

Englands, den Weg nach Westen; sie weist auf die wirtschaftlich rasch aufstrebende Nordamerikanische Union, auf Zentral- und Südamerika, also auf den transozeanischen Verkehr hin. In ihm aber wurzeln jene mächtigen Kapitalanhäufungen, jener unerschrockene und weitschauende Unternehmungsgeist und jene Selbständigkeit im Seehandel, welche das ungeahnte Emporblühen Hamburgs und Bremens zur Folge hatten, welche den Deutschen ihre Stelle neben den Engländern im Weltverkehr gaben und sie die benachbarten Niederländer zur See rasch und weit überflügeln ließen.

Die ungehemmte Verbindung mit dem Weltmeere gibt der Nordsee außerdem Teil an den Vorzügen desselben für den Großverkehr. Sie hat eine stark hervortretende Flut, welche Hamburg und Bremen zu Binnen- und Seestädten zugleich macht. Ihr beträchtlicher Salzgehalt verhindert eine länger andauernde Sperrung der Häfen und Ankerplätze im Winter durch Eis. Und ihr Reichtum an Austern, Perlingen, Schellfischen kommt auch für den Binnenländer durch die Benennung einiger Gründe als „große und kleine Fischbant“ anschaulich zum Ausdruck.

Anders die Ostsee. Ihre größere Entfernung vom Ozean würde sich viel weniger geltend machen, wenn ihr die dänische Inselgruppe nicht die breite und sichere Ausfahrt zum Weltmeere versperrten und sie zu einer Art von Binnensee mit schwachem Salzgehalt und kaum merklichen Gezeiten machen würde. Weiterhin hemmen ungünstige Strömungs- und Windverhältnisse und langanhaltende Vereisung den Verkehr. Dazu kommt außerdem, daß die Staaten, mit denen Deutschland durch die Ostsee verknüpft wird, nämlich Dänemark, Skandinavien und das russische Reich, wirtschaftlich sehr viel weniger Bedeutung haben, als Frankreich oder England — und daß die Hinter- und Zufuhrländer jenes Meeresgebietes in den jüngsten Jahrzehnten bei weitem nicht jene Entwicklung genommen haben, wie die Industriebezirke an Rhein und Elbe. Sie sind vorwiegend Agrargebiete, und eine ausgedehnte Pflege des Großgewerbes im deutschen Osten liegt noch in den Anfängen. Wo die industrielle Tätigkeit indessen auf Grund der natürlichen Verhältnisse so tiefe Wurzeln zu schlagen und so lebhaft aufzublühen vermochte, wie in Schlesien und ferner in Berlin, da nahm auch der Verkehr in dem in Betracht kommenden Hasenorte einen kräftigen und dauernden Aufschwung. So mußte Stettin allein schon aus wirtschaftsgeographischen Ursachen zum hervortretendsten Pläze der deutschen Ostseereederei werden.

Zwei Schäden machen sich besonders an der Ostseereederei fühlbar: der transozeanische Verkehr ist höchst unbedeutend, und die heimische Schifffahrt so wenig kräftig und selbständig, daß im Jahre 1898 vom Tonnengehalt der in den deutschen Ostseehäfen ein- und ausgegangenen Schiffe mehr als die Hälfte auf Schiffe unter englischer, russischer, dänischer und schwedischer Flagge entfiel. Schwächere Kapitalkraft verhinderte die Ostseehäfen in einer Zeit, wo sich der Übergang vom hölzernen Schiffe zum eisernen vollzog, mit den Nordseehäfen gleichen