

1908/7/2
Die



Seeinteressen des Deutschen Reichs.

Zusammengestellt auf Veranlassung
des
Reichs-Marine-Amts.



Berlin 1898.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Rochstraße 68-71.

Die

Seeinteressen des Deutschen Reichs.

Zusammengestellt auf Veranlassung

des

Reichs-Marine-Amts.




BA 675152
625
607
607

Berlin 1898.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68-71.



Inhalt.

Vorbemerkung.

Erster Theil. Bevölkerung, Einwanderung und Auswanderung.

Zweiter Theil. Der Außenhandel, speziell der Seehandel.

Dritter Theil. Die Seeschifffahrt.

Vierter Theil. Rhederei, Schiffsbau und Hafenanlagen.

Fünfter Theil. Die Entwicklung der deutschen Hochseefischerei.

Sechster Theil. Die deutschen Kolonien.

Siebenter Theil. Die deutschen Interessen über See.

Achter Theil. Die Vertretung der deutschen Handelsinteressen im Ausland.

Neunter Theil. Vergleich der Kriegsflootten von England, Frankreich, Rußland, Italien, Vereinigten Staaten von Amerika, Japan, Deutschland in den Jahren 1883 und 1897.

Zusammenfassung.





Vorbemerkung.

Die große Steigerung, welche die Entwicklung der wirthschaftlichen Beziehungen Deutschlands zum Auslande seit Begründung des Reichs erfahren hat, ist bisher noch nicht im Zusammenhange dargestellt. Gelegentlich hier und da zerstreut mitgetheilte Materialien haben noch nicht dazu führen können, ein einheitliches Bild von den verschiedenen Richtungen derselben zu schaffen, und so ist namentlich hinsichtlich der Entwicklung der Interessen Deutschlands auf und über der See die Zusammentragung eines thatsächlichen Materials die Vorbedingung einer entsprechenden Würdigung. Diese Seeinteressen beruhen auf 1. dem Außenhandel: Export, Import und Durchfuhr; 2. dem Transport von Personen und Gütern, vor Allem Seeschiffahrt, aber auch Durchfuhrverkehr zu fremden Seeplätzen; 3. der Rhederei, welche nicht nur am heimischen Verkehr, sondern auch an der fremden Küstenschiffahrt theilhaftig ist; 4. der Seefischerei, speziell der neuerdings in erheblichem Aufschwung begriffenen Hochseefischerei; 5. den deutschen Kolonien; 6. den deutschen Interessen in fremden Ländern, und zwar einerseits solchen, die durch dort anwesende Reichsangehörige persönlich vertreten werden, andererseits solchen, die durch deutsche Unternehmungen im Auslande, und schließlich solchen, die durch auswärtige Schulden an Deutschland repräsentirt werden. Hierhin gehören die zahlreichen kaufmännischen Unternehmungen im Auslande, Faktoreien, Plantagen und Waarenlager, Industrieunternehmungen, Minen und Grubenbesitz, Kreditinstitute und Darlehnskaptal; sowohl, soweit dieses über See in Privatunternehmungen arbeitet, als auch das staatliche und industrielle Anleihenkapital, dessen Schuldendienst in Deutschland besorgt wird. Die nachfolgenden Aufstellungen geben ein Bild von der Entwicklung und dem heutigen Umfange der deutschen Seeinteressen und zeigen ihre Bedeutung für die verschiedenen Zweige der deutschen Volkswirtschaft.

Eine Ergänzung der „Zusammenstellungen“ durch weitere Materialien, namentlich durch Vergleichen mit anderen Ländern, ist in Aussicht genommen.

Als Quellen haben gedient:

1. amtliche Drucksachen und Statistiken;
2. Gutachten und Auskünfte einer Reihe von Handelskammern;
3. die in den Anmerkungen zitierten wissenschaftlichen Publikationen.



Erster Theil.

Bevölkerung, Einwanderung und Auswanderung.

I. Die Bevölkerung des Deutschen Reiches.

Die Entwicklung der Bevölkerung des Deutschen Reiches seit 1871 hat sich, wie folgt, gestaltet.¹⁾

Die Bevölkerung des Deutschen Reiches.

Jahresmitte	Bevölkerung in Tausenden	Jahresmitte	Bevölkerung in Tausenden
1871	40 997	1885	46 707
1872	41 230	1886	47 134
1873	41 564	1887	47 630
1874	42 004	1888	48 168
1875	42 518	1889	48 717
1876	43 059	1890	49 241
1877	43 610	1891	49 762
1878	44 129	1892	50 266
1879	44 641	1893	50 757
1880	45 095	1894	51 339
1881	45 428	1895	52 001
1882	45 719	1896	52 663
1883	46 016	1897	53 324
1884	46 336		

Es hat sich also die Bevölkerung des Deutschen Reichs vermehrt von 1872 bis 1897 um 12,3 Millionen = 30 Prozent. Von 1871 bis 1880 vermehrte sich die Bevölkerung um 1,0 Prozent, von 1881 bis 1890 um 0,9 Prozent, von 1891 bis 1895 um 1,1 Prozent. Setzt man das Jahr 1873 mit 100 — dies Jahr ist im vorliegenden Falle gewählt, da die Handels- und Schifffahrtsstatistik für das Deutsche

¹⁾ Die Zusammenstellung ist im statistischen Bureau der Steuerbehörde zu Hamburg, ebenso wie die Tabellen über die Auswanderung, aufgestellt.

Reich mit 1873 beginnt, und dementsprechend die wesentlichen Vergleiche erst seit diesem Jahre gezogen werden können —, so ergibt sich folgendes Resultat:

**Prozentuale Vermehrung der Bevölkerung des Deutschen Reiches
auf das Jahr 1873 bezogen.**

Jahr	Indez- zahlen	Jahr	Indez- zahlen
1871	99	1885	112
1872	99	1886	113
1873	100	1887	115
1874	101	1888	116
1875	102	1889	117
1876	104	1890	118
1877	105	1891	120
1878	106	1892	120
1879	107	1893	122
1880	109	1894	124
1881	109	1895	125
1882	110	1896	127
1883	111	1897	128
1884	112		

Von 1873—1895, in dem Zeitraum, für welchen wir die Vergleichen mit der Entwicklung der gesammten deutschen **Schiffahrt** (vergl. unter Dritter Theil) anstellen können, vermehrte sich die Bevölkerung um 10,4 Millionen = 25 Prozent; im Jahrzehnt 1873/84 um 4,8 Millionen = 11 Prozent und im Jahrzehnt 1884/95 um 5,7 Millionen = 12 Prozent.

Für die deutsche Schiffahrt im Verkehr mit fremden Ländern können wir die Vergleiche bereits seit 1872 anstellen. Von 1872—1895 vermehrte sich die Bevölkerung um 10,8 Millionen = 26 Prozent. Von 1871/75—1891/95 vermehrte sich die Bevölkerung um 9,2 Millionen = 22 Prozent, von 1881/85—1891/95 um 4,8 Millionen = 10 Prozent.

Ausführliche Vergleiche mit der Entwicklung des **Außenhandels** werden sich erst seit dem Jahre 1880 anstellen lassen (vergl. unter Zweiter Theil), und zwar wird mit Rücksicht auf den Anschluß Hamburgs, Bremens u. an das deutsche Zollgebiet im Jahre 1888 eine Periode von 1880—1888 und eine zweite von 1889—1896 zu unterscheiden sein. Von 1880—1896 finden wir eine Vermehrung der Bevölkerung um 7,6 Millionen = 17 Prozent. Von 1880—1888 vermehrte sich die Bevölkerung um 3,1 Millionen = 7 Prozent, von 1889—1896 um 3,9 Millionen = 8 Prozent.

II. Die Quellen der Bevölkerungsbewegung.

Die Bevölkerungsbewegung ist das Resultat von drei Vorgängen: 1. dem Ergebniß der Differenz zwischen Geburten und Todesfällen; 2. der Auswanderung; 3. der Einwanderung.

In der ganzen vorliegenden Zeit ist der **Ueberschuß der Geburten über die Todesfälle** stärker gewesen als die Bevölkerungsvermehrung. Er betrug im Durchschnitt der Jahre 1871—1880 511 000, 1881—1890 551 000, 1891—1895 660 000, 1896 etwa 816 000 (nach vorläufiger Feststellung). Die Anzahl der **Einwanderer** von Jahr zu Jahr ist nicht zu ermitteln. Die Volkszählungen ergaben 1870 207 000 fremde Staatsangehörige im Deutschen Reiche, 1880 276 000 fremde Staatsangehörige, 1890 ermittelte man 433 000, 1895 486 000. Das Ergebnis der Bewegung von Einwanderung und der gleich näher ins Auge zu fassenden **Auswanderung** ist indeß für das Jahrzehnt 1871/80 ein Ueberschuß der Auswanderung über die Einwanderung von 79 000 pro Jahr, für das Jahrzehnt 1881/90 von 132 000 pro Jahr, für das Jahrzehnt 1891/95 88 000 pro Jahr.

Es stellte sich im Jahresdurchschnitt sowie auf 1000 Bewohner der Ueberschuß der Geborenen über die Gestorbenen »a« und der Ueberschuß der Ausgewanderten über die Eingewanderten »b«, wie folgt:

	a	b
1871/80	11,9	1,8
1881/90	11,7	2,8
1891/95	13,0	1,8

Zieht man die Spalte b von der Spalte a ab, so hat man in der Differenz die Zahlen der **Bevölkerungsvermehrung**. Es ergibt sich, daß selbst in der Zeit der stärksten Auswanderung zwischen 1881 und 1890 die Bevölkerungsvermehrung eine unvergleichlich raschere gewesen ist, als die Verminderung durch Auswanderung. Der Ueberschuß der Auswanderung hat nur 24 Prozent, noch nicht $\frac{1}{4}$ des Geburtsüberschusses hinweggeführt; in der Zeit von 1871 bis 1880 sogar nur 15 Prozent, das ist wenig mehr als $\frac{1}{7}$; 1891/95 gar nicht ganz 14 Prozent, weniger als $\frac{1}{7}$. Während wir also ein konstantes Steigen des Geburtsüberschusses, eine **Zunahme der Volkskraft** zu konstatiren haben,¹⁾ stehen wir einer Abnahme der Verminderung durch Auswanderung gegenüber.

III. Die Auswanderung.

Die deutsche Auswanderung ist nur zum Theil zu ermitteln. Einigermassen vollständig ist die Auswanderungsstatistik nur für die **Auswanderung nach überseeischen Plätzen**, und zwar lassen sich auch nur diejenigen Auswanderer ermitteln, die über deutsche Häfen (Bremen, Hamburg, Stettin) sowie über belgische, holländische und französische Hafensplätze abgefahren sind.

Die Auswanderung nach europäischen Ländern läßt sich überhaupt nicht feststellen, und hinsichtlich der **überseeischen Auswanderung** ist zu bemerken, daß die Vergleiche der nachgewiesenen europäischen Auswanderer über europäische Häfen mit der Statistik der Einwanderung in überseeischen Ländern ganz allgemein erhebliche Differenzen aufweisen. Nach den Berechnungen **Beukemanns**²⁾ machten

1) Besonders günstig ist diese steigende Ueberschußziffer daher, daß sie sich aus einer rascher abnehmenden Sterblichkeitsziffer ergibt, während gleichzeitig die Geburtsziffer sich langsam ein wenig vermindert, also ist sie ein Zeichen steigenden Wohlstandes.

2) Statistik des Hamburgischen Staates. Bearbeitet und herausgegeben von dem statistischen Bureau der Steuerdeputation, Heft XVII, Hamburg 1895, S. 81.

in den Jahren 1885 bis 1892 die Differenzen zwischen den Aufschreibungen europäischer Auswanderer und überseeischer Einwanderer in den verschiedenen Jahren zwischen 25,9 und 19,8 Prozent zu Ungunsten der europäischen Aufschreibungen aus. 1891 z. B. wurden in einer Reihe von überseeischen Staaten zusammen 1 200 000 Einwanderer aus Europa, dagegen in Europa nur 900 000 Auswanderer verzeichnet. Die Differenzen zwischen Einwanderungsstatistik und den Aufschreibungen der Hafenplätze sind im Ganzen etwas geringer; letztere verzeichneten gegenüber den überseeischen Einwanderungsstatistiken ein Minus von 24,6 bis 10,9 Prozent; aber im Jahre 1891 konnten sie z. B. auch nur eine Million Auswanderer nachweisen. So dürften sich auch die nachfolgenden Zahlen in Wirklichkeit noch um ein Geringes erhöhen, zumal hier die indirekte Auswanderung über englische Häfen überhaupt nicht nachweisbar ist.

Nachweisung der überseeischen Auswanderer aus Deutschland von 1871 bis 1896.

Jahr.	Anzahl der Auswanderer.	Jahr.	Anzahl der Auswanderer.
1871	75 934	1886	83 218
1872	129 736	1887	104 659
1873	110 414	1888	103 918
1874	46 087	1889	96 032
1875	32 041	1890	97 102
1871—1875 . .	78 842	1886—1890 . .	96 986
1876	29 626	1891	120 089
1877	22 903	1892	116 339
1878	24 640	1893	87 677
1879	43 182	1894	44 883
1880	116 947	1895	37 498
1876—1880 . .	47 460	1891—1895 . .	81 297
1881	220 798	1896	33 824
1882	203 459		
1883	173 574		
1884	148 979		
1885	110 028		
1881—1885 . .	171 368		

Die Auswanderung hat im Jahre 1872 nach dem Kriege mit 130 000 und im Jahre 1881 während einer Aufschwungsperiode in den Vereinigten Staaten mit 221 000 zwei Höhepunkte erreicht, ist aber seit dieser Zeit mit einigen Schwankungen konstant und rapide zurückgegangen, um im Jahre 1895 und 1896 wieder unter die Zahl des Jahres 1879 zu sinken. Im Jahre 1896 beträgt sie fast nur noch ein Sechstel im Vergleich mit dem Jahrfünft 1881/85, ein Drittel im Vergleich mit dem Jahrfünft 1886/90.

Diese Auswanderer vertheilten sich ihrem Reiseziel nach, wie folgt:

Reiseziel der Auswanderer.

J a h r.	A m e r i k a			Afrika.	Asien.	Australien.
	Nordamerika		Mexiko, Central- und Süd- amerika.			
	Vereinigte Staaten.	Kanada.				
1871	73 835	9	1 244	18	11	817
1872	123 866	690	3 994	2	12	1 172
1873	103 417	49	5 604	4	9	1 331
1874	43 467	138	1 544	5	33	900
1875	29 102	38	1 837	1	37	1 026
1871—1875 . . .	74 737	185	2 845	6	20	1 049
1876	24 025	11	4 279	54	31	1 226
1877	19 179	11	1 626	750	31	1 306
1878	21 372	89	1 017	394	50	1 718
1879	40 664	44	2 147	22	31	274
1880	113 872	222	2 658	27	36	132
1876—1880 . . .	43 822	75	2 345	249	36	931
1881	216 440	286	2 979	314	35	745
1882	198 963	383	2 491	335	40	1 247
1883	167 349	591	2 708	772	50	2 104
1884	144 732	728	2 588	230	35	666
1885	105 014	692	3 352	294	72	604
1881—1885 . . .	166 500	536	2 824	389	46	1 073
1886	78 934	330	3 113	191	116	534
1887	100 906	270	2 454	302	227	500
1888	99 767	199	2 852	331	230	539
1889	90 179	88	4 567	422	262	496
1890	89 962	307	5 723	471	165	474
1886—1890 . . .	91 950	239	3 742	343	200	509
1891	113 046	976	4 933	599	97	438
1892	111 806	1 577	1 984	476	120	376
1893	78 321	6 136	2 227	586	146	261
1894	39 915	1 490	2 342	760	151	225
1895	32 503	1 100	2 664	886	134	211
1891—1895 . . .	75 118	2 256	2 830	661	130	302
1896	29 007	634	2 519	1 346	144	174

In der ganzen Zeit hat die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten bei weitem den überwiegenden Theil ausgemacht. Die Auswanderung vertheilte sich nach den verschiedenen Richtungen im Fünfjahresdurchschnitt prozentual, wie folgt:

Fünfjahres- durchschnitt.	A m e r i k a					Afrika.	Asien.	Australien.
	Nordamerika		Mexiko, Central- und Südamerika.	Asien.	Australien.			
	Vereinigte Staaten.	Kanada.						
1871/75	94,8	0,2	3,6	0,0	0,0	1,3		
1876/80	92,3	0,2	4,9	0,5	0,1	2,0		
1881/85	97,2	0,3	1,6	0,2	0,0	0,6		
1886/90	94,8	0,2	3,9	0,4	0,2	0,5		
1891/95	92,4	2,8	3,5	0,8	0,2	0,4		

Im Einzelnen scheint es außer der Konstatirung der Thatsache, daß die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten bis in den Anfang dieses Jahrzehnts stets über 90 Prozent betragen hat, nicht ganz rathsam zu sein, hieraus allgemeinere Schlüsse zu ziehen; namentlich da die indirekte Auswanderung über England, die für Asien, Afrika und Australien eine verhältnißmäßig bedeutende Rolle spielt, nicht nachgewiesen ist. Immerhin sehen wir eine relativ erhebliche Zunahme der Wanderung nach Afrika, eine Abnahme der Wanderung nach Australien.

Es ist bemerkenswerth, wie die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten seit 1893 jäh zurückgeht. Sie macht in letzterem Jahre nur noch 89 Prozent der Gesamtauswanderung aus und sinkt nach einer Steigerung 1894 auf 93 Prozent, 1895 auf 87 Prozent, 1896 auf 85 Prozent. — Es ist zu hoffen, daß angesichts der einwanderungsfeindlichen Bestrebungen in den Vereinigten Staaten auch bei einer wiederaufsteigenden Woge der Auswanderungsbewegung ein erheblicherer Theil der Auswanderer sich Ländern zuwenden wird, in denen er nicht wie in Nordamerika von der stammverwandten Einwohnerschaft rasch aufgesogen wird, vielmehr dauernd dem Deutschthum erhalten bleibt.



Zweiter Theil.

Der Außenhandel, speziell der Seehandel.

I. Der Außenhandel.

Die Grundlagen für die Erhebung und Bearbeitung des auswärtigen Handels des Deutschen Reichs haben seit Einrichtung des Kaiserlich statistischen Amtes im Jahre 1872 mehrfach gewechselt. Erst durch das Gesetz vom 20. Juli 1879¹⁾ wurde die Anmeldepflicht für die Ausfuhren und Einfuhren festgesetzt und hierdurch namentlich die Ausfuhr wesentlich vollständiger erhoben, als vorher. Ferner griff seit dem Jahre 1880 eine wesentlich genauere Werthermittlung von Ein- und Ausfuhr Platz. Endlich wurde vorher die Ein- und Ausfuhr nicht nach Herkunfts- und Bestimmungsländern, sondern nach den Grenzgebieten, über welche ein- beziehungsweise ausgeführt wurde, erhoben.²⁾ Somit ist für die Zeit bis 1880 eine Vergleichbarkeit im Einzelnen überhaupt ausgeschlossen. Seit Erlass des gedachten Gesetzes wird dann zwar die Aufnahme im Wesentlichen gleichmäßig durchgeführt, doch hat die Vergleichbarkeit eine abermalige Unterbrechung durch den am 15. Oktober 1888 erfolgten Zollanschluß von Hamburg, Bremen und einigen preussischen und oldenburgischen Gebietstheilen erfahren. „Während die Einfuhr aus den Zollausschlüssen an der Elbe und Weser im Durchschnitt der Jahre 1880/88 dem Werth nach sich auf 17,3 Prozent der Gesamteinfuhr in den freien Verkehr des deutschen Zollgebietes und die Ausfuhr auf 23,4 Prozent der Gesamtausfuhr aus demselben berechnete, bezifferte sich die Einfuhr aus den seit dem Zollanschluß gebildeten Freihafengebieten in Hamburg, Geestmünde und Bremerhaven im Jahre 1889 dem Werthe nach nur noch auf 1,3 Prozent der Gesamteinfuhr, die Ausfuhr auf 3,2 Prozent der Gesamtausfuhr.“³⁾ Im Jahre 1896 belief sich die Einfuhr aus dem Freihafen Hamburg auf 0,3 Prozent, die Ausfuhr in den Freihafen Hamburg auf 1,0 Prozent des deutschen Spezialhandels.⁴⁾ Unter diesen Posten sind diejenigen Werthe begriffen, welche in dem Freihafengebiet erzeugt oder bearbeitet beziehungsweise zum Verbrauch oder zur Bearbeitung daselbst bestimmt waren, deren Provenienz oder weitere Bestimmung demgemäß nicht deklarirt wurde.

1) Reichs-Reschblatt 1879, S. 261. Statistik des Deutschen Reiches. N. F. Bd. 1, S. 125.

2) Vergl. Statistik des Deutschen Reiches Band IV; Band X, XVI, XXII, XXVII, XXXII, XXXIX, XXXXV.

3) Statistik des Deutschen Reiches. Bd. 51, S. 2.

4) Statistik des Deutschen Reiches N. F. Bd. 91, S. 6.

Die durch den Zollanschluß herbeigeführten Veränderungen lassen sich im Einzelnen aber nicht ermitteln, vielmehr kann nur ein allgemeiner Schluß auf den Charakter derselben gezogen werden (siehe unter S. II 8). Ganz einheitlich und von Jahr zu Jahr vergleichbar ist demgemäß, abgesehen von einigen Veränderungen in den Ausführungsbestimmungen, die Erhebung erst seit 1889 ausgeführt.¹⁾

Schließlich ist aber zu berücksichtigen, daß die Lage Deutschlands, im Herzen Europas, benachbart einer Reihe von Ländern mit hochentwickeltem Verkehrs- und Expeditionswesen,²⁾ auch in der Gegenwart noch vielfach eine Verschleierung der wahren Ziele und Herkunftsplätze der Aus- und Einfuhren zur Folge hat, indem sowohl nach den Nachbarländern, namentlich Frankreich und Belgien, wie in noch höherem Maße nach England sich ein Verkehr bewegt beziehungsweise von dort herkommt, dessen Gegenstände in Wirklichkeit von dort aus anderen Ländern speziell dem überseeischen Handel zugeführt werden oder entstammen, so daß dann das anscheinende Herkunfts- oder Bestimmungsland in Wirklichkeit nur Umschlagsplatz gewesen ist.

Für die ältere Zeit giebt Mulhall³⁾ die Zahlen des deutschen Außenhandels im Jahre 1840 mit rund $1\frac{1}{10}$ Milliarden, 1850 mit etwa $1\frac{2}{5}$ Milliarden, 1860 mit $2\frac{3}{5}$ Milliarden, 1870 mit $4\frac{1}{4}$ Milliarden. Im Durchschnitt von 1861—1870 stellen sich nach demselben⁴⁾ die deutschen Einfuhren auf 1 900 000 000, die Ausfuhren auf 1 360 000 000. (Bei der Umrechnung ist das Pfund stets gleich 20 *M.* gesetzt.)

Seit 1872 gestalten sich alsdann die Zahlen des deutschen Spezialhandels, wie Tabelle II 1 zeigt. Danach wäre der Werth des deutschen Spezialaußenhandels von 1872 bis 1879 von 6 Milliarden auf $6\frac{7}{10}$ Milliarden gestiegen, und zwar die Einfuhr von $3\frac{1}{2}$ auf $3\frac{9}{10}$, die Ausfuhr von $2\frac{1}{2}$ auf $2\frac{4}{5}$ Milliarden. Von 1880 bis 1888 hätte sich der Werth des deutschen Außenhandels von $5\frac{4}{5}$ auf $6\frac{4}{5}$ Milliarden, die Einfuhr von $2\frac{9}{10}$ auf $3\frac{2}{5}$ Milliarden, die Ausfuhr nahezu in demselben Verhältniß gesteigert. Von 1889 bis 1896 hätte sich der Werth des gesammten Außenhandels von $7\frac{3}{10}$ auf $8\frac{3}{10}$ Milliarden, nämlich die Einfuhr von $4\frac{1}{10}$ auf $4\frac{3}{10}$, die Ausfuhr von $3\frac{3}{10}$ auf $3\frac{4}{5}$ Milliarden gehoben. Das Gewicht des Spezialhandels hat sich von 1872 bis 1879 von 23,4 Milliarden auf 32,1 Milliarden Tonnen, um 8,7 Milliarden von 1880/88; von 30,6 auf 42,6 Milliarden, um 12,6 Milliarden Tonnen gehoben, von 1889 bis 1896 von 44,9 auf 61,1, d. i. um 17,2 Milliarden Tonnen.

Tabelle II 2 zeigt die Veränderung für die drei entsprechenden Perioden von Jahr zu Jahr, jeweilig auf das Anfangsjahr 1872, 1880 und 1889 bezogen. Es zeigt sich, daß von 1872 bis 1879 der Außenhandel sich um 13 Prozent des Werthes, um 37 Prozent des Volumens gesteigert hat, davon die Einfuhr um 12 Prozent des Werthes, und 28 Prozent des Volumens, die Ausfuhr um 13 Prozent

1) Vergl. die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 9. Dezember 1888, Centralbl. f. d. Deutsche Reich 1888, S. 967 ff.; vom 6. März 1892 (ib.) 1892, S. 134 ff. und vom 6. März 1895 (ib.) 1895, S. 52 ff.

2) Vergl. Professor L. Franke in Zeitschrift des Königlich preussischen statistischen Büreaus. Band 29, Berlin, 1889. S. 17.

3) The Dictionary of Statistics a. a. D. S. 128.

