

# Zentralen der Deutschen Wirtschaft



## Hamburg und Bremen, die Obsthallen Deutschlands



Fruchtarbeiter, Bader und Fahrer von den Einfuhrhäusern und Großhändlern beschäftigt.  
Aber noch mehr: 60—70% aller Südfrüchte kommen nach den deutschen Hafenstädten auf deutschen Schiffen. Dadurch haben deutsche Matrosen und deutsche Reedereien Arbeit und Brot. Die deutschen Dampfer wären im Mittelmeer nicht mehr konkurrenzfähig mit den Reedereien anderer Länder, wenn sie nicht die Möglichkeit hätten, als Rückfracht Südfrüchte mit sich zu führen. Unsere Schiffsfahrtslinien können nur dann rentabel arbeiten, wenn der Laderaum in beiden Richtungen und zwar möglichst voll ausgenutzt wird. Die Einfuhr sichert dem Schiff Ladung für die Rückfahrt und ermöglicht so erst die Kalkulation eines Frachtfahes, der den Preis unserer Ausfuhrgüter günstig beeinflusst. Von der Höhe des Preises unserer Exportwaren hängt aber unsere Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt ab.

große Erleichterung gewesen, daß die Einfuhr von frischem Obst und Gemüse mengenmäßig gestiegen ist, ein erheblicher Ausgleich für den Rückgang des Kupferhandels auf anderen Gebieten. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß es sich bei den eingeführten Mengen zu einem erheblichen Teil um Transitwaren handelt, die von den deutschen Häfen nach Skandinavien und Randstaaten weitergehen. Auch dieser Durchgangsverkehr bedeutet für Hamburg und Bremen ein gutes Geschäft.

### Der bezaubernde Duft der Ferne.

Wenn man an einem kalten Wintertage in Hamburg die endlosen Lagerhallen betritt, in denen die Südfrüchte

Wenn wir eine goldfarbene Apfelsine essen, dann denken wir an südlichere Länder, in denen sie wächst und gedeiht. Wir denken vielleicht auch an den langen Weg, den sie braucht, bis sie zu uns kommt, haben darüber aber wohl nicht ganz klare Vorstellungen.

Zu einem Teil geht die Frucht, die Einfuhr von frischen Früchten und Gemüse über die trockenen Grenzen. Wird dieser Weg gewählt, so ist das sehr zum Schaden unserer Schifffahrt und unserer Hansestädte, was besonders dann unnötig ist, wenn die Waren nicht aus einem Lande stammen, dessen Grenzen an Deutschland anstoßen.

Im Interesse einer Ersparnis an Devisen muß das Endziel sein, die Einfuhr von frischen Früchten und Gemüse möglichst ausschließlich über die nassen Grenzen zu leisten.

Das Tor, durch das die Südfrüchte auf diesem Wege zu uns kommen, sind die deutschen Hansestädte Hamburg und Bremen.

Hier treffen die großen und kleinen Dampfer aus allen Enden der Welt ein; Apfelsinenschiffe aus Spanien und Sizilien, blendend weiße Bananendampfer von den westindischen Inseln, Schiffe von der pazifischen Küste Nordamerikas, aus dem Obstante Kalifornien, die mit Äpfeln und Weintrauben, mit Grape-Früchten und Tomaten beladen sind. Aus Italien und Spanien kamen zunächst diese Sendungen; schon seit Jahren beziehen wir aber Obst und Südfrüchte aus allen Teilen der Welt.

