

Statistische Aufzeichnungen beweisen, daß seit dem Jahre 1850 bei allen seefahrenden Nationen die Zahl der Dampfschiffe eine stetige, bedeutende Vermehrung erfährt, während jene der Segelschiffe nicht bloß stille steht, sondern sogar im Abnehmen begriffen ist. Auch werden die Dampfer, um ihre Tragfähigkeit zu vermehren, in der Neuzeit in immer größer werdendem Umfang angelegt. Die mittelmäßig großen Dampfer haben einen Brutto-Gehalt von 1000—5000 Tonnen (1 Tonne = 1000 kg), selbst Schnelldampfer einen solchen von 5500—7500 Tonnen. Das größte Schiff der Welt ist der gegenwärtig außer Betrieb stehende und als altes Eisen nach Gibraltar verkaufte „Great Eastern“ (1854—1859 erbaut) mit einem Brutto-Gehalt von 18915 Tonnen, 2690 Pferdekraft, 3 Verdecken; er faßt 3000 Passagiere und war ein Fahrzeug, an dessen Bord man sich in Wahrheit verlaufen konnte. Das Schiff mit dem größten Netto-Gehalt, d. i. 4030 Tonnen, ist die „Urania“. Auch für Kriegszwecke wurden namentlich in Italien Kolosse von Dampfern gebaut. Natürlich ist der Aufwand für solche Fahrzeuge gleichfalls ein enormer. Ein mittelgroßer Dampfer kostet 2—4 Millionen Mark. Die deutsche „Julda“ (4814 Tonnen Brutto) kostete z. B. 3,830,000 Mark. Man kann, auch was die äußere und innere Ausstattung der Dampfer betrifft, mit Recht von schwimmenden Palästen sprechen. Die gewöhnlichen großen Postdampfer sind in der Lage, 1000 bis 1400 Passagiere bequem aufzunehmen und haben eine Besatzung von 150—200 Matrosen. Der tägliche Kohlenverbrauch derselben beträgt über 100 000 kg. Der Konsum an Kohle auf einer oceanischen Fahrt beträgt 1400—1500 Tonnen. Wollen wir die ungeheure Steigerung des Schiffsverkehrs zur See konstatieren, so haben wir nicht so sehr auf die vermehrte Anzahl der Schiffe, als vielmehr auf die bedeutend vermehrte Tragfähigkeit derselben Bedacht zu nehmen. Den ersten Platz in der Welt Handelsflotte nehmen die Schiffe der englischen Marine ein (40 % der Zahl, 58 % dem Tonnengehalte nach), dann folgen jene der Nord-Amerikanischen Unions-Marine. Nach dem effektiven Tonnengehalt seiner Schiffe nimmt Deutschland unter allen Staaten der Erde den vierten Rang ein.*)

Das dichteste Netz von regelmäßigen Dampferlinien hat sich zur Verbindung der kultiviertesten Teile der Alten und Neuen Welt über den Atlantischen Ocean ausgebreitet. Ueber 300 Dampfschiffe stellen im nördlichen Becken des Atlantic den täglichen Verkehr her. Jeden Tag verlassen durchschnittlich 10 Schiffe nur die englischen Häfen, um über den Atlantischen Ocean zu gehen. Nicht minder belebt ist seit der Eröffnung des Suez-Kanals das Mittelmeer und der Indische Ocean, und auch auf dem Stillen Ocean ist der Dampferverkehr in stetem Aufschwung begriffen. Das Zusammenwirken und Ineinandergreifen aller Faktoren der Navigationskunst hat die staunenswerte Wahrheit zu Tage gefördert, daß man gegenwärtig die frühere dreijährige Dauer einer Reise um die Erde zu einer kaum dreimonatigen gemacht hat.

1. Die Oceanfahrten.

Wir wollen nun die Dampfschiffverbindung Europas und Amerikas

*) Vergl. E. v. Seydlitzsche Geographie. Ausgabe C. 21. Bearbeitung (Breslau 1892, Ferdinand Hirt) S. 372. S. auch 439 f.