4) Ib. S. 129.

des Werthes und 53 Prozent des Volumens. Von 1880—1888 hatte sich der Spezialaußenhandel um 17 Prozent des Werthes und 39 Prozent des Volumens, davon die Einfuhr um 20 Prozent des Werthes und 54 Prozent des Volumens, die Ausfuhr um 14 Prozent des Werthes und 26 Prozent des Volumens gehoben. Von 1889—1896 hat sich der Gesamtumsatz um 13 Prozent des Werthes und 38 Prozent des Volumens, die Einfuhr um 12 Prozent des Werthes und 37 Prozent des Volumens, die Ausfuhr um 15 Prozent des Werthes und 41 Prozent des Volumens gesteigert.

Diese Nebeneinanderstellungen weisen in der ständig rascheren Steigerung des Volumens der Ein- und Ausfuhr im Vergleich mit dem Werthe auf die auch andererseits bekannte Thatsache der sinkenden Preise aller Waaren hin.¹⁾ Um nun wenigstens einen Versuch zu machen, die Entwicklung des Gesamt-
außenhandels für die ganze Periode irgendwie annähernd zu erfassen, ist folgendes Verfahren eingeschlagen:

Es ist der Werth des Außenhandels im Jahre 1896 mit 100 angesetzt. Dann ergibt sich für das Jahr 1889 ein entsprechender Werth von 83,₃; alsdann das Jahr 1888 mit 100 angesetzt, und hier ergibt dann die entsprechende Berechnung für 1880 einen Werth von 85,₅. Alsdann ist die Differenz zwischen 1889 und 1888 derartig ausgeglichen, daß für 1889—1888 eine Verminderung angesetzt ist, die der durchschnittlichen Verminderung für das Jahr 1891/90—1890/89, 1888/87 und 1887/86 entspricht. Das ergibt, daß die korrigirte absolute Zahl für das Jahr 1888 statt 6788,₄ Millionen 7020,₃ Millionen Mark lauten würde. Diese Zahl, auf die Indexnummer 100 des Jahres 1896 bezogen, ergibt eine Indexnummer = 84,₅. Letztere würde dann der Indexnummer 100 des Jahres 1888 gleichgesetzt und damit für das Jahr 1880 eine Indexnummer von 72,₂, auf 1896 bezogen, gefunden. Für das Jahr 1881 lautet die entsprechende Zahl 75. Demgemäß hat sich seit 1881 der deutsche Außenhandel um genau 33¹/₃ Prozent gehoben.

Während nun in diesem Falle die mögliche Fehlerquelle relativ gering ist, ist die Frage angesichts des gänzlich veränderten Aufnahmeverfahrens seit 1880 für die Zeit von 1879 an rückwärts schwieriger zu lösen, beziehungsweise die Möglichkeit vorhanden, daß die Fehlerquelle bei der Anwendung eines gleichen Kalkulationsverfahrens größer ist. Setzt man immerhin das Jahr 1879 mit 100, so ergibt sich zunächst das Jahr 1872 mit 88,₈. Das Jahr 1880 im gleichen Verfahren, wie eben angegeben, auf 1879 bezogen, würde für das Jahr 1879 eine Zahl von 5666,₈ Millionen ergeben, und demgemäß eine berichtigte Indexnummer gegen das Jahr 1896 von 62,₂. Es hätte sich seit 1872 der deutsche Spezial-Außenhandel um 60 Prozent oder ³/₅ vermehrt. Von 1872/74 bis 1894/96 wäre der Außenhandel um rund 40 Prozent gestiegen. Dies würde sich vertheilen auf eine Vermehrung für die Jahre 1872/74 bis 1883/85 von 20 Prozent, für die Periode 1883/85 bis 1894/96 von 18 Prozent. — Tabelle II 3 zeigt die Berechnung dieser Indexnummern im Einzelnen.

1) Vergl. Einzelheiten in: Wholesale Prices Wages and Transportation. Report by W. Aldrich from the Committee of Finance March 3. 1893. 52^d Congr. 2^d Session. Senate Doc. Rep. No. 1394.

Tabelle II 4 giebt die Zahlen des **Gesamteigenhandels** des Deutschen Reichs.¹⁾ Diese sind erst seit 1885 zu ermitteln, da erst seit diesem Jahre der Veredelungsverkehr mit festgestellt wird. Tabelle II 5 giebt für den Gesamteigenhandel die Entwicklung seit 1885 bis 1888 und seit dem Jahre 1889 in Prozenten auf die beiden Anfangsjahre bezogen. Es zeigt sich, daß sich derselbe von 1885 bis 1888 dem **Gewicht** nach von 38,8 auf 45,9 Millionen Tonnen, d. i. um 7,1 Millionen Tonnen oder 18 Prozent dem **Werthe** nach von 6,3 auf 7,5 Milliarden, d. i. um 1200 Millionen Mark oder 19 Prozent gehoben hat; nämlich die **Einfuhr** dem **Gewichte** nach von 18,8 Millionen um 5,1 Millionen Tonnen oder 27 Prozent und dem **Werthe** nach von 3,2 Milliarden Mark um 0,7 Milliarden oder 21 Prozent. Die **Ausfuhr** hat sich gehoben von 20 Millionen Tonnen um 2 Millionen oder 10 Prozent des **Gewichts** und von 3,1 Milliarden Mark um 0,5 Milliarden = 16 Prozent des **Werthes**. Von 1889—1896 hat sich der **Gesamteigenhandel** von 48 Millionen Tonnen auf 64,8 Millionen Tonnen, d. i. um 35 Prozent des **Gewichts** und von 8,2 Milliarden Mark auf 9,1 Milliarden Mark, d. i. um 11 Prozent des **Werthes** gehoben. Die Vermehrung vertheilt sich auf die **Einfuhr** mit 9,5 Millionen Tonnen oder 34 Prozent des **Gewichts** und 400 Millionen Mark oder 9 Prozent des **Werthes**, auf die **Ausfuhr** mit 7,3 Millionen Tonnen oder 37 Prozent des **Gewichts** und 500 Millionen Mark = 13 Prozent des **Werthes**.

Tabelle II 6 zeigt die Zahlen des **Generalhandels**.²⁾ Dabei ist zu bemerken, daß 1. bis 1884 einschließlich hierin der Veredelungsverkehr nicht eingeschlossen war, 2. daß seit 1890 die Werthe des Durchfuhrhandels nicht mehr ermittelt werden. Demgemäß kann auch eine Aufstellung nur für die Mengen des Generalhandels gegeben werden, 3. sind auch die in Tabelle II 7 enthaltenen Indexnummern nur für die Jahre von 1885—1888 und von 1889—1896 aufzustellen, da nur diese Zahlen vergleichbar sind.

Es ergibt sich, daß der Generalhandel von 42,1 Millionen Tonnen im Jahre 1885 auf 49,5 Millionen Tonnen im Jahre 1888 gestiegen ist, das ist um 7,3 Millionen Tonnen oder 17 Prozent; von 1889—1896 ist er von 51,4 auf 69,2 Millionen Tonnen, um 17,7 Millionen Tonnen oder 34 Prozent gestiegen. Hierbei kam auf die **Einfuhr** eine Steigerung von 5,2 Millionen Tonnen oder 25 Prozent in den Jahren 1885—1888, eine Steigerung von 10 Millionen Tonnen oder 33 Prozent in den Jahren 1889—1896. Es kam auf die **Ausfuhr** eine Steigerung von 2,2 Millionen Tonnen oder 12 Prozent in den Jahren 1883—1888 und 7,8 Millionen Tonnen oder 36 Prozent in den Jahren 1889—1896.

1) Der Gesamteigenhandel besteht 1. in der Einfuhr in den freien Verkehr mit Ausnahme der von Niederlagen und Konten; 2. der Einfuhr im Veredelungsverkehr; 3. der Einfuhr auf Niederlagen und Konten; 4. der Ausfuhr aus dem freien Verkehr einschließlich der unter Steuerkontrolle ausgehenden, einer Verbrauchssteuer unterliegenden inländischen Waaren: Bier, Branntwein, Salz, Tabak, Zucker; 5. Ausfuhr im Veredelungsverkehr; 6. Ausfuhr von Niederlagen und Konten.

2) Generalhandel ist der Gesamteigenhandel zuzüglich der Durchfuhr.

II. Antheil des Ueberseehandels am Außenhandel.

Wie viel von dem deutschen Außenhandel Seehandel ist, läßt sich direkt nicht feststellen. Weder läßt sich ermitteln, wie groß der gesammte Betrag der zur See über deutsche Häfen aus- und eingeführten Waaren Deutschlands ist, noch läßt sich feststellen, inwieweit der deutsche Außenhandel indirekte Wege über Frankreich, Belgien und Holland zur See hin nimmt. Der Hauptgrund der Unmöglichkeit beruht in dem abweichenden Aufnahmeverfahren des Hamburger Freihafens, in welchem zwischen Waaren des Eigenhandels, Waaren, die etwa aus oder nach Deutschland transitiren, und Waaren, die etwa zur See nach Hamburg hereingebracht und von dort wieder zur See herausgeführt worden, nicht unterschieden wird.

Doch läßt sich auch hier eine annähernde Kalkulation wenigstens für die Gegenwart machen. Daß der Handel nach außereuropäischen Ländern direkt oder indirekt Seehandel sein muß, liegt auf der Hand; ebenso der Handel nach England; ferner ist der Handel mit Skandinavien, Spanien und Portugal und dem Balkan, sowie auch Italien zu ganz überwiegendem Theil Seehandel. Nach Rußland gehen erhebliche, nach Frankreich, Belgien und Holland und neuerdings nach Oesterreich (Triest) nicht ganz unbeträchtliche Mengen von Gütern (vergl. unter Die Schifffahrtsstatistik).

Tabelle II 8 zeigt, daß im Jahr 1896 im Spezialhandel auf überseeische Länder entfielen: 2367,9 Millionen = 28,5 Prozent des Gesamt-Spezialhandels; nämlich 1531,3 = 32,9 Prozent der Einfuhr und 836,6 Millionen = 22,2 Prozent der Ausfuhr. Nach Großbritannien und Irland gingen 1362,5 Millionen = 16,4 Prozent, nämlich 647,4 Millionen = 14,2 Prozent der Einfuhr und 715,1 Millionen = 19 Prozent der Ausfuhr. Ferner entfiel auf die überseeischen Länder und Großbritannien im Wesentlichen der Freihafen Hamburg mit 55,1 Millionen und 0,7 Prozent, die nicht spezifizirten Länder mit circa 18,0 Millionen = 0,2 Prozent. Schließlich sind als ganz überwiegender Seehandel anzusehen die unter Gruppe III vereinigten europäischen, Deutschland nicht benachbarten Länder mit 897,4 Millionen oder 10,8 Prozent des Gesamt-Spezialhandels, d. i. 461,7 Millionen oder 9,9 Prozent der Gesamteinfuhr und 435,7 Millionen oder 11,6 Prozent der Gesamtausfuhr. Es ergibt sich zunächst als unzweifelhafter Seehandel eine Summe von 4653,6 Millionen oder 56 Prozent des Gesamt-Spezialhandels, vertheilt auf die Einfuhr mit 2627,1 Millionen oder 58 Prozent, und die Ausfuhr mit 2026,5 Millionen oder 54 Prozent. Rechnet man nun noch, daß von den 3658,2 Millionen Mark des Verkehrs mit den Nachbarländern nur $\frac{1}{6}$ oder 600 Millionen direkt zur See hin- und hergeführt werden, zum Theil dem indirekten deutschen Seehandel durch Vermittlung, namentlich von Frankreich, Belgien und Holland, angehören, so ergibt sich ein weiterer Zuwachs von rund 7 Prozent für den Seehandel. Der Seehandel umfaßt jedenfalls über $\frac{3}{5}$, wahrscheinlich nahe an $\frac{2}{3}$ oder darüber des gesammten deutschen Spezialhandels. Hierzu kommen die nicht festzustellenden Mengen, mit denen direkt und indirekt der deutsche Generalhandel am Seehandel interessirt ist.

Die gewaltige Steigerung des Seehandels kann aber am besten aus den Zahlen von Hamburg und Bremen ersehen werden.

In Hamburg hat sich im Jahre 1896 im Vergleich mit 1871/75 der Werth der Einfuhr um 839 Millionen Mark oder um fast 100 Prozent gehoben, die Ausfuhr seewärts mit 842 Millionen oder über 140 Prozent. Einfuhr und Ausfuhr zusammen also haben sich um fast 1700 Millionen Mark oder über 110 Prozent gehoben, während wir für den deutschen Spezialhandel nur eine Steigerung von maximal $\frac{3}{5}$ oder gegen 60 Prozent nachgewiesen hatten.

Die Mengen des hamburgischen Seehandelsumsatzes haben sich in derselben Zeit mehr als verdreifacht, sie sind von 3,1 Millionen Tonnen Brutto auf 10,3 Millionen gestiegen, also um mehr als 300 Prozent.

Besonders beachtenswerth ist die Veränderung, die sich hinsichtlich des englischen Zwischenhandels vollzogen hat, wie sich aus folgender Zusammenstellung ergibt.

Es betrug:

Ländergebiete.	Der Werth der Einfuhr seewärts in Millionen Mark				Der Werth der Ausfuhr seewärts in Millionen Mark			
	1871/80	1881/90	1891/95	1896	1871 resp. 1872/80	1881/90	1891/95	1896
Von außereuropäischen Ländern ..	262,1	423,6	875,9	958,7			550,0	664,7
Von Großbritannien und Irland	473,6	418,5	391,5	409,9	Zm Einzelnen nicht ermittelt.		387,0	382,8
Von dem übrigen Europa	138,9	203,7	291,7	344,5			330,2	391,7
Zusammen . . .	874,6	1 045,8	1 559,0	1 713,1	597,1	981,4	1 267,2	1 439,2

Während der Werth der Einfuhr aus außereuropäischen Ländern in den Jahren von 1871/80 bis 1896 sich um fast 700 Millionen oder um rund 350 Prozent hob und der Werth der Einfuhr vom übrigen Europa um circa 150 Prozent stieg, fiel in dieser Zeit der Werth der Einfuhr von Großbritannien um über 60 Millionen oder rund $\frac{1}{8}$. — Für die Ausfuhr sind die Einzelheiten erst seit 1889 festzustellen. In diesem Jahre betrug der Werth der überseeischen Ausfuhr 542, der großbritannischen 395, der übrigen europäischen 269 Millionen. Bis 1896 steigt die überseeische Ausfuhr dann um über 120 Millionen, die europäische um 130, während die großbritannische Ausfuhr um 12 Millionen zurückgeht. In der kurzen Frist von 7 Jahren ist die überseeische Ausfuhr um 18, die Seeausfuhr ins übrige Europa, mit Ausnahme von England, gar um über 30 Prozent gestiegen, die Ausfuhr nach England aber um 3 Prozent zurückgegangen. 1871 bis 1880 kam mehr als die Hälfte (1861 bis 1870 sogar mehr als $\frac{3}{5}$) der Hamburgischen Seezufuhr aus England,

1896 macht dies nicht mehr den vierten Theil aus. 1851/55 gingen $\frac{2}{5}$ der Ausfuhr nach England, 1896 nur noch etwa $\frac{1}{4}$.

Auch in der Vertheilung der Gewichtsmengen ist eine ganz gewaltige Aenderung eingetreten:

Es betrug:

Ländergebiete.	Die Menge der Einfuhr seawärts in Millionen Tonnen				Die Menge der Ausfuhr seawärts in Millionen Tonnen			
	1871/80	1881/90	1891/95	1896	1871 ref. 1872/80	1881/90	1891/95	1896
Von außereuropäischen Ländern...	0,5	1,0	2,3	3,0	0,2	0,7	1,1	1,5
Von Großbritannien und Irland	1,4	1,8	2,1	2,3	0,5	0,8	0,8	0,9
Von dem übrigen Europa.....	0,3	0,7	1,4	1,8	0,2	0,5	0,7	0,8
Zusammen...	2,1	3,5	5,8	7,1	1,0	2,0	2,7	3,2

Die Zufuhr von England verhielt sich 1871/80 zum gesammten Seehandel fast wie 2:3; 1896 beträgt sie weniger als 1:3. Die Ausfuhr dorthin machte 1871/80 mehr als die Hälfte aus, 1896 wenig mehr als ein Viertel. Die Zufuhr von außereuropäischen Ländern war 1871/80 noch kein Fünftel der Menge, 1896 ist sie mehr als zwei Fünftel; die Ausfuhr nach über See, 1871/80 weniger als ein Viertel, ist heute nahezu die Hälfte.

In Bremen betrug der Werth der aus überseeischen Ländern eingeführten Waaren 1872 bis 1876 215 Millionen Mark, 1896 412 Millionen Mark im Generalhandel, eine Steigerung von 197 Millionen oder rund 90 Prozent. Dagegen fiel die großbritannische Zufuhr im selben Zeitraume von 76 auf 45 Millionen, d. i. fast um 45 Prozent; und die Zufuhr aus dem übrigen Europa stieg von 41 auf 69 Millionen oder um fast 70 Prozent. Die Ausfuhr nach über See stieg von 90 auf 195 Millionen oder um 115 Prozent, die Ausfuhr nach Großbritannien stieg von 22 auf 31 Millionen oder um circa 45 Prozent, nach dem übrigen Europa stieg sie von 84 auf 121 Millionen oder rund 45 Prozent. Die Betheiligung der überseeischen Länder an der bremischen Einfuhr betrug 1872/76 $44\frac{1}{2}$ Prozent, sie betrug 1892/96 fast $50\frac{1}{2}$ Prozent; an der bremischen Ausfuhr hob sie sich von 20 Prozent im Jahresdurchschnitt 1872/76 auf 24 Prozent 1892/96. Die Betheiligung Großbritanniens an der Einfuhr fiel von 1872/76 bis 1892/95 von 16 auf 6 Prozent; seine Betheiligung an der Ausfuhr sank von 5 auf 4 Prozent.

Nichts vermag deutlicher als diese Zahlen die Entwicklung der deutschen Seeinteressen und innerhalb dieser die außerordentliche Steigerung der deutschen überseeischen Interessen zu veranschaulichen.

III. Der Außenhandel und seine Stellung in der deutschen Produktion und Konsumtion.

Im Spezialhandel¹⁾ betrug die gesammte Einfuhr des deutschen Zollgebiets im Durchschnitt der drei Jahre 1881/83: 3148,₅ Millionen Mark, im Durchschnitt der drei Jahre 1894/96: 4363,₀ Millionen Mark.

Diese Zahlen sind also anscheinend um 1214,₅ Millionen Mark während dieses Zeitraumes gestiegen.

Die gesammte Ausfuhr betrug 1881/83: 3206,₄ Millionen Mark und 1894/96: 3408,₈ Millionen Mark. Sie ist anscheinend um 202,₄ Millionen Mark gestiegen.

Die entsprechenden Zahlen, nur mit Abrechnung der Edelmetalle, sind bei der Einfuhr für 1881/83: 3117,₅, 1894/96: 4121,₈ Millionen Mark. Bei der Ausfuhr 1881/83: 3144,₃ Millionen Mark, 1894/96: 3267,₂ Millionen Mark.

Die Einfuhr ist also anscheinend gestiegen um 1004,₃ Millionen Mark, die Ausfuhr um 122,₉ Millionen Mark. Einfuhr und Ausfuhr (einschließlich der Edelmetalle) zusammen betragen 1881/83: 6390,₉ Millionen Mark, 1894/96: 7771,₈ Millionen Mark. Die Zunahme betrüge also 1380,₇ Millionen Mark. Bei den genannten wie bei allen folgenden Zahlen ist indeß zu berücksichtigen, daß die am 15. Oktober 1888 erfolgte **Einverleibung der früheren Zollauschlüsse an Elbe und Weser (Hamburg, Altona, Bremen u. s. w.)** in das deutsche Zollgebiet für die **Einfuhr eine Erweiterung**, für die **Ausfuhr eine Verringerung** des Absatzmarktes bedeutete.

Es sind daher im Jahre 1889 die Einfuhrziffern scheinbar gestiegen, die Ausfuhrziffern gefallen, und es sind naturgemäß auch in den folgenden Jahren diese Ziffern relativ höher beziehungsweise niedriger als vor 1889.²⁾

Immerhin ist unter Berücksichtigung dieses Umstandes aus den angegebenen Zahlen auf ein außerordentliches Wachstum unseres auswärtigen Handels zu schließen, dessen Charakter im Folgenden näher zu untersuchen ist.

Zu diesem Zwecke sind die Gegenstände des auswärtigen Handels zunächst in zwei Gruppen zu scheiden: Rohstoffe und Fabrikate.

Einer gesonderten Betrachtung sind außerdem die Edelmetalle zu unterziehen, da deren Aus- und Einfuhr von Jahr zu Jahr außerordentlich schwankend ist.

Ihre Einfuhr betrug 1881/83: 31,₀ Millionen Mark, 1894/96: 241,₂ Millionen Mark.

Ihre Ausfuhr 1881/83: 62,₁ Millionen Mark, 1894/96: 141,₆ Millionen Mark.

Für die **Rohstoffe**, zu welchen auch Vieh und lebende Thiere, sowie einfach bearbeitete Gegenstände der Metall- und der Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie gerechnet sind, betrug die Einfuhr 1881/83 durchschnittlich 2076,₃ Millionen Mark, 1894/96: 3010,₀ Millionen Mark. Sie ist danach um 933,₇ Millionen Mark ge-

1) Vergl. Statistik des Deutschen Reichs, N. F. Band 67, S. VII.

2) Da dies im Einzelnen, wie oben gesagt, nicht festzustellen oder annähernd im Einzelnen zu kalkuliren ist, sind die Vergleiche nur von relativem Werth.

stiegen. Dagegen ist die Ausfuhr von Rohstoffen von 938,8 Millionen Mark 1881/83 auf 827,4 Millionen Mark 1894/96, d. h. um 111,4 Millionen Mark, gefallen.

Die entgegengesetzte Erscheinung zeigt sich für die **Fabrikate**. Hier ist die Ausfuhr von 2205,5 Millionen Mark 1881/83 auf 2439,8 Millionen Mark in 1894/96, d. h. um 234,3 Millionen Mark, gestiegen. Die Einfuhr ist zwar auch gestiegen, aber nur von 1041,2 Millionen Mark auf 1111,8 Millionen Mark, d. h. um 70,6 Millionen.

Diese Zahlen lassen gewisse Schlüsse auf den veränderten Charakter, nicht nur des auswärtigen Handels, sondern auch großer Gebiete der heimischen Produktions- und Konsumtionsverhältnisse zu; wobei zu bemerken ist, daß die Zeit des Umschwungs, in der Deutschland von einem Getreide exportirenden zu einem Getreide importirenden Lande wurde, bereits vor den Jahren 1881/83 abgeschlossen ist.

Die steigende Einfuhr von Rohstoffen auf der einen, die steigende Ausfuhr von Fabrikaten auf der anderen Seite weist auf eine stärkere Entwicklung der deutschen Industrie, auf eine wachsende Abhängigkeit derselben vom auswärtigen Markte, sowohl für den Absatz wie für den Bezug der Rohprodukte, hin. Wenn daneben die Einfuhr von Fabrikaten noch um etwa 70 Millionen gestiegen ist, so läßt sich dies, abgesehen von den Veränderungen in Folge des Zollanschlusses Hamburgs u. s. w., durch die **steigende Konsumtionskraft** der deutschen Bevölkerung erklären. Denn einerseits zeigt sich Angesichts der ständig sinkenden Preise eine weit stärkere Einfuhrzunahme, als etwa die bloße Zahl vermuthen läßt, während andererseits der Absatz der deutschen Industrie auf dem einheimischen Markte unzweifelhaft gleichfalls zugenommen hat, wie sich z. B. aus denjenigen Zweigen der Produktionsstatistik, welche in der Reichsstatistik regelmäßig mitgetheilt werden, ersehen läßt.

So ist der Zuderverbrauch von 7,7 kg pro Kopf der Bevölkerung in den Jahren 1886/87 auf 12,7 kg in den Jahren 1895/96 gestiegen. Der Bierkonsum hat sich pro Kopf von 1881/82 bis 1895/96 von 84,9 auf 115,7 Liter gehoben. Der Baumwollkonsum, welcher natürlich die Benutzung im fabrizirten Zustande bedeutet, ist von 2,86 kg pro Kopf in den Jahren 1876/80 auf 3,34 kg in den Jahren 1881/85, auf 4,95 kg in den Jahren 1891/95 und 4,85 kg im Jahre 1896 gestiegen.

Es sei hier eingeschaltet, daß sich 1895 der Kohlenkonsum im Vergleich mit 1881/85 von 1445 kg auf 2028 kg, der Konsum von Eisen von 74,2 kg auf 104,1 kg gehoben haben.

Im Deutschen Reich waren für menschliche und thierische Ernährung und gewerbliche Zwecke zum Verbrauch verfügbar:

	Roggen.	Weizen.	Gerste.	Hafer.	Kartoffeln.
1879/84	121,0	51,6	46,6	82,1	339,9
1894/95	128,5	74,4	64,6	95,0	444,5
1895/96	123,6	74,4	58,5	91,8	492,8

Von eingeführten Genuß- und Nahrungsmitteln weisen die folgenden einen zum Theil außerordentlich gesteigerten Verbrauch auf den Kopf der Bevölkerung auf:

	Ausländ. Gewürze.	Gefalzene Seringe.	Roher Kaffee.	Kakao in Bohnen.	Süd- früchte.	Thee.	Reis.
1876/80	0,12	2,38	2,33	0,05	0,61	0,03	1,66
1881/85	0,12	3,01	2,44	0,06	0,75	0,03	1,81
1891/95	0,15	3,74	2,41	0,16	1,39	0,05	2,49
1896	0,17	3,45	2,46	0,23	1,97	0,05	2,41

Alles dies sind Zahlen, die auf eine erhebliche Besserung in der Lebenshaltung breiter Volksschichten und damit auf eine beträchtliche Steigerung des deutschen Wohlstandes schließen lassen.¹⁾

Nach diesem allgemeinen Ueberblick möge eine Vergleichung der Ein- und Ausfuhr, getrennt nach Waarengruppen, folgen, welche die aus den allgemeinen Zahlen gezogenen Schlüsse auch im Einzelnen bestätigen wird.

