19. Baumaterialien . . . . .	278 001	7 469	155 618	9 721	224 846	12 301		
20. Holzstoff . . . . .	12 255	2 005	27 185	6 796	44 475	11 563	44 175	11 485
21. Schafwolle, roh und gekämmt . . . .	45 404	84 020	9 071	35 880	3 128	11 357	10 690	38 952
22. Tabak, roh . . . . .	21 578	28 122	8 492	10 611	7 574	10 587	9 256	13 075

## b) Ausfuhr.

	1913		1925		1926		1927	
	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.
23. Holzwaren . . . . .	7 824	7 597	10 484	9 857	11 406	9 783		
24. Käse . . . . .	463	652	580	1 595	3 899	9 681		
25. Früchte, frische und getrocknete . . . . .	9 979	4 348	3 691	3 380	15 254	9 665		
26. Koks . . . . .	11 011	241	13 275	333	343 525	9 618	29 687	726
27. Gummiwaren . . . . .	3 088	23 373	1 124	3 687	1 592	7 732		
28. Seidengarn . . . . .	121	1 499	350	3 457	753	7 580		
29. Seidenwaren . . . . .	478	9 295	219	6 766	213	7 374		
30. Instrumente, mathemat., optische usw. . . . .	338	3 962	321	5 329	278	7 250		
31. Düngesalze, Kali, Kainit u. Abraumsalze	302 230	16 554	94 506	9 100	72 560	7 087	71 791	7 964
32. Musikinstrumente . . . . .	4 179	11 025	1 157	5 779	1 222	6 847		
33. Lumpen . . . . .	12 819	3 592	24 073	7 558	28 331	6 430		
34. Farben und Firnisse . . . . .	12 210	11 082	5 464	7 201	6 609	6 329		
35. Kraftfutter . . . . .	103 839	11 726	56 129	7 869	52 061	6 304	33 727	5 113
36. Mineralöle . . . . .	49 312	8 501	15 949	4 951	19 586	6 177		
37. Papierwaren . . . . .	4 116	5 745	3 469	5 821	3 272	6 064		
38. Reis . . . . .	87 626	18 937	15 041	4 187	15 139	5 774	15 335	5 468
39. Kaffee . . . . .	8 438	11 160	1 838	3 857	2 108	5 650	4 688	10 025
40. Öle . . . . .	21 815	19 703	4 565	4 740	6 188	5 610		
41. Hüte und Mützen . . . . .	91	1 277	72	1 157	183	4 752		
42. Speck . . . . .	846	944	254	340	2 053	4 258	1 248	2 073
43. Getreide und Hülsenfrüchte . . . . .	71 044	10 314	37 963	8 454	19 059	4 236		
44. Leder, gegerbt . . . . .	1 071	7 497	299	2 694	386	3 854		

	1913		1925		1926		1927	
	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.
45. Häute, gesalzene und getrocknete . . .	4 680	7 281	1 618	3 425	2 103	3 145	1 369	2 328
46. Säcke . . . . .	3 015	2 162	1 509	1 946	2 413	3 046		
47. Uhren . . . . .	561	2 016	596	2 564	508	2 795		
48. Leinenwaren (ohne Säcke) und Pack- und Sackleinen . . . . .	2 173	7 417	233	1 580	363	2 558		
49. Holz . . . . .	14 401	1 580	10 871	1 601	16 587	2 546		
50. Bürstenwaren . . . . .	627	1 971	543	3 527	446	2 521		
51. Gemälde und Kunstgegenstände . . .	1 867	6 745	368	2 028	301	2 476		
52. Wagen . . . . .	5 006	1 662	9 623	4 745	6 157	2 369		
53. Bücher und Drucksachen . . . . .	1 529	4 055	559	2 687	494	2 300		
54. Hanf und Seilerwaren . . . . .	1 068	1 166	444	1 054	1 007	2 153		
55. Linoleum . . . . .	6 689	4 654	1 936	1 568	2 126	2 082		
56. Graupen und Grütze . . . . .	1 237	442	4 706	1 650	4 583	1 908		
57. Baumwollengarn . . . . .	459	1 270	221	1 366	268	1 813		
58. Spitzen . . . . .	132	1 790	80	2 024	68	1 760		
59. Pack- und Sackleinen . . . . .	3 046	2 295	678	874	1 024	1 358		
60. Hopfen . . . . .	534	1 601	143	1 060	184	1 299		
61. Dünge- und Streumittel ohne Düngesalze	13 059	607	15 107	600	19 379	1 296		
62. Zündwaren . . . . .	2 063	5 221	260	674	804	1 231		
63. Steinwaren . . . . .	1 339	1 111	1 485	1 150	1 787	1 182		
64. Kakaobohnen . . . . .	699	848	359	318	1 104	1 137	1 131	1 565
65. Eier . . . . .	1 488	1 762	85	218	469	1 117		
66. Zucker . . . . .	41 719	9 687	4 402	1 383	4 149	1 116	6 095	1 879

