



Der Anteil der verschiedenen Flaggen an dem Schiffsverkehr der niederländisch-indischen Häfen geht aus folgenden zwei Tabellen hervor. Die erste gibt den Anteil der verschiedenen Flaggen im Verkehr der Häfen Niederländisch-Indiens mit dem Ausland an. Folgende Flaggen waren hierbei an erster Stelle vertreten:

## Im Jahre 1927.

Flagge	Anzahl Schiffe überhaupt (Dampfer, Segler, Motorschiffe)	Inhalt in Tons zu 1000 cbm netto
England .....	19 935	9 520
Niederl. Indien .....	4 139	6 379
Die Niederlande .....	518	6 368
Deutschland .....	174	1 896
Japan .....	123	955
Norwegen .....	136	699
China .....	2 118	469

Insgesamt mit allen anderen 20 777 Schiffe mit 27 199 Tons Inhalt.

Den Anteil der Flaggen im Verkehr innerhalb Niederländisch-Indiens im Jahre 1927 gibt folgende Tabelle an:

Flagge	Anzahl Schiffe überhaupt (Dampfer, Segler, Motorschiffe)	Inhalt in Tons zu 1000 cbm netto
Niederl. Indien .....	98 331	71 769
Die Niederlande .....	2 859	35 396
England .....	5 939	19 012
Deutschland .....	377	3 928
Japan .....	479	3 153
China .....	1 193	238

Insgesamt mit allen anderen 109 640 Schiffe mit 134 028 Tons netto Inhalt.

Über den Personen- und Güterverkehr auf den Flüssen, der vor allem auf Sumatra nicht ohne erhebliche Bedeutung ist, liegen nähere Angaben nicht vor.

Bei der Ausrüstung der Häfen ist in erster Linie die Länge der verschiedenen Kais von Bedeutung. Sie gibt ein ziemlich brauchbares Bild von der Ausrüstung der Häfen, zumal die Anzahl und Qualität der Ladeeinrichtung in etwa der Kaillänge entspricht. Wir finden hier für Tandjong Priok (Batavia) 3561 m Tiefseekai und 364 m Tiefseebeiger. Für Semarang, das noch keinen Seehafen besitzt, und dessen Verkehr von der Reede, auf der die Seedampfer liegen bleiben müssen, mit Leichtern durchgeführt werden muß, finden wir nur einen Leichterkai von 7150 m Länge und 69 m Tiefseebeiger. Tjilatjap, der einzige große Hafen an der Südküste Javas, hat 540 m Tiefseebeiger, verfügt nach Fertigstellung seines neuen großen Seehafens, der vor wenigen Jahren in Betrieb genommen wurde, über 4935 m Tiefseekai, 458 m Leichterkai und 60 m Tiefseebeiger. Belawan-Deli, der Ausfuhrhafen der großen Plantagen auf der Ostküste Sumatras, verfügt über 983 m Tiefseekai, 697 m Tiefseebeiger und 135 m Leichterkai.

Emmahaven, der seinerzeit gegenüber dem Hafen von Belawan-Deli zurückgetretene wichtigste Hafen der Westküste von Sumatra und Ausfuhrhafen der Padangsche Bovenlanden, der heute von den großen Linien der Europa-Indienfahrt nicht mehr angefahren wird, verfügt über 459 m Tiefseebeiger, während Makassar, der wichtigste Hafen im Osten des gesamten Archipels, dessen Lage im Süden von Celebes ihn zum Stapelhafen für die Molukken und Neu-Guinea einschließlich Celebes und Ost-Bornos macht, über 1425 m Tiefseekai, 730 m Leichterkai, 500 m Tiefseebeiger und 520 m Leichterkai verfügt.

Alle größeren Häfen Niederländisch-Indiens sind mit kleinen Schiffshellingen für Schiffsreparaturen versehen, während sich größere Docks nur in Tandjong Priok und Soerabaja befinden. In Tandjong Priok besteht ein Schwimmdock von 8000 Tons, eins von 4000 Tons und eins von 2000 Tons; in Soerabaja eins von 14 000 Tons, eins von 1400 Tons und eins von 3500 Tons, während ein mittelgroßes Trockendock sich in Semarang befindet.

