

Theel, G. A.

**Article — Digitized Version**

## Das Schicksal der deutschen Anteile in der Indienfahrt

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Theel, G. A. (1949) : Das Schicksal der deutschen Anteile in der Indienfahrt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 7, pp. 46-49

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131012>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

ken, müßte der Warenhandel einen großen Überschub erbringen. Nun ist zu berücksichtigen, daß die Ziffern des ganzen Jahres 1948, das die noch sehr schwachen ersten Monate enthält, nur ein abgeschwächtes Bild des Aufstiegs bieten. In den letzten Monaten des Jahres ist die Ausfuhr von Mineralien und von Erzeugnissen der Baumkulturen dem Vorkriegsstande schon sehr viel näher gekommen und hat ihn in einzelnen Fällen überschritten. In Preisen von 1938 gerechnet, hat der gesamte Außenhandelsumsatz des Jahres 1948 noch etwa 20% unter dem Vorkriegsniveau gelegen. Wenn aber der Stand vom Jahresende unvermindert aufrechterhalten würde, müßte das Jahr 1949 den Vorkriegsumsatz merklich übertreffen. Wichtiger als der Umfang des Außenhandels ist das Versagen Indonesiens als Dollar-Verdiener.

**Indonesiens Außenhandel**  
Ausfuhr nach Warengruppen

Erzeugnis	in Mill. fl			in 1000 t			
	1939	1947	1948	1939	1947	1948	1952/58**)
Erdöl	155,8	62,2	260,0	6425	771	3848	.
Kautschuk	194,8	67,9	256,1	411	85	280	700
Kopra *)	25,8	79,7	157,0	597	158	242	600
Zinn- u. -erz	59,8	60,5	147,8	39	22	46	.
Palmöl	15,7	5,3	43,2	232	2	40	285
Zucker	76,5	0,9	23,5	1876	2	64	1100
Tee	57,0	5,6	21,4	84	3	9	55
Rattanrohr	2,0	6,9	9,6	34	15	18	.
Chinarinde	.	.	.	.	.	.	.
u. Chinin	11,2	3,6	9,0	7	.	.	.
Kapok	8,5	3,1	9,0	22	3	6	.
Hartfaser	10,4	2,3	4,7	108	4	6	.
Tabak	26,8	4,3	4,3	85	2	1	40
Gewürze	.	.	.	.	.	.	.
u. Sonstiges	101,5	41,7	98,4	.	.	.	.
Insgesamt	746,8	343,0	1044,0	.	.	.	.

\*) Im 1. Halbj. 1948: 104 000 t, 1949: 165 000 t \*\*) Plan

Ausfuhr (Mill. fl)	Ausfuhrrichtungen			Bilanz des Warenhandels			
	1939	1947	1948	Jahr	Einf.	Ausf.	Saldo
Insgesamt	746,8	343,0	1044,0	1939	472	746	+ 274
nach:				1947	754	348	- 411
Holland	109,1	148,4	375,1	1948	1155	1044	- 111
USA	146,9	63,5	188,3				
Singapore	148,0	68,4	197,8				
Hongkong	18,4	6,7	19,4				
Japan	24,7	4,6	25,4	Jan./März:			
England	34,2	8,8	21,0	1948	297	173	- 124
Deutschland	.	.	.	1949	279	314	+ 35
u. and. Länder	270,0	42,6	222,0				

Vor dem Kriege war Holländisch-Indien mit seinen Zinn- und Kautschuklieferungen nach den USA einer der größten Dollar-Verdiener des europäischen Wirtschafts- und Währungsgebietes. Heute weist es ein Defizit gegenüber der Dollar-Sphäre auf. 1948 wurden von 202 Mill. fl aus Amerika nur 183 Mill. durch Lieferungen gedeckt, so daß ein Defizit von 19 Mill. fl verblieb. Hinzu kam gegenüber dem zur Dollar-Sphäre gehörenden Japan bei 139 Mill. fl Einfuhr und nur 25 Mill. fl Ausfuhr ein Defizit von 114 Mill. fl. Mit der wiederkehrenden Lieferfähigkeit der europäischen Industrieländer wird sich dieses Mißverhältnis sicher mildern, aber verschwinden wird es schwerlich in kurzer Zeit.

