

Richtlinien und Stoff für die Belehrung über den deutschen Weltverkehr.

Von Oberlehrer Gustav Hüttner.

„Reichsgewalt ist Seegewalt!“ — als ein geflügeltes Wort ist dieser bedeutende, durch die Geschichte so mannigfach bestätigte Ausspruch aus kaiserlichem Munde in die weitesten Schichten unseres Volkes gedrungen und hat den lautesten Wiederhall in den Herzen aller Deutschen gefunden, denen ein noch mächtigerer Ausbau des neu erstandenen Reiches, insbesondere eine segensreiche Weiterentwicklung seiner Handelsbeziehungen warm am Herzen liegt. Im „Zeichen des Verkehrs“, wie unser Kaiser selbst die neueste Zeit im Hinblick auf den sich immer gewaltiger entwickelnden Wettstreit der Nationen im Welthandelsverkehr treffend gekennzeichnet hat, haben auch die Deutschen den ihnen nach ihrer politischen Machtstellung im Weltverkehr zukommenden Rang einzunehmen und gebührenden Anteil zu erringen getrachtet; dass ihre unermüdlichen Bestrebungen bereits herrliche Früchte getragen, ist eine ebenso bekannte wie hochehrwürdige Thatsache. Infolge der erstaunlichen Fortschritte in seinen überseeischen Unternehmungen ist unser Volk in eine neue, wichtige Phase seiner wirtschaftlichen Entwicklung eingetreten und, wie unter anderem besonders auch die dem deutschen Reichstage kürzlich unterbreitete Flottenvorlage zeigt, steht gegenwärtig keine nationale Frage so sehr in dem Vordergrund, wie die Frage nach der Zukunft Deutschlands auf dem Weltmeere.

Die höheren Schulen des Vaterlandes haben nach dem ausdrücklichen Willen Sr. Majestät des Kaisers und Königs mit dieser Thatsache zu rechnen und die Belehrung über den deutschen Weltverkehr immer mehr in ihr Programm aufzunehmen. Der deutsche Knabe hat bis jetzt aus dem Geschichtsunterricht Begeisterung und nacheifernden Mut gewonnen für die Heldenthaten und Errungenschaften seiner Vorfahren im blutigen Völkerstreit. Nunmehr muss er auch die bedeutsamen Erfolge seiner Zeitgenossen im friedlichen Wettbewerb der Nationen kennen lernen, muss den gewaltigen Unternehmungen des deutschen Kaufmannes auf den stolzen Weltmeerschiffen folgen und begeistert werden für die hohen Aufgaben, die auch ausserhalb des Vaterlandes kühner, mutiger Männer warten.

Die neuen Lehrpläne wollen, dass die deutsche Jugend mit den verschiedensten Richtungen unserer nationalen Entwicklung bekannt gemacht werde; besonders ist es für Realanstalten, die ihre Schüler für das praktische Leben, für die Zweige des Handels und Gewerbes Vorbilden, unerlässlich, auf das Emporblühen Deutschlands zur See und die heutige Stellung unserer Nation im Weltverkehr, sei es im geographischen oder geschichtlichen Unterrichte, gebührende Rücksicht zu nehmen.

Die bisher für den Unterricht in der Geschichte und Erdkunde üblichen Lehrbücher berücksichtigen die erstaunlichen Fortschritte des deutschen Handelsverkehrs noch bei weitem nicht in genügender Weise und lassen unsere heutige Stellung im Weltverkehr keineswegs in der erforderlichen scharfen Beleuchtung erscheinen; daher habe ich versucht, im folgenden eine möglichst eingehende Darstellung unserer gegenwärtigen überseeischen Verkehrsverhältnisse zu geben. Es soll indes damit nicht gesagt sein, dass diese Darlegung in allen ihren Einzelheiten zum Gegenstande schulmässiger Behandlung zu machen sei. Da die Arbeit in erster Linie nicht für den Schüler, sondern für den Lehrer bestimmt ist, so habe ich absichtlich eine breitere Grundlage gewählt, um durch Anführung auch von Einzelheiten dem Lehrer eine grössere, vielleicht willkommene Ausführlichkeit zu bieten. Jeder, der geneigt ist, im einschlägigen Unterrichte auf die Entwicklung unseres vaterländischen Seewesens Rücksicht zu nehmen, wird mit angemessener Beschränkung die wichtigsten Momente herauszuheben wissen; andererseits wird er vielleicht auf Grund auch noch anderer Quellen als der hierunter angeführten eine geeignete Ergänzung eintreten lassen können.

Was die Quellen zur Bearbeitung des vorliegenden Gegenstandes anbelangt, so bieten die Schulbibliotheken bis jetzt im allgemeinen nur ganz geringes Material; so finden sich z. B. in den letzten drei Jahrgängen von Rethwisch „Jahresberichte für das höhere Schulwesen“ nur ganz vereinzelt Veröffentlichungen, die auf die Fortschritte des deutschen Weltverkehrs Bezug nehmen, und gar keine, welche diesen Gegenstand ausschliesslich zur Behandlung gewählt hätte. Und so scheint es, dass in der That unter den für die Schule selbst bestimmten Schriften sich kaum eine mit ausreichendem Belehrungsstoff finden wird. Die geeignetsten Auskunftsorte für jeden, der eine umfassendere Belehrung wünscht, sind die Handelskammern, weil sie über ein umfangreiches geschichtliches, allgemeines wie besonderes, und amtlich statistisches Material sowie über eine stattliche Zahl diesbezüglicher Fachzeitschriften verfügen. Ich wandte mich daher für meinen Zweck an die Handelskammer zu Halberstadt, die mir mit liebenswürdiger Bereitwilligkeit ihre reichhaltige Bücherei zur Verfügung stellte*), wengleich es mir bei dieser immerhin in engeren Grenzen zu haltenden Arbeit nicht möglich war, den dargebotenen Stoff in seinem ganzen Umfange zu benutzen.

An Quellen, die meiner Abhandlung zu Grunde liegen, beziehungsweise bei einer ausführlicheren Bearbeitung des Gegenstandes in ausgedehnterem Masse heranzuziehen wären, seien folgende genannt: Reuleaux, das Buch der Erfindungen, Gewerbe und Industrien, 7. Bd. „Der Weltverkehr und seine Mittel“; Lindemann, der Norddeutsche Lloyd, sowie eine vom Norddeutschen Lloyd über seine Entwicklung herausgegebene Schrift von 1896; Hickmann, Geographisch-statistischer Atlas des Deutschen Reiches; Jahresberichte und Monatshefte der Handelskammer zu Halberstadt von 1896 und 1897; Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, herausgegeben vom Kaiserl. Statist. Amt; Schönberg, Handbuch der polit. Ökonomie; Zimmermann, preuss.-deutsche Handelspolitik; Lotz, deutsche Handelspolitik 1860—91; v. Scheel, der auswärtige Handel des deutschen Zollgebiets im letzten Jahrzehnt, 1892, veröffentlicht vom Verein für Sozialpolitik, Leipzig, Duncker und Humblot; M. Geistbeck, der Weltverkehr; Zweck, die Verkehrs- und Handelswege der Jetztzeit; Peez, Zur neuesten Handelspolitik; Kloessel, der deutsch-russische Handelsvertrag;

*) Es sei auch an dieser Stelle dem Herrn Syndikus der Handelskammer, Frhr. Dr. von Bönigk, und Herrn Director Ebeling in Halberstadt für ihre freundliche Unterstützung nochmals der beste Dank des Verfassers ausgedrückt.