letzten Jahrzehnt vor dem Kriege für Bremen prozentual weit günstiger gewesen als für Rotterdam. Der Zuwachs hatte nämlich von 1902 auf 1913 in Bremen 154 % und in Rotterdam 33 % betragen. Es ist also eine wesentliche Verschiebung in der Entwicklung auf diesem gerade für Bremen so wichtigen Gebiet eingetreten. Die Gesamtdurchfuhr durch Holland, und zwar lediglich auf dem Wasserwege von Deutschland, an diesen Gütern betrug 1927 2,64 Mill. t, mehr als sieben mal so viel wie über Bremen. 1928 ging das Schwergut in Bremen bislang weiter zurück.

Maschinen, die 1926 an vierter Stelle standen, nahmen, wie die Reichsstatistik erkennen läßt, leicht zu, gelangten aber noch nicht entfernt in dem Umfange von 1913 zum Export. Überhaupt blieben die meisten Ausfuhr Güter hinter 1913 mehr oder weniger erheblich zurück. Auch diejenigen, welche eine größere Einfuhr hatten als 1913, wie z. B. Baumwolle und Schafwolle.

Zu den Ausnahmen gehören u. a. Papier und Pappen, Drogen, Holzstoff — wie bei der Einfuhr bereits bemerkt, im wesentlichen Durchfuhr — und Früchte, besonders Bananen.

In der folgenden Tabelle 18 sind die der Menge nach jeweils größten 10 Ein- und Ausfuhr Güter aufgeführt. Dabei sind für 1927 die Ziffern, soweit möglich, beigefügt.

Die größten Güter dem Gewichte nach. Tabelle 18. Die 10 größten Ein- und Ausfuhr Güter nach der bremischen Statistik.

a) Einfuhr.

Im Jahre 1913	1000 t	Im Jahre 1926	1000 t	Im Jahre 1927	1000 t
1. Getreide und Hülsenfrüchte	1062	1. Getreide und Hülsenfrüchte	818	1. Getreide und Hülsenfrüchte	ca. 1270
2. Steinkohlen	578	2. Baumwolle	381	2. Baumwolle	633
3. Baumwolle	514	3. Holz	195	3. Holz	über 300
4. Holz	350	4. Steinkohlen	112	4. Steinkohlen	259
5. Kraftfutter	282	5. Ölnüsse usw.	107	5. Eisenerz	191
6. Eisenerz	226	6. Früchte	79	6. Ölnüsse usw.	120
7. Reis	152	7. Eisenerz	78	7. Früchte	über 90
8. Baumwollsaat usw.	112	8. Wolle	57	8. Wolle	93
9. Ölnüsse usw.	99	9. Reis	55	9. Kraftfutter	86
10. Wolle	83	10. Mineralöle	51	10. Reis	72



## b) Ausfuhr.

Im Jahre 1913	1000 t	Im Jahre 1926	1000 t	Im Jahre 1927	1000 t
1. Steinkohlen	705	1. Steinkohlen	1131	1. Steinkohlen	441
2. Düngesalze	302	2. Koks	344	2. Metalle	.....
3. Baumaterialien	278	3. Metalle	331	3. ....	.....
4. Metalle	262	4. Baumaterialien	225	4. ....	.....
5. Kraftfutter	104	5. Metallwaren	105	5. ....	.....
6. Reis	88	6. Düngesalze	73	6. ....	.....
7. Metallwaren	78	7. Papier u. Pappen	54	7. ....	.....
8. Mehl	76	8. Mehl	53	8. ....	.....
9. Getreide	71	9. Kraftfutter	52	9. ....	.....
10. Baumwolle	61	10. Braunkohlen	51	10. ....	.....