### Deutsche Schiffe haben sie gebracht.

Ebenso überraschend wie die scheinbaren Umwege, die eine Apfelsine machen muß, ehe sie beim nächsten Grünfrachthändler landet, sind auch so manche andere Tatsachen des Südfruchthandels. Viele gute Deutsche glauben, daß sie auf den Genuß von Apfelsinen und Bananen, ja sogar von Zitronen verzichten müssen, weil dafür gutes deutsches Geld ins Ausland geht. Sie können beruhigt sein. Wir



Ein Fruchtdampfer ist eingelaufen

können heute umsomehr darauf verzichten, uns über die Frage den Kopf zu zerbrechen, wir dürfen Apfelsinen essen, nachdem die Binnenwirtschaft geregelt ist und sich daraus automatisch auch die Regelung für die Einfuhr ergibt. Es kommen so nur Mengen auf den Markt, deren Einfuhr zugelassen ist. Eine gleichmäßige Nachfrage aller Bevölkerungsschichten sorgt für die gewünschte gleichmäßige Verteilung. Dazu kommt, daß der Preis der Südfrüchte erheblich gefallen ist — er beträgt heute nur etwa die Hälfte von dem vor wenigen Jahren bezahlten, so ist der tatsächliche Devisenanteil im gleichen Verhältnis zurückgegangen. Der Anteil der Devisen am Verkaufspreis der meisten Südfrüchte beträgt nur etwa ein Fünftel des Ladenpreises. Vier Fünftel des Geldes bleiben im Lande und dienen dazu, die Frucht auf deutschen Schiffen, den Hafenarbeiter, den Bahntransport, den Spediteur und den deutschen Händler zu bezahlen. Allein im Hamburger Hafen werden in der „Saison“, d. h. im Herbst und im Winter, täglich etwa 700 Kai-Arbeiter durch die staatliche Kai-Verwaltung, und etwa 500 Angestellte,

### Aus fehlen 17 Millionen Apfelsbäume.

Ja, wird nun mancher sagen, sollen wir dann nicht lieber überhaupt deutsches Obst essen, wenn es so wichtig ist, daß das Geld im Lande bleibt? Selbstverständlich sollen wir das; und doch kann man das eine tun und braucht das andere nicht zu lassen. Die Südfrüchte nehmen dem deutschen Obstbauer das Geschäft nicht fort. Wir haben noch viel zu wenig gutes Obst im eigenen Lande. Selbst an Äpfeln und Birnen können wir den eigenen Bedarf bei weitem nicht decken. Durch die Anstrengungen unserer Landwirte und Gärtner hat sich die Qualität unserer Obstsorten bedeutend verbessert, aber es ist eben wenigstens für die nächsten Jahre nicht daran zu denken, den Bedarf im eigenen Lande zu decken. Noch in den letzten Jahren mußten wir etwa die Hälfte unseres Bedarfs an Winteräpfeln aus dem Auslande beziehen, und wenn wir im Winter nicht ganz auf deutsches frisches Obst verzichten wollen, dann müssen wir noch 17 Millionen Apfelsbäume neu anpflanzen und 40 000 Hektar neues Obstland herrichten, um den Bedarf aus deutschem Boden zu decken.



Hochbetrieb im Hafen

Auch aus einem anderen Grunde dürfen wir nicht auf das für uns so gesunde und wertvolle frische Obst verzichten. Die Länder, aus denen es kommt, stehen mit uns in einem Austauschverkehr. Sie beziehen deutsche Waren von uns, die von deutschen Arbeitern hergestellt worden sind. Mit einigen dieser Länder haben wir Austauschverträge getroffen, die uns den Absatz bestimmter Mengen von Maschinen und Fertigwaren sichern, wenn wir ihnen ihre Südfrüchte abnehmen. Daher, so merkwürdig es klingen mag: wer Apfelsinen, wer Südfrüchte isst, gibt deutschen Arbeitern und Angestellten Arbeit und Brot!

Diese Tatsachen haben auch der Reichsbauernführer und der Reichsnährstand ausdrücklich anerkannt. Sie wissen, daß wir den Austausch-Handel mit dem Auslande, der gegenwärtig noch sehr darniederliegt, fördern und nähren müssen; sie wissen, daß zu einer gesunden und kräftigen Ernährung frisches Obst gehört, das der deutsche Bauer noch nicht in ausreichendem Maße liefern kann. Es braucht also niemand Gewissensbisse zu haben, wenn er in eine Banane oder in eine ausländische Tomate beißt.