Dehn, Deutschland nach Osten; von Scherzer, das wirtschaftliche Leben der Völker, ein Handbuch über Produktion und Konsum, Leipzig, Dürr. An Zeitschriften: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich, herausgegeben von Schmoller; Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, herausgegeben von Conrad und Elster; Export, Organ des Centralvereins für Handelsgeographie in Berlin; Bürgels Handelsblatt, Berlin; Handel und Gewerbe: Bayerische Handelszeitung, herausgegeben von der Handelskammer für Oberbayern; Handels-Museum, herausgegeben vom Oesterreichischen Handelsmuseum in Wien; Handels-Archiv; Deutsche Industrie-Zeitung.

1. Die Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt.

Die glänzendste Epoche unserer neuesten vaterländischen Geschichte — die denkwürdigen deutschen Einigungskriege — führte nicht allein eine ungeahnte Hebung des äusseren Ansehens unseres Vaterlandes herbei, sie war zugleich die Morgenröte eines allgemeinen inneren Aufschwunges. Es zeigten sich insbesondere ganz aussergewöhnliche Fortschritte in der deutschen Industrie und den deutschen Unternehmungen zur See. Des deutschen Gewerbefleisses freudiger Unternehmungsgeist und unermüdete Schaffenskraft, die fachmännische Tüchtigkeit der deutschen Kaufleute und ihre weltmännische Umsicht und Gewandtheit im in- und ausländischen Handelsverkehr, ihre stetig wachsende Thatkraft auf dem Gebiete überseeischer Unternehmungen haben unserem Vaterlande unter allen Staaten der Erde gegenwärtig die zweite Stelle im Weltverkehr gesichert, sodass es thatsächlich nur noch von dem seemächtigen England übertroffen wird.

Das Hauptverdienst an dem mächtigen Emporblühen Deutschlands zur See und seiner heutigen Stellung im Weltverkehr gebührt in erster Linie dem rastlosen Unternehmungsgeiste unserer grossen deutschen transatlantischen Dampfschiffahrtsgesellschaften, die vor etwa 40—50 Jahren den anfänglich nur unbedeutenden überseeischen Handel und Verkehr zu vermitteln begannen, mit staunenswerter Kraft und Ausdauer ihn von Jahr zu Jahr erweiterten, indem sie immer neue Handelsplätze der fremden Erdteile dem deutschen Seehandel erschlossen, so dass nunmehr das weite Arbeitsfeld dieser grossen Verkehrsgesellschaften sich über alle Zonen der Erde erstreckt. Es sind dies neben einer ansehnlichen Zahl anderer vor allen die Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Aktiengesellschaft und der Norddeutsche Lloyd zu Bremen.

An der Entwicklung dieser hervorragendsten Verkehrsgesellschaften, unter denen der Norddeutsche Lloyd selbst die grössten Rhedereien Frankreichs und Englands überholt hat, lässt sich das Emporwachsen des deutschen Seeverkehrs erkennen; das schnelle Aufblühen dieser bedeutendsten Unternehmungen kann man am klarsten an der Hand einer Darstellung des namhaften Marineschriftstellers Kontreadmiral a. D. Reinhold Werner verfolgen.

Die Gründung der ältesten Gesellschaft, der Hamburg-Amerikanischen-Packetfahrt, fällt ins Jahr 1847, jene Zeit, wo sich infolge der unser Vaterland bewegenden politischen Stürme die Auswanderungslust in Deutschland erheblich steigerte. Die neu gegründete Schiffahrtsgesellschaft machte den Anfang mit nur vier Segelschiffen, die ihre Fahrten

nach Amerika im Jahre 1848 begannen. Durch zuverlässige Kapitäne und glückliche Fahrten erwarb sich das Unternehmen in kurzer Zeit das unbedingte Vertrauen der Reisenden. Innerhalb der ersten vier Jahre wurden bereits 16000 Passagiere befördert. Die mit diesem erfreulichen Anfange verbundenen finanziellen Vorteile steigerten die Unternehmungslust, dass die Gesellschaft beschloss, nunmehr auch den Bau von Dampfschiffen vorzunehmen. Nach siebenjähriger Geschäftsdauer traten im Jahre 1855 die ersten Dampfschiffe in Thätigkeit, und nach wiederum zwei Jahren zählte man schon 4 grosse Seedampfer und 8 Segelschiffe. Bis zum Jahre 1861 hatte monatlich nur eine regelmässige Dampfschiffahrt nach New York stattgefunden; da aber die Ergebnisse des Unternehmens sich immer günstiger gestalteten, so wurden vom Winter 1861 ab vierzehntägige Dampfschiffahrten eingeführt, indem man die Fahrten der Segelschiffe immer mehr einschränkte.

Vom Jahre 1866 ab genügten die vierzehntägigen Fahrten nach New York nicht mehr, man führte wöchentliche ein; ein weiteres Zeichen des nie ruhenden Unternehmungsgeistes der Gesellschaft war die Errichtung einer Linie nach New Orleans. Das Kriegsjahr 1870 brachte aus erklärlichen Gründen keinen bedeutenden Gewinn, nichtsdestoweniger wurde eine neue westindische Linie eröffnet und 5 neue Dampfer in den Dienst gestellt, so dass die Gesellschaft bei ihrem 25jährigen Bestehen im Jahre 1872 über 13 grosse und 4 kleinere Seedampfer verfügte. Mit dem Ende der siebziger Jahre nahm das Unternehmen eine immer grössere Ausdehnung an. Es war dies eine Folge der fortgeschrittenen deutschen Industrie, die mit der des Auslandes in erfolgreichen Wettstreit getreten war.

Die Fahrten auf der westindischen Linie wurden vermehrt und selbst auf Mexiko ausgedehnt; vom Jahre 1881 an wurden sogar halbwochentliche Fahrten nach New York eingeführt. Im Jahre 1885 umfasste die Flotte der Aktiengesellschaft 26 grosse Seedampfer mit 71300 Registertonnen*) Raumgehalt nebst 6 Flussdampfern mit 1300 Tonnen. Welche weitere grossartige Ausdehnung das Unternehmen in den folgenden Jahren gewonnen, zeigen folgende Angaben: Im Jahre 1893 verfügte die Gesellschaft über 54 Ozeandampfer mit 130000 Pferdestärken und 170000 Registertonnen Raumgehalt. In ihren Diensten standen im Jahre 1893 5400 Personen; im Jahre 1892 wurden mit ihren Schiffen 104000 Personen und über eine Million Kubikmeter Frachtgüter nach den verschiedensten Punkten der Erde befördert.