## II. Die Eisenbahn.

Im niederländisch-indischen Eisenbahnwesen finden wir 3 Hauptgruppen, die der Staatsbahnen, die auf verschiedene Gebiete, teils als Voll-, teils als Kleinbahnen verteilt ist, zwei größere Privatvollbahnen und eine Gruppe von privaten Kleinbahnen mit zum Teil recht bedeutenden Netzen. Einiges hierüber sagt folgende Statistik:

## Niederl.-indische Eisenbahnen im Jahre 1927.

Name	Durchschnittl. Betriebskilometer	Beförderte Fahr- gäste	Güterverkehr		
			Gepäck in 1000 kg	Bestellgut in 1000 kg	Eil- und Frachtgut in 1000 kg
<b>1. Staats-Voll- u. Kleinbahnen:</b>					
a) Normalspurige Eisen- und Kleinbahn auf Java .....	2 764	46 797	36 170	34 587	7 341 246
b) Schmalspurige Eisenbahnen a. Java .....	130	2 472	974	—	143 080
c) Süd-Sumatra Kleinbahnen .....	514	1 232	308	175	461 541
d) Lamponglinie .....	132	696	48	65	78 137
e) Palembanglinie .....	323	681	114	62	378 227
d) Eisenbahnen auf Sumatras Westküste .....	284	3 945	320	1 128	880 107
e) Atjeh-Kleinbahn (Sumatra) .....	511	5 017	956	328	209 777
f) Süd-West-Celebes-Kleinbahn .....	47	245	169	—	18 257
Insgesamt Staats-, Voll- und Kleinbahnen	4 240	59 806	38 892	36 218	9 053 958
<b>2. Nederl. Indische Spoorweg</b>					
Mij.:					
a) Eisenbahn Semarang-Vorstenlanden-Willem I. ....	205	3 416	2 755	6 707	1 475 167
b) Kleinbahn Djokja-Willem I. ....	111	3 227	721	633	252 927
c) „ Djokja-Brossot. ....	56	1 205	204	80	227 447
d) „ Goendih-Soerabaja. ....	352	4 186	947	1 251	651 618
e) „ Solo-Bojolar-Batoeroto .....	79	1 286	371	77	138 130
f) „ Semarang-Gambirangan .....	60	207	90	3	57 710
Insgesamt Nederl. Indische Spoorweg Mij.	863	18 618	5 098	8 740	2 847 699

Name	Durchschnittl. Betriebskilometer	Beförderte Fahrgäste <sup>1)</sup> in 1000kg	Güterverkehr		
			Gepäck in 1000kg	Bestellgut in 1000kg	Eil- und Frachtgut in 1000kg
3. Semarang-Cheribon Stoomtram Mij.	888	7 439	—	96 <sup>1)</sup>	1 170 204
4. Semarang-Joana Stoomtram Mij. (teilweise Straßenbahn) <sup>2)</sup>	426	13 389	—	43 <sup>1)</sup>	571 662
5. Serajoedal Stoomtram Mij.	126	2 366	—	14 <sup>1)</sup>	241 703
6. Oost-Java Stoomtram Mij.	—	—	—	—	—
a) Dampbahn	88	6 345	—	5 <sup>1)</sup>	228 949
b) Elektr. Bahn (Straßenbahn) <sup>3)</sup>	18	11 845	—	—	—
7. Modjokerto Stoomtram Mij.	78	860	265	100	190 101
8. Kediri Stoomtram Mij.	120	1 465	—	260	311 990
9. Madoera Stoomtram Mij.	223	1 328	366	409	132 967
10. Pasoeroean Stoomtram Mij.	46	1 766	1 134	21	268 225
11. Malang Stoomtram Mij.	85	1 990	—	223	387 092
12. Probolinggo Stoomtram Mij.	44	813	124	69	178 874
13. Nederl. Indische Tramweg Mij. (Straßenbahn) <sup>4)</sup>	14	6 989	—	—	—
14. Bataviase Elektr. Tram Mij. (Straßenbahn)	18	4 922	—	—	—
15. Deli-Spoorweg Mij.	439	6 088	4 270	2 722	995 891
Gesamtsumme für das Jahr 1927	7 216	141 167	50 149	48 920	16 577 205

Alle Linien der Ned. Indische Spoorweg Mij. und allen Kleinbahnen Nr. 3—14 befinden sich auf Java. Die Deli Spoorweg Maatschappij (Nr. 15), die eine Vollbahn ist, betreibt ihr Netz an der Ostküste Sumatras, im Anschluß an die staatliche Atjeh-Kleinbahn (Nr. 1 e).