Es ist die Einfuhr folgender Rohstoffe stark gestiegen:

Sämereien und Gewächse für Aussaat, Futter und Gärtnerei zc.; Abfälle; Düngungsmittel und verschiedene thierische Produkte; Brennstoffe; Rohstoffe der Nahrungs- und Genußmittelindustrie; solche der Industrie der Fette, fetten Oele und Mineralöle; solche der chemischen Industrie und Pharmazie; der Asbest-, Stein-, Thon- und Glasindustrie; der Metallindustrie; der Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie; der Papierindustrie; Leder-, Wachstuch- und Rauchwaarenindustrie; der Kautschukindustrie; Textil-, Filzindustrie und Konfektion.

Wenig hat sich die Einfuhr nur bei den zu den Rohstoffen gerechneten, einfach bearbeiteten Gegenständen der Metallindustrie vermehrt.

Gefallen ist die Einfuhr bei keiner einzigen Gattung von Rohstoffen. Die starke Vermehrung betrifft also nicht minder die Rohstoffe unserer wichtigsten Industrien, als die der Landwirtschaft.

Die Fabrikate, deren Einfuhr stark gestiegen ist, sind folgende: solche der Nahrungs- und Genußmittelindustrie; der Asbest-, Stein-, Thon- und Glasindustrie; der Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie; Maschinen, Instrumente und Apparate; Gegenstände der Literatur und bildenden Kunst.

Nur wenig ist die Einfuhr gestiegen bei den Fabrikaten der Metallindustrie; der Leder-, Wachstuch- und Rauchwaaren-, und der Kautschukindustrie; den Eisenbahnfahrzeugen, gepolsterten Wagen und Möbeln, und der Gruppe: Kurzwaaren, Schmuck und Spielzeug.

Gefallen ist die Einfuhr ziemlich stark bei den Fabrikaten der Textil-, Filzindustrie und Konfektion und denen der Industrien der Fette, fetten Oele und Mineralöle, geringer bei den Fabrikaten der chemischen Industrie und Pharmazie.

1) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Band 18, 1897, Seiten 138/42.

Es ist hieraus ersichtlich, welche inländischen Industrien bei dem Kampfe mit den ausländischen Fabrikaten auf dem inländischen Markte den größten Erfolg gehabt haben.

Die **Ausfuhr** ist stark gestiegen bei den Fabrikaten der chemischen Industrie und Pharmazie; der Asbest-, Stein-, Thon- und Glasindustrie; der Metall-; der Holz-, Schnitz- und Flecht-; der Papier- und der Maschinenindustrie; bei den Kurzwaaren u. s. w. und den Gegenständen der Litteratur und bildenden Kunst.

Nur wenig ist die Ausfuhr gestiegen bei den Fabrikaten der Kautschukindustrie.

Gefallen ist sie, wenn auch nicht erheblich, bei den Fabrikaten der Nahrungs- und Genußmittelindustrie; bei denen der Industrie der Fette, fetten Oele und Mineralöle; ferner in der Leder-, Wachstuch- und Rauchwaarenindustrie und bei Eisenbahnfahrzeugen, gepolsterten Wagen und Möbeln.

Von den Rohstoffen zeigen ein starkes Wachsen der Ausfuhr: Sämereien und Gewächse für Aussaat, Futter und Gärtnerei u. s. w., Abfälle, Düngungsmittel und verschiedene thierische Produkte — also wichtige landwirthschaftliche Erzeugnisse — neben solchen des Bergbaues und Hüttenwesens, nämlich: Brennstoffen; einfach bearbeiteten Gegenständen der Metallindustrie; und endlich Rohstoffen der Kautschukindustrie, bei welcher letzteren Deutschland nur Zwischenhändler, nicht Produzent ist.

Schwach gestiegen ist die Ausfuhr bei Rohstoffen der chemischen Industrie und Pharmazie; der Holz-, Schnitz- und Flecht-; der Papier- und der Lederindustrie.

Schwach gefallen ist die Ausfuhr bei Rohstoffen der Industrien der Fette, fetten Oele und Mineralöle; solchen der Asbest-, Stein-, Thon- und Glas-; der Metall- und der Textilindustrie.

Stark gefallen endlich ist sie bei Rohstoffen der Nahrungs- und Genußmittelindustrie und einfach bearbeiteten Gegenständen der Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie. Die Einzelheiten ergeben sich aus der Tabelle II 9, welche die Veränderungen in den Werthen der Ein- und Ausfuhr für die genannten Waarengruppen enthält. Eine Ergänzung dazu bilden die Tabellen II 10 u. II 11, welche die entsprechenden Zusammenstellungen für eine Reihe der wichtigsten Ein- und Ausfuhrartikel geben. Die Resultate sind im Wesentlichen die gleichen, wie in Tabelle II 9, doch sind stets die Veränderungen durch die Zollanschlüsse im Auge zu behalten.

IV. Die Herkunft der Einfuhr und der Verbleib der Ausfuhr nach Hauptrichtungen des auswärtigen Handels.

Von ebenso großer Bedeutung für die Erkenntniß des Charakters des auswärtigen Handels als die Scheidung desselben nach Waaren und Waarengruppen ist die nach Herkunfts- und Bestimmungsländern, sowie nach Ländergruppen.

Der für uns wichtigste Gesichtspunkt, nach dem im Folgenden die in Betracht kommenden Länder zu gruppiren sind, ist der, ob der Verkehr mit ihnen durch den See- oder den Landhandel vermittelt wird.

Unter den Seehandelsländern werden aber naturgemäß die überseeischen von den europäischen zu scheiden sein.

Wenn wir demgemäß die überseeischen Länder als Gruppe I, entsprechend den in der Tabelle II 8 unter I angegebenen Staaten, zuzüglich der Freihafengebiete zusammenfassen, so wird Gruppe II gebildet von Großbritannien, den skandinavischen Reichen, den Balkanstaaten, Italien, Spanien und Portugal, während die übrigen Länder des europäischen Kontinents in Gruppe III vereinigt sind.

Die Zollausschlüsse, beziehungsweise der Freihafen Hamburg, sowie die in den obigen Tabellen angeführten „übrigen Länder“ können im Allgemeinen ohne erheblichen Irrthum zur Gruppe I gerechnet werden, weil andererseits von europäischen Ländern, in welche anscheinend von Deutschland aus eingeführt wird, erhebliche Mengen nach Uebersee weitergeführt werden, ohne daß dies deutscherseits statistisch erfaßt werden kann. Allerdings ergibt dies für einzelne Waaren ein nicht ganz korrektes Bild.

Für die nachfolgenden speziellen Untersuchungen sind von der Ein- und der Ausfuhr dem Werthe nach je etwa $\frac{3}{5}$ sämmtlicher Waaren zusammengestellt. Es ist dabei zu bemerken, daß die Auswahl in einer Weise getroffen ist, welche nach keiner Richtung hin andere Zwecke verfolgt, als denjenigen der möglichst vollkommenen statistischen Vergleichbarkeit. Es ist also im Wesentlichen nach dem Werthe im Jahre 1896 gleichmäßig absteigend verfahren, wobei die Aufstellung des „statistischen Jahrbuchs des Deutschen Reichs“ Bd. 18 für 1897, Seite 128, zu Grunde gelegt wurde.

Von den dort verzeichneten Waarengattungen sind für die Einfuhr sämmtliche mit Ausnahme der drei letzten geringwerthigsten und mit Ausnahme von rohem und gemünztem Golde, Bau- und Nutzholz, Seidenwaaren und Eisenerzen berücksichtigt. (Grund für die Nichtberücksichtigung war bei rohem und gemünztem Golde, daß dies weniger Handelswaare als Zahlungsmittel ist, ferner bei Bau- und Nutzholz, daß hier von 1891 ab für jedes Jahr bei jedem Land 12 von der Statistik getrennt geführte Sorten zu addiren gewesen wären, eine Vergleichung der einzelnen Sorten unter einander aber nicht angängig war, da die Klassifikation vor und nach 1885 verschieden ist. Bei Seidenwaaren wäre zur Vergleichung eine Zusammenfassung von mindestens 6 Artikeln erforderlich gewesen, bei Eisenerzen wären von 1885 ab 3 Positionen zusammenzuziehen, ohne daß doch eine volle Uebereinstimmung erreichbar wäre.)

Für die Auswahl der für die Ausfuhr herangezogenen Waaren war ebenfalls die erwähnte Tabelle maßgebend, es wurde jedoch aus demselben Grunde wie bei der Einfuhr Gold nicht berücksichtigt. Ferner wurden weggelassen: „Spielzeug aller Art“, weil diese Position erst seit 1885 geführt wird; rohe Baumwolle, weil diese, als nicht aus der deutschen Produktion stammend, von geringerem Interesse ist; Papier- und Pappwaaren, weil diese von 1885 an in der Statistik 4, Cellulose u., weil sie von 1889 an 2 Positionen bildeten; Steine, roh und behauen, und grobe Tischlerarbeiten, weil der Inhalt dieser statistischen Positionen vor und nach 1885 nicht identisch ist. Anstatt dieser nicht berücksichtigten Waaren sind noch folgende von geringerem Ausfuhrwerthe herausgegriffen worden: gemeines, grünes Hohlglas, Alizarin, wissenschaftliche Instrumente und frisches Obst.

Es wurden so bei der Einfuhr 44 und bei der Ausfuhr 58 Waaren auf den Antheil untersucht, den die einzelnen Länder ihrer Herkunft und Bestimmung in den Jahren 1880 bis 1896 an der gesammten Ein- beziehungsweise Ausfuhr hatten.

Dabei konnte nicht die Aus- und Einfuhr jeden Landes auf das Vorkommen jeder Waare untersucht werden, sondern es wurden zunächst nach verschiedenen Anhaltspunkten für jede Waare die wichtigsten Länder ihrer Herkunft beziehungsweise Bestimmung festgestellt, welche dann nach den drei oben gekennzeichneten Gesichtspunkten gruppiert wurden.

Es sind dabei im Großen und Ganzen alle Länder berücksichtigt worden, die in einem der Jahre von 1880/96 mindestens eine halbe Million Mark von der betreffenden Waare importirt beziehungsweise exportirt haben, soweit dies aus der Statistik, welche bis zum Jahre 1890 bei den einzelnen Ländern nur die wichtigsten Waaren hervorhebt, ersichtlich war, und soweit die Zahlen bei einer Genauigkeit bis zu 100 000 *M.* in Betracht kamen.

Es bleibt bei diesem Verfahren naturgemäß stets ein Rest für nicht ermittelte Länder übrig, der jedoch in den wenigsten Fällen 10 Prozent der gesammten Ein- beziehungsweise Ausfuhr der betreffenden Waare übersteigt, in den meisten, insbesondere bei der Einfuhr, darunter bleibt. Neben den Zahlen für die einzelnen Länder wurden durch Addition die Zahlen für die drei Ländergruppen festgestellt, wobei sowohl die Zahlen für die nicht ermittelten Länder als auch die weniger als 50 000 *M.* betragenden Zahlen für die ermittelten Länder nicht berücksichtigt sind.

Die untersuchten Waaren werden zum Zwecke der Beurtheilung der Ergebnisse am besten in der Weise gruppiert, wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich ist:

A. Einfuhr.

I. Waaren für die heimische Produktion bestimmt.

I. Konkurrirend mit heimischen Erzeugnissen.

a) Rohstoffe:

1. für die Industrie: Flachs (außer neuseeländ.), Hanf (außer Alos und Manillahanf), Rindshäute (grün, gesalzen, gefalzt und getrocknet), Steinkohle, Braunkohle, Schafwolle (roh und gewaschen);
2. für die Landwirtschaft: Gerste, Hafer, Mais, Kleie, Delkuchen, Leinsaat, Kleeaat (auch Esparsette-, Seradellasaat ?c.), Pferde, Rühle.

b) Halbfabrikate und einfach bearbeitete Gegenstände: Baumwollengarn, gekämmte Wolle, Wollengarn, Floretseide (ungefärbt; auch Seidenabfälle), Malz.

c) Fabrikate: Maschinen (überwiegend aus Gußeisen einschl. Nähmaschinen).

II. Nicht konkurrirend mit heimischen Erzeugnissen.

a) Rohstoffe:

1. für die Industrie: Baumwolle, Jute, Rohseide (ungefärbt), Indigo, Palmkerne, Kupfer (roh), Kautschuk und Guttapercha, Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung (von Pelz- und nicht von Pelzthieren), Tabakblätter ¹⁾ (unbearbeitet);
2. für die Landwirthschaft: Chilisalpeter.

II. Waaren für den heimischen Verbrauch bestimmt.

I. Konkurrirend mit heimischen Erzeugnissen.

- a) Rohstoffe: Weizen, Roggen²⁾, frisches Obst, Schmalz³⁾, Wein in Fässern, Fleisch, frisch ausgeschlachtet und einfach zubereitet, frische Fische, gefalzene Heringe in Fässern, Eier von Geflügel.
- b) Fabrikate: Bücher, Karten, Musikalien.

II. Nicht konkurrirend mit heimischen Erzeugnissen.

Rohstoffe: Kaffee, Reis⁴⁾, Petroleum.⁵⁾

B. Ausfuhr.

I. Erzeugnisse der Landwirthschaft und der landwirthschaftlichen Nebengewerbe.

1. Rohstoffe: Flachs (außer neuseeländ.), Hanf (außer Moë und Manilla-hanf), Kleejaat, frisches Obst, Hopfen, Rindshäute (grüne und gefalzene, gefaltete und getrocknete), Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung (von Pelz- und nicht von Pelzthieren), Butter (auch künstliche), Schafwolle (roh und gewaschen).
2. Halbfabrikate: Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten.
3. Fabrikate: Zucker aller Art.⁶⁾

II. Erzeugnisse des Bergbaues, der Industrie und Kunst.

1. Rohstoffe: Stabeisen, Ed- und Winkelleisen, Silber⁷⁾ (roh und in Barren), Zink (roh und Bruch-Zink), Steinkohle.

¹⁾ In gewissem Umfange konkurriren allerdings gewisse Produkte auch mit heimischen: Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung und Tabakblätter, doch ist z. B. auch bei Bearbeitung des deutschen Tabaks der ausländische nicht zu entbehren.

²⁾ Getreide ist allerdings vor dem Verbrauch dem Durchgang durch die Mühlenindustrie unterworfen.

³⁾ Schmalz dient auch industriellen Zwecken.

⁴⁾ Reis wird auch in steigendem Maße von der Landwirthschaft als Futtermittel gebraucht.

⁵⁾ Dient auch industriellen Zwecken.

⁶⁾ Eine Trennung in Rohzucker und Kandiszucker konnte wegen der ungleichen statistischen Eintheilung der Zuckersorten nicht gemacht werden.

⁷⁾ Silber ist herangezogen worden, weil es wohl zu hauptsächlich industriellen Zwecken versandt wird und das in Deutschland gewonnene Silber als Münzmetall kaum ins Gewicht fallen dürfte.

2. Halbfabrikate: Eisendraht, rohe Platten und Bleche aus schmiedbarem Eisen, gekämmte Wolle, Wollengarne, Baumwollengarne, Roh- und Floretseide (gefärbt), Handschuhleder.
3. Fabrikate: dichte Baumwollgewebe (gefärbte und gedruckte Waaren), baumwollene Strumpfwaaaren, baumwollene Posamentier- und Knopfmacherwaaren, Bürstenbinderwaaren (grobe und feine), Alizarin, Anilin- und andere Theerfarbstoffe, Eisenbahnschienen, grobe Eisenwaaren (einschließlich Drahtstifte), feine Eisenwaaren, Gewehre aller Art, Cement, gemeines Hohlglas (grün), feine Holzwaaren (einschließlich Spielzeug aus gefärbtem Holz), Klaviere, wissenschaftliche Instrumente, Maschinen und Maschinentheile außer Lokomotiven, Kleider (auch Putzwaaren, seidene und wollene Leibwäsche), baumwollene und leinene Leibwäsche, künstliche Blumen, feine Waaren aus Kupfer und Messing (einschließlich Artilleriezündungen, Patronen zc.), Waaren aus edlen Metallen, Waaren aus Bernstein, Elfenbein, Celluloid zc., feine Lederwaaren, lederne Handschuhe, Papier aller Art, Bücher, Karten und Musikalien, Farbendruckbilder und Kupferstiche zc., Bier, Halbseidenwaaren, Koks, feine Terracotta-, Thon- und Fayencewaaren, Porzellan und porzellanartige Waaren, wollene Tuch- und Zeugwaaren (unbedruckt), wollene Strumpfwaaaren (unbedruckt), wollene Posamentier- und Knopfmacherwaaren.

Angeichts der in Bearbeitung befindlichen ausführlichen Publikationen über die Entwicklung des deutschen Außenhandels mag es genügen, an dieser Stelle eine Reihe der Hauptzahlen und Thatfachen, die für den Seehandel in Frage kommen, beizubringen. Die Einzelheiten werden im Weiteren aus jenen Zusammenstellungen ersichtlich sein, wobei es sich namentlich für die Ausfuhr um zahlreiche kleine Mengen für die einzelnen Positionen handelt, die sich ihrerseits auf eine große Anzahl von Ausfuhrländern vertheilen. Doch dürfte auch die Gesamtausfuhr in allen Hauptzügen die im Nachfolgenden hervortretende Tendenz im Wesentlichen theilen.

I. Einfuhr.

Den zweifellos größten Gewinn gewähren unserer Volkswirtschaft diejenigen vom Ausland eingeführten Waaren, welche der heimischen Produktion dienen, ohne doch mit inländischen Erzeugnissen gleicher Art zu konkurriren. Denn während sie einerseits das Bestehen großer gewinnbringender Industrien ermöglichen, die, wie die Baumwoll- und Seidenindustrie zahlreiche Arbeitskräfte ernähren, sind sie andererseits keiner inländischen Produktion schädlich. Aus der folgenden Tabelle ergibt sich, daß wir diese Waaren fast ausnahmslos durch den Seehandel und zwar größtentheils direkt und indirekt von überseeischen Ländern beziehen. Im Jahre 1896 entfielen von der Gesamteinfuhr in Prozenten:

	auf die Ländergruppen (siehe S. II 6)					
	I.	II.	III.	Uebrige Länder.	Davon auf Gruppe I und II entfallend. ¹⁾	I und II insgesamt.
Baumwolle	97,9	1,2	0,6	0,3	—	99,1
Rohseide (ungef.)	0,6	63,2	36,1	0,1	—	63,8
Jute	90,0	10,0	—	—	—	100,0
Indigo	72,4	20,8	5,8	1,0	—	99,2
Palmkerne zc.	77,2	21,3	—	1,5	—	98,5
Kupfer	84,6	13,4	0,5	1,5	—	98,0
Kautschuk zc.	39,1	34,8	13,5	12,6	10,9	84,8
Häute und Felle zc.	7,9	32,7	53,7	5,7	—	40,6
Tabakblätter (unbearb.)	74,4	1,9	22,4	1,3	—	76,3
Chilusalpeter	99,7	—	0,1	0,2	—	99,7

Bis auf ungefärbte Rohseide, Kautschuk und Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung kommen also sämtliche oben verzeichneten Waaren zu mehr als 70 Prozent direkt aus überseeischen Ländern; bis auf Häute und Felle zc. kommen sie fast ausschließlich aus Ländern des Seehandels. Des Weiteren gehören in diese Gruppe z. B. Farbhölzer, Elfenbein, Perlmutter, Erdnüsse, Terpentin, Gummi, Lack, ätherische Oele, Guano, Rohmaterialien für Medikamente und Rohstoffe der chemischen Industrie.

Gleicher Herkunft sind die mit heimischen Erzeugnissen nicht konkurrierenden Konsumtibilien (A II 2 des Waarenverzeichnisses), die wesentlich dazu dienen, die Lebenshaltung zu erhöhen. 1896 entfielen von der Gesamteinfuhr in Prozenten:

	auf die Ländergruppen					
	I.	II.	III.	Uebrige Länder.	Davon auf Gruppe I und II entfallend.	I und II insgesamt
Kaffee	88,3	4,3	6,8	0,6	—	92,6
Reis	71,2	1,0	21,5	6,3	—	72,2
Petroleum	92,2	—	7,7	0,1	—	92,2

Zu dieser Gruppe sind auch zu zählen: Kakao, Thee, Gewürze zc.

Als eine wichtige und großentheils unentbehrliche Ergänzung der heimischen Produktion folgen den behandelten Waaren die im Waarenverzeichnis unter A I 1 verzeichneten Rohprodukte, die gemeinsam mit heimischen Erzeugnissen den Bedarf der heimischen Landwirthschafts- und Industriebetriebe decken. Für diese Waaren erweist sich, wie die folgende Tabelle zeigt, der Landhandel vielfach von beherrschender Bedeutung. 1896 entfielen von der Gesamteinfuhr in Prozent:

1) Für das Jahr 1896 sind bei denjenigen Waaren, bei denen 10 Prozent des Gesamtausfuhrwerths und mehr auf nicht ermittelte Länder entfielen, noch nachträglich die Zahlen für sämtliche Länder der Gruppe III genau festgestellt, so daß der Rest nur noch auf Länder der Seehandelsgruppen I und II entfällt. Dies gilt auch für alle folgenden Tabellen.

	auf die Ländergruppen					
	I.	II.	III.	Uebrige Länder.	Davon auf Gruppe I und II entfallend.	I und II insgesamt.
Steinkohlen	—	77,6	22,1	0,3	—	77,6
Braunkohlen	—	—	100,0	—	—	—
Schafwolle	68,3	13,7	17,4	0,6	—	82,0
Flachs	—	—	99,7	0,3	—	—
Hanf	—	28,8	70,0	1,2	—	28,8
Rindshäute	74,6	2,6	14,2	8,6	8,6	85,8
Gerste	5,1	9,2	84,1	1,6	—	14,3
Hafer	10,2	2,2	86,3	1,3	—	12,4
Mais	80,4	8,1	10,3	1,2	—	88,5
Kleie ¹⁾	8,6	4,4	86,3	0,7	—	13,0
Delfuchen ¹⁾	45,2	1,3	50,5	3,0	—	46,5
Leinsaat	34,1	0,4	64,9	0,6	—	34,5
Kleesaat	3,8	4,7	89,8	1,7	—	8,5
Rühe	—	38,6	61,0	0,4	—	38,6
Pferde	4,6	22,7	72,4	0,3	—	27,3

Ueberwiegend gehören dem Seehandel an: Steinkohlen, bei denen Gruppe II (England) das Uebergewicht hat, sowie Schafwolle, Rindshäute und Mais, welche größtentheils von Uebersee kommen. Auch bei Delfuchen und Leinsaat ist der überseeische Handel von großer Bedeutung, namentlich, wenn man die durch Belgien und Holland indirekt zugeführten Mengen in Betracht zieht. Es ist bemerkenswerth, daß die Getreideart, welche in Deutschland am wenigsten gebaut wird, nämlich Mais, die einzige ist, welche größtentheils aus überseeischen Ländern kommt, während Gerste, Hafer und die in einer späteren Gruppe erscheinenden Roggen und Weizen fast ganz überwiegend aus Ländern des Landhandels stammen.

Bei den der Inlandsproduktion dienenden, jedoch mit heimischen Erzeugnissen konkurrierenden Halbfabrikaten und Fabrikaten entfielen 1896 von der Gesamteinfuhr in Prozent:

	auf die Ländergruppen					
	I.	II.	III.	Uebrige Länder.	Davon auf Gruppe I und II entfallend.	I und II insgesamt.
Gekämmte Wolle	—	29,7	69,6	0,7	—	29,7
Wollengarn	—	82,2	17,8	—	—	82,2
Baumwollengarn	—	86,5	12,3	1,2	—	86,5
Floretseide	—	12,1	86,4	1,5	—	12,1
Malz	—	—	99,5	0,5	—	—
Maschinen	10,3	64,6	22,1	3,0	—	74,9

¹⁾ Kleie und Delfuchen könnten unter Umständen auch als Halbfabrikate angesehen werden, doch ist dies in der Konsequenz irrelevant.

Diesen 7 Waaren gemeinsam ist die Bedeutungslosigkeit des überseeischen Bezugsmarktes. Bei dreien überwiegt jedoch stark die Gruppe II, während Gruppe III bei Malz, das fast ausschließlich aus Oesterreich-Ungarn importirt wird, ferner bei Floretseide und gekämmter Wolle von größerer Bedeutung ist.

Schließlich folgt die Gruppe der unter A II 1 verzeichneten Waaren, die in Konkurrenz mit inländischen zum Verbrauch bestimmt sind. In der Einfuhr dieser Waaren überwiegt stark die Gruppe des Landhandels.