Es ist schon oben gesagt, dass die Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Aktiengesellschaft die wichtigste Dampfschiffahrtsgesellschaft Hamburgs ist. Neben ihr besteht jetzt dortselbst noch eine stattliche Zahl anderer bedeutender Rhedereien, von denen an dieser Stelle noch folgende genannt sein mögen:

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft nach Brasilien und den La Platastaaten,

Die Gesellschaft „Kosmos“ nach der Westküste Südamerikas und Centralamerika,

Die Deutsche Dampfschiffsrhederei (Shanghaiinie) nach Ostindien, China, Japan,

Die Afrikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft (Woermannlinie) nach der Westküste Afrikas,

Die Dampfschiffsrhederei „Hansa“ nach Kanada,

Die Linie Robert Sloman und Komp. nach den spanischen, italienischen und französischen Mittelmeerhäfen und nach der Nordküste Afrikas, Tunis und Marokko.

*) Unter einer Registertonne versteht man 100 englische Kubikfuss = 2,83 cbm.

Im Jahre 1886 hatte Hamburg noch 206 Seedampfer und 298 Segelschiffe mit einem Gesamttraumgehalt von 210000 Registertons; für das Jahr 1895 weist aber die Statistik über die deutsche Handelsflotte als Gesamtbesitz Hamburgs schon 628 Seeschiffe mit nicht weniger als 655828 Registertons nach. Die von Jahr zu Jahr sich mehrenden überseeischen Verbindungen Hamburgs haben eine stete Steigerung des Schiffsverkehrs im dortigen Hafen zur Folge gehabt: so belief sich im Jahre 1895 die Zahl der ankommenden und abgehenden Schiffe auf 16678 mit 12 $\frac{1}{2}$ Millionen Registertons, im Durchschnitt für den einzelnen Tag etwa 46 ankommende bzw. abgehende Schiffe.

Was nun die grosse Bremer Dampfschiffahrtsgesellschaft, den Norddeutschen Lloyd, anbetrifft, so hat diese, obwohl um 10 Jahre jünger als die Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Aktiengesellschaft, letztere noch weit überflügelt und ist in neuester Zeit nach Überholung der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company überhaupt die grösste Dampfschiffahrtsgesellschaft der Welt geworden. Die bedeutendsten französischen Rhedereien, die Compagnie Générale Transatlantique und die Messageries Maritimes, waren schon bald nach 1886 überflügelt worden, nachdem die ostasiatische und die australische Reichspostdampferlinien vom deutschen Reich eingerichtet und dem Norddeutschen Lloyd übertragen worden waren. Ein kurzer Überblick über die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd wird zeigen, welcher hervorragenden Anteil er an dem Aufblühen des deutschen Seeverkehrs hat.

Nachdem im Jahre 1857 von einigen Bremer Kaufleuten die Gesellschaft gegründet worden war, begann der Lloyd seine Fahrten mit drei kleinen Schiffen, zunächst zwischen Bremen und England. Im folgenden Jahre wurde darauf als Hauptzweck des Unternehmens eine Linie zwischen Bremen und New York errichtet, auf welcher der Gesellschaft zuerst nur 3 kleine Dampfer zur Verfügung standen. Gleich im ersten Jahre seines Bestehens erkannte der Lloyd, ein wie grosses Bedürfnis eine derartige Einrichtung unserm Vaterlande war. Hatten die Unternehmer geglaubt, dass bei dem in Deutschland herrschenden starken Auswanderungstrieb der überseeische Verkehr sich grösstenteils auf Personenbeförderung erstrecken werde, so bewies der schnell zunehmende Umfang des Unternehmens, welche wichtigen Bahnen auch dem deutschen Handel und der aufstrebenden deutschen Industrie erschlossen worden waren und wie sehr der Deutsche in seiner unermüdlichen Schaffensthätigkeit und seiner wachsenden Unternehmungslust auf Anknüpfung und Aufrechterhaltung überseeischer Verbindungen hinstrebte. Der Frachtverkehr nahm einen immer grösseren Umfang an, besonders brachten die Fahrten nach England hohen Gewinn. Was besonders dem Lloyd das Vertrauen des reisenden Publikums und der Handelswelt eintrug, war die vorzügliche Einrichtung und sichere Führung und nicht zum mindesten die Schnelligkeit seiner Schiffe. Besonders stieg der Verkehr nach dem amerikanischen Bürgerkriege i. J. 1864, wo 22000 Personen gegen 15000 im Vorjahre befördert wurden.

Hatte man bisher vierzehntägige Fahrten nach New York mit 5 Dampfern für ausreichend gehalten, so mussten von 1868 ab wöchentliche mit 8 Dampfern eingerichtet werden. Von 1868 ab errichtete der Lloyd auch eine Linie nach Baltimore mit monatlichen Fahrten, die gute Erträge brachten, und 1869 auch eine solche nach Westindien und New Orleans. Nach 1870 nahm das Unternehmen naturgemäss noch einen weiteren glänzenden Aufschwung. Es mussten vom Jahre 1872 ab halbwochentliche Fahrten nach New York, wöchentliche nach Baltimore eingerichtet werden. Die Linie des Norddeutschen Lloyd nach Westindien wurde erweitert und von 1875 ab eine neue nach Brasilien und dem La Plata errichtet. Acht neue

Dampfer mussten gebaut werden. Im Jahre 1880 allein wurden 95 000 Personen gegen 47 000 im Vorjahre befördert; es fanden 78 Fahrten nach New-York gegen 58 im Vorjahre statt. Die transatlantische Flotte des Lloyd bestand damals aus 29 Dampfern mit 2500 Mann Besatzung; dazu kamen 5 Schiffe für die Fahrt nach England, 14 Schlepp-, Küsten- und Flussdampfer. Der Gesamttonnagehalt der damaligen Flotte des Lloyd betrug 91647 Registertons.

Überhaupt sollte gerade das vorige Jahrzehnt eine besondere Zeit des Aufblühens dieser rastlos thätigen Schiffahrtsgesellschaft werden; denn 1885 wurde eine sehr bedeutende Betriebserweiterung des Lloyd dadurch herbeigeführt, dass ihm, wie schon erwähnt, die vom Deutschen Reiche nach Ostasien und Australien errichteten Reichspostdampferlinien übertragen wurden. Damit trat der Norddeutsche Lloyd in eine neue, sehr wichtige Phase seiner Entwicklung.

Nun nahm der deutsche Handel einen ungeahnten Aufschwung, indem nicht nur die der deutschen Industrie bereits gewonnenen Absatzgebiete erweitert, sondern auch neue erschlossen wurden. Seit der Errichtung der Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien ist der deutsche Ein- und Ausfuhrhandel mit China auf 62 Mill. Mark, mit Japan auf 34 Millionen, mit Australien auf mehr als 136 Mill. Mark gestiegen. Welch ein Umschwung in den deutschen Handelsinteressen, wenn man bedenkt, dass im Jahre 1871 der erste Hamburger Dampfer nach Ostasien abging und 1869 noch nicht eine Dampferlinie nach dem Mittelmeere existierte! Und welch herrliche Aussichten für die Zukunft jetzt, wo in Kiaotschau ein fester ostasiatischer Stützpunkt für alle Zeiten gewonnen ist!

