

das Meer beherrschten, die größte Seemacht der Welt, wie oben dargestellt worden ist. Innere und äußere Gründe haben die Hanse von dieser Machtstufe herabgestürzt und nach dem dreißigjährigen Kriege Deutschlands Geltung zur See auf ein sehr geringes Maß herabgedrückt. Eine kurzsichtige Handelspolitik ließ die Deutschen versäumen, mit andern Seemächten an der Ausbeutung der neu entdeckten transatlantischen Länder teilzunehmen, wodurch jene reich und mächtig wurden. Nur in den beiden Hansestädten Hamburg und Bremen lebte der Geist der Vorfahren wenigstens teilweise fort; ihre Flaggen wehten fast als die einzigen deutschen auf den verschiedenen Meeren der Erde, und den Mangel eines kriegerischen Schutzes wußten sie durch Thatkraft, Klugheit und kaufmännisches Geschick zu ersetzen, durch die sie sich im Auslande überall eine angesehene Stellung erwarben. Seit der glorreichen Wiederaufrichtung des deutschen Reiches ist aber auch in dieser Hinsicht ein großer Umschwung eingetreten: heute weht unsere Flagge an allen Küstenpunkten der Erde, und unsere Kriegsmarine vermag ihr im allgemeinen auch den erforderlichen Schutz zu gewähren.<sup>1)</sup> Seit 1884 ist das deutsche Reich Kolonialmacht geworden, und vom Reich unterstützte Dampferlinien tragen sehr zur Hebung des Verkehrs nach den Kolonien bei. Seine Handelsflotte steht unmittelbar hinter der englischen, die an Tonnengehalt weitaus die größte ist; es nennt die nächst England größte Dampferflotte sein eigen; ja seine Schnelldampfer übertreffen noch an Zahl die des stolzen Albions.<sup>2)</sup>

Möge zum Schlusse dieses Abschnittes eine mehrfach die vorigen Ausführungen berührende Bemerkung des bekannten Schriftstellers und Kontreadmirals a. D. Reinhold Werner Platz finden: Schifffahrt und Seehandel sind die bedeutendsten Faktoren des volkswirtschaftlichen Lebens, der Gradmesser für den Unternehmungsgeist und den Wohlstand einer Nation. Je mehr sie blühen, je weitere Kreise der Erde sie umspannen, desto mehr wächst auch der Reichtum, das Ansehen und die Macht des betreffenden Volkes. Es ist deshalb eine erfreuliche Wahrnehmung für uns Deutsche, daß unsre Schifffahrt und unser Seehandel im Norden und Süden unsers Vaterlandes seit den letzten Jahrzehnten in einem so mächtigen Aufschwung begriffen sind, daß wir mit Riesenschritten andere seefahrende Nationen überflügelt haben, und daß selbst das uns so sehr überlegene England, welches noch vor dreißig Jahren mit Hohn und Spott auf unsere maritimen Bestrebungen herab-

1) Nach Busley (Professor an der Marineakademie in Kiel) muß ein Stationschiff 75 Handelschiffe mit 82000 Tonnen der Handelsflotte schützen; da die Gesamtausgabe für die Kriegsmarine im Jahre 1895 86,4 Mill. Mark betrug, so entfallen auf jede Tonne der Handelsmarine zur Unterhaltung der Kriegsmarine 45,8 Mark. Abgesehen von dem in Kriegsnöthen stehenden Spanien und den kleinen, dünnbevölkerten skandinavischen Staaten, bleibt dieser Aufwand Deutschlands mit 45,8 Mark für die Tonne seiner Handelschiffe noch hinter denjenigen Hollands, Oesterreichs, Italiens und Portugals zurück, ja er ist etwa  $\frac{1}{4}$  mal geringer als der Frankreichs und Ruflands.

2) Nach Busley beträgt der Gesamttonnengehalt Englands in 1000 Tonnen: 13242; Deutschlands 1887, Norwegens 1659, Frankreichs 1095, Italiens 779, Schwedens 498, Oesterreichs 305 u. s. w.