1896 entfielen prozentual von der Gesamteinfuhr:

	auf die Ländergruppen					
	I.	II.	III.	Uebrige Länder.	Davon auf Gruppe I und II entfallend.	I und II insgesamt.
Weizen	26,3	21,2	52,3	0,2	—	47,5
Roggen	6,9	17,7	75,0	0,4	—	24,6
Frisches Obst	6,1	7,9	77,2	8,8	—	14,0
Wein in Fässern	1,2	34,3	64,5	—	—	35,5
Schmalz	92,3	—	6,2	1,5	—	92,3
Fleisch	50,5	16,5	29,2	3,8	—	67,0
Eier	—	7,7	91,6	0,7	—	7,7
Frische Fische	2,8	64,0	32,8	0,4	—	66,8
Seringe	—	72,9	26,7	0,4	—	72,9

Der Ueberseehandel überwiegt stark nur bei Schmalz, er deckt außerdem bei Fleisch etwas über die Hälfte der Gesamteinfuhr und ist bei Obst von steigender Bedeutung, während Weizen und Roggen ganz überwiegend aus Oesterreich-Ungarn, Rußland und dem Balkan direkt und indirekt zugeführt werden. Die Gruppe II dominiert naturgemäß bei frischen Fischen und Seringen.

Eine Zusammenfassung ergibt, daß bei folgenden Waaren schon der direkte Ueberseehandel mit mehr als 50 Prozent betheiltigt ist:

Baumwolle, Jute, Indigo, Palmkerne, Kupfer, Tabakblätter, Chilesalpeter, Kaffee, Reis, Petroleum, Schafwolle, Rindshäute, Mais, Schmalz, Fleisch, sowie die summarisch unter der Tabelle Seite II 15 angeführten Gegenstände.

Bei folgenden Waaren entfallen auf Ländergruppe II mehr als 50 Prozent: Kohle, Steinkohlen, Wollengarn, Baumwollengarn, Maschinen, Fische, Seringe.

Endlich ist der Landhandel mit mehr als 50 Prozent betheiltigt bei folgenden Waaren (wobei zu berücksichtigen ist, daß auch hierbei ein Theil indirekt der Seezufuhr entstammt):

Häute und Felle zu Pelzwerk, Braunkohlen, Flachs, Hanf, Gerste, Hafer, Kleie, Deltuchen, Weinsaat, Kleesaat, Kühe, Pferde, gekämmte Wolle, Floretseide, Malz, Weizen, Roggen, frisches Obst, Wein, Eier.

Es ergibt sich danach Folgendes: Auf den überseeischen Bezugsmarkt am stärksten angewiesen ist unsere Industrie für ihre Rohstoffe, in gewissem Grade die Landwirtschaft für gewisse Hilfsstoffe (z. B. Chilealpeter, Mais, Reis, Delfuchen). Durch die Konkurrenz überseeischer Produkte ist die Industrie fast gar nicht, aber auch die Landwirtschaft in weit geringerem Maße bedroht, als man gemeinhin annimmt. Vielmehr entstammen die eigentlichen Konkurrenzartikel für unsere Landwirtschaft und Industrie in der deutschen Einfuhr überwiegend dem Landhandel, in zweiter Reihe aber dem Seehandel mit europäischen Ländern. Die landwirtschaftliche Konkurrenz auf dem Weltmarkt, soweit im Seehandel zugeführte Produkte in Frage kommen, äußert sich nicht etwa direkt in den deutschen Seezufuhren, sondern ist hiervon vollkommen unabhängig.

Eine Ausdehnung der Untersuchung auf die kleineren Einfuhrpositionen würde erheblich abweichende Resultate nicht ergeben.

Es erübrigt noch, die absoluten Werthe anzugeben, welche die Antheile der drei Ländergruppen an der Gesamteinfuhr der untersuchten Waaren darstellen.

Der in den vorstehenden Tabellen untersuchte Theil der Gesamteinfuhr, nämlich rund $2\frac{1}{2}$ Milliarden Mark im Durchschnitte der Jahre 1894/96, vertheilt sich auf die einzelnen Ländergruppen, wie folgt: Gruppe I: $1\frac{1}{10}$ Milliarde, II: $\frac{1}{2}$ Milliarde und III: $\frac{9}{10}$ Milliarden Mark. ¹⁾

Diese Zahlen geben ein deutliches Bild von der Bedeutung unseres Seehandels, insbesondere des überseeischen, insoweit der letztere nicht durch indirekte Zufuhren, namentlich von England, Belgien, Holland und Frankreich, noch stärker betheiligte ist. Das Resultat der Betheiligung des Seehandels mit circa 64 Prozent am Gesamteinfuhrhandel entspricht ziemlich genau dem mit etwa $\frac{2}{3}$ des gesammten deutschen Außenhandels anzufesenden Gesamtantheil des Seehandels. Dabei ist es von hohem Interesse, die neuesten Zahlen mit denen früherer Jahre zu vergleichen, wie dies in der nachfolgenden Tabelle gesehen ist.

bet Ländergruppe	Die Einfuhr betrug im Durch- schnitt der Jahre				Die Einfuhr ist demnach gestiegen: + gefallen: —					
	1880/82 Millionen Mark.	1886/89 Millionen Mark.	1889/91 Millionen Mark.	1894/96 Millionen Mark.	1880/82 zu Millionen Mark.	1886/89 Prozent.	1889/91 zu Millionen Mark.	1894/96 Prozent.	1880/82 zu Millionen Mark.	1894/96 Prozent.
I	531,5	578,7	830,6	1 082,2	+ 47,2	+ 8,9	+ 251,6	+ 30,3	+ 550,7	+ 103,6
II	279,8	394,2	535,6	532,5	+ 114,4	+ 40,9	— 3,1	— 0,6	+ 252,7	+ 90,3
III	885,3	927,1	1 160,0	929,4	+ 41,8	+ 4,7	— 230,6	— 19,9	+ 44,1	+ 5,0
I und II zu- sammen . . .	811,3	972,9	1 366,2	1 614,7	+ 161,6	+ 19,9	+ 248,5	+ 18,2	+ 803,4	+ 99,0
Summe: I, II und III . . .	1 696,6	1 900,0	2 526,2	2 544,1	+ 203,4	+ 12,0	+ 17,9	+ 7,1	+ 847,5	+ 49,9

¹⁾ Hierbei ist der Antheil der nicht speziell ermittelten Länder, der 5 bis 6 Prozent der Gesamtsumme beträgt, unberücksichtigt geblieben. Die gewonnenen Resultate würden durch genaue Ermittlung der Antheile dieser Länder, die größtentheils dem Seehandel angehören, eine wesentliche Verschiebung nicht erfahren.

Die vorstehenden Zahlen sprechen für sich selbst; hervorgehoben sei nur, daß die enorme Steigerung in der Gruppe II ganz in die Zeit von 1888 bis 1891 fällt und von da ab sogar ein kleiner Rückgang zu verzeichnen ist, und daß die Zahlen der Gruppe III nach starkem Steigen von 1886/88 zu 1889/91 von da ab fast ebenso stark gefallen sind. Die Einwirkungen des Zollanschlusses von Hamburg, die im Ganzen unter den oben angegebenen Gesichtspunkten zu beurtheilen sind, läßt sich aus den angeführten Gründen im Einzelnen nicht untersuchen.

Der vollständige Umschwung in unserem Einfuhrhandel wird auch noch durch folgende aus den obigen abgeleiteten Zahlen ersichtlich:

An der Summe der drei Ländergruppen waren in Prozent betheiligt:

Gruppe I	1880/82 mit 31,3 Prozent,	1894/96 mit 42,6 Prozent,
= II	1880/82 = 16,5 =	1894/96 = 20,9 =
= I und II zusammen	1880/82 = 47,8 =	1894/96 = 63,5 =
= III	1880/82 = 52,2 =	1894/96 = 36,5 =

II. Ausfuhr.

Die folgenden Ausfuhrzahlen für 58 Waaren entsprechen in der Anordnung, wie schon erwähnt, nicht völlig den Einfuhrzahlen. Insbesondere ist der Antheil der Ländergruppen I und II allgemein zusammengefaßt, namentlich weil sich angesichts der so sehr zerstreuten Mengen einerseits, der Trennung des Hamburger Freihafengebiets vom statistisch allein zu erfassenden Zollgebiet andererseits und schließlich aus der nicht zu ermittelnden Ausfuhr nach überseeischen Plätzen durch die Vermittelung Englands eine beweiskräftige Klarheit nicht ohne Weiteres erzielen läßt.

1. Rohstoffe, Halbfabrikate und Fabrikate der Landwirthschaft und der landwirthschaftlichen Nebengewerbe. 1896 entfielen vom Werth der Gesamtausfuhr in Prozent auf Ländergruppen.

	I und II	III	Gruppe nicht ermittelt.
Flachs	3,1	95,3	1,6
Hanf	64,0	36,0	—
Hopfen	46,4	53,6	—
Kleesaat	82,1	17,9	—
Obst	75,0	22,5	2,5
Rindshäute	27,7	72,3	—
Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung	37,1	62,9	—
Schafwolle	21,2	78,8	—
Butter	95,1	3,5	1,4
Mehl	61,9	37,5	0,6
Zucker	95,6	4,2	0,2

Von diesen 11 Waaren, deren Ausfuhr 1896: 395,4 Millionen Mark, d. i. 10,5 Prozent der Gesamtausfuhr betrug, sind 6 mit mehr als 60 Prozent am Seehandel betheiligt, vor Allem der größte deutsche Ausfuhrartikel, Zucker, dessen Ausfuhr im Betrage von 236,4 Millionen Mark oder 6,3 Prozent der Gesamt-

ausfuhr nur mit 4,2 Prozent nach Ländern der Gruppe III geht. Für den direkten Ueberseehandel (Gruppe I) sind bei Zucker 37,9 Prozent ermittelt (wobei zu bemerken, daß allerdings ein Theil der Verschiffungen aus dem Freihafen Hamburg nach England gehen dürfte, und durch die derzeitigen Zustände auf Cuba die nordamerikanische Nachfrage erheblich gewachsen ist). England spielt eine große Rolle namentlich bei der Ausfuhr von Zucker, Hanf, Kleeaat, Obst und Butter.

Mit über 33 Prozent kommen für den Seehandel noch in Betracht Hopfen, bei dem mindestens 12,7 Prozent auf überseeische Länder entfallen, sowie Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung. Endlich ist auch bei Kindshäuten und Schafwolle der direkte Seehandel nicht unbeträchtlich betheiligt.

Aus all diesen Zahlen ergiebt sich ein nicht unerhebliches Interesse unserer Landwirthschaft am Export und besonders an dem zur See. Hinzu kommt eine Reihe anderer Waaren landwirthschaftlicher Herkunft, als Bettfedern, Borsten zc., Branntwein, Därme, Fleisch, Getreide, Haare von Hasen, Pferden zc., Kalbfelle, Schaf- und Ziegenfelle, Bau- und Nutzholz, Brennholz, Gewächse zc., Kleie, Kartoffeln, Leinsaat, Melasse, geschrotenes Getreide zc., Kübböl zc., Delfuchen, Stärke, Wein, Berg, Pferde, Schafvieh; im Werthe von zusammen 168,2 Millionen Mark, oder fernere 4,5 Prozent der Gesamtausfuhr nebst einigen anderen kleinere Beträge repräsentirenden Artikeln ergeben diese Ziffern ein direktes Interesse unserer Landwirthschaft an nahezu einem Sechstel der Ausfuhr und damit einem entsprechenden Theile des Seehandels.

2. Rohstoffe und Halbfabrikate des Bergbaues und der Industrie. 1896 entfielen von der Gesamtausfuhr in Prozent auf die Ländergruppen:

	I und II	III	Gruppe nicht ermittelt.
Stabeisen	35,2	64,8	—
Eck- und Winkelseisen . . .	42,2	57,8	—
Silber	7,2	92,8	—
Zink	47,4	52,6	—
Steinkohlen	3,0	97,0	—
<hr/>			
Baumwollengarn	46,9	53,1	—
Rohseide, gefärbt	32,6	62,9	4,5
Gefämmte Wolle	23,3	74,1	2,6
Wollengarn	49,0	51,0	—
Platten und Bleche von Eisen	23,4	75,5	1,1
Eisendraht	80,7	19,3	—
Handschuhleder	58,5	41,5	—

Bei keinem der Rohprodukte und nur bei zweien der Halbfabrikate, Eisendraht und Handschuhleder, beträgt der Antheil des Seehandels mehr als 50 Prozent. Bei Eisendraht ist auch der direkte Ueberseehandel mit mindestens 42,9 Prozent betheiligt, während er bei allen anderen Waaren dieser Tabelle, ausgenommen Stabeisen und Wollengarn, unerheblich ist. Naturgemäß liefert Deutschland

den überseeischen Industrien wenig Rohstoffe und Halbfabrikate. Nach europäischen Ländern des Seehandels gehen immerhin beträchtliche Mengen von Eisendraht, Eck- und Winkelseisen, Stabeisen, Zink, Handschuhleder, Wollengarn, Baumwollengarn, gekämmter Wolle und gefärbter Seide.

3. Die größte Bedeutung hat der Seehandel bei den Fabrikaten.

Im Jahre 1896 entfielen von der Gesamtausfuhr in Prozenten auf die Ländergruppen:

	I und II	III	Gruppe nicht ermittelt.
Dichte Baumwollengewebe zc.	77,5	22,5	—
Baumwollene Posamentier- waaren zc.	78,4	21,6	—
Baumwollene Strumpfswaren	86,7	13,3	—
Bürstenbinderwaaren	83,8	16,2	—
Alizarin	74,8	18,7	6,5
Anilin und andere Theerfarbstoffe	72,0	28,0	—
Eisenbahnschienen	65,3	34,7	—
Grobe Eisenwaaren	55,7	44,3	—
Feine Eisenwaaren	65,3	34,7	—
Gewehre aller Art	92,4	2,9	4,7
Cement	72,0	28,0	—
Hohlglas, grün	79,8	20,2	—
Feine Holzwaaren zc. ¹⁾	87,4	12,6	—
Klaviere	79,6	20,4	—
Wissenschaftliche Instrumente	44,8	55,2	—
Maschinen zc.	34,2	65,8	—
Kleider, Putzwaaren zc.	62,8	37,2	—
Baumwollene Leibwäsche zc.	79,3	20,7	—
Künstliche Blumen	84,6	15,4	—
Feine Kupferwaaren	71,1	28,9	—
Waaren aus edlen Metallen	64,4	35,6	—
Waaren aus Bernstein zc.	64,9	35,1	—
Feine Lederwaaren	69,6	30,4	—
Lederne Handschuhe	73,5	19,6	6,9
Papier aller Art	75,6	24,4	—
Bücher, Karten zc.	24,9	75,1	—
Farbendruckbilder zc.	66,9	33,1	—
Bier	60,4	39,6	—
Halbseidenwaaren	75,0	22,1	2,9
Koks	7,2	92,8	—
Fayencewaaren zc.	71,0	29,0	—

¹⁾ Hier sind die Zahlen von 1895 zu Grunde gelegt, da die von 1896 Holzspielzeug nicht umfassen.

	I und II	III	Gruppe nicht ermittelt.
Porzellan zc.	87,2	12,8	—
Wollene Tuche und Zeugwaaren zc.	74,4	25,6	—
Wollene Strumpfswaaren, unbedruckt	73,8	26,2	—
Wollene Posamentierwaaren zc. . .	60,6	39,4	—

Unter den vorstehenden 35 Waaren sind nur 4, bei denen der Antheil des direkten Seehandels geringer ist als 50 Prozent dagegen 23, bei denen er mehr als $66\frac{2}{3}$ Prozent, und 13, bei denen er 75 Prozent und mehr beträgt. Charakteristischerweise sind die Waaren mit unter 50 Prozent Seehandel: Wissenschaftliche Instrumente, Maschinen, Bücher zc., ferner diejenigen, bei welchen der im Verhältniß zum Volumen geringe Werth weite Transporte nicht lohnt: Kots.

Im Uebrigen ist für die verschiedensten Industrien der Seehandel gleichmäßig wichtig, vor Allem: Woll-, Baumwoll- und Seidenindustrie, chemische und Eisenindustrie, Holz-, Leder- und Papier-, Glas-, Thon- und Porzellanindustrie, Konfektion zc.

Von größter Bedeutung ist der direkte Ueberseehandel bei folgenden Waaren, bei welchen indeß die angegebenen Zahlen im Allgemeinen erheblich zu niedrig sind: Baumwollene Strumpfswaaren (64 Prozent), dicke Baumwollgewebe zc. (39 Prozent), Halbseidenwaaren (39 Prozent), wollene Tuch- und Zeugwaaren zc. (38 Prozent), Alizarin (44 Prozent), Anilinfarben (37 Prozent), Gewehre (52 Prozent), Cement (53 Prozent), Hohlglas (36 Prozent), künstliche Blumen (63 Prozent), lederne Handschuhe (53 Prozent), Porzellan zc. (47 Prozent).

Eine vollständige Durchprüfung der Ausfuhr für alle Länder wird im Ganzen eine nennenswerthe, für einzelne Waaren eine beträchtliche Erhöhung der Ziffern für den Ueberseehandel bewirken.

Es steht jedenfalls fest, daß unsere Industrie heute in außerordentlichem Umfange auf den Export durch den Seehandel angewiesen ist.

Es giebt keinen Zweig der Volkswirtschaft, der nicht direkt oder indirekt aus den Ergebnissen des Seehandels einen Theil seiner Lebensbedürfnisse empfängt und zur Schaffung von Gegenwerthen hierfür somit nicht entweder direkt oder indirekt thätig sein muß und ist.

Tab. II 1.

Der Spezialhandel des deutschen Zollgebiets in den Jahren 1872—1896.

Jahr	Einfuhr.		Ausfuhr.		Summe.	
	Tonnen.	Millionen Mark.	Tonnen.	Millionen Mark.	Tonnen.	Millionen Mark.
1872	13 352 223	3 464,6	10 049 691	2 492,2	23 401 914	5 956,8
1873	15 307 573	4 254,6	9 912 201	2 465,2	25 219 774	6 719,8
1874	15 244 514	3 670,6	10 420 920	2 459,6	25 665 434	6 130,2
1875	15 278 969	3 573,4	11 909 768	2 560,6	27 188 737	6 134,0
1876	16 644 498	3 911,5	12 982 071	2 605,0	29 626 569	6 516,5
1877	17 511 658	3 872,4	13 953 202	2 827,0	31 464 860	6 699,4
1878	16 623 237	3 715,6	15 444 738	2 915,3	32 067 975	6 630,9
1879	16 660 120	3 888,1	15 416 131	2 820,8	32 076 251	6 708,9
1880	14 171 035	2 859,9	16 401 211	2 946,2	30 572 246	5 806,1
1881	14 848 290	2 990,3	16 672 249	3 040,2	31 520 539	6 030,5
1882	15 299 910	3 164,7	17 208 956	3 244,1	32 508 866	6 408,8
1883	16 297 187	3 290,9	19 239 596	3 335,0	35 536 783	6 625,9
1884	17 787 766	3 284,9	19 151 756	3 269,4	36 939 522	6 554,3
1885	17 867 330	2 989,9	18 814 023	2 915,2	36 681 353	5 905,1
1886	16 944 869	2 944,8	18 924 283	3 051,8	35 869 152	5 996,1
1887	19 386 565	3 188,7	19 495 689	3 190,1	38 882 254	6 378,8
1888	21 867 627	3 435,8	20 740 384	3 352,6	42 608 011	6 788,4
1889	26 611 896	4 087,0	18 292 587	3 256,4	44 904 483	7 343,4
1890	28 142 803	4 272,9	19 365 081	3 409,5	47 507 884	7 682,4
1891	29 012 719	4 403,4	20 139 376	3 339,7	49 152 095	7 743,1
1892	29 509 912	4 227,0	19 891 615	3 150,1	49 401 527	7 377,1
1893	29 815 557	4 134,1	21 361 544	3 244,6	51 177 101	7 378,7
1894	32 022 502	4 285,5	22 883 715	3 051,5	54 906 217	7 337,0
1895	32 536 976	4 246,1	23 829 658	3 424,1	56 366 634	7 670,2
1896	36 410 257	4 558,0	25 719 876	3 753,8	62 130 133	8 311,8

Tab. II 2.

Index-Nummern des deutschen Spezialhandels 1872—96.

(In Folge der zweimaligen Aenderung der deutschen Reichsstatistik nur für die Perioden 1872/79, 1880/88 und 1889/96 in vergleichbaren Gruppen zu ermitteln.)

Jahr.	Einfuhr.		Ausfuhr.		Summe.	
	Werth.	Tonnage.	Werth.	Tonnage.	Werth.	Tonnage.
1872	100	100	100	100	100	100
1873	123	115	99	99	113	108
1874	106	114	99	104	103	110
1875	103	114	103	119	103	112
1876	113	125	105	129	109	127
1877	112	131	113	139	112	134
1878	107	124	117	154	111	137
1879	112	128	113	153	113	137
1880	100	100	100	100	100	100
1881	105	105	103	102	104	103
1882	111	108	110	105	110	106
1883	115	115	113	117	114	116
1884	115	126	111	117	113	121
1885	105	126	99	115	102	120
1886	103	120	104	115	103	117
1887	111	137	108	119	110	111
1888	120	154	114	126	117	139
1889	100	100	100	100	100	100
1890	105	106	105	106	105	106
1891	108	109	103	110	105	109
1892	103	111	97	109	100	110
1893	101	112	100	117	100	114
1894	105	120	94	125	100	122
1895	104	122	105	131	104	126
1896	112	137	115	141	113	138

Tab. II 3.

Kalkulation des Wertes des deutschen Ausfuhrhandels von 1872 bis 1896 in Indexnummern (Prozenten) auf das Jahr 1886 bezogen.

J a h r.	Effektive Index- nummern.	Kalkulirte Index- nummern.	Kalkulirte Index- nummern.
1896	100,0		
1895	92,3		
1894	88,3		
1893	88,8		
1892	88,8		
1891	93,2		
1890	92,4		
1889	88,3		
1888	100,0	84,5	
1887	94,0	79,4	
1886	88,3	74,6	
1885	87,0	73,5	
1884	96,6	81,6	
1883	97,6	82,5	
1882	94,4	79,8	
1881	88,8	75,0	
1880	85,5	72,2	
1879	100,0	83,4:	70,5
1878	98,8	bezogen auf das	69,7
1877	99,9	Jahr 1888.	70,4
1876	97,1		68,5
1875	91,4		64,4
1874	91,4		64,4
1873	100,2		70,6
1872	88,8		62,6

Tab. II 4.

Der Gesamteigenhandel des deutschen Zollgebiets in den Jahren 1885—1896.

J a h r.	E i n f u h r.		A u s f u h r.		S u m m e.	
	Tonnen.	Millionen Mark.	Tonnen.	Millionen Mark.	Tonnen.	Millionen Mark.
1885	18 796 550	3 173,5	19 965 115	3 143,1	38 761 665	6 316,6
1886	18 121 625	3 150,9	19 798 951	3 259,4	37 920 576	6 410,3
1887	20 491 468	3 376,7	20 535 214	3 417,9	41 026 682	6 794,6
1888	23 863 014	3 851,9	22 061 393	3 652,9	45 924 407	7 504,8
1889	28 262 626	4 486,2	19 713 906	3 665,7	47 976 532	8 151,9
1890	29 915 411	4 628,9	20 596 782	3 758,7	50 512 193	8 387,5
1891	30 745 667	4 836,1	21 397 088	3 703,8	52 142 755	8 540,0
1892	30 533 870	4 468,0	21 054 869	3 477,0	51 588 739	7 945,0
1893	31 352 011	4 483,3	22 416 207	3 554,1	53 768 218	8 037,3
1894	33 193 883	4 545,0	23 944 992	3 349,9	57 138 875	7 894,9
1895	33 702 090	4 565,9	24 973 086	3 768,5	58 675 176	8 334,4
1896	37 780 327	4 899,0	27 069 454	4 152,2	64 849 781	9 051,2

Tab. II 5.

Index-Nummern des Gesamteigenhandels des deutschen Zollgebiets in den Jahren 1885—1896.

J a h r.	E i n f u h r.		A u s f u h r.		S u m m e.	
	Tonnen.	Millionen Mark.	Tonnen.	Millionen Mark.	Tonnen.	Millionen Mark.
1885	100	100	100	100	100	100
1886	96	99	99	104	98	101
1887	109	106	103	109	106	108
1888	127	121	110	116	118	119
1889	100	100	100	100	100	100
1890	106	103	104	103	105	103
1891	109	108	108	101	109	105
1892	108	100	107	95	108	97
1893	111	100	114	97	112	99
1894	118	101	121	91	119	97
1895	119	102	127	103	122	102
1896	134	109	137	113	135	111

Tab. II 6.

Der Generalhandel¹⁾ des deutschen Zollgebiets in den Jahren von 1885 ab einschließlich des Veredelungsverkehrs.

J a h r.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Summe.
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
1872			
1873			
1874			
1875			
1876			
1877			
1878			
1879			
1880	17 111 536	18 774 995	35 886 531
1881	17 765 219	19 309 883	37 075 102
1882	18 946 837	20 428 282	39 375 119
1883	20 028 449	22 643 089	42 671 538
1884	20 647 903	22 061 945	42 709 848
1885	20 474 654	21 643 219	42 117 873
1886	19 806 565	21 482 972	41 289 537
1887	22 251 366	22 295 112	44 546 478
1888	25 642 839	23 841 217	49 484 056
1889	29 995 642	21 446 922	51 442 564
1890	31 732 876	22 414 247	54 147 123
1891	32 687 214	23 338 635	56 025 849
1892	32 156 491	22 677 490	54 833 981
1893	33 196 655	24 262 851	57 461 506
1894	35 167 327	25 918 436	61 085 763
1895	35 682 929	26 953 924	62 636 853
1896	39 934 449	29 223 577	69 158 026

1) Der Generalhandel enthält:

a) bei der Einfuhr:

1. die Einfuhr in den freien Verkehr, mit Ausnahme der von Niederlagen und Konten,
2. die Einfuhr im Veredelungsverkehr,
3. die Einfuhr auf Niederlagen und Konten,
4. die direkte Durchfuhr.

b) bei der Ausfuhr:

1. die Ausfuhr aus dem freien Verkehr, einschl. der unter Steuerkontrolle ausgehenden, einer Verbrauchssteuer unterliegenden inländischen Waaren,
2. die Ausfuhr im Veredelungsverkehr,
3. die Ausfuhr von Niederlagen und Konten,
4. die direkte Durchfuhr.

