



Geschichte der Handelsseefahrt auf der Nordsee

Seminararbeit Beispiel

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
2. Frühere Geschichte des Seehandels	2
2.1 Seehandel im Altertum.....	2
2.2 Seehandel im Zeitalter der Hanse'	3
2.3 Seehandel im Zeitalter der Dampfschiffe'	5
3. Handelsseefahrt im Zeitalter der Containerschiffe	6
4. Maritimer Handel heute: Erfolge, Probleme, Perspektiven'	7
5. Fazit.....	9
Literaturverzeichnis.....	11

1. Einleitung¹

Die Meere haben zu verschiedenen Zeiten sehr unterschiedliche Rollen gespielt. Am Anfang bildeten sie weltweit unüberwindbare Barrieren. Diejenigen, die sich zu weit vorwagten, spielten meist mit ihrem Leben. Später gelang es dem Menschen, die Meere zu überqueren und sie so zu beherrschen. Die Meere wurden vermehrt zu Handlungsräumen, in denen Handel und kultureller sowie politischer Austausch stattfinden konnten. Die Meere wurden auch zu Orten, an denen Machtpolitik betrieben und Schlachten geschlagen wurden. Nur auf dieser Basis konnten sich die moderne Weltkultur und -wirtschaft entwickeln: Heute laufen rund 90 Prozent des Handelsumsatzes über die Meere.

Die Nordsee als Handelsraum ist von historischer Bedeutung. Sie ist ein Randmeer des Atlantiks und damit ein wichtiger Handelstransportweg zwischen Mittel- und Nordeuropa. In der relativ kleinen Region der Nordsee befinden sich einige der größten Häfen der Welt. Rotterdam ist der größte Hafen in Europa, gefolgt von Hamburg und Antwerpen an der Schelde. Der Seehandel auf der Nordsee ist mit mehr als 420.000 Verschiffungen pro Jahr einer der umfangreichsten der Welt. Die Nordsee ist ein Knotenpunkt für mehrere der verkehrsreichsten Routen im weltweiten Seeverkehr.

Der tiefste Punkt der Nordsee liegt bei 700 Metern und die Gesamtfläche der Nordsee beträgt 570.000 km² (0,2 % der Fläche des Weltozeans). Es wird im Westen von den Britischen Inseln und der Dover-Linie, im Süden von den Küsten Frankreichs, Belgiens, der Niederlande und Deutschlands und im Osten von Dänemark begrenzt. Die Nordsee hat über das Skagerrak und das Kattegat Kontakt zur Ostsee, im Norden ist die Nordsee mit der Norwegischen See und im Nordwesten mit dem Atlantik verbunden.

Die Nordsee ist ein „junges“ Meer. Wo heute Schiffe fahren, gab es am Ende der letzten Eiszeit Land. Diese See gibt es seit 350 Millionen Jahren. Die Geschichte des weltweit nur auf Helgoland gefundenen roten Feuersteins beweist, dass die Menschen schon vor 5000 Jahren die riskante Reise über die Nordsee gewagt haben. Bereits in der Bronzezeit waren die Sümpfe dauerhaft besiedelt. Mit der Ankunft der Römer zur Zeit von Christi Geburt erschienen die ersten schriftlichen Mitteilungen von der Nordseeküste. Nicht nur die Ansiedlung der Angelsachsen, die von der heutigen deutschen Küste über die Nordsee segelten, sondern auch die Christianisierung der Friesen durch Bonifatius und die Wikingerüberfälle werden mit der

¹ Dazu siehe Internetseiten <https://www.die-ganze-nordsee.de> und <https://www.nordsee-informationen.de>, abgerufen am 25.01.2021.

Nordsee in Verbindung gebracht. Mit den Niederländern, die 1106 vom Bremer Bischof für den Damm-Bau angeworben wurden, tauchen die ersten namentlich bekannten „einfachen Menschen“ in der Geschichte der Nordsee auf.

2. Frühere Geschichte des Seehandels

Unter Seehandel verstehen wir den kommerziellen Handel von Waren mit Handelsschiffen über das Meer.

Die Schifffahrt ist seit vielen Jahrhunderten das wichtigste Mittel des internationalen Handels. Sie hat es Völkern, die die Kunst der Seefahrt beherrschten, ermöglicht, ihren Wohlstand zu vergrößern.