Gewiß ist die Finanzierung des wirtschaftlichen Wiederaufbaus zum größten Teil durch Holland geleistet worden. 850 Mill. fl hat das Mutterland aufgebracht, zumeist in der Form von Anleihen des holländischen Staates. Aber der Warenhunger, der dringendste Bedarf der Bevölkerung des holländisch kontrollierten Gebietes an Kleidung wie auch an Nahrung (da der Reisanbau trotz des Rodens von Pflanzungsland nicht mit der Volkszunahme Schritt gehalten hat) konnte nur dank der Dollarkredite gestillt werden. Für japanische Textilien wurden 15 Mill. \$ von der Export-Import-Bank und 25 Mill. \$ aus Mitteln der Marshallhilfe gegeben. 12 Mill. Marshall-\$ dienten der Beschaffung von Nahrungsmitteln, 4 Mill. für Maschinenkäufe. Soweit hat also die reine Notstandshilfe vorgeschritten. Doch ist auch bereits über eine größere Anleihe der Export-Import-Bank verhandelt worden, die dem Ausbau der Kokos- und Palmfetterzeugung für den Bedarf der USA dienen soll.

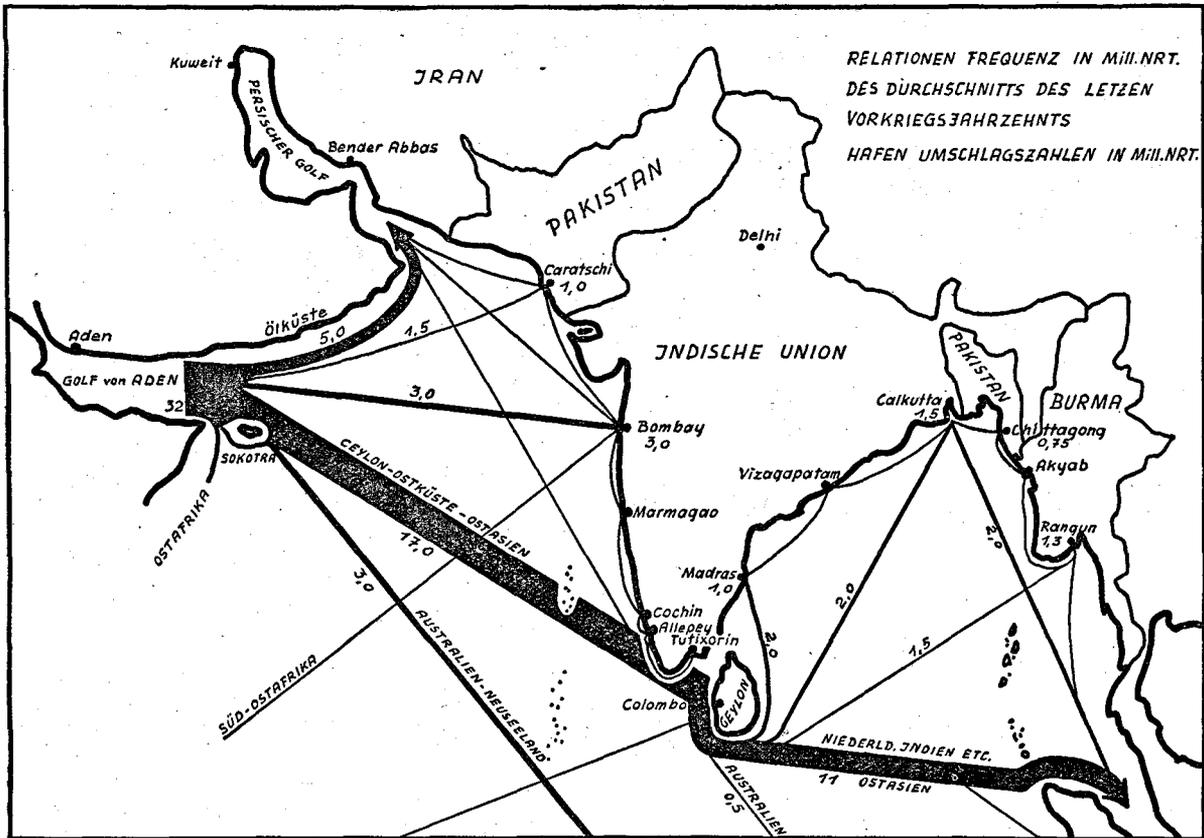
Die Republikanische Regierung beabsichtigt, mindestens 15 Millionen Javaner nach Sumatra zu verpflanzen, mit entsprechender Erweiterung der Anbauflächen auf Sumatra für die Eigenversorgung wie auch für den Export. Nur wenn das überbevölkerte Java auf solche Weise entlastet wird, kann auf dieser Insel wieder etwas Land für Exportkulturen freigemacht werden.