Ergänzend enthält Tabelle 19 nach der Reichsstatistik diejenigen Güter, welche in den Jahren 1925, 1926 und 1927 in Einfuhr oder Ausfuhr mindestens 10 000 t erreichten. Und zwar in der Reihenfolge ihrer Größe. Tabelle 19 ist deshalb auch in gewisser Beziehung als Ergänzung zu Tabelle 17 zu verwenden. Die Unterschiede im Ergebnis der beiden Statistiken beruhen auf der oben besprochenen verschiedenen Art ihrer Grundlage. Im Jahre 1927 dürfte die Reihenfolge der 5 wichtigsten Einfuhrgüter nach beiden Statistiken übereinstimmend Getreide, Baumwolle, Holz, Steinkohlen und Eisenerz sein. Nüsse, die in der bremischen Einfuhr für die Ölmühlen eine bedeutende Rolle spielen, werden in der Reichsstatistik überhaupt nicht besonders erwähnt. Sie dürften nach der bremischen Statistik den 6. Platz erhalten. Soweit Anhaltspunkte bisher vorliegen, werden Früchte, Wolle, Kraftfutter und Reis den 7. bis 10. Platz einnehmen. Doch kann sich das selbstverständlich noch durch das Dazwischentreten anderer Artikel verschieben. Nimmt man diese Reihenfolge als richtig an, so ist das Vorrücken von Eisenerz und das Eintreten von Kraftfutter (vergl. Tabelle 17) im Vergleich zum Vorjahre bemerkenswert. Von den 1913 10 wichtigsten Artikeln sind die Baumwollsaaten usw. zurückgetreten, während Früchte seit der Nachkriegszeit neu zu den größten Einfuhrgütern gehören. Von der Verschiebung der Steinkohlen abgesehen, haben Getreide, Baumwolle und Holz ihre Rangfolge

als größte bremische Güter auch gegenüber der Vorkriegszeit behauptet.

Hinsichtlich der Ausfuhr läßt sich für 1927 über die 10 größten Güter nach der bremischen Statistik noch recht wenig sagen. Steinkohlen werden, wenn auch mit

Tabelle 19. Die größten Güter der bremischen Ein- und Ausfuhr, soweit sie 10 000 t überschritten, nach der Reichsstatistik in 1000 t und in der Reihenfolge ihrer Größe.

a) Einfuhr.

Im Jahre 1925	1000 t	Im Jahre 1926	1000 t	Im Jahre 1927	1000 t
1. Getreide und Hülsenfrüchte	713	1. Getreide und Hülsenfrüchte	869	1. Getreide und Hülsenfrüchte	1275
2. Baumwolle	466	2. Baumwolle	422	2. Baumwolle	649
3. Steinkohlen	313	3. Holz	191	3. Holz	345
4. Holz	253	4. Lein- u. Ölsamen	132	4. Steinkohlen	262
5. Eisenerz	148	5. Steinkohlen	102	5. Eisenerz	192
6. Lein-Ölsamen	125	6. Eisenerz	85	6. Lein- u. Ölsamen	132
7. Mehl u. Mühlenfabrikate	59	7. Obst u. Gemüse	85	7. Obst u. Gemüse	102
8. Metalle	57	8. Wolle	62	8. Wolle	96
9. Papier u. Papierwaren	49	9. Mehl u. Mühlenfabrikate	56	9. Metalle	96
10. Holzmehl, Zellulose	49	10. Holzmehl, Zellulose	54	10. Holzmehl, Zellulose	68
11. Wolle	48	11. Papier u. Papierwaren	53	11. Reis u. Reismehl	63
12. Tabak	40	12. Metalle	49	12. Papier u. Papierwaren	58
13. Jute	35	13. Mineralöle	41	13. Mehl u. Mühlenfabrikate	56
14. Obst u. Gemüse	33	14. Tabak	36	14. Tabak	51
15. Reis u. Reismehl	33	15. Reis u. Reismehl	34	15. Mineralöle	48
16. Mineralöle	29	16. Kaffee	26	16. Steine	38
17. Ölkuchen und Ölkuchenmehl	28	17. Jute	22	17. Kaffee	33
18. Schwefelkies	19	18. Ölkuchen und Ölkuchenmehl	21	18. Kleie	33
19. Kaffee	18	19. Öl, Fett u. Tran.	19	19. Jute	30
20. Steine	16	20. Raff. Zucker	16	20. Ölkuchen und Ölkuchenmehl	26
21. Wein	14	21. Steine	15	21. Wein	22
22. Öl, Fett u. Tran.	14	22. Fleisch und Fleischwaren	13	22. Garne	21
23. Garne	13	23. Wein	12	23. Holzwaren	20
24. Teer u. Asphalt	12	24. Garne	12	24. Teer u. Asphalt	19
25. Übr. Erze	11	25. Teer u. Asphalt	12	25. Öl, Fett u. Tran.	19
26. Holzwaren	10	26. Kleie	11	26. Raff. Zucker	15
				27. Maschinen	11