2.1 Seehandel im Altertum²

In der westlichen Welt begann die Eroberung der Meere durch das Mittelmeer mit der Besiedlung von Zypern und Kreta mehrere Jahrtausende vor Christus.

In der Römerzeit war das Mittelmeer ein wahrer Lebensmotor: Waren wie Olivenöl, Wein, Weizen und Farbstoffe – und das in großen Mengen – konnten dank des Meeres transportiert werden. Man schätzt zum Beispiel, dass im 1. Jahrhundert v. Chr. etwa 40 Millionen Amphoren mit italienischem Wein nach Gallien transportiert wurden.

Später waren es die Phönizier und Griechen, die den Weg zeigten. Sie kolonisierten das Mittelmeer und machten es als Wirtschaftszone nutzbar. Es war auch eine neue Etappe in der Entwicklung des Osthandels. Phönizische Schiffe nahmen Wein, Öl, Getreide und Vieh mit und kehrten mit Metallen, Holz und Früchten zurück. In den Häfen wurden die Waren oft direkt vom Schiff aus verkauft.

Im frühen Mittelalter brachten die Wikinger die Seefahrt auf ein für damalige Verhältnisse hohes Niveau. Sie erforschten die Nord- und Ostsee und drangen entlang von Flüssen wie dem Don oder der Wolga nach Osteuropa bis zum Schwarzen Meer vor.

² Dazu siehe North, M. (2016), *Zwischen Hafen und Horizont. Weltgeschichte der Meere*, C.H. Beck Verlag, München.

2.2 Seehandel im Zeitalter der Hanse^{3,4}

Die Hanse ist der Begriff für einen Zusammenschluss niederdeutscher Kaufleute von der Mitte des 12. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts. Ihr Zweck war die Sicherung von Handelswegen und die Vertretung wirtschaftlicher Interessen, insbesondere im Ausland. Das Zeichen der Hanse war eine Kogge, die Hansefarben waren Rot und Weiß.

„Hansa“ war ein altgermanisches Wort für Konvoi (Schar, Gruppe) und das Wort wurde auf Gruppen von Händlern angewandt, die zwischen den Hansestädten reisten.

Die Städtehanse entwickelte sich aus dem Kaufmannsverein, in dem sich Städte zusammenschlossen, um die Interessen der Kaufleute zu vertreten. Zur Zeit ihrer größten Ausdehnung gehörten etwa 70 große und 100 bis 130 kleine Städte zur Städtehanse, darunter Lübeck, Stralsund, Hamburg, Rostock, Bremen und Braunschweig. Die Hanse war nicht nur eine der wichtigsten Handelsmächte in Nordeuropa, sondern auch eine bedeutende politische Macht. Ein wichtiger Schritt für den Erfolg der Hanse war die Sicherung des Seewegs durch die Ostsee. Im späten Mittelalter erstreckten sich die hansischen Territorien von der Ostsee bis zur Nordsee und ins Binnenland.

Der Hansetag war das oberste Entscheidungsgremium der Hanse. An diesem Tag, erstmals 1356 und zum letzten Mal 1669 in Lübeck abgehalten, trafen sich Vertreter der großen Hansestädte, um alle Fragen zu besprechen, die die Städte und ihre Kaufleute betrafen. Dazu gehörten der Abschluss von Verträgen, die Aufnahme oder der Ausschluss von Mitgliedern, Handelsprivilegien, Krieg und Frieden sowie Wirtschaftssanktionen.

Das hansische Handelssystem entstand wie die Hanse mit der Gründung Lübecks. Die Stadt Lübeck wuchs schnell und wurde später zu einer Art Hauptstadt ohne Staat. Die Lübecker Bürger begannen mit dem Bau von Schiffen, die es den Kaufleuten ermöglichten, nach Gotland und Russland zu segeln. Wenige Jahre nach dem Bau der ersten Schiffe begann der Bau von typischen Hanseschiffen – Koggen. Die Kogge entsprach den Bedürfnissen des Handels und der Kolonisation wegen ihres breitbauchigen Rumpfes und der einfachen Bedienbarkeit.