Die ostasiatische Linie geht von Bremen über Antwerpen, Southampton, Genua, Neapel nach Port Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai. Im Anschluss an diese Hauptlinie besteht von China nach Japan eine Reichspostzweiglinie, nämlich von Hongkong nach Yokohama, Hiogo, Nagasaki; und ferner eine Zweiglinie von Singapore nach Batavia, Soerabaya und Deutsch Neu-Guinea.

Die australische Linie geht von Bremen über Antwerpen, Southampton, Genua, Neapel, durch den Suezkanal, Colombo und von dort nach Adelaide, Melbourne, Sidney, mit einer Anschlusslinie nach den Tonga- und Samoainseln.*)

Auf diesen dem Norddeutschen Lloyd übertragenen Linien hat er die in seine Leistungsfähigkeit gesetzten Erwartungen glänzend gerechtfertigt. Was die Schnelligkeit seiner Schiffe anlangt, so geht er weit über die im Verträge zwischen ihm und dem Deutschen Reiche festgesetzten Bestimmungen hinaus. Die Dampfer des Norddeutschen Lloyd übertreffen alle ausländischen an Geschwindigkeit, und so ist es gekommen, dass sich Personen- wie Frachtverkehr unausgesetzt gesteigert haben und die französischen wie englischen Wettbewerber siegreich aus dem Felde geschlagen sind.

Deshalb kann man sich auch mit Recht der Hoffnung hingeben, dass im Laufe der

*) Es dürfte interessieren, von den Fahrpreisen der Reichspostdampfer nach Ostasien und Australien etwas zu hören. Man zahlt von Bremen bis Genua 1. Kl. 250 *M.*, 2. Kl. 150 *M.*, 3. Kl. 70 *M.*; bis Suez 1. Kl. 440 *M.*, 2. Kl. 260 *M.*, 3. Kl. 110 *M.*; bis Colombo 1. Kl. 1100 *M.*, 2. Kl. 640 *M.*, 3. Kl. 240 *M.*; bis Hongkong 1. Kl. 1470 *M.*, 2. Kl. 850 *M.*, 3. Kl. 390 *M.*; bis Shanghai 1. Kl. 1570 *M.*, 2. Kl. 950 *M.*, 3. Kl. 440 *M.*; bis Nagasaki 1. Kl. 1670 *M.*, 2. Kl. 1110 *M.*, 3. Kl. 470 *M.*; bis Adelaide 1. Kl. 1200 *M.*, 2. Kl. 700 *M.*, 3. Kl. 280 *M.*; bis Melbourne 1. Kl. 1275 *M.*, 2. Kl. 750 *M.*, 3. Kl. 280 *M.*; bis Sidney 1. Kl. 1350 *M.*, 2. Kl. 800 *M.*, 3. Kl. 280 *M.*. Die Fahrpreise schliessen volle Beköstigung ein, in Krankheitsfällen des Reisenden selbst Arzt und Arzneimittel. Die Getränke indes sind besonders zu bezahlen.

Für eine Reise um die Welt, 1. Kl. mit allen Dampfern und Eisenbahnen, zahlt man 2450 *M.*, bezw. 2550 *M.*, je nachdem der Reisende seinen Weg über Ostasien oder Australien nimmt.

Zeit bei immer mehr wachsender Unternehmungslust es gelingen werde, den grössten Teil des Handels in Ostasien, Australien und der Südsee für Deutschland zu gewinnen, namentlich wenn infolge der Ausführung der geplanten Verstärkung der deutschen Kriegsmarine unserer Handelsflotte mit gewohnter deutscher Waffentüchtigkeit und Thatkraft der erforderliche Schutz gewährt werden kann.

Das riesige Anwachsen des Lloyd mögen folgende Angaben noch näher veranschaulichen. Im Jahre 1885 waren 57 Seedampfer in seinem Besitz. Gegenwärtig verfügt er, einschliesslich der noch im Bau befindlichen Schiffe, über 81 Ozeandampfer. Der Raumgehalt seiner Flotte beträgt insgesamt 302 166 Registertons, und die Schiffsmaschinen repräsentieren nicht weniger als 272 796 indizierte Pferdekräfte. So übertrifft der Lloyd an Zahl wie an Raumgehalt seiner Schiffe alle Dampfschiffahrtsgesellschaften der Welt, denn selbst die grösste englische Gesellschaft, die P. & O., deren schwimmendes Gut Ende 1896 auf 60 Schiffe mit 283 140 Registertons angegeben wurde, bleibt hinter ihm zurück. Als Beweis für den umfangreichen Personen- wie Güterverkehr möge gelten, dass i. J. 1896 160 146 Personen und 1 703 496 Kubikmeter Frachtgüter nach den verschiedensten Weltgegenden befördert wurden. Da der Norddeutsche Lloyd die grösste Schnelldampferflotte der Welt besitzt, die er hauptsächlich auf seinen Linien Bremen—New York und Genua—Neapel—New York fahren lässt, ist ihm der grösste Anteil des Verkehrs nach Amerika zugefallen. So beförderte er beispielsweise i. J. 1895 nicht weniger als 68 887 Personen nach New York, eine Zahl, hinter der sämtliche andere Rhedereien weit zurückbleiben; denn die in der Personenbeförderung nach Amerika an zweiter Stelle stehende Gesellschaft American and Red Star-Linie weist in demselben Jahre nur 53 170 Passagiere auf; alle andern Schiffahrtsgesellschaften, englische wie amerikanische, stehen weit unter dieser Frequenz.

Seit Beginn seines Bestehens 1857 beförderte der Lloyd überhaupt bis Ende des Jahres 1897 über $3\frac{1}{2}$ Millionen Passagiere! Fasst man alle Entfernungen, welche die Dampfer des Lloyd in einem einzigen Jahre durchlaufen, zusammen, z. B. die i. J. 1893 zurückgelegten Seewege, so belaufen sich diese auf rund 3 Millionen Seemeilen, d. i. eine Strecke, auf der man den Umfang der Erde 137 mal abtragen könnte. So lässt der Lloyd, der bei seinem bescheidenen Anfange mit 3 Schiffen nur eine einzige Linie nach England und eine solche nach New York unterhielt, jetzt seine stolzen Dampfer auf 21 verschiedenen Schiffahrtslinien die Weltmeere durchkreuzen. Von diesen Linien sind neben den bereits genannten die wichtigsten die 4 von einander völlig getrennten Linien nach New York (von denen zwei Schnelldampferlinien sind, nämlich Bremen—New York und Genua—Neapel—New York), ferner die zwei Linien nach Brasilien und die nach dem La Plata. Der bei den transatlantischen Fahrten stattfindende Proviantverbrauch des Lloyd beläuft sich jährlich auf rund 6 Millionen Mark, der Verbrauch an Kohlen auf 15 Millionen Centner. Im Dienste der Gesellschaft stehen 7000 Personen, davon sind 5000 Seeleute; 2000 Arbeiter sind ununterbrochen auf den eigenen Reparaturwerkstätten des Lloyd beschäftigt in den Kesselschmieden, Messing- oder Kupferschmieden, Tischlereien, Klempnereien, Schlossereien, in der Dampfwäscherei, in den Kellereien oder dem Proviantamt. Denn für die Versorgung seiner Schiffe mit Lebensmitteln besitzt der Lloyd seit 1869 ein eigenes Proviantamt, in dem die für die überseeischen Reisen notwendigen Lebensmittel aufgespeichert sind. Der Wert der seit dem Bestehen des Lloyd-Proviantamtes von Reisenden und Besatzungsmannschaften verbrauchten Lebensmittel und Getränke beträgt $93\frac{1}{2}$ Millionen Mark.