Tab. II 7.

Index-Nummern des Generalhandels des deutschen Zollgebietes in den Jahren 1885—1896
einschließlich der Edelmetalle.

J a h r.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Summe.
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
1885	100	100	100
1886	92	99	98
1887	108	103	106
1888	125	112	117
1889	100	100	100
1890	106	104	105
1891	109	108	109
1892	107	106	106
1893	111	113	112
1894	117	121	119
1895	119	126	122
1896	133	136	134

Tab. II 8.

Antheil der Herkunft- und Bestimmungsländer an der Ein- und Ausfuhr am Spezialhandel des deutschen Zollgebiets im Jahre 1896.

Länder.	Einfuhr nach Deutschland.		Ausfuhr aus Deutschland.		Summe.	
	Millionen Mark.	Prozent der Gesamt- einfuhr.	Millionen Mark.	Prozent der Gesamt- ausfuhr.	Millionen Mark.	Prozent des Gesamt- Spezial- handels.
I. Ueberseeische unab- hängige Staaten und Kolonien:						
Bereinigten Staaten von Amerika . . .	584,4	12,8	383,7	10,2		
Britisch Ostindien zc.	171,2	3,8	49,2	1,3		
Argentinien . . .	108,8	2,4	44,1	1,2		
Britisch Australien .	103,2	2,3	29,3	0,8		
Brasilien	100,1	2,2	60,3	1,6		
Chile	79,8	1,7	35,6	0,9		
Niederl. Ostindien .	77,9	1,7	13,8	0,4		
China	71,8	0,9	45,3	1,2		
Centralamerikanische Republiken	39,7	0,9	10,7	0,3		
Westafrika (ohne deutsche Schutz- gebiete)	33,5	0,7	8,5	0,2		
Kapland	21,1	0,5	15,6	0,4		
Ägypten	20,2	0,4	9,9	0,3		
Venezuela	15,9	0,3	6,4	0,2		
Haiti	13,7	0,3	1,8	0,0		
Porto Rico, Cuba .	13,5	0,3	4,9	0,1		
Mexiko	13,1	0,3	15,0	0,4		
Japan	11,4	0,3	35,6	0,9		
Uruguay	10,5	0,2	9,6	0,3		
Kolumbien	8,6	0,2	6,9	0,2		
Britisch Westindien .	7,1	0,2	1,1	0,0		
Ostafrika (ohne deutsche Schutz- gebiete)	6,0	0,1	3,1	0,1		
Ecuador	5,8	0,1	0,6	0,0		
Peru	3,8	0,1	7,3	0,2		
Deutsch-Westafrika .	3,5	0,1	4,0	0,1		
Britisch Nordamerika	1,1	0,0	1,0	0,0		
Bolivien	3,0	0,1	15,3	0,4		
Transvaal	1,0	0,0	13,7	0,4		
Philippinen zc. . .	0,9	0,0	3,1	0,1		
Deutsch-Ostafrika . .	0,7	0,0	1,2	0,0		
Summe	1531,3	32,9	836,6	22,2	2367,9	28,5

Noch: Tab. II 8.

L ä n d e r.	Einfuhr nach Deutschland.		Ausfuhr aus Deutschland.		Summe.	
	Millionen Mark.	Prozent der Gesamts- einfuhr.	Millionen Mark.	Prozent der Gesamts- ausfuhr.	Millionen Mark.	Prozent des Gesamts- Spezial- handels.
II. Großbritannien und Irland.	647,4	14,2	715,1	19,0	1362,5	16,4
III. Europäische Staaten mit über- wiegendem Seehandel:						
Italien	137,5	3,0	85,6	2,3		
Schweden	74,0	1,6	78,9	2,1		
Rumänien	69,3	1,5	32,8	0,9		
Dänemark	65,2	1,3	97,4	2,6		
Spanien	35,9	0,8	39,4	1,0		
Türkei	25,9	0,6	28,0	0,7		
Norwegen	19,1	0,4	48,3	1,3		
Portugal	15,2	0,3	13,4	0,4		
Griechenland	9,3	0,2	4,1	0,1		
Serbien	6,6	0,1	2,5	0,1		
Bulgarien	3,7	0,1	5,3	0,1		
Summe	461,7	9,9	435,7	11,6	897,4	10,8
IV. Länder mit überwiegendem Landhandel:						
Rußland	634,7	13,9	364,1	9,7		
Oesterreich-Ungarn	578,0	12,7	477,3	12,7		
Frankreich	233,6	5,1	201,6	5,4		
Belgien	175,7	3,9	178,0	4,5		
Niederlande	162,6	3,6	262,3	7,0		
Schweiz	146,3	3,2	244,0	6,5		
Summe	1930,9	42,4	1727,3	45,8	3658,2	44,0
V. Freihafen Hamburg	15,6	0,3	39,5	1,0	55,1	0,7
VI. Uebrige Länder	ca. 8,0	0,2	ca. 10,0	0,3	ca. 18,0	0,2
Gesamtsumme	4558,0	100,0	3753,8	100,0	8311,8	100,0

Tab. II 9.

Veränderung der Ein- und Ausfuhr 1881/83 zu 1894/96 nach Waarengruppen.
(Vergl. die Bemerkung auf S. II 8.)

Spezialhandel.

Waarengruppen.		Einfuhr.			Ausfuhr.		
		Durchschnitt der Jahre		also gestiegen (+), gefallen (-)	Durchschnitt der Jahre		also gestiegen (+), gefallen (-)
		1881/83	1894/96		1881/83	1894/96	
		Millionen		Millionen	Millionen		Millionen
Marf.		Marf.	Marf.	Marf.		Marf.	
I.	Vieh und andere lebende Thiere	212,9	214,3	+ 1,4	148,3	24,9	- 123,4
II.	Sämereien und Gewächse für Aussaat, Futter und Gärtneret zc.	27,3	55,1	+ 27,8	18,7	31,8	+ 13,1
III.	Abfälle, Düngungsmittel und verschiedene thierische Produkte	68,6	117,0	+ 48,4	13,4	26,4	+ 13,0
IV.	Brennstoffe	39,0	108,2	+ 69,2	69,9	152,4	+ 82,5
V.	Nahrungs- und Genuß- mittel:						
	1. Rohstoffe	650,2	1 010,0	+ 359,8	159,9	81,3	- 78,6
	2. Fabrikate	167,2	221,8	+ 44,6	338,7	320,7	- 18,0
VI.	Rohstoffe und Fabrikate der Industrie der Fette, fetter Öle und Mineral- öle:						
	1. Rohstoffe	80,7	131,4	+ 50,7	12,5	10,7	- 1,8
	2. Fabrikate	126,1	113,7	- 12,4	27,4	20,1	- 7,3
VII.	Rohstoffe und Fabrikate der chemischen In- dustrie und Phar- mazie:						
	1. Rohstoffe	128,8	167,5	+ 38,7	33,0	36,4	+ 3,4
	2. Fabrikate	115,9	111,0	- 4,9	219,8	298,3	+ 78,5
VIII.	Rohstoffe und Fabrikate der Asbest-, Stein-, Thon- und Glasin- dustrie:						
	1. Rohstoffe	24,9	42,2	+ 17,3	44,2	36,2	- 8,0
	2. Fabrikate	14,3	18,7	+ 4,4	79,4	96,2	+ 16,8
IX.	Rohstoffe und Fabrikate der Metallindustrie, mit Ausnahme von Ma- schinen, Instrumenten und Apparaten:						
	1. Erze	32,2	64,8	+ 32,6	15,0	10,6	- 4,4
	2. Roh- und unedle Metalle, auch gemünzt	47,7	91,6	+ 43,9	67,3	51,8	- 15,5
	3. Einfach bearbeitete Gegenstände	7,1	7,7	+ 0,6	95,3	112,6	+ 17,3
	4. Fabrikate	17,1	20,3	+ 3,2	173,0	205,9	+ 32,9

Waarengruppen.	Einfuhr.						Ausfuhr.					
	Durchschnitt der Jahre 1881/83 1894/96		also gestiegen (+), gefallen (-)		Durchschnitt der Jahre 1881/83 1894/96		also gestiegen (+), gefallen (-)					
	in Millionen		Millionen		in Millionen		Millionen					
	Marf.	Marf.	Marf.	Marf.	Marf.	Marf.	Marf.	Marf.				
X. Rohstoffe und Fabrikate der Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie:												
1. Rohstoffe	79,2	109,0	+	29,8	25,9	29,0	+	3,1				
2. Einfach bearbeitete Ge- genstände	36,3	97,4	+	61,1	25,2	9,6	-	15,6				
3. Fabrikate	15,6	28,0	+	12,4	48,2	74,9	+	26,7				
XI. Rohstoffe und Fabrikate der Papierindustrie:												
1. Rohstoffe und Halb- zeug (Halbstoff)	10,3	12,6	+	2,3	16,5	20,4	+	3,9				
2. Fabrikate	5,9	6,7	+	0,8	52,7	79,2	+	26,5				
XII. Rohstoffe und Fabrikate der Leder-, Wachs- tuch- und Rauch- waarenindustrie:												
1. Rohstoffe	90,8	118,7	+	27,9	40,2	45,0	+	4,8				
2. Fabrikate	82,5	93,7	+	11,2	191,2	179,8	-	11,4				
XIII. Rohstoffe und Fabrikate der Textil- und Filz- industrie; Kleider:												
1. Rohstoffe	525,1	634,3	+	109,2	152,3	143,0	-	9,3				
2. Fabrikate	415,1	379,3	-	35,8	817,9	754,7	-	63,2				
XIV. Rohstoffe und Fabrikate der Schuhindustrie:												
1. Rohstoffe	15,1	28,2	+	13,1	1,1	5,3	+	4,2				
2. Fabrikate	6,9	9,0	+	2,1	18,1	21,8	+	3,7				
XV. Eisenbahnfahrzeuge; gepolsterte Wagen und Möbel	0,7	0,9	+	0,2	6,6	3,6	-	3,0				
XVI. Maschinen, Instrumente und Apparate	40,9	62,8	+	21,9	123,0	187,9	+	64,9				
XVII. Kurzwaaren u. Schmuck; Spielzeug	15,3	20,1	+	4,8	64,8	86,8	+	22,0				
XVIII. Gegenstände der Lite- ratur und bildenden Kunst	17,7	35,8	+	18,1	44,8	109,9	+	65,1				
Summe der Gruppen I. bis XVIII.:												
1. Rohstoffe	2 076,3	3 010,0	+	933,7	938,8	827,4	-	111,4				
2. Fabrikate	1 041,2	1 111,8	+	70,6	2 205,5	2 439,8	+	234,3				
Rohstoffe und Fabrikate zusammen	3 117,5	4 121,8	+1	1 004,3	3 144,3	3 267,2	+	122,9				
Dazu: Edelmetalle, auch ge- münzt	31,0	241,2	+	210,2	62,1	141,6	+	79,5				
Hauptsumme	3 148,5	4 363,0	+1	214,5	3 206,4	3 408,8	+	202,4				

Tab. II 10.

Veränderung des Ausfuhrwerths einiger wichtiger Waaren von 1881/83 zu 1894/96.

Waaren.	Durchschnittliche Jahresausfuhr		Die Ausfuhr ist gestiegen (+) oder gefallen (-) Millionen Mark.
	1881/83	1894/96	
	in Millionen		
	Mark.	Mark.	
zu: II. Sämereien zc.:			
KleeSaat, EsparfetteSaat zc.	5,8	10,2	+ 1,4
zu: IV. Brennstoffe:			
Steinkohlen	56,8	110,0	+ 53,2
Koks	8,2	35,7	+ 27,5
zu: V. Nahrungs- und Genußmittel:			
1. Rohstoffe:			
Hopfen	44,0	22,8	- 21,2
Mehl	22,8	18,6	- 4,2
Butter, auch künstliche	20,4	13,5	- 6,9
2. Fabrikate:			
Zucker	169,6	212,8	+ 43,2
Bier	21,7	14,3	- 7,4
Branntwein aller Art	40,9	6,6	- 34,3
zu: VI. Asbest-, Stein-, Thon- zc. Industrie:			
1. Rohstoffe:			
Steine, roh oder behauen	19,4	11,4	- 8,0
2. Fabrikate:			
Cement	11,0	12,9	+ 1,9
gemeines Hohlglas, grün	8,5	12,5	+ 4,0
Porzellan	11,1	20,4	+ 9,3
zu: VII. Chemische Industrie zc.:			
2. Fabrikate:			
Alizarin	19,9	11,2	- 8,7
Anilin- und andere Theerfarbstoffe	37,0	60,4	+ 23,4
zu: IX. Metallindustrie:			
2. rohe unedle Metalle:			
rohes Zink, Bruchzink	18,7	17,7	- 1,0
3. einfach bearbeitete Gegenstände:			
Stabeisen	20,0	28,7	+ 8,7
Eisendraht	46,8	26,6	- 20,2
Blatten und Bleche	9,1	15,2	+ 6,1
Eck- und Winkelisen	0,7	16,0	+ 15,3
4. Fabrikate:			
Eisenbahnschienen	24,5	10,8	- 13,7
feine Eisenwaren	6,7	32,3	+ 25,6
Kupferschmiedewaaren	10,6	33,2	+ 22,6

W a a r e n.	Durchschnittliche Jahresausfuhr		Die Ausfuhr ist gestiegen (+) oder gefallen (—)
	1881/83	1894/96	
	in Millionen		Millionen Mark.
	Mark.	Mark.	
zu: X. Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie:			
3. Fabrikate:			
feine Holzwaaren, Holzbronze	26,0	21,4	— 4,6
Bürstenbinderwaaren	6,4	18,3	+ 11,9
zu: XI. Papierindustrie:			
2. Fabrikate:			
Papier aller Art	27,2	48,3	+ 21,1
zu: XII. Leder-, Wachs- u. c. Industrie:			
1. Rohstoffe:			
Handschuhleder	22,0	45,0	+ 23,0
2. Fabrikate:			
feine Lederwaaren	76,1	50,9	— 25,2
lederne Handschuhe	17,1	21,4	+ 4,3
zu: XIII. Textil-, Filzindustrie u. c.:			
1. Rohstoffe:			
Schafwolle, rohe	47,9	22,2	— 25,7
Flachs	30,3	13,9	— 16,4
2. Fabrikate:			
Wollengarn	31,4	44,8	+ 13,4
Baumwollengarn	30,3	16,2	— 14,1
Seide, gefärbt	9,2	15,2	+ 6,0
Wollengewebe	224,0	208,1	— 15,9
Baumwollengewebe	136,8	164,0	+ 27,2
Seidenwaaren	149,7	118,0	— 31,7
Kleider, Leibwäsche, Putzwaaren	88,8	97,0	+ 8,2
künstliche Blumen	3,5	7,7	+ 4,2
zu: XVI. Maschinen, Instrumente u. c.:			
Maschinen aller Art	81,3	95,1	+ 13,8
wissenschaftliche Instrumente	14,3	18,1	+ 3,8
Klaviere	15,5	19,9	+ 4,4
zu: XVII. Kurzwaaren, Schmuck, Spielzeug:			
Waaren aus edlen Metallen	43,9	24,4	— 19,5
zu: XVIII. Gegenstände der Literatur u. c.:			
Bücher, Karten, Musikalien	23,5	54,1	+ 30,6

Das Nähere ergibt Tabelle I, welche die Veränderungen in den Ein- und Ausfuhrwerthen für die genannten Waarengruppen enthält. Eine Ergänzung dazu bilden die Tabellen II und III, welche die entsprechenden Veränderungen für eine Reihe der wichtigsten Ein- und Ausfuhrartikel aufzeigten, wobei sich im Wesentlichen dieselben Resultate wie aus Tabelle I ergeben.

Tab. II 11.

Veränderung des Einfuhrwerths einiger wichtiger Waaren von 1881/83 zu 1894/96.

Waaren.	Durchschnittliche Jahres- einfuhr		Die Einfuhr ist gestiegen (+) oder gefallen (-) Millionen Mark.
	1881/83	1894/96	
	in Millionen		
	Mark.	Mark.	
zu: I. Vieh zc.:			
Pferde	56,4	70,0	+ 13,6
zu: II. Sämereien zc.:			
Leinfaat	14,8	40,3	+ 25,5
zu: III. Abfälle zc.:			
Kleie	9,5	31,1	+ 21,6
zu: IV. Brennstoffe:			
Steinkohlen	23,7	61,6	+ 37,9
Braunkohlen	12,6	36,4	+ 23,8
zu: V. Nahrungs- und Genußmittel:			
1. Rohstoffe:			
Weizen	109,9	153,4	+ 43,5
Roggen	96,7	73,3	- 23,4
Hafer	32,8	34,7	+ 1,9
Gerste	49,8	101,0	+ 51,2
Mais und Dari	29,3	39,6	+ 10,3
Eier	15,3	73,2	+ 57,9
Kaffee	129,4	194,2	+ 64,8
Tabakblätter	40,8	91,5	+ 50,7
Reis	20,2	19,4	- 0,8
2. Fabrikate:			
Schmalz	32,5	53,8	+ 21,3
Wein in Fässern	29,1	34,3	+ 5,2
Gesalzene Heringe	30,2	28,5	- 1,7
Delfichen	11,9	25,4	+ 13,5
zu: VI. Fette, Oele, Mineralöle:			
1. Rohstoffe:			
Palmkerne zc.	13,5	30,3	+ 16,8
2. Fabrikate:			
Petroleum	54,5	55,6	+ 1,1
zu: VII. Chemische Industrie zc.:			
1. Rohstoffe:			
Chilesalpeter	32,2	69,1	+ 36,9
Indigo	22,1	20,1	- 2,0

Waaren.	Durchschnittliche Jahres- einfuhr		Die Einfuhr ist gestiegen (+) oder gefallen (-) Millionen Mark.
	1881/83	1894/96	
	in Millionen		
	Mark.	Mark.	
zu: IX. Metallindustrie:			
1. Erze:			
Eisenerze	12,1	29,8	+ 17,7
2. Rohe Metalle:			
Kupfer	14,8	42,2	+ 27,4
zu: X. Holz-, Schnitzindustrie zc.:			
1. Rohstoffe.			
2. Einfach bearbeitete Gegenstände: Bau- und Nutzholz aller Art	82,6	141,9	+ 59,3
zu: XII. Leder- zc. Industrie:			
1. Rohstoffe:			
Rindshäute	46,5	65,4	+ 18,9
zu: XIII. Textilindustrie zc.:			
1. Rohstoffe:			
Schafwolle	199,0	235,8	+ 36,8
Baumwolle	196,5	213,1	+ 16,6
Rohseide, ungefärbt	102,8	86,7	- 16,1
Leinwand	14,8	40,3	+ 25,5
Flachs	44,4	36,0	- 8,4
Hanf	25,1	26,3	+ 1,2
2. Fabrikate:			
gekämmte Wolle	17,3	29,0	+ 11,7
Wollgarn	83,3	111,4	+ 28,1
Baumwollgarn	50,8	53,0	+ 2,2
Seidenwaren	35,8	26,9	- 8,9
zu: XIV. Kautschukindustrie:			
Kautschuk und Guttapercha	25,1	28,2	+ 3,1
zu: XVI. Maschinen zc.:			
Maschinen aller Art	21,0	32,0	+ 11,0



Dritter Theil.

Die Seeschifffahrt.

I. Die gesammte Seeschifffahrt.

Eine einheitliche Schifffahrtsstatistik für das Deutsche Reich giebt es seit dem Jahre 1873 auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesrathsbeschlusses vom 7. Dezember 1871 (§. 643, Ziffer V 1a der Protokolle).¹⁾ Sie ist eine Erweiterung der bis zum Jahre 1872 (einschließlich) für die dem Zollverein angehörenden Staaten aufgenommenen Schifffahrtsstatistik, die in den sogenannten Kommerzial-Uebersichten veröffentlicht wurde. Sie wird seit dieser Zeit auf Grund der Mittheilungen aus den einzelnen Hafenplätzen im Kaiserlichen statistischen Amt alljährlich zusammengestellt. Der Wattenverkehr der Nordseehäfen Schleswig-Holsteins ist zum ersten Male 1878 mit als Seeverkehr zur Anschreibung gelangt. Er war vorher unberücksichtigt geblieben. Der Schiffsverkehr der Ostfriesischen Inseln Spiekeroog, Langeoog, Baltrum, Juist und Borkum, sowie des Anlageplatzes am Norddeich, alles fast ausschließlich Wattenverkehr, ist seit 1879 zum ersten Male zur Anschreibung gebracht. Demgemäß sind die Zahlen vor 1879 mit den späteren nicht vollkommen vergleichbar. Der Mangel bezieht sich indeß wesentlich nur auf die Zahl der verkehrenden Schiffe, der Raumgehalt wird angesichts der geringen Tonnage, die beim Wattenverkehr in Frage steht, nur ganz unwesentlich verändert.²⁾

Nach diesen Uebersichten³⁾ hat sich die **Gesammtzahl der Schiffe**, die in den deutschen Häfen ein- und ausgingen, von rund 94 700 mit einem Raumgehalt von 12,8 Millionen Registertons im Jahre 1873 auf 133 800 mit 30,5 Millionen Registertons im Jahre 1895 gehoben. Davon waren beladen im Jahre 1873 70 500 mit einem Raumgehalt von 9,8 Millionen; 1895 — dem letztermittelten Jahr — 107 000 mit 24,5 Millionen Tonnen.⁴⁾

1) Vergl. Statistik des Deutschen Reichs, Band 1, Seite 465.

2) Vergl. Monatshefte zur Statistik des Deutschen Reichs für das Jahr 1884, Juli-Heft, Seite VII 1.

3) Vergl. ferner allgemein zu dem Folgenden: Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reichs. Jahrgang 1894. Erstes Heft S. I 34 ff. Ferner Statistik des Deutschen Reichs. Bb. VIII, XIII, XVIII, XXI, XXVI, XXXI, XXXVIII, XLIV, LI, LVI, LXII, LXXII der ersten Reihe und Bd. 11, 17, 21, 27, 35, 42, 49, 56, 62, 69 der Neuen Folge.

4) Die Statistik von 1896 wird erst zu Anfang 1898 veröffentlicht.

Im Durchschnitt der Jahre 1873/75 betrug die **gesamnte Schiffsbewegung** 91 900 Schiffe mit 12,8 Millionen Tonnen, davon beladen 67 400 Schiffe mit 10 Millionen Tonnen. Im Durchschnitt 1891/95 betrug die Schiffsbewegung 135 200 Schiffe mit 29,8 Millionen Tonnen, davon beladen 107 400 Schiffe mit 23,8 Millionen Tonnen.

Es würde sich also zunächst ergeben im Zeitraum von 1873 bis 1895 eine Vermehrung der Gesamtzahl der Schiffe von 39 100 oder 41 Prozent. Die beladenen Schiffe nahmen in dieser Zeit um 36 900 oder 52 Prozent zu. 1891/95 im Vergleich mit 1873/75 haben wir eine Vermehrung der Gesamtzahl der Schiffe um 43 400 oder 47 Prozent, eine Vermehrung der beladenen Schiffe um 40 000 oder 59 Prozent.

Für die gleichen Zeiträume hat sich die Tonnage folgendermaßen entwickelt: 1873 bis 1895 hebt sie sich für die Gesamtzahl der Schiffe um 18,1 Millionen = 147 Prozent. Die Tonnage der beladenen Schiffe hebt sich um 14,7 Millionen = 150 Prozent. Für den Zeitraum von 1873/75 verglichen mit 1891/95 hebt sich die Tonnage der Gesamtzahl um 17 Millionen = 133 Prozent, die Tonnage der beladenen um 13,8 Millionen = 139 Prozent. Hieraus ergeben sich mit aller Deutlichkeit zwei Thatsachen, nämlich für alle Schiffe, Gesamtzahl und beladene, das stärkere Steigen der Tonnage als der Anzahl. Die Tonnage ist von 1873 bis 1895 mehr als $3\frac{1}{2}$ mal so schnell gestiegen als die Anzahl; zweitens ersehen wir sowohl für die Zahl als für die Tonnage ein schnelleres Wachsen der beladenen als der unbeladenen Schiffe, also eine verstärkte Intensität der Ausnutzung.

