

Handelsverkehr deutlich erkennen, denn im Jahre 1896/97 hob sich in Hamburg die Einfuhr aus den preussischen Häfen von 5 Mill. auf $12\frac{1}{8}$ Mill. Mark und die Ausfuhr ebendahin von $22\frac{3}{4}$ Mill. auf $26\frac{3}{4}$ Mill. Mark. Eine noch bedeutendere Steigerung erfuhr der Verkehr mit den russischen Ostseehäfen.

[Aus Volgits Reisebuch.]

160. Die deutsche Schifffahrt im neunzehnten Jahrhundert.

Vorausschauend betonte schon der Große Kurfürst, daß Schifffahrt und Handel die vornehmsten Säulen des Staates sind, und nach den Worten unseres Kaisers ist „unser Deutsches Reich ein Weltreich geworden. Tausende von deutschen Landsleuten wohnen in allen Teilen der Erde, und deutsche Güter, deutsches Wissen und deutsche Betrieb- samkeit gehen über den Dzean“. Darum können wir Deutsche uns glücklich schätzen, daß wir mit einer mächtigen Handelsflotte und einer aufblühenden Kriegsmarine dies Wachstum deutschen Einflusses über die Meere hin stützen und schützen können. Konnte in früheren Zeiten von deutscher Schifffahrt kaum geredet werden, so hat uns das neun- zehnte Jahrhundert nicht nur ihre Gründung gebracht, sondern auch die gewaltigsten Umgestaltungen gezeitigt, indem man von der Segelschifffahrt zur Verwendung der Dampfkraft und von der vor- wiegenden Küstenfahrt in der Ostsee zum Kreuzen aller Meere haupt- sächlich von der Nordsee aus fortschritt und von gelegentlichen Fracht- fahrten zur Einrichtung regelmäßiger Personen- und Frachtdampfer- linien überging.

Bereits im Anfange des 19. Jahrhunderts wurden ziemlich regel- mäßige Fahrten für Post-, Personen- und Frachtbeförderung zwischen Hamburg und Newyork mit amerikanischen Segelschiffen eingerichtet. Die Anbahnung des transozeanischen Verkehrs auch zwischen den übrigen norddeutschen Seestädten und den unabhängig gewordenen Staaten Nordamerikas war erfolgt. Bremer Kaufherren entsandten tüchtige Söhne ihrer Vaterstadt in die jung aufblühenden Handelsorte jenseits des Meeres, und immer zahlreicher liefen die amerikanischen Rauffahrer in unsere Nordseehäfen ein. Damit war der Lebensfeim der deutschen Seeschifffahrt gegeben, der die Kräfte unererschöpflichen Wachstums und wetterfester Dauer in sich trug. In feste, staatlich gesicherte Bahnen gelangten die beiderseitigen Handelsbeziehungen 1827 mit dem Abschluß des Schifffahrtsvertrages, in dem die ausbaufähige Grundlage der Ent- wicklung der hanseatischen Flagge zu erblicken ist. In jener Zeit trat der Schiffsbau in das Zeichen des Dampfes ein, und damit war ein mächtiger Hebel zur Entfaltung des Überseehandels wirksam geworden. Beanpruchte die Überfahrt eines gewöhnlichen Segelschiffes mehr als fünfzig Tage, kürzte ein Schnellsegler diese Zeit auf etwa 33 Tage, so dauerte die Fahrzeit eines Dampfers etwa 14 Tage. 1836 wurde von der Hamburger Firma Stoman eine Schifffahrtslinie nach Newyork ins Leben gerufen. Im Jahre 1847 ging als der erste der Dampfer „Washington“ von Bremen nach Newyork in See.