Es ist bekannt und durchaus erklärlich, dass das Ausland die beispiellose Entwicklung dieser grössten deutschen Schiffahrtsgesellschaft schon lange mit Blicken der Missgunst betrachtet. Durch das staunenswerte Aufblühen des Lloyd und auch der übrigen deutschen Rhedereien wurde besonders bei den Engländern die ernste Besorgnis wachgerufen, der aufstrebende deutsche Seeverkehr werde eine erhebliche Schädigung der britischen Handelsinteressen zur Folge haben. Die „Times“ schrieb schon in den achtziger Jahren in einem die Sorge der Engländer rückhaltlos bekundenden Artikel: „Englische Schiffe nehmen nicht ganz den ersten Platz mehr ein, wie man wohl erwarten dürfte. In der transatlantischen Fahrt hatten wir ehemals die Führerrolle, jetzt ist sie uns genommen. Der Fall ist ernst genug, um zum Nachdenken anzuregen!“ Und heute weiss jeder Zeitungsleser, dass kein Monat vergeht, wo nicht in der englischen Presse solche warnenden Stimmen mit unverhohlenem Grimme laut werden.

Die Fortschritte der Maschinenteknik, die in der heutigen Schnelligkeit der Lloyd-dampfer hervortreten, sind ein glänzender Triumph unserer einheimischen Schiffsbaukunst. Bis zum Jahre 1886 liess der Lloyd 8 Schnelldampfer auf englischen Werften bauen, von da ab jedoch wandte er sich deutschen Werften zu, deren stetig wachsende Tüchtigkeit im Konstruieren solcher schnellfahrenden Schiffe ihm alsbald den Löwenanteil im transatlantischen Post- und Personenverkehr sicherten.

Nachdem das deutsche Reich betreffs der Linien nach Ostasien und Australien den Lloyd gesetzlich verpflichtet hatte, alle für diese neuen Verkehrslinien einzustellenden Schiffe auf deutschen Werften bauen zu lassen, damit diese gewaltigen Bausummen der deutschen Industrie zu gute kämen, liess der Lloyd vom Jahre 1887 ab überhaupt alle seine Schnelldampfer auf deutschen Schiffsbauplätzen bauen. Seitdem hat es sich gezeigt, dass letztere hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit mit ausländischen Werften in glänzenden Wettbewerb treten können. Gleich die ersten auf der Werft „Vulkan“ in Stettin erbauten Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“, „Havel“, „Spree“ lieferten den unumstösslichen Beweis dafür, dass die deutschen Werften selbst den höchsten Anforderungen, die der heutige Seeverkehr stellt, zu genügen imstande sind, und dass sie Konstruktionen und Dimensionen wagen können, deren Kühnheit selbst die Engländer in höchste Bewunderung versetzen. Neben Stettin zeichnen sich auch die übrigen deutschen Werften zu Kiel, Hamburg und vor allem Danzig durch glänzende Erledigung der ihnen gestellten Aufgaben aus.

Welch herrlicher Triumph deutscher Schiffsbaukunst ist z. B. der vom „Vulkan“ erbaute, erst im Frühjahr 1897 vom Stapel gelaufene Doppelschrauben-Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“, dieses grösste und zugleich allerschnellste Schiff der Welt! Es fasst bei der gewaltigen, die Kölner Domtürme weit überragenden Länge von 648 Fuss, bei einer Breite von 66 und einer Tiefe von 43 Fuss 14000 Registertonnen. Es ist zur Aufnahme von 1550 Passagieren eingerichtet, und seine Besatzung zählt nicht weniger als 450 Köpfe. Indes ist „Kaiser Wilhelm der Grosse“ nicht nur das grösste und schnellste, sondern auch das am besten eingerichtete und wegen seiner stilvollen Gesellschaftsräume schönste Schiff. An Geschwindigkeit übertrifft es infolge seiner Maschinenstärke von 28000 Pferdekraften alle Schnelldampfer der Welt, denn es erreichte auf einer seiner Rückfahrten im Jahre 1897 zwischen Bremen und New York eine Geschwindigkeit von 22,35 Seemeilen im Mittel; seine höchste Tagesleistung war 567 Seemeilen, während der schnellste Dampfer der amerikanischen Cunard-Linie, die „Lucania“, etwa 22,01 Meilen in der Stunde erreichte.

Werfen wir nunmehr, wie wir es bei der Handelsflotte Hamburgs gethan, noch einen Blick auf Bremens Gesamtbesitz an Seeschiffen, so bleibt es allerdings hinter jener ersten deutschen Seehandelsmetropole zurück, hat aber dennoch nach der Statistik von 1895 immerhin den ansehnlichen und stetig wachsenden Besitz von 345 Seeschiffen mit einem Raumgehalt von 385 992 Registertons.

Da hier nicht eine allgemeine Übersicht über den Schiffsbestand aller andern deutschen Seehandelsplätze gegeben werden kann, so mögen wenigstens einige statistische Angaben über das Anwachsen der deutschen Handelsflotte sowie über die Zunahme des Schiffsverkehrs auch in den übrigen deutschen Häfen an dieser Stelle Erwähnung finden. Es zählte die deutsche Handelsflotte

im Jahre 1870:	147 Dampfschiffe,	4372 Segelschiffe,	insgesamt 982 355 Registertons,
„ „ 1880:	374 „	4403 „	1 171 286 „
„ „ 1895:	1043 „	2622 „	1 553 902 „

Das bedeutet eine Steigerung des Gesamttonnagehaltes seit 1870 um etwa 58 %!

Trotz dieser erheblichen Zunahme beträgt der Tonnagehalt unserer Handelsflotte allerdings immer nur erst ein Siebentel des Tonnagehaltes der gewaltigen englischen Handelsmarine.

Der Schiffsverkehr in den gesamten deutschen Häfen belief sich

im Jahre 1873 auf 94 687 Schiffe mit 12 344 575 Registertons,

„ „ 1880 „ 110 303 „ „ 15 538 596 „

„ „ 1895 „ 143 418 „ „ 31 730 891 „

Das bedeutet eine Zunahme des Schiffsverkehrs in den deutschen Häfen seit 1873 nach dem Tonnagehalt um etwa 157 %!

Auf Hamburg und Bremen, unsere beiden bedeutendsten Seehandelsplätze, entfallen allein 67 % des Gesamttonnagehaltes der deutschen Handelsflotte und 48 % des Gesamtverkehrs der deutschen Seehandelsplätze.

Der hervorragende Anteil dieser beiden Städte am deutschen Seeverkehr erklärt sich aus ihrer geographischen Lage und der damit verbundenen grösseren Unternehmungslust zur See, die sich nach dem Osten unseres Landes zu verringert; von Bedeutung sind im Osten für den deutschen Seehandel nur Stettin und Danzig, wohingegen in der Provinz Schleswig-Holstein, besonders zu Kiel und Flensburg, der deutsche Seehandel in frischem, kräftigem Aufblühen begriffen ist. Von unschätzbarem Werte für den deutschen Seeverkehr wird sich in dieser Hinsicht für die Zukunft auch der Kaiser-Wilhelm-Kanal erweisen.

