

II.

## Der Güterverkehr.

### Allgemeines.

Der Nordwesten Europas kennzeichnet sich in wirtschaftlicher Hinsicht durch ein starkes Überwiegen seines Einfuhrbedarfs. Für Deutschland, England, Holland, Belgien und Frankreich zusammen beziffert sich der Einfuhrüberschuß 1912 auf  $7\frac{3}{4}$  Milliarden Fr. In Gewichtstonnen ausgedrückt, würde dieser Unterschied noch stärker hervortreten, denn es sind vor allem Rohstoffe, die diesen Ländern zugeführt werden, während der die entgegengesetzte Richtung nehmende Transport sich hauptsächlich auf industrielle Erzeugnisse stützt, deren Wert im Verhältnis zur Gewichtseinheit bedeutend größer ist. Hieraus ergibt sich, daß der für die Einfuhr benötigte Schiffsraum jenen, dessen die Ausfuhr bedarf, stark überschreitet, und daß daraus eine passive Schiffsraumbilanz fortfließen muß, welche die wirtschaftlichen Bedingungen dieser Länder beeinflusst.

Das Bestreben, diesen Unterschied auszugleichen, ließ u. a.<sup>1)</sup> England seine Kohlenausfuhr auf eine möglichst große Höhe bringen und spornte vor einigen Jahren die Deutschen an, eine gleiche Politik für Rotterdam einzuschlagen. Dank der stets in den englischen Häfen zur Verfügung stehenden Kohlevorräte hat der Nordwesten Europas in seiner Gesamtheit ein Gleichgewicht zwischen Einfuhr und Ausfuhr in seiner Tonnagebilanz herzustellen vermocht.

Einzelnen genommen, weisen die verschiedenen Häfen trotzdem alle dieses Gepräge auf, doch in verschiedenem Grade. Am stärksten tritt es in Rotterdam hervor, das sich vermöge seiner Lage an der Rheinmündung vor allem für die Handhabung von Rohstoffen eignet; 1912 betrug seine Einfuhr denn auch 20 850 000 t<sup>2)</sup>, während die Ausfuhr kaum 5 989 900 t (wovon 3 085 800 t Kohlen) erreichte. Antwerpen dagegen nimmt

---

<sup>1)</sup> Wir halten hier nur mit der Ware in ihrer Eigenschaft als Transportgegenstand Rechnung.

<sup>2)</sup> Die Statistik dieses Hafens bietet wenig Klarheit; die aufgeführte Ziffer umfaßt für die verzollbaren Waren die Einfuhr auf dem See-, Fluß- und Schienenwege, für die zollfreien Waren dagegen, die die überwiegende Mehrheit bilden, nur die Einfuhr über den Seeweg.