## Das Schicksal der deutschen Anteile in der Indienfahrt

Dr. G. A. Theel, Bordesholm

Der indische Raum ist eines der wenigen Seeverkehrsgebiete, die mehrere Relationen besitzen. Der den Suez-Kanal in beiden Richtungen durchfließende Verkehrsstrom teilt sich im südlichen Fluß nach der Passage von Bab El Mandeb fächerförmig, und von den sich ergebenden fünf Hauptströmen ergießen sich zwei in den indischen Raum. Einer von diesen, der sich hinter Colombo erneut gabelt und dessen stärkerer Arm in Richtung auf die Straße von Malakka führt, gehört zu den mächtigsten des Weltseeverkehrs. Neben diesen starken Verkehrsströmen, die sich in ihrem westlichen Fluß vor Perim wieder

zusammenfinden, fließen andere in und aus südwestlicher, südöstlicher und östlicher Richtung von und nach Indien. Eine dieser Überseeverbindungen umfaßt die Hafengruppe der westlichen Süd- und der Westküste mit Karatschi, Bombay, Calicut, Marmagoa, Cochin, Alleppey und Tuticorin am Golf von Manar, die zweite die Hafengruppe Calcutta, Vizagapatam, Madras und nach weiteren Häfen der Koromandelküste Colombo auf Ceylon, das am Trakt Europa—Suez—Singapore—Niederländisch-Indien—Ostasien liegt, und eine dritte hiervon abzweigende oder in und aus südlicher Richtung führende Relation ver-



bindet überseeische Verkehrsgebiete mit Rangoon, Mulmein, Chittagong und zumeist auch noch Calcutta. Unter diesen Häfen ist Bombay der größte Baumwollhafen des Indischen Raums, Kalkutta bis zur Teilung Vorderindiens unbestritten der größte Juteausfuhrhafen der Welt gewesen, und Rangoon ist als größter Reisausfuhrhafen bekannt.

#### AUSBAU DER HAFEN

Von allen diesen Häfen sollen ganz besonders Madras, Vizagapatam und Chittagong erheblich ausgebaut und daneben weitere Umschlagplätze angelegt werden. So ist der Ausbau des Hafens Verawal auf Kathiawar zum billigsten Hafen des Verkehrs zwischen Karatschi, Bombay und der Koromandelküste in Angriff genommen worden, wofür 24 Mill. Rs. zur Verfügung gestellt wurden. Ferner ist beabsichtigt, einen neuen Hafen an der Gangesmündung zu errichten, der eine Umschlagskapazität von 2—3 Mill. t haben und mit Dacca durch eine Eisenbahn verbunden werden soll. Allein für dieses Eisenbahnprojekt sind 7,75 Mill. Rs. bereitgestellt worden. Der Hafen von Madras soll zu einem der großen Seehäfen Asiens ausgebaut werden. Zu diesem Zweck hat die Regierung bereits 40 Mill. Rs. von insgesamt 75 Mill. Rs. zur kurzfristigen Verwendung bewilligt. Die Umschlagskapazität der bisherigen Anlagen soll durch ein Dock erweitert werden, in dem zunächst vier Schiffe bis zu 180 m Länge und nach einer späteren Vergrößerung zwei weitere bis zu 150 m Länge umschlagen können. Andere Verbesserungen sollen schließlich eine Umschlagskapazität von 2,75 Mill. t Trocken-