Über das Anlagekapital insgesamt, sowie pro km, sowie bei den Privatbahnen über ihre Rendite und über den Kursstand ihrer Aktien gibt folgende Statistik Auskunft (Jahr 1927):

Betrieb	Anlagekapital ohne Abschreibungen		Dividende	Mittelkurs der Aktien
	in 1000 hfl.	pro km		
1. Staats-Voll- und Kleinbahnen.				
a) Normalspurige Voll- und Kleinbahnen auf Java	443 599 <sup>1)</sup>	159	—	—
b) Schmalspurbahnen auf Java	2 500 <sup>1)</sup>	20	—	—
c) Süd-Sumatra Kleinbahnen Lampoenlinie Palembanglinie	65 839 <sup>1)</sup>	124	—	—
d) Eisenbahn auf Sumatras Westküste.	41 239 <sup>1)</sup>	145	—	—
e) Atjehkleinbahn	24 184 <sup>1)</sup>	47	—	—
f) Südwest-Celebeskleinbahn	4 751 <sup>1)</sup>	101	—	—
Insgesamt Staats-Voll- und Kleinbahnen	582 062 <sup>1)</sup>	136	—	—

1) = in 1000 Stück.

2) = Straßenbahn in Semarang.

3) = Straßenbahn in Soerabaja.

4) = Straßenbahn in Batavia und Weltevreden.

5) Die unter 3—6 angeführten Bahnen gehen auch Abonnements aus.

6) Mit Abschreibungen.

Betrieb	Anlagekapital ohne Abschreibungen		Dividende	Mittelkurs der Aktien
	in 1000 hfl.	pro km		
2. Ned.-Indische Spoorweg Mij.				
a) Eisenbahn Semarang-Vorstenlanden-Willem I.	42 917	209	—	—
b) Kleinbahn Djokja-Willem I.	10 621	96	—	—
c) Kleinbahn Djokja-Brossot	3 185	57	—	—
d) Kleinbahn Goenih-Soerabaja	37 506	107	—	—
e) Kleinbahn Solo-Bojolan-Batoereto	8 152	104	—	—
f) Kleinbahn Semarang-Gambirang	8 932	149	—	—
Gesamtzahl der Niederländisch-Indische Spoorweg Mij.	111 343	129	14	200 <sup>1)</sup> / <sub>4</sub>
3. Semarang-Cheribon Stoomtram Mij.	41 230	ca. 106	10,5	141 <sup>1)</sup> / <sub>2</sub>
4. Semarang-Joana Stoomtram Mij.	23 922	ca. 56	10,5	146 <sup>1)</sup> / <sub>2</sub>
5. Serajoedal Stoomtram Mij.	8 435	ca. 67	12	142 <sup>1)</sup> / <sub>4</sub>
6. Oost-Java Stoomtram Mij.	13 152	ca. 160	—	62 <sup>1)</sup> / <sub>4</sub>
7. Modjokerto Stoomtram Mij.	3 123	40	4/4	—
8. Kediri Stoomtram Mij.	3 618	30	13	188 <sup>1)</sup> / <sub>2</sub>
9. Madoera Stoomtram Mij.	7 279	31	3 <sup>1)</sup> / <sub>2</sub>	—
10. Pasoeroean Stoomtram Mij.	1 441 <sup>2)</sup>	21	8	—
11. Malang Stoomtram Mij.	5 321	63	11	163 <sup>1)</sup> / <sub>2</sub>
12. Probolinggo Stoomtram Mij.	1 937 <sup>2)</sup>	56	10	—
13. Ned.-Indische Tramweg Mij. (Straßenbahn)	5 255	375	—	35 <sup>1)</sup> / <sub>2</sub>
14. Bataviase Elektr. Tramw. Mij. (Straßenbahn)	2 364 <sup>1)</sup>	131	—	22 <sup>1)</sup> / <sub>2</sub>
15. Deli Spoorweg Mij.	52 075	119	13	220 <sup>1)</sup> / <sub>4</sub>
		(einschl. der Ausgaben für die im Bau befindliche Sud-Asahantlinie)		
Gesamtzahl für das Jahr 1927	856 815	—	—	—