## b) Ausfuhr.

Im Jahre 1925	1000 t	Im Jahre 1926	1000 t	Im Jahre 1927	1000 t
1. Metalle.....	259	1. Steinkohlen....	852	1. Metalle.....	304
2. Zement.....	114	2. Metalle.....	377	2. Zement.....	196
3. Düngemittel....	94	3. Steinkohlenkoks	349	3. Düngemittel....	79
4. Metallwaren....	71	4. Zement.....	154	4. Mehl u. Mühlen- fabrikate.....	71
5. Mehl u. Mühlen- fabrikate.....	60	5. Düngemittel....	69	5. Metallwaren....	68
6. Papier und Papierwaren..	56	6. Metallwaren....	67	6. Bier.....	67
7. Bier.....	56	7. Bier.....	61	7. Papier und Papierwaren..	66
8. Salz.....	49	8. Mehl u. Mühlen- fabrikate.....	60	8. Farberden....	55
9. Getreide und Hülsenfrüchte	42	9. Papier und Papierwaren..	58	9. Salz.....	50
10. Farberden....	32	10. Holzmehl, Zellulose.....	49	10. Holzmehl, Zellulose.....	47
11. Maschinen....	28	11. Farberden....	46	11. Maschinen....	40
12. Holzmehl, Zellulose.....	27	12. Salz.....	42	12. Baumwolle....	31
13. Glaswaren....	24	13. Maschinen....	36	13. Torf u. Torfstreu	30
14. Ölkuchen und Ölkuchenmehl	23	14. Braunkohlen u. -Briketts....	36	14. Glaswaren....	29
15. Lumpen.....	23	15. Glaswaren....	27	15. Steinkohlenkoks	29
16. Teer u. Asphalt.	16	16. Lumpen.....	27	16. Steinkohlen....	28
17. Mineralöle....	16	17. Ölkuchen und Ölkuchenmehl	26	17. Ölkuchen und Ölkuchenmehl	28
18. Chemikalien u. Drogen.....	16	18. Baumwolle....	26	18. Mauersteine....	25
19. Steinkohlenkoks	15	19. Chemikalien u. Drogen.....	22	19. Teer u. Asphalt.	24
20. Reis u. Reismehl	15	20. Mineralöle....	22	20. Obst u. Gemüse.	23
21. Baumwolle....	15	21. Mauersteine....	21	21. Kalk u. Gips...	22
22. Steingut und Porzellan....	14	22. Obst u. Gemüse.	18	22. Lumpen.....	19
23. Kleie.....	12	23. Kalk u. Gips...	18	23. Chemikalien u. Drogen.....	19
24. Holzwaren....	12	24. Kleie.....	18	24. Holzwaren....	18
25. Öl, Fett u. Tran.	12	25. Teer u. Asphalt.	18	25. Reis u. Reismehl	17
26. Kalk u. Gips...	12	26. Getreide und Hülsenfrüchte	16	26. Getreide und Hülsenfrüchte	17
27. Torf u. Torfsteu.	12	27. Reis u. Reismehl.	16	27. Mineralöle....	17
28. Tabak.....	10	28. Torf u. Torfstreu	16	28. Öl, Tran u. Fett	14
		29. Steingut und Porzellan....	15	29. Steingut und Porzellan....	13
		30. Holzwaren....	15	30. Wolle.....	11
		31. Öl, Tran u. Fett	14	31. Tabak.....	11

wesentlich vermindertem Umfang, wieder an erster Stelle stehen. Die Menge der Düngesalze ist noch weiter zurückgegangen. Sie betrug 1913 302 000 t, 1925 95 000 t, 1926 73 000 t und 1927 72 000 t. Doch dürfte der Vergleich

