

denen und der Schaffung neuer Verkehrsmittel von einem „Zeitalter des Verkehrs“ sprechen. Das Eisenbahnnetz vergrößerte sich seit 1845 von 2000 km auf mehr als 50000 km in der Gegenwart, das Kanalnetz wurde, da die Wasserkraft immer noch bedeutend billiger blieb, seit 1870 um das Vierfache erweitert<sup>1)</sup>; in demselben Maße stieg die Kilometerzahl der Landstraßen. Als weitere Beförderungsmittel brachte die neueste Zeit die elektrische Schnellbahn und das Automobil, und dem feineren Verkehrsmittel der Telegraphie fügte sie das Telephon und die drahtlose Funkentelegraphie hinzu. In einer der wichtigsten Verkehrseinrichtungen gestaltete sich die Post aus, um deren Ausbau sich Deutschland besonders verdient machte, indem Schnelligkeit und Billigkeit („Großexperto“) zum ersten Grundfah bei ihr erhoben wurde. So ging von dem ausgezeichneten ersten Staatssekretär der „Deutschen Reichspost“ Stephan die Begründung des Weltpostvereins aus (1878). Kurz vorher war für Deutschland durch die Einführung einer einheitlichen Münz- und Maßordnung<sup>2)</sup> ein großer Verkehrsfortschritt geschaffen worden, dem die für den großartigen Geldverkehr (Kredit, Giro, Scheck) so bedeutungsvolle Begründung der Reichsbank folgte. — Zugleich stieg Deutschlands Bedeutung im Weltverkehr so sehr, daß jetzt seine Handelsflotte die zweite Stelle in der Welthandelsflotte einnimmt<sup>3)</sup> und seine großen Schiffsahrtsgesellschaften (Hamburg-Amerikanische, Norddeutscher Lloyd) zu den angesehensten der Welt zählen.

Die Reichspost  
und der Weltpost-  
verein.

3. Die Landwirtschaft. Die wirtschaftliche Umwälzung, die unter dem Einflusse der Industrie, der Technik und des Verkehrs in Deutschland vor sich ging, ließ auch die Landwirtschaft nicht unberührt. Sie machte sich zunächst die Vorteile, die die Errungenschaften der Agrikulturchemie und die Vervollkommnung der technischen Betriebsmittel ihr bot, mit Erfolg zunutze und vermochte sogar den Ertrag des Bodens über seine bisherige Fruchtbarkeit zu steigern. Auch hob sich durch das Eindringen der Industrie in die ländlichen Bezirke der Bodenwert. Aber den Vorteilen traten doch sehr bedeutliche Nachteile zur Seite. Die Industrie lockte mit ihrer baren Lohnzahlung und scheinbar leichteren Arbeit eine übergroße Zahl von Arbeitskräften vom Lande in die Stadt, wobei auch die Vergnügungssucht eine Rolle spielte, und so entstand infolge der Landflucht die Leutenot und die Landarbeiterfrage. Infolge des steigenden Weltverkehrs und der sinkenden Frachtpreise überschwemmte das ausländische Getreide (namentlich aus Amerika und Rußland) den deutschen Markt, den die einheimische Landwirtschaft bis auf ein Achtel des Bedarfs an Brotgetreide selbst versorgen kann, und drückte den Preis

Die „Leutenot“.

1) Der 1895 vollendete Kaiser-Wilhelm-Kanal, der die Ostsee mit der Nordsee verbindet, soll in erster Linie strategischen Zwecken dienen, hat aber, da er den Weg um 750 km abkürzt, auch für den Handel große Bedeutung.

2) 1868 erließ der Norddeutsche Bund eine auf dem metrischen System beruhende Maß- und Gewichtsordnung, die vom Deutschen Reiche übernommen wurde. 1873 wurde durch Reichsgesetz die Goldwährung (jezt 35  $\mathcal{M}$  Silber-1  $\mathcal{M}$  Gold) und 1876 die Markwährung eingeführt.

3) Die Union besitzt zwar bedeutend mehr Handelschiffe als Deutschland, aber ein großer Teil davon befährt die Inlandsseen, so daß Deutschland im Welthandel ihr vorangeht.