Die in Niederländisch-Indien gebräuchlichsten Spurweiten zeigt die nachstehende Tabelle:

Betriebsform	Spurweite (in Meter)											
	1,435		1,188		1,067		1,065		0,750		0,600	
	Voll-Bahnen in km	Klein-Bahnen in km	Voll-Bahnen in km	Klein-Bahnen in km	Voll-Bahnen in km	Klein-Bahnen in km	Voll-Bahnen in km	Klein-Bahnen in km	Voll-Bahnen in km	Klein-Bahnen in km	Voll-Bahnen in km	Klein-Bahnen in km
Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Privatbahnen	205	56	—	32	3048	561	—	85	—	511	—	120
Summe Staats- und Privatbahnen	205	56	—	32	3487	2724	—	85	—	511	—	120
Alle Bahnen	261 km		32 km		6211 km		85 km		511 km		120 km	

1) Mit Abschreibungen.

2) Diese Zahl betrifft das Jahr 1920.

3) Diese Zahl betrifft das Jahr 1926.

Das niederländisch-indische Eisenbahnwesen befindet sich noch durchaus im Stadium der Entwicklung; diese ist noch nicht abgeschlossen, wie bei den meisten europäischen Staaten. Sie äußert sich einerseits in Expansion, wobei vor allen Dingen noch an den Ausbau des Bahnnetzes auf Sumatra zu denken ist, wo noch große Aufgaben zu erfüllen sind, vor allen Dingen auch eine Verbindung verschiedener bisher noch lose von einander bestehender Bahnnetze angestrebt wird. Sie zeigt sich aber weiterhin auch in Intensivierung des Verkehrs, vor allem auf Java mit seinem schon ziemlich dichten Bahnnetz. Die wichtigsten Probleme sind hier einerseits die Elektrifizierung, die bis jetzt in größerem Maßstabe nur in den Bahnnetzen um Batavia, und zwar bis weitestens Buitenzorg durchgeführt ist, während man weitere Elektrifizierungen vorbereitet. — Andererseits die Ermöglichung einer Eintagsverbindung zwischen den beiden wichtigsten Städten Niederländisch-Indiens, Batavia und Soerabaja. Diese Eintagsverbindung ist dadurch erschwert, daß auf Java die Bahnen nachts nicht fahren; andererseits erlauben die zahlreichen Kurven in den vielfach sehr gebirgigen Strecken mit großen Steigungen keine sehr großen Geschwindigkeiten. Für den Verkehr zwischen Batavia und Soerabaja stehen zwei Strecken zur Verfügung, die eine über Bandoeng, die andere unter Benutzung einer Kleinbahnstrecke über Cheribon, auf denen beiden Versuche für die Eintagsverbindung gemacht sind. Auf die Dauer wird sich die Hauptstrecke über Bandoeng unter Benutzung von Strecken der Staatsbahn und der Ned. Ind. Spoorweg Mij. trotz der größeren Entfernung und des gebirgigen Geländes behaupten, falls nicht die Kleinbahnstrecke ab Cheribon östlich zur Vollbahn ausgebaut wird. Inzwischen fliegt man bereits regelmäßig in wenigen Stunden von Batavia nach Soerabaja.

