

vermehrt, daß es gegenwärtig, die mit Dampf betriebenen größeren Fahrzeuge der Handels- und Kriegsmarinen aller Völker zusammengenommen, wohl weit über 11,000 Dampfer geben mag. Im Jahre 1879 rangierten die Seehandelsstaaten mit Rücksicht auf die Anzahl der ihnen gehörigen, im Betriebe stehenden Dampfer in folgender Weise:

	Gesamtsahl der Schiffe	darunter Dampfer	Tonnengehalt
Großbritannien	25,733	4,564	6,400,000
Vereinigte Staaten von Nordamerika .	25,386	4,208	4,242,600
Schweden und Norwegen	10,414	697	1,669,341
Frankreich	15,407	546	1,011,285
Deutschland	4,809	318	1,103,650
Spanien	4,514	202	690,700
Dänemark	1,299	167	244,541
Argentinische Republik	6,438	160	104,528
Rußland	2,534	114	230,000
Italien	11,045	110	1,078,369
Osterreich-Ungarn	558	99	276,000
Niederlande	1,827	80	541,780
Türkei	335	30	76,500
Belgien	48	27	44,980
Griechenland	5,202	20	250,077
Portugal	432	17	108,000
Siam	98	3	37,404
Japan	20,000	?	?

In diesen Zahlen sind bei Dänemark Dampfer unter 50 Tonnen Gehalt nicht eingerechnet. Der Tonnengehalt aller größeren Fahrzeuge der Welt soll 21 Millionen betragen.

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 und man kann, auch was die äußere und innere Ausstattung derselben betrifft, mit Recht von schwimmenden Palästen sprechen. Wollen wir daher die ungeheure Steigerung des Schiffverkehrs zur See constatiren, so haben wir nicht so sehr auf die vermehrte Anzahl der Schiffe, als vielmehr auf die bedeutend vermehrte Tragfähigkeit derselben Bedacht zu nehmen.

Das dichteste Netz von regelmäßigen Dampferlinien hat sich zur Verbindung der cultivirtesten Theile der alten und neuen Welt über den atlantischen Ocean ausbreitet. 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-Canals das Mittelmeer und der indische Ocean, und auch auf dem stillen Ocean ist der Dampferverkehr in stetem Aufschwung begriffen. Das Zusammenwirken und Ineinandergreifen aller Factoren der Navigationskunst hat die staunenswerthe Wahrheit zu Tage gefördert, daß man gegenwärtig die frühere dreijährige Dauer einer Reise um die Erde zu einer fast nur dreimonatlichen gemacht hat.