der Nachkriegsjahre mit 1913 in dieser Form nicht richtig sein. Offenbar wurden in den letzten Jahren die für bremische Rechnung über Nordenham verladene Mengen dem Statistischen Landesamt Bremen nicht so vollständig aufgegeben wie 1913. Denn beispielsweise gingen allein zu Binnenschiff 1926 145 000 t und 1927 146 000 t durch die Bremer Weserschleuse. Mithin beide Male fast doppelt so viel wie die bremische Statistik für die Seeausfuhr alles in allem, also einschließlich der bahnseitig angebrachten Mengen, angibt. Ein Rückgang gegenüber der Vorkriegszeit liegt aber zweifellos vor. Doch dürfte sich die Kaliausfuhr mit der Fertigstellung der neuen Kaliumschlagsanlage im Bremer Industriehafen wieder bessern.

Nach der in Tabelle 19 verwerteten Reichsstatistik waren die 8 wichtigsten Einfuhrgüter 1927 die gleichen wie 1926. Nur gingen die Samen vom 4. auf den 6. Platz zurück, um Steinkohlen und Eisenerz den Vortritt zu lassen. Statt Mehl nebst anderen Mühlenfabrikaten traten Metalle an 9. Stelle, während Holzmehl den 10. Rang behielt. Bis auf Samen, welche ihre Menge behaupteten, nahmen alle eben genannten Güter gegenüber 1926 mehr oder weniger erheblich zu. In der Ausfuhr spielen nach dieser Statistik die Steinkohlen eine untergeordnete Rolle, da die für die Bunkerung bestimmten Mengen im Gegensatz zur bremischen Statistik nicht mitgezählt sind. Daher standen 1927 Metalle wie 1925 wieder an erster Stelle, jedoch mit einem starken Rückgang gegenüber 1926, der oben bereits näher besprochen wurde. Der Begriff Metalle ist nach der Reichsstatistik offenbar weiter gefaßt als nach der bremischen. Umgekehrt die Metallwaren. Erst die Summe beider Artikel läßt sich bei beiden Statistiken einigermaßen miteinander vergleichen. Neben ihnen gehören 1927 Zement, Düngemittel, Mehl und Mühlenfabrikate, Bier, Papier- und Pappwaren zu den sieben größten Ausfuhrsgütern. Und zwar mit einer Ausnahme mit genau der gleichen Reihenfolge wie 1925. Den 8. bis 10. Platz nehmen Farberden, Salz und Holzmehl ein.

Die einzelnen Herkunfts- und Bestimmungsgebiete bei Bremens seeseitiger Ein- und Ausfuhr sind aus Tabelle 20 und 21 zu ersehen.

Tabelle 20 gibt die Ziffern nach der bremischen Statistik bis 1926, während Tabelle 21 die Ziffern der Reichsstatistik für 1925 bis 1927 enthält. Bei einem Vergleich der beiden Statistiken fällt auf, daß die Reichsstatistik für die gleichen Jahre wesentlich höhere Zahlen für das Deutsche Reich, dafür aber bei einigen überseeischen Gebieten, so beispielsweise Mittelamerika und Afrika, niedrigere Ziffern gibt. Das dürfte sich daraus erklären, daß die Reichsstatistik beim Durchfrachtverkehr nicht die wahren Herkunfts- und Bestimmungsländer berücksichtigt, sondern das Land des Umschlaghafens. Als solcher kommt vielfach Hamburg in Betracht. Daneben holländische Häfen — besonders für Tabake aus den holländischen Kolonien — und englische Häfen. Aus dem Vergleich der Ziffern der Reichsstatistik und der bremischen Statistik für Bremens Einfuhr und Ausfuhr mit dem deutschen Reich und dem übrigen Europa darf man vielleicht folgern, daß 1927 etwa  $\frac{1}{4}$  Mill. t von Bremen im Durchfrachtverkehr bezogen und versandt wurden. Das sind knapp 4 % seines gesamten Seehandels. Also ein geringer Teil. Gegenüber der Vorkriegszeit ist dieser Verkehr zurückgegangen. Der Ausfall an den Transporten zwischen Bremen und dem übrigen Deutschen Reich gegenüber 1913 erklärt sich im übrigen aus dem Übergang des größten Teiles derjenigen Ruhrkohlentransporte, die vor dem Kriege über den Dortmund-Ems-Kanal und Emden gingen und etwa 270 000 t ausmachten, auf den neuen Rhein-Weser-Kanal; ferner durch die Abtrennung Danzigs und Memels vom Deutschen Reich.

