

U n h a n g.

Der Weltverkehr.

115.

Die Entwicklung des Weltverkehrs.

Bei der Abgeschlossenheit, in der die Völker und Staaten gegeneinander verharren, ist selbst der Gedanke eines Weltverkehrs dem Altertum fremd geblieben. Mit Abneigung wies der Grieche fremde Völker als „Barbaren“ von sich, mit hohem Selbstgefühl erhob sich der römische Bürger über sie. Nur die Phönizier gewinnen durch ihre Handelsfahrten Bedeutung, die indes den Untergang Karthagos nicht überdauert hat.

Erst als das Römervolk Schritt für Schritt den Umfang des Mittelmeeres unter seine Herrschaft beugt, entwickelt sich allmählich ein Austausch der Landesprodukte zwischen den Gestadländern; und insofern das römische Reich wirklich die zivilisierte Welt darstellt, kann man in diesem Mittelmeer-Verkehr den Weltverkehr des Altertums sehen. Nur die Fahrten das Rote Meer hinab, Sklaven und Bestien aus Afrika zu holen, gehen darüber hinaus, während die Seidenstoffe Chinas durch chinesische Karawanen zu den Parthern gebracht wurden, die sie dann dem Westen übermittelten.

Mit dem Zerfall der römischen Herrschaft, als die politische Zusammengehörigkeit der Mittelmeerländer sich löste, ging dem Mittelmeere die Bedeutung des Weltmeeres verloren. Die südlichen Gestadländer fielen dem Islam anheim, und Sarazenen, als See- und Küstenträber gleich gefürchtet, zerstörten den Verkehr. Den Orienthandel jedoch wußten, mehr und mehr aufblühend, die norditalienischen Handelsrepubliken an sich zu bringen, Genua nachgiebig gegen den Islam, Venedig wehrhaft ihm trotzend.

Aber den Weltverkehr des späteren Mittelalters beherrscht die Hanse, 1241 aus dem Bündnis zwischen Lübeck und Hamburg ent-