Voraussetzung für den Handel im Ostseeraum im 12. Jahrhundert war eine gute Verständigung mit den Niederländern. Mit der Zeit folgten die Genossenschaftsmitglieder den Skandinaviern in die Küstenländer der Ost- und auch der Nordsee und betrieben dort Handel, gründeten

³ Wolfram, W. (2002), *Die Hanse: Aufstieg und Niedergang einer der größten Handelsmächte der Nord- und Ostsee*, Grin Verlag, München.

⁴ <https://www.planet-wissen.de/geschichte/mittelalter/hanse/>, abgerufen am 28.01.2021.

Siedlungen, erhielten Privilegien und vereinbarten Handelsverträge. Eine der wichtigen Siedlungen war Nowgorod in Russland, das damals auf dem Vormarsch war und einen großen Markt für östliche Waren darstellte. Weitere Ziele der Kaufleute waren die baltischen Länder, gefolgt von Düna, zu den russischen Märkten von Polock, Vitebsk und Smolensk. Da einige dieser Länder noch eine andere Religion praktizierten, wurde der Handel mit ihnen erschwert. So war der Vorstoß in neue Länder mit der Umwandlung, Eroberung und Gründung neuer Städte verbunden. Eine der neu gegründeten Städte war Riga. In den Augen der deutschen Kaufleute war Riga das Haupthandelszentrum im russischen Oberdünengebiet.

Ab dem Beginn des 13. Jahrhunderts ist der Vorstoß der Kaufleute auch in die Nordsee, nach England und in die heutigen Benelux-Länder zu verzeichnen. In diesem Gebiet nahm diese aber nicht den Charakter einer starken Einwanderung und Kolonisation an, wie sie im Osten und Norden stattfand. Vielmehr blieb sie in einem rein wirtschaftlichen Rahmen. Händlergruppen bauten immer umfangreichere Verbindungen zu englischen Häfen und Brügge auf.

Im 13. und 14. Jahrhundert wurden die Verbindungen jedoch auf Skandinavien ausgeweitet. Handel zwischen Lübeck und Schweden gab es fast seit der Gründung der Hanse. Die Deutschen hatten dort großen Einfluss auf Handwerk, Handel und damit auch auf die Stadtverwaltungen. Dänemark blieb für die Hanse ein eher sekundäres Ziel, da dort nur Vieh gekauft werden konnte.

Zu den Waren, die auf den Hanse-Koggen geliefert wurden, gehörten Felle, Textilien, Holz, Stein, Getreide, Wein, Fisch, Gewürze und Salz. Textilien und Schafwolle kamen aus England, Wein und Salz aus Frankreich und Spanien, Holz und Pelze aus Rus; in Norwegen wurden Mehl, Bier und Früchte gegen Holz, Felle und Teer getauscht. Da die Hanse in Nord- und Ostsee das Monopol auf den Fang der Fische (vor allem Hering) besaß, belieferten die Hanse-Kaufleute den gesamten Kontinent mit in Salz eingelegten Heringen. Importiert wurden auch Glas-, Keramik- und Metallwaren (aus Italien und Flandern), Waffen und Tuche.

In diesen Jahrhunderten entwickelte sich der gesamte Handel in den Meeren Nordeuropas. Die Deutschen verdrängten ihre Konkurrenten aus der Ost- und Nordsee und erhielten wichtige Privilegien, die ihrem Handel neuen Auftrieb gaben. Mit diesem Wachstum wurde die Aufgabenerfüllung für eine einfache Gruppe von Kaufleuten immer umfangreicher. Die Genossenschaft konnte den ihr angehörenden Kaufleuten keinen Schutz mehr bieten, und der Niedergang begann.

Als Gründe für den Untergang der Hanse sind folgende zu nennen: der Niedergang der unternehmerischen Kräfte, die Krisenstruktur der bürgerlichen Gesellschaft, die Rückständigkeit

und Fehlentwicklung der hansischen Wirtschaftspolitik, die Herausbildung der nationalstaatlichen Wirtschaftssysteme, der Merkantilismus, der Aufstieg der Territorialherrschaft. Die Hanse scheiterte, weil sich die Städte zunehmend den regierenden Fürsten unterordneten und weil sich durch die Öffnung Amerikas die Handelsräume verschoben und die Konkurrenz verschärfte. Auf dem letzten Hansetag in Lübeck 1669 waren nur noch neun Städte vertreten: Lübeck, Hamburg, Bremen, Braunschweig, Danzig, Hildesheim, Köln, Osnabrück und Rostock.