Gegenüber 1926 nahm 1927 die Einfuhr aus dem übrigen Europa erheblich zu. Die Wiederkehr der englischen Kohlen spielt dabei die Hauptrolle.

Die schon in den Vorjahren beobachtete starke Zunahme der bremischen Getreideeinfuhr von Kanada hat weiter angehalten. Während der Import aus diesem Lande

Herkunfts-  
und Be-  
stimmungs-  
länder.

Durch-  
fracht-  
verkehr.

Einfuhr.

Tabelle 20. Die seeseitige Ein- und Ausfuhr nach den einzelnen Herkunfts- und Bestimmungsgebieten nach der bremischen Statistik.<sup>1)</sup>

## a) Einfuhr.

Aus	1913		1924		1925		1926	
	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.
dem Deutschen Reich . . . . .	654 809	151 597	169 661	29 845	176 274	33 192	194 708	49 195
dem übrigen Europa . . . . .	1 666 321	262 276	1 165 716	360 110	849 734	372 880	616 286	331 108
Aus Europa . . . . .	2 321 130	413 873	1 335 377	389 955	1 026 008	406 072	810 994	380 303
Britisch-Nordamerika . . . . .	5 917	1 123	35 442	6 847	99 351	18 526	146 544	22 911
Verein. Staaten . . . . .	1 166 237	882 773	841 590	770 223	1 142 014	1 212 220	944 771	827 555
Mittelamerika . . . . .	35 070	14 935	12 103	9 068	25 137	25 832	52 553	45 764
Südamerika . . . . .	266 185	114 490	242 476	138 716	138 892	119 070	217 755	124 783
Afrika . . . . .	176 191	57 088	99 271	44 767	168 918	67 632	132 834	50 181
Asien . . . . .	300 340	116 000	180 298	67 278	202 777	93 796	130 343	69 448
Australien und Inseln . . . . .	97 225	108 490	28 042	107 626	35 023	81 757	40 349	96 753
Aus Übersee . . . . .	2 047 165	1 294 899	1 439 222	1 144 525	1 812 112	1 618 832	1 665 149	1 237 395
„ Europa (s. o.) . . . . .	2 321 130	413 873	1 335 377	389 955	1 026 008	406 072	810 994	380 303
Zusammen . . . . .	4 368 295	1 708 772	2 774 599	1 534 480	2 838 120	2 024 904	2 476 143	1 617 698

1) Soweit die nachfolgenden Zahlen von denjenigen des vorjährigen Berichtes abweichen, handelt es sich um neue Ermittlungen des Statistischen Landesamtes.

## b) Ausfuhr.

Nach	1913		1924		1925		1926	
	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.	Tonnen zu 1000 kg	Wert in 1000 RM.
dem Deutschen Reich . . . . .	542 262	238 035	64 531	58 702	104 122	69 832	122 760	61 449
dem übrigen Europa . . . . .	561 234	368 138	577 361	373 214	483 731	330 813	1 765 166	423 788
Nach Europa . . . . .	1 103 496	606 173	641 892	431 916	587 853	400 645	1 887 926	485 237
Britisch-Nordamerika . . . . .	3 798	1 913	961	1 138	213	88	610	346
Verein. Staaten . . . . .	427 456	247 835	211 344	177 631	205 765	141 014	263 948	222 102
Mittelamerika . . . . .	50 403	16 050	14 111	6 015	12 400	6 373	21 563	7 672
Südamerika . . . . .	238 240	112 701	151 323	52 619	183 774	59 369	174 458	54 665
Afrika . . . . .	21 128	7 638	37 838	15 755	54 926	17 519	51 636	17 355
Asien . . . . .	127 435	63 484	214 037	89 833	163 215	68 952	252 170	97 757
Australien und Inseln . . . . .	109 780	50 872	2 235	2 255	5 046	2 534	21 110	9 032
Nach Übersee . . . . .	978 240	500 493	631 849	345 246	625 339	295 849	785 495	408 929
,, Europa (s. o.) . . . . .	1 103 496	606 173	641 892	431 916	587 853	400 645	1 887 926	485 237
Zusammen . . . . .	2 081 736	1 106 666	1 273 741	777 162	1 213 192	696 494	2 673 421	894 166
Zur Ausrüstung der Handelsflotte . . . . .	716 924	20 055	195 695	6 770	247 002	7 777	285 747	9 931
Zusammen . . . . .	2 798 660	1 126 721	1 469 436	783 932	1 460 194	704 271	2 959 168	904 097