### III. Der Autobus.

Wie im Mutterlande ist auch in Niederländisch-Indien das Automobil ein wichtiger Faktor im Verkehrswesen geworden, der durch keinerlei Monopolbestrebungen der Eisenbahnen zurückgedrängt wird. Im Gegenteil betreibt auch der Staat auf dem ausgezeichneten Wegenetz zahlreiche Autobusdienste, vor allem in solchen Gegenden, wo wie auf Sumatra ausgedehnte Wegenetze gebaut sind, ohne daß der Bahnbau bisher mit dieser Entwicklung gleichen Schritt halten konnte. Über staatliche und provinzielle Autobusdienste gibt folgende Statistik Auskunft:

#### Autobusdienste:

	Jahr	Wagenpark			Fahrgäste in 1000	Güter in 1000 kg	Saldo Gewinn oder Verlust in 1000 hfl.
		Personen- Autos	Fracht- Autos	An- hänger			
<b>Java</b>							
Autobus-Dienste der Provinz Westjava							
Cheribon .....	1926	2	12	1	286	112	27
Midden-Priangan ...	1926	3	13	—	192	3154	12
Insgesamt .....		5	25	1	418	3266	39
<b>Sumatra</b>							
Regier.-Autom.-Dienste							
Palembang .....	1927	5	35	—	9	11063	— 51
Bonkoelen .....	1927	4	38	1	28	5320	— 69
Sum.-Westküst. ....	1927	5	39	1	115	5496	15
Insgesamt .....		14	112	2	152	21879	— 105

Daß die Zahl der privaten Autobusdienste, über die leider allgemeine Statistiken nicht zur Verfügung stehen, die der staatlichen und provinziellen weitaus übertrifft, zeigt ein Blick auf die Statistik des Bestands an Autos in Niederländisch-Indien, bei dem es sich zeigt, daß über 3000 Autobusse in Niederländisch-Indien betrieben werden.

#### Statistik der Motorfahrzeuge in Niederländisch-Indien in Betrieb am 31. 12. 1927:

Gebiet	Motor- fahräder	Frachtautos	Anhänger	Personen- autos	Auto- Omnibusse
Java und Madoera ....	7798	3810	263	31528	1424
Außenbesitzungen .....	2927	6297	60	18410	1829
Ganz Niederl.-Indien ..	10125	9107	323	49938	3253

Wie groß der Privatautobusverkehr in Niederländisch-Indien ist, mag auch aus folgendem erhellen. Auf Grund von Feststellungen ist bekannt, daß es auf Java interkommunale Landstraßen gibt, auf denen über 50 Autobusse pro Tag passieren. Als weiteres Beispiel diene, daß die Stadt Bandoeng mit etwa 160 000 Einwohnern in der Mitte des Jahres 1928 verschiedene interlokale Autobusdienste zweier größerer Autobusbetriebsgesellschaften besaß, die nach festem Fahrplan Linien nach Garoet, Cheribon, Soekaboemi und weiter unterhielten. Ferner bestanden noch folgende, nicht nach festem Fahrplan laufende Linien von Bandoeng aus:

nach Garoet	8 verschiedene Linien,
„ Tjililin	1
„ Tjiparaj	2
„ Tjitielengka	5
„ Cheribon	4
„ Tasik Malaja	1
„ Soemeding	1
„ Madjalaja	1
„ Pengalengan	2
„ Soredang	1
„ Tjwidej	1
„ Tjangjoer	4

zusammen also, ohne die beiden obengenannten, noch 31 verschiedene Betriebe. Angaben über den innerstädtischen Autobusverkehr stehen leider nicht zur Verfügung.<sup>1)</sup>

### IV. Das Flugwesen.

Das Flugwesen in Niederländisch-Indien ist erst jungen Datums. Es ist organisiert in einer Privatgesellschaft mit Staatsbeteiligung: die Koninklijke Nederländisch-Indische Luchtvaart Mij. Zunächst bestehen in Indien die Linien: Batavia—Bandoeng und Batavia—Semarang—Soerabaja. Die erste Erweiterung, die durchgeführt werden wird, ist eine Linie Batavia—Singapore—Medan (Deli, Sumatras Ostküste).

<sup>1)</sup> Ende Juli 1929 wird der Plan der Zusammenlegung der Betriebe der beiden Straßenbahngesellschaften Batavias veröffentlicht. Als Grund wird die Unrentabilität infolge der Konkurrenz der Autobusse angegeben. Der neuen Fusionsgesellschaft „Bataviasche Verkeers Mij.“ gewährt die Gemeinde Batavia u. a. das Autobusmonopol für den südlichen Verkehr. Dafür verpflichtet sich jene u. a. zur vollständigen Elektrifizierung ihrer Linien.