Eine erhebliche Verschiebung des Bildes in gewisser Richtung bietet sich allerdings bei einer Trennung der Entwicklung des **Dampfschiffverkehrs** und des **Segelschiffverkehrs**. Im Jahre 1873 betrug der Verkehr 17 100 Dampfschiffe mit 6,4 Millionen Tonnen, 77 600 Segelschiffe mit 5,9 Millionen Tonnen; davon beladen 14 800 Dampfschiffe mit 5,6 Millionen Tonnen und 55 700 Segelschiffe mit 4,2 Millionen Tonnen. 1895 finden wir 66 000 Dampfschiffe mit 26,1 Millionen Tonnen gegen 67 900 Segelschiffe mit 4,3 Millionen Tonnen; davon beladen 57 700 Dampfschiffe mit 21,1 Millionen Tonnen und 49 700 Segelschiffe mit 3,4 Millionen Tonnen. Es stellt sich der Vergleich:

Jahreszahl.	Gesamtverkehr				Davon beladen			
	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Dampfschiffe.		Segelschiffe.	
	Zahl	Tonnage Mill. t	Zahl	Tonnage Mill. t	Zahl	Tonnage Mill. t	Zahl	Tonnage Mill. t
1873/75	17 500	7,0	74 300	5,7	14 900	5,9	52 500	4,1
1891/95	63 500	25,2	71 700	4,6	55 300	20,4	52 000	3,5

Also hat sich die Gesamtzahl der Dampfschiffe von 1873 bis 1895 um 48 900 oder 286 Prozent gehoben, die Gesamtzahl der Segelschiffe ist dagegen

um 9 738 oder 13 Prozent zurückgegangen. In derselben Zeit haben sich die beladenen Dampfschiffe um 42 900 oder 289 Prozent vermehrt, während die Segelschiffe um 6 000 Schiffe oder 11 Prozent abgenommen haben. Für die Zeit von 1873/75 verglichen mit 1891/95 ergibt sich eine Zunahme der Zahl der Dampfschiffe um 46 000 = 263 Prozent, der beladenen Dampfschiffe um 40 400 = 271 Prozent; eine Abnahme der Zahl der Segelschiffe um 2600 = 3 Prozent, der beladenen Segelschiffe um 500 = 1 Prozent.

Für die Tonnage ist die entsprechende Entwicklung von 1871 bis 1895: eine Zunahme der Dampfschiffstonnage in der Gesamtzahl um 19,7 Millionen = 306 Prozent, für die beladenen Dampfschiffe um 15,5 Millionen = 279 Prozent; bei den Segelschiffen beträgt die Abnahme für die Gesamtzahl 1,6 Millionen = 26 Prozent, bei den beladenen Segelschiffen 0,9 Millionen = 21 Prozent. Für die Zeiträume von 1873/75 verglichen mit 1891/95 hat sich die Tonnage der Dampfschiffe um 18,1 Millionen = 258 Prozent, die Tonnage der beladenen Dampfschiffe um 14,5 Millionen = 245 Prozent vermehrt, während sich die Gesamttonnage der Segelschiffe um 1,1 Millionen = 20 Prozent, die der beladenen Segelschiffe um 0,6 Millionen Tonnen = 15 Prozent vermindert hat.

Das ergibt eine gewaltige Zunahme der Dampfschiffe an Zahl, die 1895 mehr als $2\frac{1}{2}$ mal so groß war als 1873, dagegen einen kleinen Rückgang der Zahl der Segelschiffe. Die Tonnage der Dampfschiffe hat sich sogar fast verdreifacht, während sie bei den Segelschiffen erheblich zurückgegangen ist als die Zahl. Die Intensität der Ausnutzung ist bei den Segelschiffen gestiegen, dagegen bei den Dampfschiffen wohl in Folge der vermehrten Anzahl der regelmäßigen Linien relativ ein wenig geringer geworden. Daß die Zunahme in neuerer Zeit eine erheblich stärkere ist als in der ersten Hälfte der Periode, sehen wir daraus, daß die Tonnage der Gesamtzahl der Schiffe von 1873/75 bis 1881/85 nur um 5,6 Millionen, dagegen von 1881/85 bis 1891/95 um 11,4 Millionen, also um mehr als das Doppelte, gestiegen ist. Natürlich liegt die ganze Entwicklung auf Seiten der Dampfschiffstonnage, denn hier betrug eben die Zunahme in der ersten Periode 6,3 Millionen, in der zweiten Periode 11,8 Millionen, während in der Segelschiffstonnage in den beiden Zeiträumen eine Abnahme zu verzeichnen war, und zwar in der ersten Periode eine stärkere, nämlich 0,7 Millionen gegenüber 0,4 Millionen in der zweiten.

Von der Gesamtzahl der Schiffe machten 1873 die Dampfschiffe 18 Prozent aus, von der Tonnage 52 Prozent. Im Durchschnitt 1881/85 stellte sich ihre Beteiligung auf 32 Prozent der Zahl nach und 73 Prozent des Raumgehalts. 1895 macht die Zahl der Dampfer 49 Prozent der Gesamtzahl, der Raumgehalt 86 Prozent aus. Wir sehen also, daß die Bedeutung der Segelschiffahrt rapide zurückgeht, nur noch $\frac{1}{7}$ des Raumes und kaum noch die Hälfte der Anzahl (1896 und 1897 wohl schon nicht mehr die Hälfte) den Segelschiffen angehört.

Tabelle III 1 giebt die Zahlen der Entwicklung des deutschen Schiffsverkehrs von Jahr zu Jahr mit den entsprechenden Fünfjahresdurchschnitten. Tabelle III 2 zeigt für die Schiffsbewegung in den Häfen des Reichs die prozentuale Entwicklung von Jahr zu Jahr seit dem Jahre 1873.

Die Vertheilung des Schiffsverkehrs¹⁾ auf das Nordseegebiet und das Ostseegebiet gestaltete sich derart, daß ankamen und abgingen

während der Jahre	im Nordseegebiet		im Ostseegebiet	
	Schiffe	Millionen Tonnen	Schiffe	Millionen Tonnen
1871/75	34 800	7,1	55 600	5,9
1881/85	61 100	10,7	51 900	7,7
1891/95	77 500	19,1	57 900	10,7

Das ergibt im Nordseegebiet eine Vermehrung im Vergleich mit dem Jahresdurchschnitt 1871/75 von 42 700 Schiffen = 123 Prozent, oder von 1871/75 bis 1881/85 von 76 Prozent, von 1881/85 bis 1891/95 von 27 Prozent. Für die Tonnage stellten sich die Zahlen, wie folgt: 1891/95 beträgt die Zunahme gegen 1871/75 12,0 Millionen Tonnen = 169 Prozent, in den Jahren 1871/75 bis 1881/85 51 Prozent, für die Jahre 1881/85 bis 1891/95 79 Prozent. In die neueste Zeit fällt also die gewaltigste Steigerung des Verkehrs.

Für das Ostseegebiet gestalten sich die entsprechenden Zahlen: Zunahme der Schiffe seit den Jahren 1871/75 2300 = 4 Prozent, zwischen 1871/75 und 1881/85 finden wir eine Abnahme von 7 Prozent, seit 1881/85 bis 1891/95 dagegen eine Zunahme von 12 Prozent; Zunahme der Tonnage seit 1871/75 4,8 Millionen Tonnen = 81 Prozent, zwischen 1871/75 und 1881/85 31 Prozent und zwischen 1881/85 und 1891/95 39 Prozent. Also auch im Ostseegebiet die stärkere Zunahme in der letzten Hälfte der Periode 1871 bis 1895.

Wir sehen ferner, daß die Zunahme im Nordseegebiet sowohl für die Schiffe als für die Tonnage erheblich rascher von statten gegangen ist als im Ostseegebiet.

Während in dem Durchschnitt der Jahre 1871/75 an der gesammten Schiffsbewegung das Nordseegebiet mit 38 Prozent der Schiffe und 55 Prozent der Tonnage theilhaftig war, stellte sich dies im Durchschnitt der Jahre 1881/85 auf 55 Prozent beziehungsweise 58 Prozent, und 1891/95 auf 57 Prozent beziehungsweise 64 Prozent. Es ist also die Theilhaftigkeit des Ostseegebietes am gesammten deutschen Schiffsverkehr von 62 Prozent der Schiffszahl 1871/75 auf 43 Prozent 1891/95 zurückgegangen. In der gleichen Zeit vollzog sich ein Rückgang der Tonnage von 45 Prozent auf 36 Prozent — wobei in der ersten Hälfte der Periode allerdings der kleinere Kreis der Anschreibungen im Nordseegebiet in Betracht zu ziehen ist.

Der Seeverkehr zerfällt naturgemäß in zwei verschiedene Klassen: die Seeschifffahrt zwischen zwei verschiedenen Ländern, die eigentliche Seeschifffahrt, und die

¹⁾ Die Durchschnitte für 1871/75 sind entsprechend Mittheilungen des handelsstatistischen Büreaus in Hamburg angelegt.

Küstenschiffahrt, die Schiffahrt an den Küsten ein und desselben Landes. Vor der Erörterung der ersteren mag die Entwicklung der Küstenschiffahrt mit einigen summarischen Zahlen gekennzeichnet werden, wobei zu bemerken, daß die Erfassung der Küstenschiffahrt angesichts der verschiedenen Aufnahmemethoden in den 70 er Jahren (siehe oben) einigermaßen erschwert ist.

II. Die Küstenschiffahrt.

Die Zahl der **Schiffe in der Küstenschiffahrt** wurde 1873 auf 44 000 mit rund 2 Millionen Tonnen angegeben, 1895 auf 81 000 mit 6,5 Millionen Tonnen, also hätten wir eine Vermehrung der Zahl um 84 Prozent, der Tonnage um 233 Prozent. 1873/75 bis 1891/95 hebt sich die Zahl von 43 000 auf 83 700, die Tonnage von 2,0 auf 6,4 Millionen; 1881/85 verglichen mit 1891/95 haben wir eine Vermehrung von 17 800 Schiffen und 3,2 Millionen Tonnen. Doch scheinen vergleichende Schlüsse angesichts der verschiedenen Aufnahmeweisen in der Periode vor 1879 und nach 1879 im Einzelnen nicht rathsam.

Von diesen Schiffen haben sich die **Dampfschiffe** von 1873 bis 1895 von 4100 auf 32 900 der Zahl nach vermehrt, also um 696 Prozent, die Tonnage von 0,6 Millionen auf 4,7 Millionen Tonnen, also um 695 Prozent; die **Segelschiffe** von 39 900 auf 48 200 oder 21 Prozent, ihre Tonnage von 1,4 auf 1,8 Millionen oder 33 Prozent. Von 1873/75 bis 1891/95 hebt sich die Zahl der Dampfschiffe um 27 900 und die Tonnage um 3,8 Millionen Tonnen, die Zahl der Segelschiffe um 12 800 und die Tonnage um 0,5 Millionen Tonnen. Auch hier scheint ein Vergleich nicht ohne Weiteres rathsam. Für den Durchschnitt 1881/85 im Vergleich mit 1891/95 haben wir eine Steigerung von 17 800 Dampfern und der Tonnage von 2,7 Millionen; die Segelschiffe dagegen bleiben sich der Zahl nach vollständig gleich, während die Tonnage um 0,5 Millionen sich erhöht. Auch hier liegt der Schwerpunkt der Ausdehnung der Küstenschiffahrt bei Weitem in der zweiten Periode. Die Dampfschiffe waren 1873 mit 9 Prozent der Zahl und 30 Prozent des Raumes an der Küstenschiffahrt betheiligte, im Durchschnitt von 1881/85 mit 22 Prozent der Zahl und 55 Prozent des Raumes, 1895 mit 41 Prozent der Zahl und 72 Prozent des Raumes. Von weniger als dem zehnten Theil der Zahl sind die Dampfschiffe auf über $\frac{2}{3}$ in der Küstenschiffahrt gestiegen, hinsichtlich der Tonnage von $\frac{3}{10}$ auf $\frac{7}{10}$. Immerhin spielt das Segelschiff in der Küstenschiffahrt noch eine erheblichere Rolle als in der Gesamtschiffahrt.

Die Entwicklung der Küstenschiffahrt wird durch die Tabelle III 3, die prozentuale Entwicklung im Vergleich mit 1873 durch die Tabelle III 4 im Einzelnen belegt.

Vom **Gesamtvolumen der Schiffsbewegung** umfaßte die Küstenschiffahrt 1873 der Zahl nach 46 Prozent, der Tonnage nach 16 Prozent. Im Durchschnitt 1881/85 machte dies 54 Prozent beziehungsweise 17 Prozent aus, 1895 dagegen 61 beziehungsweise 21 Prozent.

III. Die eigentliche Seeschifffahrt.

Fassen wir nun andererseits die Bewegung der Seeschiffe in den Hafenplätzen des Deutschen Reichs im Verkehr mit außerdeutschen Häfen zusammen, die eigentliche sogenannte Seeschifffahrt, so ist zunächst zu bemerken, daß wir hier bereits für das Jahr 1872 verlässliche Daten aus den Zusammenstellungen des Königlich norwegischen statistischen Büreaus gewinnen können, woselbst der Hauptkenner der internationalen Schifffahrtsstatistik, A. N. Kiaer, die den Aufstellungen seit 1873 entsprechenden Zahlen aus den Statistiken der Einzelstaaten genau kalkulirt hat.¹⁾ Demgemäß sind wir auch in der Lage, im Folgenden mit einem Durchschnitt für die Jahre 1872/75 zu operiren, während im Uebrigen der Vergleichbarkeit halber allgemein die Zahlen für 1873 im Wesentlichen zu Grunde gelegt werden sollen.²⁾

Wenn wir zunächst die **Gesamtzahl der Schiffe** (der beladenen und unbeladenen) ins Auge fassen, so ergibt sich von 1873 bis 1895 eine Steigerung von 50 700 auf 52 700 Schiffe oder rund 4 Prozent, während die **Tonnage** in dieser Zeit gestiegen ist von 10,4 auf 24,0 Millionen, das ist um 131 Prozent. Für die beladenen Schiffe stellen sich die entsprechenden Zahlen auf 38 500 beziehungsweise 41 100 oder eine Vermehrung von 7 Prozent für die Zahl, während sich die Tonnage von 8,5 auf 19,0 Millionen = 124 Prozent gehoben hat. Von 1881/85 bis 1895 hebt sich die Gesamtzahl der Schiffe von 46 900 auf 52 700 = 12 Prozent, die Zahl der beladenen von 36 900 auf 41 100 = 11 Prozent; die Tonnage der Gesamtzahl von 15,2 auf 23,4 Millionen = 54 Prozent, der beladenen von 12,6 auf 18,6 Millionen = 48 Prozent. Die Steigerung von 1873 bis 1884, d. i. binnen 12 Jahren, betrug 6,5 Millionen Tonnen im Gesamtverkehr; für die nächsten 12 Jahre bis 1895 7,1 Millionen Tonnen. Die Tonnage der beladenen Schiffe vermehrte sich von 1873 bis 1884 von 8,5 Millionen auf 13,8, also um 5,3 Millionen Tonnen, von 1884 bis 1895 um 5,2 Millionen. (1894 war die Tonnage der beladenen Schiffe um fast 600 000 Tonnen höher gewesen.)

Die Bewegung vertheilte sich auf die **Dampfschiffe** und **Segelschiffe** in ganz verschiedenem Umfange. Die Zahl der beladenen Segelschiffe ging von 37 700 im Jahre 1873 auf 25 100 für die Jahre 1881/85 zurück, ja auf unter 20 000 im Jahre 1895; ihre Tonnage fiel von 4,5 Millionen 1873 auf 2,5 Millionen 1895 oder um 80 Prozent, 1881/85 hatte sie betragen 3,6 Millionen, sie ist also seit diesem Zeitraum gesunken um 44 Prozent.

Die **Dampfschiffe** umgekehrt haben sich in derselben Zeit vermehrt von 13 000 1873 auf 21 800 1881/85 und 33 000 1895, das ist seit 1873 154 Prozent, seit 1881/85 51 Prozent. Seit 1873 hat sich ihre Tonnage von 5,8 auf 21,4 Millionen im Jahre 1895 gehoben oder um 269 Prozent, seit 1881/85, wo sie 11,6 Millionen betrug, um 84 Prozent.

¹⁾ Statistique Internationale de la Navigation Maritime. IV. Mouvement de la Navigation. Ouvrage rédigé par A. N. Kiaer. Publié par le Bureau Central de Statistique du Royaume de Norvège. Christiania 1892, Seiten 125/126.

²⁾ Mulhall: The Dictionary of Statistics a. a. D. giebt die Tonnage der angekommenen Schiffe im Jahre 1860 auf 3,7 Millionen Tonnen an (S. 528).

1872/75 gehörten 85 Prozent der Dampfschiff-tonnage und 75 Prozent der Segelschiff-tonnage, 1881/85 gehörten 84 Prozent der Dampfschiff-tonnage und 81 Prozent der Segelschiff-tonnage, 1891/95 gehörten 80 Prozent der Dampfschiff-tonnage und 74 Prozent der Segelschiff-tonnage zu den beladenen Schiffen.

Bei den Dampfschiffen ergibt sich hierbei ein beträchtlicher, bei den Segelschiffen ein geringer Rückgang in der Raumausnutzung; ersterer, wie bereits oben erwähnt, durch die Vermehrung der regelmässigen Linien hervorgerufen.¹⁾

Die Einzelheiten der Entwicklung der Seeschifffahrt seit 1872 für die einzelnen Reihen ergeben sich aus der Tabelle III 5. Tabelle III 6 zeigt die prozentuale Entwicklung des Gesamtverkehrs für die einzelnen Jahre, verglichen mit dem Jahre 1872. Tabelle III 7 giebt die Uebersicht noch mehr im Einzelnen, indem sie zwischen angekommenen und abgegangenen Schiffen für die einzelnen Jahre und die Jahresdurchschnitte unterscheidet.

Es empfiehlt sich aus den angeführten Gründen nicht, für die Zeit vor 1880 Vergleiche mit der Entwicklung der Küstenschifffahrt anzustellen. Dagegen können wir die Perioden 1881/85 und 1891/95 für beide Gruppen wenigstens einigermaßen einander gegenüberstellen, wenngleich zu berücksichtigen ist, daß, da die Küstenschifffahrt aus den Anstreibungen der Einzelstaaten zusammengearbeitet wird, einige Bedenken auch heute noch vorliegen. Ferner würde ein Vergleich der Bedeutung der beiden Zweige die Ermittlung der jeweilig zurückgelegten Entfernungen vor Allem erheischen, ein bisher noch nicht erfüllbares Postulat.

Die Zahlen stellen sich, wie folgt:

Jahr	Dampfschiffe.				Segelschiffe.				Summe.			
	Zahl.		Tonnage Millionen t		Zahl.		Tonnage Millionen t		Zahl.		Tonnen Millionen t	
	Küsten- schiffahrt.	See- schiffahrt.	Küsten- schiff- fahrt.	See- schiff- fahrt.	Küsten- schiffahrt.	See- schiffahrt.	Küsten- schiff- fahrt.	See- schiff- fahrt.	Küsten- schiffahrt.	See- schiffahrt.	Küsten- schiff- fahrt.	See- schiff- fahrt.
1881/85	14 200	21 800	1,8	11,6	51 800	25 100	1,4	3,6	66 000	46 900	3,2	15,2
1891/95	32 000	31 500	4,5	20,7	51 700	20 000	1,9	2,7	83 800	51 400	6,4	23,4
Vermeh- rung	+ 17 900	+ 9 700	+ 2,7	+ 9,1	- 100	- 5 100	+ 0,5	- 0,9	+ 17 800	+ 4 500	+ 3,2	+ 8,2

Es hat sich also in der Seeschifffahrt die Zahl der Schiffe um 4500, die Tonnage um 8,2 Millionen vermehrt, nämlich die Zahl der Dampfschiffe um 9700, die Tonnage um 9,1 Millionen Tonnen, während die Zahl der Segelschiffe sich vermindert um 5100, ihre Tonnage um 0,9 Millionen. Andererseits hat in der Küstenschifffahrt die Gesamtzahl der Schiffe sich um 17 800, die Tonnage

¹⁾ Andererseits hat die Verbesserung in der Maschinentechneit einen viel größeren Raum der Frachtschiffe für Ladung verfügbar gemacht als in früheren Jahren, weil man damals mehr Kohlen einnehmen mußte.

um 3,2 Millionen vermehrt, nämlich die Dampfschiffe um 17 900 und 2,7 Millionen Tonnen, während die Segelschiffe sich um 100 in der Zahl verminderten, dagegen in der Tonnage um 0,5 Millionen Tonnen zunahmen.

Es war an der Schiffsbewegung (Seeschifffahrt mit außerdeutschen Plätzen und Küstenschifffahrt zusammengenommen) in den Hafenplätzen des Deutschen Reichs beteiligt die Schifffahrt im Verkehr mit fremden Plätzen nach Anzahl und Tonnage:

Jahr.	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.	
	Anzahl	Tonnage.	Anzahl.	Tonnage.	Anzahl.	Tonnage.
	in Prozenten.		in Prozenten.		in Prozenten.	
1881/85 ...	61	85	33	72	42	83
1891/95 ...	50	82	28	59	38	79

Es ergibt sich also, daß sich die Küstenschifffahrt **anscheinend** noch schneller entwickelt hat als die Seeschifffahrt im Verkehr mit fremden Ländern. In den absoluten Ziffern vermag sie sich allerdings nach wie vor keineswegs mit der letzteren zu messen. Nimmt man nach dem üblichen Satze an, daß auf 1 Register- tonne Schiffsraum im Durchschnitt $1\frac{1}{2}$ Gewichtstonnen Ladung gleich 1500 kg kommen, so sind mit den angekommenen und abgegangenen beladenen Schiffen in der Seeschifffahrt im Verkehr mit fremden Ländern bewegt: 1881/85 im jährlichen Durchschnitt 18,9 Millionen Gewichtstonnen, 1891/95 im jährlichen Durchschnitt 27,9 Millionen Gewichtstonnen; während dieser Leistung in der Küstenschifffahrt gegenüberstehen würden 1881/85 im Jahresdurchschnitt 3,5 Millionen und 1891/95 im Jahresdurchschnitt 7,8 Millionen Gewichtstonnen. Diese Zahlen würden ein noch ungleich bedeutsameres Ueberwiegen der Leistungen in der äußeren Schifffahrt beweisen, wenn man sie auf beiden Seiten mit den zurückgelegten Entfernungen kombiniren und dadurch eine Berechnung von bewegten Kilometer-tonnen anstellen könnte, wofür das Material leider bisher noch nirgends vorliegt.¹⁾ Einige Momente, welche im folgenden Theil in Betracht zu ziehen sind, würden in einer solchen Aufstellung weiterhin erweisen, daß trotzdem die Schiffs- und Tonnenzahlen der Küstenschifffahrt anscheinend rascher gestiegen sind als diejenigen der äußeren Schifffahrt, die **thatsächlichen Leistungen** der letzteren sich in Wirklichkeit dennoch ihrerseits rascher multipliziert haben als diejenigen der Küstenschifffahrt. Denn in der äußeren Schifffahrt haben sich die zurückgelegten Entfernungen im überseeischen Verkehr rapide vergrößert. Ferner hat das Volumen des Brennmaterials im Vergleich mit der Fracht relativ abgenommen. Des weiteren kommt hier in Betracht, daß die Aufzeichnungen der Küstenschifffahrt erst neuerdings ganz genau geworden sind, und schließlich, daß aus einem bei dem Abschnitt: Rhederei (Vierter Theil) erörterten Grunde die Aufzeichnungen der Tonnage gerade in der äußeren Seeschifffahrt eine scheinbare Verminderung zu tragen haben in Folge der seit 1895 veränderten Vermessung deutscher Schiffe (vergl. daselbst), die hier aber nicht genau berechenbar ist.

¹⁾ Seit einer Reihe von Jahren werden die Vorarbeiten zu derartigen Zusammenstellungen im statistischen Centralbureau des Königreichs Norwegen unternommen.

IV. Der Verkehr mit fremden Ländern nach Richtungen.

1. Europäische und außereuropäische Länder.

Bei den Zahlen des Seeschiffsverkehrs mit fremden Ländern ist zunächst allgemein zu unterscheiden zwischen der Schifffahrt im Verkehr mit europäischen und außereuropäischen Ländern. Im Jahre 1873 betrug der Verkehr mit außerdeutschen europäischen Häfen¹⁾ 47 500 Schiffe mit 8,2 Millionen Registertons, davon beladen 25 500 Schiffe mit 6,4 Millionen Registertons; im Jahre 1895 zählte man 46 800 Schiffe mit 16,9 Millionen Registertons, davon beladen 37 400 mit 12,3 Millionen Registertons. Es hat sich also hier die Gesamtzahl der Schiffe um 700 vermindert, dagegen die Tonnage um 8,7 Millionen Tons zugenommen die beladenen dagegen haben sich um 11 900 Fahrzeuge und 5,9 Millionen Tonnen vermehrt. Für die 12 Jahre 1873 bis 1884, in welchem letzterem Jahre die Schiffsbewegung 44 900 mit 13,2 Millionen Registertons betrug, davon beladen 34 500 Schiffe mit 10,1 Millionen Tonnen, finden wir eine Abnahme der Schiffe von 2 600, dagegen eine Vermehrung der Tonnage von 5,0 Millionen; für die 12 Jahre 1884 bis 1895 finden wir alsdann wieder eine Zunahme der Schiffe von 1 900 und eine abermalige Zunahme der Tonnage von 3,7 Millionen Tonnen; der beladenen von 2 900 Schiffen und 2,2 Millionen Tonnen. Von 1873 bis 1895 beträgt die Abnahme der Schiffe fast 1½ Prozent, die Zunahme der Tonnage 106 Prozent, für die beladenen Schiffe die Zunahme der Zahl 47 Prozent, der Tonnage 92 Prozent. Für die Zeit von 1873 bis 1884 stellt sich die Abnahme der Zahl auf 5 Prozent, die Zunahme der Tonnage auf 61 Prozent, die Zunahme der beladenen auf 35 Prozent der Zahl und 58 Prozent der Tonnage. Von 1884 bis 1895 gestaltet sich die Vermehrung auf 42 Prozent der Zahl und 28 Prozent der Tonnage; für die beladenen stellen sich die betreffenden Zahlen auf 8,5 beziehungsweise 22 Prozent.