1913 noch eine untergeordnete Rolle spielte, war er 1927 größer als die bremische Einfuhr aus Afrika, Asien und Australien zusammen genommen — wenigstens nach der Reichsstatistik —. Sehr bedeutend stieg im letzten Jahre auch der Empfang aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Das erklärt sich zum größten Teil durch die vermehrten Baumwoll-Ankünfte. Der Empfang von Südamerika war sogar weit mehr als doppelt so groß wie 1926 und viermal so groß wie 1925. Getreide, Wolle und Kaffee waren daran erheblich beteiligt. Von Mittelamerika kamen 1927 sogar mehr als sechsmal so viel Güter wie 1925. Vor allem durch die Bananen.

Im Jahre 1926 war die Einfuhr von Afrika und Asien hinter den Ziffern des Jahres 1925 zurückgeblieben. 1927 wurde dieser Ausfall mehr als ausgeglichen.

Insgesamt erreichte die bremische Einfuhr aus Übersee nach der hierfür wegen der Durchfrachtberechnung ungünstigen Reichsstatistik 2,50 Mill. t gegen 1,62 Mill. t im Vorjahre und 1,50 Mill. t 1925. Aus Europa dagegen führte Bremen 1,45 Mill. t gegen 0,96 Mill. t bzw. 1,29 Mill. t ein. Der überseeische Anteil war 1926 nach der Reichsstatistik 63 0/0, nach der bremischen Statistik 68 0/0. 1927 waren es nach der Reichsstatistik wiederum 63 0/0.

Ausfuhr Bei der Ausfuhr fällt naturgemäß der sprunghafte Anstieg im Jahre 1926 des übrigen Europas und der ebenso jähe Rückgang im Jahre 1927 in die Augen. Das war die durch den englischen Bergarbeiterstreik bedingte deutsche Kohlenausfuhr nach England und anderen europäischen Ländern. 1927 war aber die Ausfuhr nach dem übrigen Europa wesentlich größer als 1925.

Der Export nach den Vereinigten Staaten, Südamerika, Asien und Australien ließ im Vergleich zu 1926 mehr oder weniger nach. Nur Mittelamerika und Europa erhielten größere Mengen Güter über Bremen. Trotz des großen Bezuges kanadischen Getreides ist der Absatz deutscher Waren dorthin immer noch unterbunden. Im Warenaustausch mit den Vereinigten Staaten ist die Passivität der bremischen Handelsbilanz immer größer geworden.



Tabelle 21. Die seeseitige Ein- und Ausfuhr nach den einzelnen Herkunfts- und Bestimmungsländern nach der Reichsstatistik in Tonnen zu 1000 kg.

Aus — nach	Einfuhr			Ausfuhr		
	1925	1926	1927	1925	1926	1927
dem Deutschen Reich . . . . .	351 123	332 565	363 559	199 222	227 643	247 605
dem übrigen Europa . . . . .	935 917	626 915	1 086 880	497 958	1 776 114	685 662
Europa . . . . .	1 287 040	959 480	1 450 439	697 180	2 003 757	933 267
Britisch-Nordamerika . . . . .	106 114	149 871	290 314	3 202	—	—
Vereinigte Staaten . . . . .	1 081 754	1 035 123	1 415 573	208 642	275 966	232 649
Mittelamerika . . . . .	11 516	40 734	72 908	10 117	13 080	22 867
Südamerika . . . . .	111 145	197 693	455 437	142 710	147 333	143 313
Afrika . . . . .	86 902	84 595	105 335	29 386	26 617	42 634
Asien . . . . .	89 208	78 922	110 793	191 460	263 911	250 934
Australien und Inseln . . . . .	18 234	34 148	48 143	3 639	19 564	11 827
Übersee . . . . .	1 504 873	1 621 086	2 498 503	589 156	746 471	704 224
Europa (s. o.) . . . . .	1 287 040	959 480	1 450 439	697 180	2 003 757	933 267
Zusammen . . . . .	2 791 913	2 580 566	3 948 942	1 286 336	2 750 228	1 637 491

1913 sandte es den Vereinigten Staaten immerhin noch 38 % der Empfangsmenge. 1926 nach der bremischen Statistik 28 % und nach der Reichsstatistik 27 %. 1927 waren es dank vermehrter Einfuhr und verminderter Ausfuhr nur noch 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> %. Das sind zwar nur die Mengenzahlen, da die Wertangaben für 1927 noch fehlen. Dem Werte nach war die Passivität aber schon 1913 ungünstiger als der Menge nach. Gegenüber der Vorkriegszeit blieb auch die Ausfuhr nach Südamerika und Mittelamerika erheblich zurück, wenn auch letztere sich in den Nachkriegsjahren günstig entwickeln konnte.