ladung schaffen, was unter Berücksichtigung, daß es sich hierbei zum weitaus größten Teil um Stückgutladung für die Industrialisierung handelt, einen Tonnageumschlag von mindestens der Hälfte der Güterumschlagskapazität an Nettoräumen von Frachtdampfern verlangt. Der pakistanische Hafen von Chittagong in Ostbengalen soll sogar auf eine Umschlagskapazität von 3 Mill. t gebracht werden, nachdem er 1933/34 etwa 0,5 Mill. t, nach der Jutesaison 1948 jedoch beinahe das Vierfache allein an Jute umgeschlagen hat gegenüber einem Umschlag von rund 1 Mill. t vor der Teilung Indiens. In Anbetracht des überdurchschnittlichen Staumaßes dieses Hauptausfuhrortes von Chittagong ist der Staukoeffizient der hier ladenden Tonnage entsprechend groß, und die Umschlagskapazität muß danach bemessen werden. Die Absicht der Vervielfachung der Umschlagskapazität von Chittagong und der Bau eines neuen Hafens in der unmittelbaren Nachbarschaft dieses Platzes läßt unter Berücksichtigung der Industrialisierungsbestrebungen Pakistans mit Hilfe der aus seiner Juteausfuhr erlösten Mittel vermuten, daß hier auch die Juteveredlung, die Ausfuhr der Rohjute und der Juteprodukte und die Stückgütereinfuhr für Ost-Pakistan konzentriert werden soll. Die Umschlagszahlen für Kalkutta und die beiden Konkurrenzhäfen werden in den nächsten Jahren den Stand dieses Wettbewerbs kennzeichnen. Calcutta hatte vor dem Kriege ebenso wie der Reishafen Rangoon im Mittel des Ein- und Ausgangs einen Auslandsseeverkehr von etwa 1,2 Mill. NRT gegenüber Bombay mit rund 3 Mill. NRT und Karatschi mit etwa 0,8 Mill. NRT. Da Bombay zur

selben Zeit etwa 5,5 Mill. t umgeschlagen hat, war die Tonnageauslastung recht günstig, zumal der Anteil der kombinierten Tonnage nicht unerheblich gewesen ist und das Ladegut Baumwolle gut raumt. Auch nach dem zweiten Weltkrieg hatte Bombay einen Umschlag von zunächst etwa 5 Mill. t, der sich 1946/47 auf 5,3 Mill. t und 1947/48 auf 6,4 Mill. t erhöhte. Im Durchschnitt der Jahre 1934/36 betrug die Frequenz aller indischen Häfen im Mittel des Ein- und Ausgangs 8,3 Mill. NRT Auslandverkehrstonnage, woran Großbritannien mit etwa 67%, Japan mit 8%, Deutschland und Italien mit 6,2% bzw. 6,4%, die USA mit 3% und die indische Tonnage mit 0,5% partizipierten. In der Küstenschifffahrt ist mehr als das Doppelte umgeschlagen worden. Auch hier hatte die britische Flagge den größten Anteil mit etwa 70% vor indischen, japanischen, italienischen, norwegischen und anderen Fahrzeugen. Der gesamte Güterumschlag Indiens im Überseeverkehr belief sich 1939/40 auf etwa 19 Mill. t, der der Indischen Union im Jahre 1948 auf rund 20 Mill. t. Damit steht Indien nach der Feststellung des indischen Handelsministers an 8. Stelle des internationalen Seeverkehrs.