2. Das Aufblühen des deutschen Aussenhandels.

Die im vorhergehenden geschilderte Entwicklung der grossen deutschen Schiffahrtsgesellschaften hat uns gezeigt, welche grossartige Ausdehnung der deutsche Seeverkehr in verhältnismässig kurzer Zeit angenommen hat. Es gereicht dieser Aufschwung nicht allein den rastlos thätigen deutschen Grossrhedereien zur höchsten Ehre, er bedeutet vor allem einen gewaltigen Fortschritt unserer Nation auf maritimem Gebiete, eine nationale Entwicklung,

die nicht bloss jeden Deutschen mit Stolz und Genugthuung erfüllen muss, sondern die auch für alle Zukunft unseres Volkes von höchster Bedeutung sein wird; denn der Seehandel hat sich seit den ältesten Zeiten als eine unschätzbare Quelle des Wohlstandes und Ansehens jedes Volkes, das ihn betrieb, erwiesen und wird somit auch eine der wichtigsten Bedingungen für die wirtschaftliche Weiterentwicklung unseres Volkes sein.

Der berühmte deutsche Nationalökonom Friedrich List schrieb schon in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts (siehe Jahrbuch für Gesetzgebung etc. 1898. S. 244) die denkwürdigen Worte: „Die See ist die Hochstrasse des Erdballs, die See ist der Paradeplatz der Nation, die See ist der Tummelplatz der Kraft und des Unternehmungsgeistes für alle Völker der Erde und die Wiege ihrer Freiheit. Die See ist die fette Gemeindetrift, auf welcher alle wirtschaftlichen Nationen ihre Herden zur Mastung treiben. Wer an der See keinen Teil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen und Ehren der Welt, der ist unseres lieben Herrgotts Stiefkind.“ „Eine Nation ohne Schifffahrt ist ein Vogel ohne Flügel, ein Fisch ohne Flossen, ein zahnloser Löwe, ein Hirsch an der Krücke, ein Ritter mit hölzernem Schwert, ein Helote und ein Knecht der Menschheit.“ Und hiermit deckt sich auch voll und ganz die Wahrheit des englischen Sprichworts: „Who rules the waves, rules the world!“

Zum grossen Leidwesen, ja zur Entrüstung der Engländer hat der deutsche Kaufmann für seine Erzeugnisse in allen Erdteilen immer grössere Absatzgebiete gewonnen und Errungenschaften gemacht, welche die Engländer vor 30 Jahren für ganz unmöglich gehalten hätten. Noch im Anfang der siebziger Jahre sprach man im englischen Parlamente von den deutschen Bestrebungen zur See mit einer solchen Geringschätzung, dass der Gedanke an eine einstige Konkurrenz der deutschen Kaufleute die Engländer kaum hätte ernstlich beschäftigen können. Als aber mit dem Ende der 70er Jahre eine neue Blütezeit der deutschen Industrie anhub und den Engländern es immer klarer zur Erkenntnis kam, wie die deutschen Fabrikanten mit ihren Erzeugnissen durchaus imstande wären, auf dem Weltmarkte als ebenbürtige Wettbewerber ihnen an die Seite zu treten, da sahen sich die Briten gezwungen, zum Schutze ihrer Waren die vermeintlich minderwertigen Erzeugnisse der deutschen Industrie kennzeichnen zu lassen. Es mussten alle deutschen Fabrikate, sollten sie in England oder überhaupt auf englischem Gebiete Absatz finden, den Vermerk „Made in Germany“ tragen, um sie sofort von den angeblich besseren englischen Waren als geringwertiges deutsches Fabrikat unterscheiden zu können. Doch was war die Folge solcher „Schutzmassregel“? Gerade das Gegenteil erreichten die Engländer von dem, was sie erstrebt. Immer höher stieg in den letzten 15 Jahren der Export dieser „gebrandmarkten“ deutschen Ware, immer grössere Fortschritte machte der deutsche Kaufmann im überseeischen Handel, immer weitere Gebiete erschloss er sich in den fremden Erdteilen für seine guten Fabrikate, die häufig sich sogar als besser erwiesen, als die gepriesenen englischen.

Die gesamte Ein- und Ausfuhr Deutschlands repräsentiert nach der allerneuesten Reichsstatistik von 1897 den Wert von etwa 8500 Millionen Mark und ist somit seit den letzten 8 Jahren um mehr als 1000 Millionen gestiegen. Von dem Gesamtaussenhandel Deutschlands muss man über $\frac{2}{3}$ als Seehandel rechnen.

Über den Aufschwung des deutschen Aussenhandels seit 1870—71 sagt Ernst v. Halle in seiner eben erschienenen Abhandlung „Die Seeinteressen Deutschlands“ (Jahrb. für Gesetzgebung etc. 1898. S. 235): „Die Berechnungen der dem Reichstage vorgelegten Denkschrift

über die deutschen Seeinteressen ergeben, dass sich seit 1872 der deutsche Spezialhandel um $\frac{3}{5}$ und seit 1881 um $\frac{1}{3}$ gehoben hat, trotz des ständig sinkenden Niveaus fast aller Warenpreise.“ „Diese Zahlen gewinnen an Bedeutung“ fährt er fort, „wenn man bedenkt, dass der gesamte Welthandel seit 1873 sich nur von 58 auf 72 Milliarden d. i. um 24 $\frac{0}{10}$, von 1883 bis auf die Gegenwart um 8 $\frac{0}{10}$ gehoben hat. Somit hat sich seit Gründung des Deutschen Reiches der deutsche Aussenhandel, da er sich in dieser Zeit um 60 $\frac{0}{10}$ steigerte, schneller entwickelt als der allgemeine Welthandel, und besonders schnell ist das Aufblühen des deutschen Aussenhandels seit Beginn der 80er Jahre vor sich gegangen. Daher kommt es auch, dass Deutschland, das zur Zeit der Gründung des Reiches im Welthandel an dritter, zeitweise an vierter Stelle stand, gegenwärtig die zweite Stelle einnimmt, auf der es allerdings mit seinen 8 $\frac{1}{2}$ Milliarden gegen die 15 Milliarden Englands noch erheblich zurücksteht.“

Den grössten Absatz finden die Erzeugnisse der deutschen Industrie freilich in den europäischen Ländern selbst, und zwar treibt Deutschland den grössten Exporthandel mit Grossbritannien; wie sehr beträchtlich sich aber die aussereuropäischen Absatzgebiete für deutsche Waren von Jahr zu Jahr erweitert haben, möge folgende Ausführung darthun.