2.3 Seehandel im Zeitalter der Dampfschiffe^{5,6}

Bereits Ende des 18. Jahrhunderts versuchten sich die ersten Erfinder am Bau von Dampfschiffen. Sie wurden zunächst vor allem auf Flüssen und in geschützten Gewässern erprobt. Mitte des 19. Jahrhunderts begann mit der weiten Verbreitung von Dampfschiffen auch auf den Meeren eine neue Ära der Schifffahrt.

Das erste Dampfschiff in Deutschland wurde noch vor der ersten Eisenbahn in Preußen in Betrieb genommen: 1817 übernahm das Raddampferschiff „Prinzessin Charlotte von Preußen“ den Post- und Personenverkehr auf Havel und Spree. Der Dampfer hatte ein mächtiges Schaufelrad in der Mitte des Rumpfes, wo sonst der Hauptmast des Segelbootes befestigt war.

Um 1870 begannen Dampfschiffe, Segelschiffe für den Binnen- und bald darauf auch den begrenzten Seetransport zu ersetzen, beispielsweise in Flensburg und Apenrad. Die Flensburger „Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ wurde 1869 als reines Frachtunternehmen gegründet und stand in den folgenden Jahren an der Spitze der schnell wachsenden Tonnage in der Stadt. Die Haupteinnahmen stammten aus den Fahrten zwischen Nord- und Ostsee. Bis zum Ersten Weltkrieg wurde in Apenrad eine große Dampfschifflotte gebaut, die auch Fahrten nach Fernost unternahm. In Lübeck wurde die Dampfschifflotte um die Jahrhundertwende mit der Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals ausgebaut. Die Schiffe wurden überwiegend für Kanalgänge eingesetzt.

Es ist notwendig, die Seefahrt dieser Zeit in zwei Teile zu unterteilen. Ein Teil der Schiffe transportierte Waren lokal, während die anderen ihre Ladung über weite Strecken beförderten. Von Schleswig aus zum Beispiel fuhren vor allem Schiffe nach Amerika und in den Fernen Osten – hauptsächlich von Flensburg und Apenrade, aber auch von Lübeck aus. Das Segeln nach Süden war hauptsächlich ein Kurzstreckentransport.

⁵ Dazu siehe Merkel, Ch. (2004), *Industrialisierung der Handelsschifffahrt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Das Beispiel der „Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktiengesellschaft“ (HAPAG)*, Hamburg.

⁶ <https://www.planet-wissen.de/technik/schifffahrt>, abgerufen am 04.02.2021.

Schiffe aus Süddänemark und Schleswig-Holstein erzielten ihr Haupteinkommen aus Frachtfahrten zwischen der Ostsee und der Nordsee. Das bedeutete, dass Getreide aus dem Baltikum und Dänemark nach England gebracht wurde und gegen Kohle und Rohstoffe eingetauscht wurden.

Aus Hamburg fuhren Schiffe nach Lateinamerika und brachten Kaffee, Zucker, Nüsse und Baumwolle; aus Afrika kamen nach Hamburg Kaffee, Palmöl und Elfenbein. Die Handelspartnerschaft mit Nordamerika erlaubte den Import von Tabak, Walöl, Baumwolle und den Export von Textilien, Glas- und Eisenwaren.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren verschiedene Strategien, bei denen unterschiedliche Schiffstypen (Massengutfrachter, Tanker, Schwerlasttransportschiffe) eingesetzt wurden, von großer Bedeutung.

3. Handelsseefahrt im Zeitalter der Containerschiffe⁷

Die ersten Containerschiffe liefen am 26. April 1956 aus. „Ideal X“ hieß der umgebaute Tanker, den der amerikanische Transportunternehmer Malcom McLean billig von der US Navy kaufte.

Ein Jahr später begann auch im Hamburger Hafen das Zeitalter der Containerschiffahrt. Da der schnelle Warenumsatz vor allem zu kürzeren Liegezeiten der Schiffe und gleichzeitig zu einer deutlichen Erhöhung der Transportkapazitäten führte, wurde das Interesse der Reeder an Containerboxen für Stückgüter geweckt.