### Hamburg und Bremen — die Einfuhrttore für den Früchteimport.

Wer einmal im Hamburger oder Bremer Fruchthafen gewesen ist, vergißt dieses Erlebnis niemals wieder. Die Kai-Anlagen, die Kesch- und Lagervorrichtungen für den Frisch-Obst-Handel nehmen heute etwa ein Zehntel der gesamten Hafeneinrichtungen ein. Es ist für die Hansestädte, in denen die Arbeitslosigkeit noch immer bedeutend ist, eine

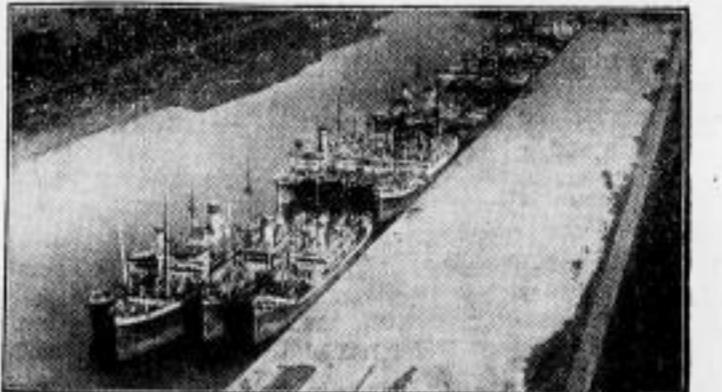


Der große bekannte Hamburger Fruchtmarkt

auf den Weitertransport warten, dann fühlt man sich in eine andere Welt versetzt. Ein herrlicher Duft steigt aus den großen Kisten auf, dessen einzelne Bestandteile man nur schwer unterscheiden kann. Es riecht nach Apfelsinen und Ananas, nach Zitronen und Äpfeln; dazwischen mengt sich der Geruch des Kistenholzes und der herbe Duft von geteertem Tauwerk, der von einem Hafen nicht fortzubedenken ist. Eine angenehme Wärme herrscht in den lauberen, hell getrichenen Hallen, die zusammen eine Lagerfläche von 60 000 Quadratmetern einnehmen; denn alle diese Räume müssen geheizt werden, damit die empfindlichen Kinder des Südens in unserem kalten Klima nicht leiden. Nicht lange dürfen sie hier liegen, denn Zeit ist Geld, auch im Südfruchthandel. Zwei- bis dreimal wöchentlich findet eine Besichtigung der frischen Sendungen durch den Großhändler statt. Dann werden die Kisten und Tonnen geöffnet, bedächtig schreiten die Vertreter der einzelnen Firmen in langer Reihe von Stapel zu Stapel und machen ihre Notizen. Es folgt die Versteigerung in den beiden großen Sälen am Deichtormarkt, die am nächsten Tage stattfindet. Ein Auktionar ruft die Ware aus; die Einkäufer geben den Zuschlag durch einen Wink, ein Augenzwinkern oder ein Kopfnicken zu erkennen.

Im Lande draußen sind hundertaufende von Menschen damit beschäftigt, die Früchte an die Verbraucher zu verteilen. Von besonderer Bedeutung sind dabei die fliegenden Händler, die mit ihren Wagen in den Städten an den Straßenecken stehen und den Einkauf so leicht und verlockend machen.

Dem Reichsoverband der ambulanten Gewerbetreibenden gehören etwa 100 000 Händler an, die mit Obst und Gemüse handeln. Im Groß- und Einzelhandel sind etwa 220 000 Personen mit dem Vertrieb von Südfrüchten beschäftigt. Rechnet man dazu die zahlreichen Hafenarbeiter, überhaupt die Arbeiter und Angestellten aller, mit dem Südfruchtimport zusammenhängender Gewerbe, so kann man sagen, daß gegen 400 000 Menschen ganz oder zum Teil von der Einfuhr und vom Verkauf der Früchte leben, das sind annähernd so viel wie ein Zehntel der Einwohner Berlins oder fast so viel wie die Einwohnerzahl von Nürnberg.



Hamburg, Griesenwüder Hafen