Stellen wir hierzu nun sogleich die entsprechenden Angaben für den sogenannten **überseeischen Verkehr** auf, das ist der Seeverkehr zwischen deutschen und außereuropäischen Häfen (zu welchen naturgemäß auch die deutschen Schutzgebiete gerechnet werden), so finden wir im Jahre 1873 eine Bewegung von 3 200 Schiffen mit 2,2 Millionen Tonnen, davon beladen 3 000 Schiffe mit 2,0 Millionen Tonnen; 1884 3 500 Schiffe mit 3,7 Millionen Tonnen, davon beladen 3 500 Schiffe mit 3,7 Millionen Tonnen; 1895 3 900 Schiffe mit 7,0 Millionen Tonnen, davon beladen 3 700 Schiffe mit 6,6 Millionen Tonnen. Das ergibt von 1873 bis 1895 eine Vermehrung der Schiffe um 700 der Zahl nach, der Tonnage um 4,8 Millionen, bei den beladenen Schiffen eine Vermehrung von 700 Fahrzeugen und 4,6 Millionen Tonnen. Für das Jahrzehnt von 1873 bis 1884 haben wir eine Vermehrung der Schiffe um 300, der Tonnage um 1,5 Millionen Tonnen, der beladenen um 500 Schiffe und 1,7 Millionen Tonnen. Prozentual finden wir also im überseeischen Verkehr von 1873 bis 1895 eine Vermehrung der Schiffe um 22 Prozent und der Tonnage um

1) Einschließlich des Verkehrs von Schiffen, deren Herkunfts- beziehungsweise Bestimmungs- häfen unbestimmt waren, sowie des Verkehrs in der großen Seefischerei.

218 Prozent; der beladenen Schiffe um 23 Prozent der Anzahl und 230 Prozent der Tonnage nach. Von 1873 bis 1884 hat sich gesteigert die Zahl aller Schiffe um 9 Prozent, die Tonnage um 68 Prozent, die Zahl der beladenen Schiffe um 17 Prozent und die Tonnage um 85 Prozent. Von 1884 bis 1895 hat sich vermehrt die Zahl der Schiffe um 11 Prozent, die Tonnage um 89 Prozent, die Zahl der beladenen um 6 Prozent und deren Tonnage um 78 Prozent.

Ehe wir hieraus die entsprechenden Schlussfolgerungen ziehen und auch den Vergleich zwischen der Entwicklung der europäischen und außereuropäischen Schifffahrt anstellen, mag noch ein Blick auf die **Entwicklung der Dampfschifffahrt** im Speziellen gegeben werden. Im europäischen Verkehr finden wir 1873 12 400 Dampfschiffe mit 4,8 Millionen Tonnen oder 26 Prozent der Zahl und 59 Prozent der Tonnage des ganzen Schiffsverkehrs mit europäischen außerdeutschen Plätzen. Im Jahre 1884 finden wir 22 800 Dampfschiffe mit 11 Millionen Registertons oder 51 Prozent beziehungsweise 83 Prozent des Gesamtverkehrs; 1895 30 200 Dampfschiffe mit 15,4 Millionen Registertons oder 62 Prozent der Zahl beziehungsweise 91 Prozent der Tonnage des gesammten europäischen Verkehrs.

Am überseeischen Verkehr ist die Dampfschifffahrt betheiligt im Jahr 1873 mit 600 Schiffen und 1,0 Million Tonnen, das sind 19 Prozent der Zahl und 48 Prozent der Tonnage; 1884 haben wir 1300 Dampfschiffe mit 2,3 Millionen Tonnen oder 37 Prozent beziehungsweise 62 Prozent; 1895 haben wir 2900 Dampfer mit 6,0 Millionen Tonnen oder 74 Prozent der Schiffe und 86 Prozent der Tonnage. — Soweit die Dampfschifffahrt.

Der Verminderung der **Gesamtzahl der Schiffe** (Dampfschiffe. und Segelschiffe) um 700 und der Vermehrung der Tonnage um 8,7 Millionen Tonnen im europäischen Verkehr zwischen 1873 und 1895 sehen wir also eine Vermehrung der Schiffe um 700, der Tonnage um 4,8 Millionen im überseeischen Verkehr gegenüberstehen; oder: einer Verminderung der Schiffszahl um 1½ Prozent, einer Vermehrung der Tonnage um 106 Prozent im europäischen Verkehr steht eine Vermehrung der Schiffe um 22 Prozent, der Tonnage um 218 Prozent im überseeischen Verkehr gegenüber. — Im europäischen Verkehr haben sich die Dampfschiffe 1873 bis 1895 um 17 800 Fahrzeuge und 10,6 Millionen Tonnen vermehrt, im überseeischen Verkehr um 2 300 Fahrzeuge und 5 Millionen Tonnen; ihre Vermehrung im europäischen Verkehr macht 144 Prozent der Zahl und 221 Prozent der Tonnage aus, im überseeischen Verkehr 261 Prozent der Zahl und 500 Prozent der Tonnage.

Der prozentuale Antheil der überseeischen Schifffahrt am Gesamtschifffahrtsverkehr mit außerdeutschen Plätzen betrug:

Jahreszahl	Prozent der Zahl	Prozent der Tonnage
1873	6	21
1884	7	22
1895	8	29

Für die Dampfschiffahrt gestalten sich die entsprechenden Zahlen, wie folgt: Es betrug die prozentuale Beteiligung der überseeischen Dampfschiffahrt im gesammten deutschen Dampfschiffsverkehr

Jahreszahl	Prozent der Zahl	Prozent der Tonnage
1873	5	17
1884	5	17
1895	9	28

Es ist zu beachten, daß angesichts der Thatsache, daß ein Theil der in der Schiffahrt nach europäischen Plätzen gebrachten Güter alsdann von hier aus weiter nach über See verladen wird und umgekehrt, diese Zahlen keinen Anhalt für das Verhältniß zwischen dem deutschen Seehandel mit europäischen und mit überseeischen Plätzen bieten; zumal noch weiterhin hierbei die Landausfuhren durch Holland, Belgien, Frankreich zc. nicht enthalten sind, dagegen der deutsche Seeverkehr gleichzeitig den Durchfuhrhandel der fremden Nationen repräsentirt.

Zur Wahrung der besseren Systematik mögen dem Vergleich des Seeverkehrs die Durchschnitte für längere Perioden zu Grunde gelegt werden. Es verkehrten in den deutschen Häfen:

Jahreszahl.	1000 Schiffe				Millionen Tonnen			
	im Verkehr mit europäischen Plätzen		im Verkehr mit überseeischen Plätzen		im Verkehr mit europäischen Plätzen		im Verkehr mit überseeischen Plätzen	
	beladen.	in Ballast und leer.	beladen.	in Ballast und leer.	beladen.	in Ballast und leer.	beladen.	in Ballast und leer.
1873/75	34,4	11,5	2,8	0,2	6,7	1,9	1,9	0,2
1881/85	33,5	9,9	3,4	0,0	9,2	2,6	3,4	0,0
1891/95	36,0	11,4	3,8	0,2	12,2	4,5	6,5	0,3

Es ergibt sich mit Deutlichkeit die gewaltige Steigerung des überseeischen Verkehrs, welche sich noch dadurch erhöht, daß im europäischen Verkehr die Fahrten der Schiffe in Ballast erheblich zugenommen haben. In Ladungstonnen ausgedrückt (1 Registertonne = 1½ Ladungstonnen), hat der europäische Verkehr befördert 1873/75 rund 10 Millionen Tonnen, der überseeische ungefähr 2,9 Millionen Tonnen; 1881/85 der europäische 13,8 Millionen, der überseeische 5,1 Millionen Tonnen; 1891/95 der europäische 18,3, der überseeische ca. 9,8 Millionen Tonnen. An Volumen ist also der europäische Verkehr in der Zeit um $\frac{4}{5}$ gewachsen, der überseeische Verkehr hat sich nahezu verdreifacht. Im Jahresdurchschnitte 1873/75 machte er etwa $\frac{2}{7}$ des europäischen Verkehrs aus, 1891/95 fast $\frac{4}{7}$. Für das Jahr 1895 hat sich der europäische Verkehr kaum wesentlich gehoben, die bewegte Menge beträgt ca. 18,3 Millionen Ge-

wichtstonnen; dagegen finden wir für den überseeischen Verkehr in diesem Jahre eine bewegte Menge von 10,0 Millionen Tonnen. Die europäische Bewegung hat 1895 nur 100 000 über den Fünfjahresdurchschnitt zugenommen, die überseeische 200 000 Tonnen, das ist jene wenig über $\frac{1}{2}$ Prozent, diese über 2 Prozent. Denken wir nun wiederum an die unendlich größere Transportleistung im überseeischen Verkehr, so gewinnen diese Zahlen gleichfalls noch ein erheblich bedeutsameres Gewicht.

2. Die einzelnen Länder des Seeverkehrs.

Tabelle III 8 gibt die Entwicklung des Seeverkehrs nach Herkunfts- und Bestimmungsländern der Schiffe von 1873—1897. Die Bewegung gestaltete sich folgendermaßen:

Die Seeschifffahrt nach Richtungen 1873—1895.

L ä n d e r.	S. c h i f f e.						Zu- bezw. Abnahme (—).			
	1873		1884		1895		1873—1895		1884—1895	
	Zahl	Tonnage 1000 t	Zahl	Tonnage 1000 t	Zahl	Tonnage 1000 t	Zahl	Tonnage 1000 t	Zahl	Tonnage 1000 t
Europäisches Rußland . . .	4 042	0,86	4 205	1,50	3 706	1,65	— 336	0,79	— 499	0,15
Schweden	4 530	0,60	5 530	1,06	8 743	1,91	4 213	1,31	3 213	0,85
Norwegen	4 571	0,47	2 605	0,62	1 529	0,46	— 3 042	— 0,01	— 1 076	— 0,16
Dänemark	13 882	0,71	14 611	1,27	14 554	1,76	672	1,05	— 57	0,49
Großbritannien	16 455	4,72	14 253	7,06	14 637	8,86	— 1 818	4,14	384	1,80
Niederlande	1 854	0,31	1 390	0,35	2 134	0,52	280	0,21	744	0,17
Belgien	812	0,24	449	0,21	467	0,25	— 345	0,01	18	0,04
Frankreich	650	0,19	826	0,38	457	0,30	— 193	0,11	— 369	— 0,08
Spanien und Portugal . . .	313	0,09	471	0,25	370	0,26	57	0,17	— 101	0,01
Italien	84	0,02	144	0,11	101	0,11	17	0,09	— 43	0,00
Oesterreich-Ungarn	2	0,00	20	0,02	39	0,04	37	0,04	19	0,02
Europäische Türkei und Griechenland	24	0,01	44	0,04	67	0,08	43	0,07	23	0,04
Rumänien und Rußland am Schwarzen und Kaspischen Meere	24	0,02	271	0,31	429	0,66	405	0,64	158	0,35
Unbekannte Hafensläge . . .	150	0,02	22	0,00	12	0,00	— 138	— 0,02	— 10	0,00
Große Seefischerei (Herings- fang)	65	0,00	108	0,01	1 585	0,09	1 520	0,09	1 477	0,08
Britisch-Nordamerika am Atlantik	48	0,02	52	0,04	48	0,08	0	0,06	— 4	0,04
Vereinigte Staaten am At- lantik	1 529	1,47	1 655	2,19	1 413	3,26	— 116	1,79	— 242	1,07
Mexiko und Central-Amerika am Atlantik	72	0,02	101	0,05	107	0,11	35	0,09	6	0,06
Westindien	287	0,10	284	0,18	222	0,24	— 65	0,14	— 62	0,06
Südamerika am Atlantik nördlich von Brasilien . . .	144	0,08	83	0,02	43	0,02	— 101	— 0,06	— 40	0,02
Brasilien	316	0,11	309	0,28	381	0,46	65	0,35	72	0,18
Südamerika am Atlantik südlich von Brasilien . . .	128	0,05	138	0,14	354	0,55	226	0,50	216	0,41
Südamerika am Stillen Meer Mexiko und Central-Amerika am Stillen Meer	164	0,08	327	0,27	321	0,51	157	0,43	— 6	0,24
59	0,02	44	0,02	30	0,03	— 29	0,01	— 14	0,01	
Vereinigte Staaten und Britisch-Nordamerika am Stillen Meer	10	0,00	9	0,01	28	0,05	18	0,05	19	0,04
Ägypten und Afrika am Mitteländischen Meer . . .	5	0,00	10	0,01	9	0,01	4	0,01	— 1	0,00
Kapland und Natal	9	0,00	8	0,02	58	0,12	49	0,12	50	0,10
Atlantisches Afrika aus- schließlich deutsches	98	0,02	155	0,11	250	0,30	152	0,28	95	0,19
Afrika am Indischen und Rothen Meer ausschließlich deutsches	14	0,01	29	0,02	22	0,02	8	0,01	— 7	0,02
Asien am Mitteländischen und Schwarzen Meer . . .	12	0,00	8	0,00	62	0,10	50	0,10	54	0,10
Ostindien mit den indischen Inseln	186	0,12	156	0,18	295	0,58	109	0,46	139	0,40
China, Japan u. s. w.	53	0,03	86	0,10	121	0,29	68	0,26	35	0,19
Australasien	58	0,04	75	0,06	105	0,23	47	0,19	30	0,17

Hinsichtlich der **Schiffszahl** weist Schweden zwischen 1873 und 1895 die stärkste Vermehrung auf, während Norwegen, Großbritannien, Belgien, Frankreich, die Vereinigten Staaten am Atlantik, Südamerika am Atlantik nördlich von Brasilien, Westindien und Mexiko und Central-Amerika am Pazifik eine Verminderung aufweisen. In der Zeit von 1884—1895 hat sich am stärksten vermehrt die Zahl von Schweden, während das europäische Rußland, Norwegen, Dänemark, Frankreich, Spanien und Portugal, Italien, Britisch-Nordamerika am Atlantik, die Vereinigten Staaten am Atlantik, Westindien, Chile u. s. w., Mexiko u. s. w. am Stillen Meer, Aegypten u. s. w., Afrika am Indischen Meere u. s. w. der Schiffszahl nach abgenommen haben. Hinsichtlich der **Tonnage** hat sich am stärksten absolut Großbritannien vermehrt; es folgen die Vereinigten Staaten am Atlantik und Schweden. Eine Abnahme zeigt sich nur bei Südamerika am Atlantik nördlich von Brasilien.

Doch sind die Zahlen für über See hinsichtlich der einzelnen Richtungen nicht allzu beweiskräftig, da nicht etwa alle Länder angeschrieben werden, welche die Schiffe angelauten haben, sondern lediglich ein Hauptbestimmungs- bzw. Herkunftsland.

Für die Perioden 1873/75 verglichen mit 1891/95 und 1881/85 verglichen mit 1891/95 gestaltete sich die **Entwicklung der Tonnage**, wie aus folgender Tabelle ersichtlich:

Die Entwicklung des deutschen Seeverkehrs nach Richtungen.

L ä n d e r.	1873/75.	1881/85.	1891/95.	Zunahme bzw. Abnahme	Zunahme bzw. Abnahme in Prozent	Zunahme bzw. Abnahme	Zunahme bzw. Abnahme in Prozent
				1000 t	Prozent	1000 t	Prozent
	1000 t	1000 t	1000 t	1873/75 bis 1891/95.		1881/85 bis 1891/95.	
Europäisches Rußland . . .	867,5	1 200,4	1 421,9	554,4	64	221,5	18
Schweden	567,2	953,1	1 878,6	1 311,4	231	925,5	97
Norwegen mit Spitzbergen Dänemark mit Island und Färder	450,1	428,2	507,6	57,5	13	79,4	19
Großbritannien und Irland einschließlich Helgoland .	698,6	1 229,3	1 703,8	1 005,2	144	474,5	39
Niederlande	5 233,5	6 552,3	8 864,2	3 630,7	69	2 311,9	35
Belgien	309,1	349,5	548,9	239,8	78	199,4	57
Frankreich	240,0	212,9	286,7	46,7	19	73,8	35
Spanien und Portugal ein- schließlich Gibraltar und den Azoren	255,2	346,2	350,6	95,4	37	4,4	1
Italien und Malta	68,6	212,7	269,1	200,5	292	56,4	27
Oesterreich-Ungarn	36,6	100,7	119,4	82,8	226	18,7	19
Griechenland und euro- päische Türkei	0,6	9,0	39,7	39,1	6 517	30,7	341
Rumänien und Rußland am Schwarzen und Asowschen Meer	3,9	25,2	107,2	103,3	2 649	82,0	325
Große Seefischereien (Se- ringsfang)	17,2	181,5	476,9	459,7	2 673	295,4	163
	5,1	5,8	67,7	62,6	1 208	61,9	1 067
Summa Europa . . .	8 753,2	11 806,8	16 642,3	7 889,1	90	4 835,5	41

Länder.	1873/75.	1881/85.	1891/95.	Zunahme bezw. Abnahme	Zunahme bezw. Abnahme in Prozent	Zunahme bezw. Abnahme	Zunahme bezw. Abnahme in Prozent
				1000 t		1000 t	
	1000 t	1000 t	1000 t	1873/75 bis 1891/95.		1881/85 bis 1891/95.	
Britisches Nordamerika am Atlantischen Meere einschließlich Grönland . . .	20,6	29,1	108,9	88,3	429	79,8	274
Bereinigte Staaten von Amerika am atlantischen Meere	1 385,1	2 088,1	3 399,3	2 014,2	145	1 311,2	63
Mexiko und Centralamerika am Atlantischen Meere	20,5	51,3	104,0	83,5	407	52,7	103
Westindische Inseln	129,8	156,4	231,1	101,3	78	74,7	48
Südamerika am Atlantischen Meere nördlich von Brasilien	52,5	22,3	24,0	— 28,5	— 54	1,7	8
Brasilien	114,9	239,8	411,1	296,2	258	171,3	71
Südamerika am Atlantischen Meere südlich von Brasilien	27,1	114,9	414,0	386,9	1 428	299,1	260
Chile und das übrige Südamerika am Stillen Meere	91,6	211,1	456,8	365,2	399	245,7	116
Mexiko und Centralamerika am Stillen Meere	22,0	18,5	18,9	— 3,1	— 14	0,4	2
Bereinigte Staaten und britisches Nordamerika am Stillen Meere	4,0	7,0	25,9	21,9	547	18,9	270
Ägypten und das übrige Afrika am Mitteländi- schen Meere	0,8	4,5	7,7	6,9	862	3,2	71
Kapland mit Natal	1,8	30,4	114,3	112,5	6 250	83,9	276
Afrika am Atlantischen Meere (ausschließlich der deutschen Schutzgebiete)	29,1	97,9	261,3	232,	798	163,4	167
Afrika am Indischen und Rothen Meere (ausschließ- lich der deutschen Schutz- gebiete)	6,1	10,7	10,5	4,4	72	— 0,2	— 2
Asien am Mitteländischen und Schwarzen Meere (Levante)	2,8	1,8	42,5	39,7	1 418	40,7	2 261
Ostindien mit den indischen Inseln	122,6	189,9	592,5	469,9	383	402,6	212
China, Japan und das übrige Asien	25,2	79,8	270,7	245,5	974	190,9	239
Australien mit den Inseln im Stillen Meere (aus- schließlich der deutschen Schutzgebiete)	35,5	57,5	205,6	170,1	479	148,1	257
Unbekannte Hafensplätze . .	17,6	2,8	0,7	— 16,9	96	— 1,9	— 73

Abgesehen von dem auf ganz kleinen Zahlen beruhenden Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland und der großen Seefischerei, zeigt sich das Ueberwiegen der Steigerung auf Seiten der überseeischen Länder, wo namentlich die

Entwicklung des Verkehrs mit Afrika, Asien und Australien ins Auge fällt. Des Vergleichs halber mag nachstehend die Reihenfolge der Länder in den Perioden 1873/75 und 1891/95 nach der Tonnage des Verkehrs gegeben werden:

Der Verkehr in seinen Richtungen nach der Rangstufe für die angekommene und abgegangene Tonnage.

1873/75.	1881/85.	1891/95.
1. Großbritannien und Irland einschließlich Helgoland.	1. Großbritannien und Irland einschließlich Helgoland.	1. Großbritannien und Irland einschließlich Helgoland.
2. Vereinigte Staaten von Amerika am Atlantik.	2. Vereinigte Staaten von Amerika und Atlantik.	2. Vereinigte Staaten von Amerika am Atlantik.
3. Europäisches Rußland.	3. Dänemark mit Island und Färöer.	3. Schweden.
4. Dänemark 2c.	4. Europäisches Rußland.	4. Dänemark mit Island und Färöer.
5. Schweden.	5. Schweden.	5. Europäisches Rußland.
6. Norwegen 2c.	6. Norwegen 2c.	6. Ostindien.
7. Niederlande.	7. Niederlande.	7. Niederlande.
8. Frankreich.	8. Frankreich.	8. Norwegen 2c.
9. Belgien.	9. Brasilien.	9. Rumänien und Rußland 2c. am Schwarzen Meere.
10. Westindien.	10. Belgien.	10. Chile.
11. Ostindien 2c.	11. Spanien und Portugal.	11. Südamerika am Atlantik südlich von Brasilien.
12. Brasilien.	12. Chile.	12. Brasilien.
13. Chile.	13. Ostindien 2c.	13. Frankreich.
14. Spanien und Portugal.	14. Rumänien und Rußland am Schwarzen Meere 2c.	14. Belgien.
15. Südamerika am Atlantischen Meere nördlich von Brasilien.	15. Westindien.	15. China, Japan 2c.
16. Italien und Malta.	16. Südamerika am Atlantik südlich von Brasilien.	16. Spanien und Portugal.
17. Australien 2c.	17. Italien und Malta.	17. Afrika am Atlantik.
18. Afrika am Atlantik.	18. Afrika am Atlantik.	18. Westindien.
19. Südamerika am Atlantik südlich von Brasilien.	19. China, Japan 2c.	19. Australien 2c.
20. China, Japan 2c.	20. Australien 2c.	20. Italien und Malta.
21. Mexiko und Centralamerika am Pazifik.	21. Mexiko und Centralamerika am Atlantik.	21. Rapland 2c.
22. Britisch-Nordamerika am Atlantik.	22. Rapland 2c.	22. Britisch-Nordamerika am Atlantik.
23. Mexiko und Centralamerika am Atlantik.	23. Britisch-Nordamerika am Atlantik.	23. Griechenland 2c.
24. Rumänien und Rußland am schwarzen Meere 2c.	24. Griechenland 2c.	24. Mexiko und Centralamerika am Atlantik.
25. Afrika am indischen Meere.	25. Südamerika am Atlantik nördlich von Brasilien.	25. Große Seefischerei.
26. Große Seefischerei.	26. Mexiko und Centralamerika am Pazifik.	26. Levante.
27. Vereinigte Staaten 2c. am Pazifik.	27. Afrika am Indischen Meere.	27. Oesterreich-Ungarn.
28. Griechenland 2c.	28. Oesterreich-Ungarn.	28. Vereinigte Staaten 2c. am Pazifik.
29. Levante.	29. Vereinigte Staaten 2c. am Pazifik.	29. Südamerika am Atlantik nördlich von Brasilien.
30. Rapland 2c.	30. Große Seefischerei.	30. Mexiko und Centralamerika am Pazifik.
31. Aegypten 2c.	31. Aegypten 2c.	31. Afrika am Indischen Meere.
32. Oesterreich-Ungarn.	32. Levante.	32. Aegypten 2c.

Ebenso wenig wie für die einzelnen Länder sind die Zahlen für die einzelnen Erdtheile vollkommen sicher festzustellen, da namentlich durch die Aufschreibungen für die Mittelmeerstaaten von Europa, Asien und Afrika Schwierigkeiten bestehen. Folgende Zusammenstellung aber vermag doch ein übersichtliches und einigermaßen zuverlässiges Bild zu bieten.

Entwicklung des Schiffsverkehrs nach Hauptverkehrsrichtungen.

	Tonnage			Vermehrung					
	(Millionen Tonnen)			in Millionen Tonnen			in Prozent		
	1873	1884	1895	1873/84	1884/95	1873/95	1873/84	1884/95	1873/95
1. Nordeuropa ¹⁾	2,64	4,45	5,78	1,81	1,33	3,14	69	28	119
2. Großbritannien etc.	4,72	7,06	8,86	2,34	1,80	4,14	50	25	88
3. West- und südeuropäisches Festland am Atlantik einschließlich Spanien und Frankreich am Mitteländischen Meere ²⁾	0,83	1,19	1,33	0,36	0,14	0,50	43	12	60
4. Mittelmeergebiet ausschließlich Spanien und Frankreich ³⁾	0,05	0,49	1,00	0,44	0,51	0,95	880	104	1900
5. Afrika ausschließlich Nordafrika	0,03	0,15	0,44	0,12	0,29	0,41	400	193	1367
6. Nordamerika	1,49	2,24	3,39	0,75	1,15	1,90	50	51	128
7. Mexiko, Mittelamerika, Westindien und Südamerika	0,46	0,96	1,92	0,50	0,96	1,46	109	100	317
8. Ostindien und Ostasien	0,15	0,28	0,87	0,13	0,59	0,72	87	211	480
9. Australien	0,04	0,06	0,23	0,02	0,17	0,19	50	283	475

Es ergibt sich durchgehend eine gewaltige Steigerung des überseeischen Verkehrs, erheblich stärker als die Steigerung des nord- und westeuropäischen Verkehrs. In Europa liegt die stärkere Steigerung sowohl absolut wie relativ in der ersten Hälfte der Periode; im Mittelmeergebiet ist sie in der zweiten Hälfte absolut ein wenig größer, relativ aber erheblich geringer als in der ersten Periode. In Afrika ebenfalls in der zweiten Hälfte absolut erheblich größer, relativ allerdings angesichts der Kleinheit der Anfangszahlen geringer als in der ersten Periode. Im Verkehr mit Mittel- und Südamerika ist sie absolut erheblich größer, relativ um ein Weniges geringer. Dagegen ist in Nordamerika, Asien und Australien die absolute sowohl wie die relative Steigerung in der neueren Zeit bei Weitem stärker gewesen als zwischen 1873 und 1884.