#### ENTWICKLUNG DES HAFENVERKEHRS

Die neuere Entwicklung im Hafenverkehr als Maßstab für den Seeverkehr läßt sich aus dem Vergleich der Vor- und Nachkriegszahlen erkennen. Im Durchschnitt der Vorkriegsjahre 1937/39 hatte Indien im Mittel von Ein- und Ausgang einen Tonnageumschlag von 9,3 Mill. NRT, im Durchschnitt der Kriegsjahre 1940/45 einen solchen von 4,8 Mill. NRT, 1946 wurden in indischen Häfen etwa 5,47 Mill. NRT und im Jahre 1948 in den Häfen der Indischen Union rund 7,25 Mill. NRT umgeschlagen. Im ersten Quartal 1947 belief sich der Hafenumschlag auf 1,462 Mill. NRT gegenüber 1,311 Mill. NRT in derselben Zeit des Vorjahres. Rund 25% der den Suez-Kanal im selben Zeitraum passierenden Tonnage fuhr in Nord-Südrichtung direkt auf Indien, und von dieser 61% unter britischer und 25% unter der Flagge der Vereinigten Staaten, während nur 14% der Tonnage unter anderen Flaggen fuhr. Wenn die Austral-Indien- und die Afrika-Indien-Verkehre das Verhältnis der gesamten britischen Indien-Verkehre zu denen anderer Nationen auch noch etwas zugunsten der britischen Flagge ändern dürften, die Tatsache, daß die USA, die vor dem Kriege mit etwa 4% am Indienverkehr beteiligt waren, recht erheblich in diese Fahrt eingebrochen sind, ist nicht zu übersehen. Dahinter dürfte Norwegen, das 1937 allein an Tankertonnage mit rund 16% im Auslandverkehr der indischen Häfen vertreten war — es besaß außerdem noch einen weiteren Anteil am Küstenverkehr —, rangieren. Diese Zahlen beweisen, daß der Ausfall des japanischen und des deutschen Anteils am indischen Verkehr eine zu der Vorkriegszeit recht unterschiedliche Lage geschaffen hat, die besonders die Indische Union, Großbritannien und die USA. auszunutzen versuchen, von der aber auch andere europäische Reedereien zu profitieren hoffen.

Japan war im Durchschnitt der Jahre 1930/36 mit 0,65 Mill. NRT und Deutschland mit 0,52 Mill. NRT am Hafenumschlag Indiens beteiligt. Im Jahre 1937 stieg der deutsche Anteil auf 0,85 Mill. NRT, d. s. 9,1% des gesamten 9,27 Mill. NRT umfassenden Tonnageumschlages. Es schlug insgesamt 3,07/1,85 Mill. cbm/t an Ladekapazität um, davon 1,7/1,02 Mill. cbm/t bei etwa 720 000 t Gütern indischer Ausfuhr für Deutschland im Werte von 168,6 Mill. RM und 1,73/0,84 Mill. cbm/t bei etwa 207 000 t indischer Einfuhr aus Deutschland im Werte von 147,6 Mill. RM. Auch um diesen ehemaligen Anteil Deutschlands am Verkehr auf Indien, der noch etwas umfangreicher war als ausgewiesen wurde, weil der Umschlag der deutschen Tonnage der ausgehenden Dienste Deutschland—Nordamerika—Süd- und Südostafrika—Indien in ihm nicht enthalten ist, geht jetzt der Wettbewerb zwischen den alten Gesellschaften, die bereits vor dem Krieg in diesen Relationen tätig waren, und den neuen Gesellschaften.