Mit dem Aufblühen der Industrie in Deutschland hat die Ausfuhr namentlich der besser bezahlten Artikel zugenommen. Es sind dies wollene und baumwollene Gewebe, Strumpf- und Lederwaren, chemische Fabrikate, Artikel der Eisenindustrie, Spielwaren, Glas- und Porzellanwaren. Den höchsten Wert erreicht die Ausfuhr von wollenen Geweben und Garnen, die im Jahre 1895 annähernd 264 Millionen Mark betrug; es folgen dann dem Werte nach Eisenwaren, Zucker (nach England und Nordamerika), baumwollene Gewebe; daran schliessen sich sogleich chemische Produkte, deren Ausfuhr im Jahre 1895 sich auf 145 Millionen Mark belief. Dass die Ausfuhr gerade an Chemikalien so bedeutend ist, hat wohl seinen Grund darin, dass der Deutsche die Chemie nicht allein als Wissenschaft betreibt, sondern die durch die Wissenschaft gefundenen Ergebnisse für die Praxis auch besser zu verwerten versteht als andere Nationen. In der Ausfuhr chemischer Fabrikate sind deshalb in den letzten Jahrzehnten sowohl Engländer wie Franzosen von den Deutschen ohne Zweifel weit überflügelt worden.

Ganz besonders zeugt aber von den Fortschritten des deutschen Aussenhandels die Thatsache, dass er in zahlreichen Gebieten, wo bisher andere Nationen die Oberhand hatten, in raschen Aufschwung kam und nunmehr die erste Stelle einnimmt. So beträgt z. B. in Brasilien, wohin die Deutschen Maschinen, Kessel, Dampfschiffe, Eisen und Eisenwaren aller Art liefern, die deutsche Einfuhr im Werte von 75 Millionen Mark allein 60 $\frac{0}{10}$. Ferner ist der deutsche Export nach Argentinien beständig im Steigen begriffen. Für dieses Land wäre den Deutschen vor allem zu raten, eine noch grössere Zahl Vertreter ihrer heimischen Industrie dorthin zu senden zum Zwecke des Absatzes von Maschinen für die zahlreichen Zuckerfabriken, die ihren Bedarf bis jetzt vielfach aus Frankreich beziehen. Die Deutschen liefern nach Argentinien hauptsächlich Apparate für Alkoholbrennereien, die mit den Zuckerfabriken verbunden sind.

Wie in Brasilien, so hat auch in Mittelamerika, besonders in Guatemala, die deutsche Einfuhr den englischen Handel überflügelt. Besonders findet der Deutsche dort, infolge des Aufblühens der Landwirtschaft, ein günstiges Absatzgebiet für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, ferner für verzinnte und emaillierte Waren, Tuche, Wäsche, Kleiderstoffe, Baum-

wollwaren, Lederwaren, Möbel, Handschuhe, Hüte, Papier- und Schreibmaterialien, Bier, Konserven, Chemikalien und elektrische Beleuchtungsanlagen.

Nicht minder hat die deutsche Ausfuhr nach Mexiko eine lebhafteste Steigerung erfahren. Schon in den Jahren 1880—1890 war sie dorthin um das Achtfache gestiegen; nichtsdestoweniger nimmt Deutschland allerdings erst die 3. Stelle ein, da die Engländer und Amerikaner noch den Vorrang behaupten. Die deutsche Ausfuhr nach diesem Lande erstreckt sich hauptsächlich auf Eisen- und Stahlwaren. Dass der Export an Chemikalien, Medikamenten und Farbwaren nach Mexiko einen auffallend geringen Wert repräsentiert, obwohl Deutschland hierin, wie schon oben gesagt, alle anderen Länder übertrifft, hat seinen Grund darin, dass Deutschland noch zu wenig Vertreter dieser Geschäftszweige nach Mexiko schickt.

Nach Chile war die deutsche Ausfuhr von 1880—1890 etwa um das Vierzehnfache gestiegen und beläuft sich nach der Statistik von 1895 auf 44½ Millionen Mark. Überhaupt ist Südamerika ein sehr günstiges Absatzgebiet für deutsche Waren geworden. So ist auch in Maracaïbo (Venezuela) durch die deutsche Einfuhr der englischen so erhebliche Konkurrenz erwachsen, dass Deutschland die erste Stelle einnimmt. Es liefert dorthin zur Errichtung von Fabriken Dampfkessel und Maschinen aller Art, Eisenwaren, ferner auch wollene und baumwollene Kleiderstoffe und Strumpfwaren.

Auch in San Francisco ist seit der Weltausstellung in Chicago, auf der die Amerikaner die Vorzüge der deutschen Waren gegenüber denen anderer Nationen, namentlich der Franzosen, kennen lernten, die deutsche Einfuhr stetig im Steigen begriffen. Die Kalifornier sind gute Abnehmer für deutsche Flanelle, Wollwaren, Glas-, Kristall-, Porzellan- und Spielwaren und auch für deutsche Handschuhe, während die französischen Fabrikate aus dem Felde geschlagen werden. Deutsche Handschuhe, besonders die eleganten Damenhandschuhe, haben überhaupt weite Verbreitung auch in anderen Staaten Nordamerikas gefunden, da die Amerikaner in diesem Zweige noch keineswegs mit den geübteren Europäern erfolgreich wetteifern können.

Nach Errichtung der ostasiatischen Linie hat die deutsche Einfuhr auch in den ostasiatischen Ländern den englischen Exporthandel sehr fühlbar beeinträchtigt, besonders in Japan. Obwohl die japanische Industrie in bedeutendem Aufschwunge begriffen ist, man also erwarten sollte, dass ein Rückgang in der Einfuhr europäischer Waren sich allmählich bemerkbar machen müsste, so hat sich nach den allerneuesten Feststellungen im Gegenteil die Einfuhr in Japan noch bedeutend gesteigert, und ein grosser Teil davon fällt auf Seite des deutschen Exports. Nicht aus England, sondern zum grössten Teile aus Deutschland erhalten die Japaner zu ihren umfangreichen, namentlich nach dem Kriege mit China an Ausdehnung immer mehr zunehmenden Eisenbahnbauten eiserne Schienen und Schwellen, Brücken und Brückenteile, Lokomotiven und Eisenbahnwagen. Ferner liefert hauptsächlich Deutschland dorthin elektrische Anlagen, Telephondrähte und eiserne Platten, eiserne Wasserleitungsröhren und Nägel. Chemikalien, Arzneien, Anilinfarben führt Japan zum grossen Teile aus Deutschland ein. So hat die Errichtung der ostasiatischen Linie die Ausfuhr nach Japan von 5 auf 26 Millionen Mark gesteigert.

Wie in Ostindien, wo der deutsche Kaufmann ein Absatzgebiet für Eisen- und Messingwaren, Leder-, Spielwaren und Chemikalien gefunden hat, fasst er auch immer mehr in China festen Fuss. Besonders eröffnen sich dort der deutschen Maschinenindustrie gute Aussichten. Deutsche Fabriken liefern zu den erst nach dem Kriege mit Japan in Angriff genommenen Eisenbahnbauten Achsen, Räder, Federn, Kugelungen. Bedeutend ist in Shanghai,

dem Handelsmittelpunkte der ganzen chinesischen Küste, auch die Einfuhr von Anilinfarben, die fast ausschliesslich deutschen Fabriken entstammen.