Container sind äußerst praktisch, weil sie fast alles aufnehmen können, was früher in Säcken, Kisten oder Ballen transportiert wurde. Massengüter wie DVD-Player oder Handys, Sportschuhe oder Jeans, aber auch Fahrzeugteile, Maschinen und sogar flüssige Güter werden in flexiblen und versiegelten Kunststoffbeuteln per Container verschickt.

Ohne die Containerschiffahrt wäre die Globalisierung des Welthandels nicht denkbar. Schätzungsweise sind derzeit weltweit 38 Millionen Container im Einsatz.

Die Einführung von Stahlboxen hat die Transportkosten drastisch reduziert. Die gesamten Transportkosten vom Hersteller zum Kunden inklusive aller Logistikleistungen bis zum Endverbraucher werden auf mehrere tausend Euro pro Container geschätzt. Das bedeutet, dass die Gesamtkosten für den Transport einer Jeans derzeit auf 40 Cent geschätzt werden.

⁷ Dazu siehe <https://www.planet-wissen.de/technik/schiffahrt>, abgerufen am 07.02.2021.

Entladestationen an Liegeplätzen auf der ganzen Welt sind bereit, Standard 20-Fuß-Container zu bewegen oder sogar doppelt so große 40-Fuß-Container. Sobald die Container an Land sind, werden sie per Straße oder Schiene zum Kunden transportiert. Das bedeutet, dass die Waren nicht mehr im Hafen ausgepackt und dort abgeholt werden müssen, sondern direkt zum Kunden geliefert und dort entladen werden können. Das alles spart Zeit und Geld.

An vier Containerterminals im Hamburger Hafen werden beispielsweise jährlich mehr als 90 Millionen Tonnen containerisierte Güter umgeschlagen. Die Menge an Stückgut, das nicht zerlegt und in Containern verpackt werden kann, ist im Vergleich zu anderen Gütern unbedeutend.

Die Branche gilt als erfolgsverwöhnt und wird seit Jahren von der Politik hofiert. Viele Investoren haben über Fonds Milliardenbeträge in den Schiffsbau mit lukrativen Abschreibungsmöglichkeiten investiert. Transportschiffe mussten der immer größer werdenden Nachfrage nach Containern gerecht werden. Jetzt kommen die ersten Mega-Carrier auch in Hamburg an. Solche Mega-Carrier können mehr als 14.000 Container transportieren.

Der Trend zu immer größeren Containerschiffen ist unbestreitbar. Bislang sind vor allem Schiffe der sogenannten „PanaMax“-Klasse im Umlauf. Das sind Containerschiffe, die gerade so durch das Nadelöhr des Panamakanals passen. Die nächste Generation von Schiffen – die ersten Giganten sind bereits auf den Weltmeeren unterwegs – nennt sich „PostPanMax“-Schiffe.

Ein solcher Mega-Carrier ist die Emma Maersk der dänischen Reederei Maersk. Mit einer Länge von 398 Metern, einer Breite von 56 Metern und einem Tiefgang von 16,50 Metern kann dieses Containerschiff rund 14.400 Container transportieren. Die größten Containerschiffe der Welt können bereits mehr als 23.000 Container transportieren.

4. Maritimer Handel heute: Erfolge, Probleme, Perspektiven^{8,9}

Deutschland ist ein maritimes Schwergewicht in der Weltwirtschaft. Deutsche Reeder betreiben mit rund 1.400 Containerschiffen die größte Containerflotte der Welt und mit gut 3.200 Schiffen die viertgrößte Handelsflotte. Gleichzeitig werden 95 Prozent des interkontinentalen Handels der Exportnation Deutschland auf dem Seeweg transportiert. Selbst innerhalb Europas werden fast 30 Prozent aller Rohstoffe und Waren auf See umgeschlagen.

⁸ Dazu siehe Krüger-Kopiske, K. K. (2017), *Schifffahrt im 21. Jahrhundert*, Koeler Verlag, Hamburg.

⁹ <https://www.deutsche-maritime-akademie.de> abgerufen am 08.02.2021.