Die Ausfuhr nach Australien war durch das Verbot deutscher Einfuhr und deutscher Schifffahrt in der Nachkriegszeit zunächst so gut wie ausgeschaltet. Wenn sich auch nach langsamem Wiedereinsetzen 1926 eine merkliche Belebung geltend machte, so ging die bremische Ausfuhr nach Australien 1927 doch wieder nahezu auf die Hälfte von 1926 zurück. Sie betrug nur noch reichlich 1/10 des Umfanges von 1913. Dagegen stieg der Empfang von Australien in den letzten Jahren regelmäßig und erreichte 1927 wieder etwa die Hälfte von 1913.

Asien und Afrika sind die einzigen Erdteile, die der deutschen Ausfuhr über Bremen wesentlich größere Möglichkeiten boten als in der Vorkriegszeit.

Der Anteil der verschiedenen Erdteile am bremischen Seegüterverkehr ist ein Spiegelbild der veränderten Stellung Deutschlands in der Weltwirtschaft. Er zeigt die großen Schwierigkeiten seines Warenabsatzes und deutet zugleich die leider stark verminderten Möglichkeiten für die Zukunft an.

Zusammen-  
fassung

Überblickt man noch einmal kurz zusammenfassend die Ergebnisse der vorstehenden Untersuchungen, so ist folgendes zu sagen: Die schwere Krise, welche die deutsche Wirtschaft, insbesondere in der ersten Hälfte des Jahres 1926 durchzumachen hatte, hinterließ ihre Spuren auch in Bremen. Andererseits konnte der Umschlagsbetrieb der Häfen aus dem englischen Bergarbeiterstreik beträchtlichen Nutzen ziehen. Sie hatten ferner, ebenso wie die Schifffahrt und

der Handel, im Jahre 1927 Anteil an der allgemeinen Belebung der deutschen Wirtschaft. Daneben darf mit Befriedigung festgestellt werden, daß es der stillen und zähen hanseatischen Tätigkeit trotz aller Schwierigkeiten gelang, auf manchen Gebieten des Welthandels und der Weltschiffahrt langsam weiter Fuß zu fassen. Die Ausgestaltung des Liniennetzes der Reedereien, die Zuverlässigkeit und der Kredit, welche Bremen und seine Kaufmannschaft jenseits der Meere genießen, und die eigenen Häuser in Übersee trugen das Ihrige dazu bei. Das wirkte sich namentlich im Import aus, der wieder annähernd den Umfang der Vorkriegszeit erreichte. Im Ausfuhrgeschäft, das in noch stärkerem Maße von der Fracht zwischen dem Einfuhrhafen und dem inländischen Verbrauchergebiet abhängt, konnten trotz aller Bemühungen nur wesentlich geringere Fortschritte erzielt werden. Die echte Ausfuhr erreichte erst  $\frac{3}{4}$  des Umfanges von 1913. Damit verschlechterte sich das Verhältnis zwischen eingehender und ausgehender Ladung noch weiter.

Wie schon so oft in früheren Jahrhunderten hat Bremen es auch nach dem Weltkrieg verstanden, seine Geltung im wesentlichen wieder zu erobern. Es wird weiter „wagen und gewinnen“, zu eigenem Frommen und zum Nutzen der deutschen Volkswirtschaft. Dazu bedarf es jedoch verständnisvoller Wirtschaftspolitik des Reiches, welche die Ausfuhr unter möglichst weitgehender Beschäftigung eigener Landsleute fördert. Will Deutschland seine Stellung im Weltverkehr behaupten und stärken und will es seine Handelsbilanz verbessern, dann gehört deutsche Ware über deutsche Häfen!





BIBLIOTEKA GŁÓWNA

354315 L/1