Indes nicht nur in Ostasien, auch in Vorderasien (Kleinasien, Syrien, Palästina, Mesopotamien) ist der deutsche Handel in stetem Aufschwunge begriffen. So steht in Beirut, dem wichtigsten Handelsplatz an der syrischen Küste, Deutschland mit seiner Einfuhr an 2. Stelle. Es liefert dorthin Strumpfwaren und wollene Gewebe, Farben, Steingutwaren und Goldleisten. Auch nach Smyrna hin ist die Aussicht auf eine Steigerung der Ausfuhr von deutschen Tuchen sehr günstig, da die Deutschen sich rühmen können, den Geschmack in Smyrna für billige und doch gute und ansprechende Tuchwaren am besten zu kennen; auch in Palästina finden wir wieder gute Abnehmer für Eisen- und Blechmöbel, besonders für eiserne Bettstellen. In Mesopotamien hat der deutsche Handel auf Kosten des englischen ebenfalls Fortschritte gemacht; Bagdad empfängt mit Vorliebe aus Deutschland Tuche, Papier-, Kurz- und Glaswaren, Möbel und Strumpfwaren.

Wenn auch in Australien bis jetzt noch immer die Engländer und Amerikaner mit der Einfuhr ihrer Waren die erste und zweite Stelle behaupten, so ist doch bald nach Errichtung der australischen Reichspostdampferlinie der deutsche Export auch nach diesem Lande erfreulich aufgeblüht und beläuft sich gegenwärtig auf rund 23 Millionen Mark. Die deutsche Ausfuhr nach diesem Erdteil hin erstreckt sich hauptsächlich auf Manufakturwaren, Strumpf- und Lederwaren, Eisenwaren der verschiedensten Art, auf Klaviere, Holzwaren, nach Pilsener Art gebraute Biere u. dgl. m. In Queensland ist in neuester Zeit für den deutschen Handel auch ein günstiges Absatzgebiet geschaffen worden.

Eine bemerkenswerte Zunahme des deutschen Exports finden wir auch nach Afrika hin. Wie nach Westafrika, so hat in den letzten Jahren besonders nach Transvaal hin die deutsche Ausfuhr einen sehr erfreulichen Aufschwung genommen. Diese Buren-Republik erhält von den Deutschen eigentlich alles, was an fremden Waren dort eingeführt wird. Betrug die deutsche Einfuhr in Transvaal i. J. 1890 noch nicht 1 Million Mark, so war sie 1895 bereits auf 9 Millionen gestiegen. Der Export Deutschlands nach diesem Lande erstreckt sich auf Lokomotiven, Eisenbahnwagen, Schienen und Schwellen, ferner auf Wäsche und Webstoffe, Möbel und Lederwaren, Gewehre und Patronen. Überhaupt werden auch in Südafrika, wie in so vielen ausseruropäischen Handelsgebieten, in neuester Zeit deutsche Waren den englischen vorgezogen, das beweist der gesteigerte Export an Seifen, Parfums, Zuckerwaren, Konfekt u. a. m.; und leicht wird der deutsche Kaufmann bei steigender Unternehmungslust sich dort ein noch grösseres Absatzgebiet für Konserven, geräucherten Schinken, Käse, Lagerbier, Hüte, Thon- und Glaswaren gewinnen können.

Zum Schluss seien die Angaben der Handelskammer zu Halberstadt noch besonders erwähnt, da die Quedlinburger Realschule in ihrem Bezirk liegt.

Nach dem letzten Jahresberichte der Halberstädter Handelskammer hat der deutsche Export auch nach Nordamerika sich wieder in erfreulicher Weise gehoben, obwohl man nach seinem erheblichen Rückgange i. J. 1895 die Besorgnis hegen musste, dass bei einer Aufrechterhaltung der von den Vereinigten Staaten eingeführten Schutzzölle ein weiteres Sinken sich zeigen würde. Diese Befürchtungen haben sich zum Glück für den Handel mit Amerika nicht verwirklicht. Nach erwähntem Berichte vom Jahre 1896 ist im Konsulatsbezirke Magdeburg allein der Exportwert von 17 188 211 Mark im J. 1895 auf 32 213 024 Mark im Jahre 1896 gestiegen. Die Ausfuhr nach Nordamerika, insbesondere aus dem Halber-

städter Bezirk, erstreckt sich namentlich auf Zucker, Chlorkali, Handschuhe, schwefelsaures Kali und Düngesalze. Eine ganz erhebliche Zunahme hat in genanntem Bezirke der Zuckerexport erfahren, dessen Wert sich von 2 Millionen Mark im Jahre 1895 auf 18 Millionen im J. 1896 erhöhte. Der Bezirk liefert, namentlich aus der Quedlinburger Umgebung, Sämereien nach Nord- und Südamerika, Nordafrika und Australien. Handschuhe gehen nach Amerika, Australien, Japan, Farbwaren besonders nach Amerika, Thonwaren nach West- und Ostindien, Afrika, Amerika und Australien, Wollwaren nach China, Südamerika und Australien, Maschinen nach Brasilien, Argentinien, Mexiko, Ägypten, Japan, Garten- und Zimmermöbel nach Südamerika, Afrika und Australien, Kali nach Nordamerika, Australien, Indien, Zündhütchen und Patronen nach allen überseeischen Ländern, Papier nach Amerika und Japan, Steinnussknöpfe nach allen überseeischen Ländern, auch Bier nach allen tropischen Gegenden, Zucker besonders nach Nordamerika, Australien, dem Capland und Indien.

Bezüglich der in vorstehender Abhandlung reichlich angeführten statistischen Zahlen sei für die Verwertung im Unterrichte folgendes bemerkt. Darüber, wo sie verwendet werden können und sollen, lassen die Lehrpläne von 1892 (S. 47—50) keinen Zweifel: erstens in der Geschichte, wenn in IIb die neueste „gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung“ besprochen und in Ia diese Belehrung „dem Verständnis der höheren Stufe entsprechend vertieft“ wird, zweitens ganz besonders in der Erdkunde, wenn in IIb die „bekanntesten Verkehrs- und Handelswege der Jetztzeit“ behandelt und in I „in genauere vergleichende Übersicht“ gesetzt werden. Gemäss den Lehrplänen ist der „Gedächtnisstoff möglichst zu beschränken“ d. h. von den angegebenen Zahlen ist mit „Takt und Umsicht“ nur das allernotwendigste einzuprägen, das übrige wird mündlich vorgetragen oder noch besser an die Wandtafel geschrieben, um die fortschreitende Entwicklung unseres Weltverkehrs graphisch d. h. möglichst anschaulich darzustellen. Dann werden die angeführten Zahlen ihren Zweck nicht verfehlen, denn gerade bei derartigen Belehrungen ist doppelt wahr der Ausspruch: „Worte klingen, Zahlen sprechen.“

Viele der vorliegenden Zahlen werden sich, wie alle statistischen Angaben, von Jahr zu Jahr — hoffentlich stets im guten Sinne — ändern. Für das Nachtragen solcher Änderungen seien empfohlen die Monats- und Jahresberichte der Handelskammern, die oben angeführten Jahrbücher und Fachzeitschriften, die Berichte der grossen Schifffahrtsgesellschaften, vor allem aber die „Statistischen Jahrbücher für das Deutsche Reich.“