

Jahres waren 2310 britische mit 6,6 Mill. Tonnen, dann aber folgten die deutschen mit 387 und 1,1 Mill. Die Fahrt durch den Kanal dauert durchschnittlich 20 Stunden. — Der Kanal von Korinth, der 1893 eröffnet worden ist, führt die Schiffe statt um den Peloponnes durch die Enge, auf der schon Nero hat graben lassen, und erspart denen, die aus der Adria kommen, 325 km. — Über den 1895 vollendeten Kaiser Wilhelm-K. s. S. 276 f. — Der Manchester-K., 1893 vollendet, steigt von Liverpool nach jener großen Fabrikstadt mit 6 m Fahrtiefe 19 m empor. Die Höhe des Verkehrs in den 3 letztgenannten Kanälen hat den Erwartungen bisher nicht entsprochen, im Kaiser Wilhelm-K. beginnen mit der Jahrhundertwende die Einnahmen wenigstens über die Betriebskosten zu steigen.

e) In den **Handelsflotten** der Kulturvölker ist die Tonnenzahl der Segler sehr viel langsamer gewachsen als die der Dampfer, zeitweilig sogar zurückgegangen, und der im Beginne der 90er Jahre sehr gestiegene Bau von Segelschiffen, veranlaßt durch die hohen Kohlen- und Eisenpreise, hat rasch wieder nachgelassen trotz ihrer unvergleichlich größeren Billigkeit bei der Beförderung von schweren und massigen Gütern. 1890 nämlich waren nur 7% aller in England gebauten Schiffe Segler, 1891 aber 25%. Die Zahl der kleinen Küstenfahrzeuge nimmt zwar rasch ab, der Tonnengehalt der großen Segler aber zu, da die Frachtfahrt auf einer geringeren Anzahl von größeren schneller, sicherer und erheblich billiger ist als auf einer Mehrzahl von kleineren. Die deutsche Handelsflotte besaß 1873 nur 33 Segler mit mehr als 1000 Tons, 1893 aber 250, und Riesenschiffe mit mehr als 5000 Tons und 5000 qm Segelfläche sind nicht mehr so selten auf dem Ozean; das D. R. besitzt das größte Segelschiff mit 6150 Netto-t. Es sind die Fortschritte der Nautik und die Segelanweisungen der großen Seewarten zu Hamburg, London, Washington u. s. w. vor allem den Seglern zu gute gekommen. 1870 brauchten diese vom Kanal nach Singapur 123, von Hamburg nach Newyork 60 Tage im Durchschnitt, jetzt 115 und 42 Tage (Dampfer 32 und 8—10).

Es umfaßten 1899 sämtliche Segler über 100 Tonnen aller Flotten 8,7, die Dampfer 16,2 Mill. Tonnen. Das Übergewicht ist aber noch mehr auf Seiten der Dampfer, denn um ihre „effektive“ Tragfähigkeit zu berechnen, muß die Tonnenzahl mit 4 malgenommen werden, da sie im Laufe eines Jahres den vierfachen Weg der Segler zurücklegen können. Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 1850: 9½ Knoten (zu 1,852 km) die Stunde, während jetzt von etlichen 22 übertraffen werden. Bei dieser Berechnungsweise kommen auf die Dampfer 90% des Tonnengehaltes. Rechnet man die Dampfer nicht vierfach, so besitzt Großbritannien mit Kolonien auf 10,6 Mill. + 68%, das Deutsche Reich auf 1,74 Mill. 66%, Frankreich auf 0,96 Mill. 54%, die Union auf 5,2 Mill. 51% Dampfertonnen. Mit Rücksicht auf jene höhere Leistungsfähigkeit der Dampfer ordnen sich die bedeutendsten Handelsflotten nach den deutschen Ziffern, ohne diese nach den römischen:

1. Großbritannien . . .	I.	6. Italien . . .	VI.	11. Dänemark . . .	XI.
2. Union . . .	II.	7. Japan . . .	VIII.	12. Niederlande . . .	XIV.
3. Deutsches Reich . . .	III.	8. Rußland . . .	XIII.	13. Griechenland . . .	IX.
4. Norwegen . . .	IV.	9. Spanien . . .	VII.	14. Oöstr.-Ungarn . . .	XII.
5. Frankreich . . .	V.	10. Schweden . . .	X.	15. Belgien . . .	XV.

Die englische Handelsflotte hat sich von 1875—1900 um 102, die deutsche um 185, die französische um 37% vermehrt.

f) Eine der wichtigsten Bedingungen für die Handelsflotte sind gute **Seehäfen**, die abgesehen von der unerläßlichen Sicherheit folgenden Ansprüchen zu genügen haben: 1. hinreichende Tiefe des Hafens und seiner Zugänge (womöglich 12 m); 2. Lage an offenen, nicht an Binnenmeeren (vgl. Nord- und Ostsee); 3. Lage möglichst tief im Binnenlande in Verbindung mit einem schiffbaren