

571 000, England 771 000, die Union 1 658 000). Die Zahl der eingegangenen Telegramme ist von 1894—1903 von 29 auf 39 Mill. gestiegen. Im letzten Jahrzehnt hat Deutschland auch mit der Leitung unterseeischer **Telegraphenabel** begonnen, um sich auch im überseeischen Telegrammverkehr vom Auslande unabhängig zu machen. 1897 wurde das erste Kabel von Emden über Vorkum und dann durch den Kanal nach Vigo in Spanien dem Betriebe übergeben. Im Jahre 1900 war ein zweites, das Emden mit Neu-York verbindet und auf den Azoren eine Zwischenstation hat, fertiggestellt. Der Verkehr war schon im ersten Jahre so stark — am 31. Dezember 1901 wurden 1817 Telegramme befördert —, daß man sich zur Anlage eines zweiten Kabels mit demselben Verlauf entschloß, das bereits 1904 in Betrieb genommen werden konnte. Ein viertes Kabel ist von Shanghai in China über Tjingtau in Kiautschau nach Tschifu worden. Die deutschen Seekabel haben jetzt eine Länge von 23 000 km im Werte von 58,5 Mill. *M.*, während England über 260 000 km verfügt. Bemerkenswert ist, daß die beiden ersten Kabel in England hergestellt werden mußten, weil in Deutschland noch keine Fabrik für Seekabel bestand. Die beiden andern dagegen sind deutsches Fabrikat und auch von deutschen Kabeldampfern verlegt worden. (Norddeutsche Seekabelwerke in Nordenham.) Im **Fernsprechwesen** ist Deutschland allen Ländern Europas überlegen. Die Länge der Leitungen wuchs in fünf Jahren (1899—1903) von 618 000 auf 1,8 Mill. km, die der Fernsprechstellen von 229 000 auf 450 000. Endlich sei noch erwähnt, daß auch die neueste Erfindung auf dem Gebiete der Verkehrsmittel, die **drahtlose Telegraphie** (Funkentelegraphie), nicht nur vom Heere und der Kriegsmarine, sondern auch von den großen Schifffahrtsgesellschaften bereits in ausgedehntem Maße angewendet wird.

Nehr noch als in dem bisher Angeführten zeigt sich der wirtschaftliche Aufschwung Deutschlands in der beispiellos dastehenden Entwicklung seiner **Handelsflotte**. Im Mittelalter, zur Blütezeit der Hanse, hat Deutschland einmal an der Spitze der festsitzenden Nationen Deutschlands gestanden. Als aber die großen überseeischen Entdeckungen gemacht wurden, und der Weltverkehr neue Bahnen einschlug, wurde es von den am Atlantischen Ozean gelegenen Ländern, Spanien, Portugal, Frankreich, Holland und England, weit überflügelt. Dann kam der Dreißigjährige Krieg, der Deutschland dem Untergange nahe brachte und auch seinen Seehandel fast vernichtete. Seitdem hat die deutsche Handelsflotte über 200 Jahre lang ein sehr bescheidenes Dasein geführt, und geringschäßig konnte eine englische Zeitung, die „Morning Post“, noch 1861 schreiben: „Die Deutschen mögen den Boden pflügen, mit den Wolken segeln und Luftschlösser bauen, aber nie seit dem Anfange der Zeiten hatten sie das Genie, das Weltmeer zu durchsurfen oder auch nur die schmalen Gewässer zu durchfahren.“ Heute hat Deutschland die zweitgrößte Handelsflotte der Welt. „1870 war die Handelsdampferflotte Deutschlands nur halb so groß wie die französische, jetzt ist sie dreimal so groß. Die englische Dampferflotte war 1870 16 mal so groß wie die deutsche; vor vier Jahren war sie nur noch 7 mal, jetzt (1905) nur noch 5 mal so groß.“ (Massow.) Und nicht bloß dies, Deutschland besitzt auch die größten und schnellsten Dampfer der Welt, und in der Personenbeförderung hat es schon England überholt. Die großen Personen-dampfer der „Hamburg-Amerika-Linie“ und des „Norddeutschen Lloyd“, wie z. B. „Deutschland“ und der „Kronprinz“, legen den Weg nach Neu-York in 5—6 Tagen zurück und sind schwimmende Paläste mit einer Pracht der Einrichtung, die in Erkaunen setzt. Das größte aller bis jetzt erbauten Schiffe ist die im September 1905 in Stettin vom Stapel gelassene „Kaiserin Augusta Viktoria“ der Hamburg-Amerika-Linie. Die Länge beträgt 214 m, die Wasserverdrängung 42 500 t, die Tragkraft 21 000 t. Das Schiff hat 5 verschiedene Decks, darunter 3 fog. Promenadendecks, und kann 600 Personen in der ersten, 300 in der zweiten, 250 in der dritten Klasse und außerdem noch 2300 Menschen im Zwischendeck mit sich nehmen. Rechnet man dazu