Häfen sind die Drehscheiben des deutschen Handels. Schiffe haben einen entscheidenden Vorteil: Im Vergleich zu Flugzeug, Bahn oder LKW garantieren sie niedrige Transportkosten. Zum Beispiel wurden 2018 im Hamburger Hafen mehr als 135 Millionen Tonnen Güter verladen, knapp die Hälfte davon wurde exportiert. Die Hersteller in Deutschland entwickelten und produzierten die meisten Produkte, darunter Autos, Baumaschinen, hochwertige Armaturen und Chemikalien.

Das Bundesverkehrsministerium geht davon aus, dass der maritime Sektor weiter wachsen wird. Laut Schifffahrtsprognose wird der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen bis 2025 auf 759 Millionen Tonnen pro Jahr steigen. Im Vergleich zu 2007 wäre dies mehr als eine Verdoppelung.

Rund 400.000 Arbeitsplätze hängen in Deutschland von der maritimen Wirtschaft ab, die meisten davon in der Seeschifffahrt und der Zulieferindustrie.

Ein Problem liegt in der Schiffbaubranche: Rund 18.000 Menschen arbeiten in diesem Sektor, doch in den letzten Jahren haben vor allem Werften aus Japan, Korea und China den einheimischen Schiffsbauern Konkurrenz gemacht.

Zurzeit sprechen viele von einer Krise der deutschen Werften. Im Jahr 2008 ging beispielsweise die Lindenau-Werft trotz voller Auftragsbücher Konkurs. Die Banken trauten dem Kieler Unternehmen nicht zu, mit der internationalen Konkurrenz aus Fernost mithalten. Kredite zum Bau neuer Schiffe wurden nicht genehmigt.

Lindenau war eine der ersten Werften, die Doppelhüllen in Tanker einbauten. Diese Doppelhüllen sollen verhindern, dass Chemikalien und Öl nach einem Unfall ungehindert ins Meer fließen können. Greenpeace dankte Lindenau dafür, dass sie neue Entwicklungen im Tankerbau eingeführt und damit gezeigt haben, dass sichere Tanker technisch möglich sind. Doch der Kostendruck im Schiffbau ist hoch: Werften aus Fernost bauen Tanker mitunter für die Hälfte des Preises, der in Deutschland üblich ist.

Eigentlich gelten alle nicht-staatlichen Schiffe als Handelsschiffe. Neben Containerschiffen und Tankern gehören auch Fähren und Passagierschiffe dazu. Im Handel spielen sie aber nur eine untergeordnete Rolle – für die Wirtschaft sind vor allem die großen Fracht- und Tankerflotten wichtig.

Deutsche Anleger haben Milliarden in Schiffsfonds, insbesondere in Containerschiffe, investiert. Dies brachte die deutsche Handelsflotte an die weltweite Spitze. Die Investoren erhielten große

Steuervergünstigungen und Subventionen vom deutschen Staat auf ihre Fonds. Doch damit ist es längst vorbei. Banken drehen zunehmend den Geldhahn zu. So fürchtet die Schifffahrtsbranche um ihre globale Führungsposition.

Viele Anleger sind mit den erzielten Renditen unzufrieden. Die Gewinne in der Schifffahrtsbranche sinken, da auch die Fracht- und Frachtraten für die Reeder wesentlich gesunken sind. Viele von ihnen erleiden Verluste.

Darüber hinaus haben einige Fondsanbieter offenbar ihre Anleger betrogen, um an Geld zu kommen. Laut einer Umfrage der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG sehen 80 Prozent der Unternehmen die maritimen Wirtschaft Deutschland als Gefahr.

Die Nordsee ist der verkehrsreichste Seeverkehrsweg der Welt. Über die Nordsee werden 90 Prozent des EU-Außenhandels und etwa 35 Prozent des EU-Binnenhandels abgewickelt.¹⁰ Sie Seehandel-Prognosen für die nähere Zukunft sind trotz allem optimistisch. Der Boom der Containerschifffahrt spiegelt die Entwicklung eindrucksvoll wider. Es wird erwartet, dass der Schiffsverkehr in der Nordsee weiter wächst, vor allem durch die Zunahme des Containerverkehrs mit dem Antwerpen-Hamburg-Range. Unter der Annahme einer jährlichen Wachstumsrate von 3,3 % wird in den nächsten 25 Jahren das gesamte Handelsvolumen um 125 % steigen.¹¹

Risiken durch Konkurrenz bestehen nur für flüssige Güter, da zukünftig gebaute Pipelines den bestehenden Seetransport verdrängen können. Für alle anderen Waren gilt jedoch, dass der Seetransport jedoch auch in den kommenden Jahrzehnten der dominierende Verkehrsträger bleibt.