#### LINIENFAHRTEN UND SCHIFFFAHRTSKONFERENZEN

Vor dem Kriege fuhr eine ganze Reihe europäischer Linien in der Bombay-Karatschi-Konferenz, der Ceylon-Madras-, der Kalkutta- und der Burma-Konferenz, die außer der deutschen DG. „Hansa“ sechs Mitglieder hatte, während die erstgenannte Konferenz aus neun Reedereien bestand. Daneben verkehrten japanische und amerikanische Linien, Außenseiter, Tanker und Tramps in indischen Relationen. Heute sind die deutschen und japanischen Linien ausgeschaltet. Neben den englischen Reedereien, die in alter Tradition auf Indien fahren, besonders die Peninsular & Oriental St. N. Co. und die British India St. N. Co., fährt heute wieder eine Reihe holländischer, schwedischer, norwegischer, dänischer, belgischer und amerikanischer Linienreedereien von Europa und den USA, ferner sind Linien von Australien, Südamerika, Süd- und Ostafrika und asiatischen Plätzen eingerichtet worden, und neuerdings wurde u. a. eine direkte Verbindung von Israel nach Indien geplant. Der Wettbewerb um die Rahmenanteile am Verkehr, die normalerweise unter konferenzgebundenen Reedereien von diesen in der Form von bestimmten Abfahrten festgesetzt werden, hat in der Europa-Indienfahrt im vergangenen Frühjahr so scharfe Formen angenommen, wie sie seit langem in der Weltschifffahrt nicht vorgekommen sind. Die Tochtergesellschaften der Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij. in der Holland-Bombay-Karatschi Lijn und der Holland-Bengalen-Burma Lijn meldeten nach Ausfall der deutschen Tonnage einen besonderen Anspruch auf den Transport der deutsch-indischen Außenhandelsgüter an. Sie sind jedoch, als es der dänischen Det Ostasiatische Kompagni mit Hilfe von Kampfmaßnahmen gelang, trotz anfänglicher Ablehnung in die Outward India/Pakistan/Ceylon Conferences aufgenommen zu werden, aus dieser Konferenz ausgetreten, weil sie durch die Aufnahme der dänischen Reederei die Erfüllung ihrer Forderung auf Zuteilung eines 60%igen Anteils am Verkehr (gegenüber 16,5% in der Vorkriegszeit) in

Frage gestellt sahen. Nach dem Austritt führte der Kampf über die gegenseitige Ratenunterbietung bis um 60 bis 80% zu der im Frühjahr erfolgten notwendigen Einigung.

Dieser harte Kampf hat eindeutig aufgezeigt, worum es heute auch in der Indien-Fahrt geht. Es ist, wie oben festgestellt, nicht zuletzt der Wettbewerb um den nicht unerheblichen Anteil der ehemals deutschen Deutschland—Europa- und USA—Indien-Verkehre und der japanischen zur Hauptsache Asien—Australien- und USA—Indien-Verkehre. Diese Verkehre „of the formerly trade carried in German and Japanese ships“ beansprucht die Indische Union zu einem Drittel, außerdem ihre gesamte Küstenschiffahrt, drei Viertel ihres Verkehrs mit „adjacent countries“ und die Hälfte des Verkehrs mit „more distant countries“. Daneben vertritt Großbritannien energisch traditionelle Rechte, während die anderen Verkehrspartner ihre bereits vor dem Kriege gewonnenen und nun vergrößerten Anteile erhalten und die USA den während des Krieges und besonders in der Nachkriegszeit gewonnenen Part nicht verlieren wollen.

#### DIE INDISCHE HANDELSFLOTTE

Wie vor dem Kriege verfügte Indien auch nach Kriegsende über eine Tonnage von etwa 150 000 BRT. Nach der Verselbständigung und der Teilung Indiens ging die Indische Union sofort an die Errichtung einer nationalen Handelsflotte, was durch Ankauf einer Reihe von Liberties und Victories, die neuerdings jedoch unterbrochene Erstellung von Neubauten auf der neuen indischen Werft in Vizagapatam und durch eine Reihe von fördernden Maßnahmen der Regierung geschah. Heute verfügt die Indische Union über 350 000 BRT. Diese Flotte soll in relativ kurzer Zeit auf 2 Mill. BRT gebracht werden, was bei den augenblicklich hohen Bau- und Unterhaltungskosten der Schiffe und den kaum günstigen Aussichten auf dem Frachtenmarkt nicht ohne Schwierigkeiten vor sich gehen dürfte. Von vornherein hat die indische Regierung den Aufbau der Flotte aktiv unterstützt und Mittel zur Förderung der Schiffahrtsgesellschaften in Höhe von 100 Mill. Rs. als Anfangskapital zur Verfügung gestellt. Von dem Gesellschaftskapital übernehmen die Regierung selbst 51%, Makler 26% und andere Privatpersonen den Rest. Bisher sind drei indische Schiffahrtsgesellschaften tätig, die bestimmte Verkehre übernehmen sollen bzw. bereits übernommen haben. Die Scindia St. N. Co. bedient z. Z. den Persischen Golf, das Rote Meer und Ägypten, China, Japan und Australien, die India St. N. Co. Nord- und Südamerika und die indische Küstenfahrt — beide Reedereien erscheinen auch in europäischen Häfen —, und die Baral Lines sollen Ost- und Südafrika, Großbritannien und das übrige Europa befahren. Die Regierung hat sich zum Zwecke der Stützung der Reedereien unter der Bedingung der späteren Rückzahlung bereit erklärt, in den ersten fünf Jahren etwa eintretende Verluste zu decken. Die Ausstattung mit Kapital ist an eine Reihe von Verfügungs- und Ein-