Die Koninklijke Luchtvaart Mij. in Haag hat Post- und Passagierflüge von Amsterdam nach Batavia durchgeführt; auch einige Rückflüge haben stattgefunden. Von einer regelmäßigen Einrichtung eines solchen Dienstes kann so lange nicht die Rede sein, als die britisch-indischen Flugfelder für diesen Verkehr gesperrt sind, eine Sperre, die Anfang des Jahres 1929 eingeführt wurde. Erst wenn diese Sperre wieder aufgehoben wird, können die Pläne für Einrichtung einer regelmäßigen Post- und Passagierflugverbindung zwischen Amsterdam und Batavia wieder aufgenommen werden.<sup>1)</sup>

Mit obengenanntem sind indessen nur die öffentlichen Verkehrswege erwähnt. Nicht besprochen sind die privaten Verkehrsmittel, unter denen vor allen Dingen die Industrie- und Plantagenbahnen eine große Rolle spielen. Allein 171 Zuckerfabriken auf Java besaßen in 1924 eigene Plantagen- und Werksbahnen mit über 10 033 km Betriebslänge mit 565 Dampf- und 128 Motorlokomotiven, die indessen vornehmlich nur dem Werkverkehr, allerdings in weitestem Sinne, dienen.

Die Zahlen der Statistiken sind größtenteils dem Zahlenmaterial entnommen, das das „Centraal Kantoor voor de Statistiek“ des „Departementen voor Landbouw, Nyerheid en Handel“ in Weltevreden im „Statistischen Jahrvserlag van Nederl. Indië“ veröffentlicht. Die betreffenden Statistiken, denen die obestehenden Zahlen entnommen sind, finden sich auf den Seiten 308—313, 315, 318—9, 324—339, 342—3 des Jahrgangs 1927, erschienen 1928. Siehe ferner auch: „Jubiläumnummer v. d. Indische Gids“, 1. I. 1929, und „de Java Suikerindustrie in heden en verleden“, Amsterdam 1928.

## Buchbesprechungen.

**Helander, Sven, Dr. Honorarprofessor an der Universität Kiel. Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung. (Probleme der Weltwirtschaft Band 42) Jena 1928, Verlag von Gustav Fischer. VI u. 397 Seiten.**

Helander berichtet im Vorwort, daß die Aufgabe, für das Handwörterbuch der Staatswissenschaften in kürzester Zeit die Abhandlung über Seeschifffahrt zu schreiben, ihn auf den Plan gebracht habe, „eine unter ruhigeren Verhältnissen verfaßte Untersuchung aus diesem interessanten Gebiete zu publizieren“. Der Vergleich der beiden wertvollen und inhaltsreichen Arbeiten erschließt das Verständnis für Arbeitsweise und Stoffbegrenzung des hier zu besprechenden Buches und läßt es bedauern, daß sein Plan nicht weiter ausgebaut worden ist, zu einer Zusammenfassung statt zu einer Ergänzung, daß daraus nicht eine geschlossene Behandlung der internationalen Schifffahrt nach dem Weltkriege geworden ist. Dann wäre das glänzende Material des Verfassers und seine ungemein anregende Untersuchungstechnik noch besser zur Geltung gekommen, während sich jetzt die Darstellung mit der verengerten Problemstellung in manchen Punkten nur zum Teil deckt, manche Einzeluntersuchung mehr als Exkurs erscheint und die Schifffahrtskrise für die ganze Zeit von 1920 bis 1927 zu starr und einheitlich aufgefaßt wird. Wertvolle Materialien, Berechnungen, Gesichtspunkte und Schlüsse, die feinsinnige Gedankenarbeit und Verknüpfung technischer und wirtschaftlicher Erkenntnis, die für Helander kennzeichnend ist, hätte noch größeren Wert

<sup>1)</sup> Nach neuen Berichten rechnet man zum Herbst wieder mit Einführung eines zunächst 14tägigen Dienstes.