Ein weiteres Problem ist ein Gefahrenpotenzial bei der Lieferung gefährlicher Waren. Obwohl der kommerzielle Schiffsverkehr wenig oder nur geringfügig zunimmt, steigt das Unfallpotenzial auf einem Frachtschiff, sei es durch die beförderte Ladung oder den Treibstoff an Bord.

5. Fazit

Die Geschichte der Handelsschifffahrt auf der Nordsee geht bis in die Antike (mit Amphoren zum Transport von Wein in Öl) zurück; danach ist der Hanse-Handel (mit dem heutigen England, Skandinavien, Russland) von Rohstoffen und Massengütern zu nennen. Das nächste

¹⁰ Jahn, C. (2020), *Verkehrsentwicklung in Nord- und Ostsee* unter www.forschungsinformationssystem.de abgerufen am 08.02.2021

¹¹ Großmann, H. et. al, (2006), *Maritime Wirtschaft und Transportlogistik*, Band A: Perspektiven des maritimen Handels – Frachtwirtschaft und Hafengewirtschaft, HWWI, Hamburg, S. 62.

Kapitel der Handelsgeschichte ist mit der Ausbreitung des Handels auf andere Kontinente und damit auch mit neuen Importwaren wie Kaffee, Gewürze, Edelsteine, verbunden. Mit Erfindung des Dampfantriebs wurde der Seehandel noch weiter ausgebaut und erleichtert.

Die Deutschen waren und sind eine Seefahrernation: Der Außenhandel wird hier hauptsächlich auf dem Seeweg betrieben und die Wirtschaft des Landes ist direkt von der Handelsschifffahrt abhängig. Ein Drittel der weltweiten Containerschiffe gehört deutschen Reedern und die meisten betrieben ihr Geschäft über die Nordsee.

Literaturverzeichnis

Biskupek, A. und Jacobs, O. (2010), *DDR ahoi! Kleines Land auf großer Fahrt*, Mitteldeutscher Verlag Halle.

Bohn, R. (2011), *Geschichte der Seefahrt*, Mitteldeutscher Verlag, Halle.

Großmann, H. et. Al. (2006), *Maritime Wirtschaft und Transportlogistik*, Band A: Perspektiven des maritimen Handels – Frachtwirtschaft und Hafenwirtschaft, HWWI, Hamburg.

Jahn, C. (2020), *Verkehrsentwicklung in Nord- und Ostsee* unter www.forschungsinformationssystem.de.

Krüger-Kopiske, K. K. (2017), *Schifffahrt im 21. Jahrhundert*, Koeler Verlag, Hamburg.

Merkel, Ch. (2004), *Industrialisierung der Handelsschifffahrt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Das Beispiel der „Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktiengesellschaft“ (HAPAG)*, Hamburg.

North, M. (2016), *Zwischen Hafen und Horizont. Weltgeschichte der Meere*, C.H. Beck Verlag, München.

Pott, R. (2003), *Die Nordsee. Eine Natur- und Kulturgeschichte*, C.H. Beck Verlag, München.

Pye, M. (2017), *Am Rand der Welt: Eine Geschichte der Nordsee und der Anfänge Europas* (German Ed.), Bischoff, M. (Übersetzer), S. Fischer Verlag, Frankfurt am Main.

Wolfram, W. (2002), *Die Hanse: Aufstieg und Niedergang einer der größten Handelsmächte der Nord- und Ostsee*, Grin Verlag, München.

Internetquellen

<https://www.deutsche-maritime-akademie.de>

<https://www.die-ganze-nordsee.de>

<https://www.nordsee-informationen.de>

<https://www.planet-wissen.de/geschichte/mittelalter/hanse/>

<https://www.planet-wissen.de/technik/schifffahrt>