griffsrechten geknüpft, die u. a. den Einfluß auf die Erhöhung des Kapitals und die Ausgabe von Obligationen, den Ankauf, Bau und Verkauf von Schiffen im Wert von 500 000 Rs. und auf die Gestaltung der Beziehungen zu anderen Schiffahrtsgesellschaften und damit also auch Konferenzen umfassen. Die Regierung hat auch bereits die Zuteilung bestimmter Verkehre verlangt, und es ist ein Vier-Punkte-Programm für die Entwicklung der Handelsflotte aufgestellt worden. Darin wird die Erhöhung des Kapitals für Schiffahrtsoptionen ohne Einigung der privaten Initiative gefordert, ferner die Vergebung von Neubaufträgen für 10 bis 12 Einheiten von bis zu 12 000 BRT auch an britische Werften, die bis fast um die Hälfte billiger arbeiten als die Werft von Vizagapatam, schließlich die Ausbildung des fahrenden Personals und die Förderung der indischen Interessen im Außenhandel in Verbindung mit der nationalen Schiffahrt. Diese Maßnahmen und Forderungen werden in verschiedenen Ländern als aktiver und passiver Schiffahrtsprotektionismus angesehen und kritisiert. Nichtsdestoweniger setzt die Indische Union ihre Bestrebungen zum Ausbau der nationalen Handelsflotte mit Energie fort. Sie wird in Anbetracht der Staumaße verschiedener Exportgüter den Einsatz von Schiffen mit größeren Staukoeffizienten bevorzugen müssen, wie sie auch die Einheiten der DDG. „Hansa“ besaßen, um die Ladekapazität sowohl der Schwergutladefähigkeit als auch der Raumfähigkeit nach auslasten zu können. Eine Berücksichtigung dieses Erfordernisses dürfte Indien einen Vorteil gegenüber den Einheiten der anderen Teilnehmer am Verkehr verschaffen, da deren Schiffe zumeist nicht ausschließlich für die Indienfahrt gebaut sind. Aber auch die relativ niedrigen indischen Heuern und Verpflegungskosten dürften den indischen Schiffen einen Vorteil sichern, zumal dann, wenn Inder nicht mehr auf Schiffen unter fremder Flagge oder doch nur zu den Heuersätzen der Seeleute dieser Nationalitäten fahren sollten.

Pakistan hat keine so gute Grundlage für die Errichtung einer eigenen Handelsflotte wie die Indische Union und wird infolgedessen noch lange auf eine angemessene eigene Handelsflotte verzichten und sich für den durch die Trennung Pakistans notwendig gewordenen Inlandverkehr über See fremder Tonnage bedienen müssen.

Mit der Verselbständigung Indiens ist die jahrhundertelange Entwicklung der Schiffahrt im indischen Raum, wo die indische Seeschiffahrt zuzeiten schon eine bedeutende Rolle gespielt hat, in eine neue Phase getreten. Mit der durch die fortschreitende Industrialisierung Indiens eintretenden Änderung der Warenstruktur des indischen Außenhandels tritt die nationalindische Flagge in Wettbewerb um den Anteil an der Beförderung nicht nur der Güter des Inlandseeverkehrs oder der eigenen Außenhandelsgüter, sondern auch der Güter Pakistans und Südost- und Inselasiens. Dieser besonders gelagerte Wettbewerb wird neben dem der anderen Nationen für längere Zeit den Rhythmus der Schiffahrt im indischen Raum bestimmen.