innerhalb einer Gesamtdarstellung modernster Schifffahrt gewonnen, wenn sie eingeleitet worden wären durch die Darstellung der grundlegenden Tatsachen der Entwicklung, Organisation und Politik, und ergänzt durch die Erörterung des Verhaltens der führenden Unternehmungen in Schifffahrt und Schiffbau. In ihrem praktischen Verhalten der Entwicklung des letzten Jahrzehnts gegenüber ist mehr als in Reden, Aufsätzen und Auskünften der Niederschlag ihrer Beurteilung und Berücksichtigung der Weltwirtschafts- und Weltschifffahrtslage zu suchen. Die breiter angelegte Darstellung hätte wahrscheinlich auch die manchmal verwirrende Fülle der einzelnen Notizen schärfer gegliedert und Wiederholungen vermieden.

Die bewundernswert sorgsame Auswertung einer umfassenden Literatur und Statistik und zahlreicher archivalischer Quellen fesselt Punkt für Punkt durch die Geschicklichkeit, damit auf Entwicklungstendenzen von Bedeutung hinzuzuführen. Gewissenhaft wird stets auch auf Lücken des Materials, auf Unsicherheiten und auf gegeneinanderlaufende Auslegungsmöglichkeiten hingewiesen. Einer abweichenden Beurteilung in einzelnen Fragen aus dem gleichen Material wird durchaus Spielraum gelassen. Deshalb würde es nicht wesentlich sein, abweichende Auffassungen von Einzelheiten hier zu erörtern und einzuwenden, daß die eine oder andere Ausführung anregend sei, aber in ihrer letzten Schlussfolgerung nicht überzeugend. Das würde die Gegenkritik herausfordern, gerade die Anregung zu vertiefter Behandlung schifffahrtspolitischer Probleme stelle den Zweck und den besonderen Wert des Buches dar. Deshalb wird eine Übersicht über die Richtung der Untersuchungen und Anregungen der Aufgabe dieser Besprechung am besten gerecht.

Der Weltschiffsraum nach dem Kriege wird nach Menge, Verteilung, Qualitätsveränderung in den verschiedensten Richtungen behutsam untersucht; seiner stark gesteigerten Leistungsfähigkeit wird die minder günstige Entwicklung des Welthandels gegenübergestellt, seine Verschiebungen nach Mengen, Güterarten, Ländern, Transportwegen. Daraus wird ein wahrscheinlicher Überschuß an Tonnage von 12 bis 17 Millionen Tonnen errechnet. Viele andere Krisensymptome werden zur Unterstützung dieser Auffassung verwertet, namentlich auch der Frachtensturz und seine verschiedenen Ausmaße.

Die Behandlung der staatlichen Schifffahrtssubsidien weist neue Ursachen und Formen nach, ebenso die Darstellung der Schifffahrtskartelle neue Notwendigkeiten und Grundlagen nach dem Kriege. Die Einbeziehung des Schiffbaus in die schwierige Lage der Schifffahrt wird in einem besonderen Abschnitt erörtert. Die eigentümliche Lage der Seeleute zwischen den besonderen, z. T. neuen wirtschaftlichen und technischen Anforderungen ihres Wirtschaftszweiges und seiner Nöte und der durch die Welt gehenden schematisierenden allgemeinen Arbeitspolitik tritt hervor.

Als Sonderabhandlung sehr beachtlich, wenngleich über das behandelte Krisenproblem in Einzelheiten hinausgehend, ist die Darstellung der starken Hafenentwicklung, als Folge der neuen Weltverteilung, der neuemerkantistischen Wirtschaftspolitik, der verschwenderischen Anwendung staatlicher Gelder, als Ursache hoher Hafengebühren. Die Freihäfen erhalten einen besonderen Abschnitt, als Erfordernis neuer Staatenbildung, neuer Nationalpolitik, neuer Konkurrenz um die verminderten Transporte; die zahlreichen Neugründungen von Freihäfen mit ihren überschwelligen Hoffnungen und ihren mehrfach enttäuschenden Erfolgen, ihren eiligen Plänen und ihrer zögernden Ausführung stellen eine eigenartige Episode dar. Die Seeverversicherung und die Spedition sind Schicksalsgefährten der Schifffahrt geworden, mit stärkerer Beanspruchung und teilweise ungesunder