1) Europäisches Rußland ausschließlich Schwarzes Meer-Gebiet, Schweden, Norwegen, Dänemark.

2) Niederlande, Belgien, Frankreich, Spanien und Portugal.

3) Italien, Oesterreich-Ungarn, europäische Türkei und Griechenland, Rumänien und Rußland am Schwarzen und Asowschen Meere, Levante, Aegypten und Afrika am Mitteländischen Meere.

V. Der Schiffsverkehr nach Flaggen.

Nach Mulhall¹⁾ betrug die **Tonnage der angekommenen Seeschiffe** in allen deutschen Häfen

	deutsche	fremde	Summe	prozentuale Beteilig- ung der deutschen
1860	1,7	2,0	3,7	47
1870	2,7	3,5	6,2	43
1880	2,6	4,0	6,5	39

Dies zeigt von 1860/80 eine absolute Zunahme von mehr als 800 000 Tonnen deutscher gegenüber fast 2 Millionen der fremden angekommenen Schiffe im deutschen Verkehr. Es bedeutet dagegen eine relative Abnahme der Bedeutung der deutschen Flagge im Gesamteingang von 8 Prozent.

Nach der Reichsstatistik verkehrten in deutschen Häfen:

J a h r .	Schiffe.				Davon Dampfer.			
	Zahl (1000 Schiffe)		Tonnage (Millionen t)		Zahl (1000 Schiffe)		Tonnage (Millionen t)	
	deutsche	fremde	deutsche	fremde	deutsche	fremde	deutsche	fremde
1873	60,3	34,3	6,0	6,4	7,6	9,5	2,6	3,8
1884	89,4	31,1	10,1	10,3	26,4	15,8	7,0	8,4
1895	97,4	36,5	15,9	14,5	49,4	21,0	13,3	12,8

Es hat sich vermehrt die **Zahl** der deutschen Schiffe von 1873/84 um 29 000; von 1884/95 um 8000, d. i. 48 Prozent beziehungsweise 9 Prozent; von 1873/95 um 37 000 = 61 Prozent. Im gleichen Zeitraum hat sich die Zahl der fremden Schiffe vermindert von 1873/84 um 3200; von 1884/95 vermehrt um 5300; von 1873/95 um 2100; d. i. in der ersten Periode vermindert um 9 Prozent, in der zweiten vermehrt um 17 Prozent; von 1873/95 vermehrt um 6 Prozent. Die **Tonnage** der deutschen Schiffe vermehrte sich von 1873/84 um 4,1 Millionen; von 1884/95 um 5,9 und von 1873/95 um 10,0 Millionen, das macht 69, 58 beziehungsweise 167 Prozent. Für die Tonnage der fremden Schiffe gestalten sich die entsprechenden Zahlen der Vermehrung, wie folgt: 1873/84 0,4, 1884/95 0,4, 1873/95 0,8 Millionen Tonnen oder 62, 41 beziehungsweise 128 Prozent.

Für die **Dampfschiffe** ergibt sich: Vermehrung der deutschen der Zahl nach 1873/84 18 800, 1884/95 23 000, 1873/95 41 800; d. i. 247 Prozent, beziehungsweise 87 Prozent, beziehungsweise 550 Prozent. Die Vermehrung der fremden Dampfer ist 1873/84 6300, 1884/95 5200 und 1873/95 11 500; d. i. 66 Prozent, 33 Prozent, 121 Prozent. Die Tonnage der Dampfer vermehrt sich bei den

1) The Dictionary of Statistics a. a. O. S. 518.

deutschen 1873/84 um 4,4, 1884/95 um 6,4, 1873/95 um 10,7 Millionen Tonnen; d. i. 167 Prozent, 92 Prozent beziehungsweise 411 Prozent. Die Tonnage der fremden Dampfer vermehrt sich 1873/84 um 4,5, 1884/95 um 4,4, 1873/95 um 9,0 Millionen Tonnen; d. i. 119, 53 und 235 Prozent.

Es hat also der deutsche Schiffsverkehr sowohl der Zahl als der Tonnage nach rascher zugenommen als der fremde; namentlich, was die Zahl angeht; aber auch die Tonnage, 1873 hinter der fremden zurückstehend, hat letztere 1895 übertroffen.

Noch schneller ist die Entwicklung des deutschen Dampfschiffsverkehrs gewesen, sowohl absolut als relativ. Tabelle III 9 zeigt die Einzelheiten der Entwicklung. Das Ergebnis ist, daß während im Jahre 1873 die deutsche Schifffahrt am Gesamtverkehr mit 62 Prozent der Zahl, 48 Prozent der Tonnage, am Dampfschiffsverkehr 45 Prozent der Zahl und 41 Prozent der Tonnage beteiligt war, 1884 Deutschland über 74 Prozent der Schiffe, 49 Prozent der Tonnage bezw. 64 Prozent der Dampfschiffe und 45 Prozent der Dampfschiffstonnage verfügte, 1895 70 Prozent der Schiffszahl und 52 Prozent der Gesamttonnage bezw. gleichfalls 70 Prozent der Dampferzahl und 51 Prozent der Dampferstonnage innehat.

Die Einzelheiten der Entwicklung, nach der Nationalität der fremden Flaggen unterschieden, zeigt Tabelle III 10 von Jahr zu Jahr fortlaufend.

Die deutsche Schifffahrt im Verkehr der deutschen Häfen hat sich 1873/75 bis 1891/95 von 5,9 auf 15,6 Millionen Tonnen gehoben oder fast verdreifacht; die russische hebt sich in der gleichen Zeit nur um etwa 100 000 Tonnen, d. i. ca. $\frac{2}{5}$; die schwedische um ungefähr 800 000 Tonnen = $1\frac{3}{5}$; die norwegische um 300 000 Tonnen oder $\frac{3}{5}$; die dänische um 800 000 Tonnen oder über $\frac{4}{5}$; die britische um 5 200 000 oder um $1\frac{2}{5}$; die niederländische um ca. 80 000 Tonnen oder $\frac{1}{5}$; die belgische um 30 000 oder um etwas über $1\frac{1}{4}$; die französische hebt sich um 40 000 oder ca. $\frac{1}{3}$; die spanische um 72 000 oder um $5\frac{1}{2}$; die portugiesische und italienische Schifffahrt ist unverändert geblieben; die österreichische hat sich um 6000 Tonnen oder $\frac{1}{3}$ vermehrt; die griechische ist um ca. 17 000 Tonnen oder 1600 Prozent gestiegen, während die Nordamerikaner sogar um 77 000 Tonnen zurückgegangen und heute nur noch mit verschwindend kleinen Zahlen beteiligt sind.

Wie im Ganzen, so hat Deutschland auch allen einzelnen, numerisch in Frage kommenden Mitbewerbern gegenüber die bei Weitem größte Zunahme zu verzeichnen.

Zum Vergleich mag schließlich eine Zusammenstellung der angekommenen Schiffe nach Flaggen für die Fünfjahresdurchschnitte von 1871—1895, getrennt nach Nordsee- und Ostseegebiet, gegeben werden. (Tab. III 11.) Diese zeigt, daß, während die deutsche Flagge 1871/75 im Nordseegebiet von 48,9, im Ostseegebiet von 41,5 Prozent der Gesamtzahl der Schiffe geführt wurde, im Durchschnitt der Jahre 1891/95 54,8 Prozent im Nordseegebiet, 48,8 Prozent im Ostseegebiet die deutsche Flagge aufwies. Die englische Flagge, die vornehmlichste Mitbewerberin, ist in dieser Zeit von 39 bezw. 22 auf $36\frac{1}{2}$ bezw. $19\frac{1}{3}$ Prozent zurückgegangen.

Tab. III 1.

Die gesammte Schiffsbewegung in den Hafenplätzen des Deutschen Reichs von 1873—1895.

(Summe der angekommenen und abgegangenen Schiffe in der Küstenschifffahrt und im Verkehr mit außer-deutschen Hafenplätzen.)

Jahreszahl.	Beladene Schiffe.						Gesamtzahl der Schiffe.					
	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.		Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
1873	14 827	5 564,6	55 658	4 222,0	70 485	9 786,6	17 089	6 438,8	77 598	5 902,8	94 687	12 341,6
1874	15 381	6 223,8	52 599	4 051,7	67 980	10 275,5	18 355	7 461,8	75 010	5 740,9	93 365	13 202,7
1875	14 496	5 938,0	49 347	3 974,4	63 843	9 912,4	17 189	7 182,1	70 369	5 540,6	87 558	12 722,7
1873—1875	14 901	5 908,8	52 535	4 082,7	67 436	9 991,5	17 544	7 027,6	74 326	5 728,1	91 870	12 755,7
1876	16 935	6 167,8	51 947	4 106,0	68 882	10 273,8	20 053	7 529,7	75 728	5 897,1	95 781	13 426,8
1877	16 638	6 832,8	52 493	4 012,9	69 131	10 845,7	22 241	8 335,7	72 908	5 606,5	95 149	13 942,2
1878	21 320	7 163,9	56 208	3 862,4	77 528	11 026,3	24 743	8 543,2	79 679	5 361,6	104 422	13 904,8
1879	22 480	7 630,7	56 369	3 970,7	78 849	11 601,4	26 210	9 352,4	77 418	5 410,5	103 628	14 762,9
1880	24 152	8 181,7	61 075	4 389,5	85 227	12 571,2	27 851	9 813,9	82 452	5 724,7	110 303	15 538,6
1876—1880	20 305	7 195,4	55 618	4 068,3	75 923	11 263,7	24 420	8 715,0	77 633	5 600,1	101 857	14 315,1
1881	24 497	8 569,4	54 993	3 896,1	79 490	12 465,5	28 411	10 356,4	74 231	5 043,6	102 642	15 400,0
1882	26 985	9 748,6	55 130	4 007,7	82 115	13 756,3	31 272	11 756,9	74 356	5 123,6	105 628	16 880,5
1883	30 545	11 299,6	58 557	4 012,2	89 102	15 311,8	35 589	13 772,6	78 377	5 085,9	113 966	18 858,5
1884	35 871	12 550,0	57 920	3 903,3	93 791	16 453,3	41 246	15 319,9	79 302	5 088,8	120 548	20 408,7
1885	38 293	12 996,4	57 004	3 761,2	95 297	16 757,6	43 296	15 552,7	78 062	4 847,0	121 358	20 399,7
1881—1885	31 238	11 032,8	56 721	3 916,1	87 959	14 948,9	35 963	13 351,7	76 866	5 037,8	112 828	18 389,5
1886	39 114	13 076,3	51 625	3 601,2	90 739	16 677,5	43 787	15 541,5	70 255	4 580,8	114 042	20 122,3
1887	41 965	14 091,2	53 235	3 716,3	95 200	17 807,5	47 406	16 766,9	72 331	4 735,1	119 737	21 502,0
1888	43 007	15 101,5	51 537	3 685,0	94 544	18 786,5	49 366	18 448,9	70 946	4 785,1	120 312	23 234,0
1889	47 862	16 445,7	53 352	3 609,1	101 214	20 054,8	55 300	20 415,1	74 255	4 770,5	129 555	25 185,6
1890	49 272	17 692,1	52 074	3 416,7	101 346	21 108,8	56 648	21 678,7	73 145	4 512,9	129 793	26 191,6
1886—1890	44 244	15 281,4	52 365	3 605,7	96 609	18 887,0	50 501	18 570,2	72 186	4 676,9	122 688	23 247,1
1891	50 425	19 412,0	53 719	3 602,6	104 144	23 014,6	59 213	24 159,0	74 275	4 809,9	133 488	28 968,9
1892	52 957	19 136,2	51 062	3 514,9	104 019	22 651,1	60 705	23 513,8	70 803	4 782,6	131 508	28 296,4
1893	54 572	20 216,5	52 467	3 375,1	107 039	23 591,6	62 221	24 889,6	71 653	4 466,8	133 874	29 356,4
1894	61 179	22 016,9	53 178	3 472,3	114 357	25 489,2	69 315	27 110,5	74 103	4 620,3	143 418	31 730,8
1895	57 719	21 103,1	49 665	3 350,1	107 384	24 453,2	65 970	26 124,0	67 860	4 344,8	133 830	30 468,8
1891—1895	55 370	20 376,9	52 018	3 463,0	107 389	23 839,9	63 485	25 159,4	71 739	4 604,9	135 224	29 764,3

Tab. III 2.

Gesamte Schiffsbewegung in Prozenten verglichen mit dem Jahre 1873.

Jahreszahl.	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.	
	Zahl.	Tonnage.	Zahl.	Tonnage.	Zahl.	Tonnage.
1873	100	100	100	100	100	100
1874	107	116	97	97	99	107
1875	101	112	91	94	92	103
1876	117	117	98	100	101	109
1877	130	129	94	95	100	113
1878	145	133	103	91	110	113
1879	153	145	100	92	109	120
1880	163	152	106	97	116	126
1881	166	161	96	85	108	125
1882	183	183	96	87	112	137
1883	208	214	101	86	120	153
1884	241	238	102	86	127	165
1885	253	242	101	82	128	165
1886	256	241	91	78	120	163
1887	277	260	93	80	126	174
1888	289	287	92	81	127	188
1889	324	317	96	81	137	204
1890	331	337	94	76	137	212
1891	346	375	96	81	141	235
1892	355	365	91	81	139	221
1893	364	387	92	76	141	238
1894	406	421	96	78	151	252
1895	386	406	87	74	141	247

Tab. III 3.

Bewegung der Küstenschifffahrt zwischen deutschen Hafenplätzen 1873—1895.

Jahreszahl.	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
1873	4 138	591,1	39 899	1 364,8	44 037	1 955,9
1874	4 274	655,2	39 427	1 380,4	43 701	2 035,6
1875	3 850	619,3	37 467	1 361,4	41 317	1 980,7
1873—1875	4 087	621,9	38 931	1 368,9	43 018	1 990,7
1876	5 925	724,8	42 394	1 404,0	48 319	2 128,8
1877	6 617	860,9	41 938	1 347,4	48 555	2 208,3
1878	8 576	1 012,3	50 576	1 465,0	59 152	2 477,3
1879	8 883	986,2	49 905	1 405,8	58 788	2 392,0
1880	9 976	1 027,2	53 425	1 444,9	63 401	2 472,1
1876—1880	7 995	922,3	47 648	1 413,4	55 643	2 335,7
1881	10 543	1 224,5	48 431	1 279,3	58 974	2 503,8
1882	11 133	1 569,1	47 343	1 300,7	58 476	2 869,8
1883	13 189	1 732,8	52 603	1 393,3	65 792	3 126,1
1884	17 062	1 973,2	55 008	1 544,2	72 070	3 517,4
1885	18 952	2 264,8	55 519	1 584,9	74 471	3 849,7
1881—1885	14 176	1 752,9	51 781	1 420,5	65 957	3 173,4
1886	20 307	2 265,5	50 279	1 537,0	70 586	3 802,5
1887	21 871	2 560,1	51 420	1 633,8	73 291	4 193,9
1888	23 011	2 722,6	49 954	1 635,2	72 965	4 357,8
1889	26 675	3 000,6	51 829	1 712,5	78 504	4 713,1
1890	27 826	3 387,5	52 306	1 697,3	80 132	5 084,8
1886—1890	23 938	2 787,3	51 158	1 643,2	75 096	4 430,4
1891	28 632	3 972,5	53 822	1 846,7	82 454	5 819,2
1892	30 200	3 902,6	51 080	1 988,0	81 280	5 890,6
1893	31 758	4 479,9	52 213	1 877,0	83 971	6 356,9
1894	36 650	5 199,3	53 447	2 032,4	90 097	7 231,7
1895	32 929	4 698,5	48 171	1 816,8	81 100	6 515,3
1891—1895	32 034	4 450,6	51 747	1 912,2	83 780	6 362,7

Tab. III 4.

Schiffsbewegung in der Küstenschiffahrt in Prozenten verglichen
mit dem Jahre 1873.

Jahreszahl.	Dampfer.		Segelschiffe.		Summe.	
	Zahl.	Tonnage.	Zahl.	Tonnage.	Zahl.	Tonnage.
1873	100	100	100	100	100	100
1874	103	111	99	101	99	104
1875	93	105	94	100	94	101
1876	143	123	106	103	110	109
1877	160	146	105	99	110	113
1878	207	171	127	107	134	127
1879	215	167	125	103	133	122
1880	241	174	134	106	144	126
1881	255	207	121	94	134	128
1882	269	265	119	95	133	142
1883	319	293	132	102	149	160
1884	412	334	138	113	164	180
1885	458	383	139	116	169	197
1886	491	383	126	113	160	194
1887	529	433	126	120	166	214
1888	556	461	125	112	165	223
1889	645	508	130	125	178	241
1890	672	573	131	124	182	260
1891	692	672	135	135	187	298
1892	730	660	128	146	185	301
1893	767	758	131	138	191	325
1894	886	880	134	149	205	370
1895	796	795	121	133	184	333

Tab. III 5.

Bewegung der beladenen und der Gesamtzahl der Seeschiffe in den deutschen
Hafenplätzen im Verkehr mit außerdeutschen Häfen von 1872—1895.

Jahreszahl.	Gesamtzahl der angekommenen und abgegangenen beladenen Schiffe.						Gesamtzahl der angekommenen und abgegangenen Schiffe.					
	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.		Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.	
	Zahl.	Tonnage	Zahl.	Tonnage	Zahl.	Tonnage	Zahl.	Tonnage	Zahl.	Tonnage	Zahl.	Tonnage
		Tausend t		Tausend t		Tausend t		Tausend t		Tausend t		Tausend t
1872	10 505	4 675,0	26 520	3 415,0	37 025	8 090,0	12 290	5 520,0	37 740	4 570,0	50 030	10 090,0
1873	11 466	5 153,3	27 050	3 323,6	38 515	8 466,9	12 951	5 847,7	37 699	4 538,0	50 650	10 385,7
1874	12 058	5 760,2	25 547	3 167,1	37 605	8 927,3	14 081	6 806,6	35 583	4 360,5	49 664	11 167,1
1875	11 444	5 510,7	23 860	3 095,2	35 308	8 606,9	13 339	6 562,8	32 902	4 179,2	46 241	10 742,0
1872—1875	11 368	5 274,8	25 740	3 250,2	37 113	8 522,8	13 165	6 184,3	34 981	4 411,9	49 146	10 596,2
1876	11 948	5 606,6	23 178	3 194,5	35 126	8 801,1	14 128	6 804,9	33 334	4 493,1	47 462	11 298,0
1877	13 311	6 240,7	21 919	3 129,9	35 170	9 370,6	15 624	7 474,8	30 970	4 259,1	46 594	11 733,9
1878	14 004	6 413,4	20 693	2 868,6	34 697	9 282,0	16 167	7 530,9	29 103	3 896,6	45 270	11 427,5
1879	14 664	6 910,4	19 874	2 973,0	34 538	9 883,4	17 327	8 366,2	27 513	4 004,7	44 840	12 370,9
1880	15 270	7 382,5	21 512	3 366,7	36 782	10 749,2	17 875	8 786,7	29 027	4 279,8	46 902	13 066,5
1876—1880	13 839	6 510,7	21 435	3 106,5	35 263	9 617,3	16 224	7 792,7	29 989	4 186,7	46 218	11 979,4
1881	15 145	7 594,9	19 028	2 956,0	34 193	10 551,0	17 868	9 131,9	25 800	3 764,3	43 668	12 896,2
1882	17 226	8 593,1	20 020	3 076,6	37 246	11 670,5	20 139	10 187,8	27 013	3 822,9	47 152	14 010,7
1883	18 845	9 981,1	19 157	2 988,8	38 002	12 969,0	22 400	12 039,8	25 774	3 692,6	48 174	15 732,4
1884	20 284	10 976,6	17 661	2 790,3	37 945	13 766,9	24 184	13 346,7	24 294	3 544,6	48 478	16 891,3
1885	20 846	11 184,7	16 431	2 609,0	37 277	13 794,7	24 344	13 287,9	22 543	3 262,1	46 887	16 550,0
1881—1885	18 469	9 666,1	18 459	2 884,1	36 933	12 550,4	21 787	11 598,8	25 085	3 617,3	46 872	15 216,1
1886	20 192	11 190,2	14 738	2 457,4	34 930	13 647,6	23 480	13 276,6	19 976	3 043,8	43 456	16 319,8
1887	21 896	11 977,4	15 431	2 493,1	37 277	14 470,5	25 535	14 206,8	20 911	3 101,3	46 446	17 308,1
1888	21 992	12 921,4	15 234	2 465,4	37 226	15 385,8	26 355	15 726,3	20 992	3 149,9	47 347	18 876,2
1889	23 541	14 032,6	15 980	2 333,1	39 521	16 365,7	28 625	17 414,5	22 426	3 058,0	51 051	20 472,5
1890	23 613	14 873,6	14 773	2 148,9	38 386	17 021,5	28 822	18 291,2	20 839	2 815,6	49 661	21 106,8
1886—1890	22 247	12 999,0	15 231	2 379,6	37 468	15 378,2	26 563	15 783,1	21 029	3 033,7	47 592	18 816,7
1891	24 575	16 236,6	14 296	2 205,4	38 871	18 442,0	30 581	20 186,5	20 453	2 963,2	51 034	23 149,7
1892	24 814	15 824,2	14 033	2 055,3	38 847	17 869,5	30 505	19 611,2	19 723	2 794,6	50 228	22 405,8
1893	24 687	16 389,4	13 904	1 920,7	38 591	18 310,1	30 463	20 409,7	19 440	2 589,8	49 903	22 999,5
1894	26 650	17 569,4	15 094	1 960,4	41 744	19 529,6	32 665	21 911,2	20 656	2 587,9	53 321	24 499,1
1895	26 724	17 027,3	14 394	1 928,1	41 118	18 955,4	33 041	21 425,5	19 689	2 528,0	52 730	23 953,5
1891—1895	25 490	16 609,4	14 345	2 014,0	39 834	18 621,3	31 451	20 718,8	19 992	2 692,7	51 443	23 401,5

Tab. III 6.

Prozentuale Entwicklung der Bewegung der Seeschiffe im Verkehr
deutscher Hafenplätze mit außerdeutschen Häfen seit 1873.

Jahreszahl.	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.	
	Zahl.	Tonnage.	Zahl.	Tonnage.	Zahl.	Tonnage.
1872	100	100	100	100	100	100
1873	105	106	100	99	101	103
1874	115	123	94	95	99	111
1875	109	119	87	91	92	106
1876	115	123	88	98	95	112
1877	127	135	82	93	93	116
1878	132	136	77	85	90	113
1879	141	152	73	88	90	123
1880	145	159	77	94	94	129
1881	145	165	68	82	87	128
1882	164	185	72	84	94	139
1883	182	218	68	81	96	156
1884	197	242	64	78	97	167
1885	198	241	60	71	94	164
1886	191	241	53	67	87	162
1887	208	257	55	68	93	172
1888	214	285	56	69	95	187
1889	233	315	59	67	102	203
1890	235	331	55	62	99	209
1891	249	366	54	65	102	229
1892	248	355	52	61	100	222
1893	247	370	52	57	100	228
1894	266	397	55	57	107	243
1895	269	388	52	55	105	237

Schiffahrtsbewegung in den Häfen des Deutschen Reichs von

A. Angekommene Schiffe.

	Beladene Schiffe.						Gesamtzahl der Schiffe.					
	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.		Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
1872	5 905	2 640,0	16 990	2 160,0	22 895	4 800,0	6 140	2 750,0	18 920	2 250,0	25 060	5 000,0
1873	6 255	2 798,1	17 141	2 144,0	23 396	4 942,1	6 522	2 939,4	19 098	2 283,6	25 620	5 223,0
1874	6 738	3 250,8	15 438	2 027,0	22 176	5 277,8	7 100	3 424,3	17 862	2 185,6	24 962	5 609,9
1875	6 291	3 103,8	14 310	1 988,5	20 601	5 092,3	6 614	3 261,9	16 562	2 122,0	23 176	5 383,9
1872—1875	6 247	2 948,2	15 970	2 079,9	22 267	5 028,1	6 594	3 093,9	18 111	2 210,3	24 705	5 254,2
1876	6 829	3 258,3	14 741	2 117,0	21 570	5 375,3	7 068	3 385,0	16 398	2 199,8	23 466	5 584,8
1877	7 233	3 435,6	13 024	1 968,7	20 257	5 404,3	7 812	3 732,1	15 300	2 122,7	23 112	5 854,8
1878	7 466	3 472,7	11 953	1 779,2	19 419	5 251,9	8 094	3 769,7	14 525	1 945,8	22 619	5 715,9
1879	8 221	3 914,6	11 892	1 864,2	20 113	5 778,8	8 669	4 179,5	13 667	1 987,7	22 336	6 167,2
1880	8 519	4 163,5	12 458	2 002,3	20 977	6 165,8	8 913	4 378,7	14 467	2 147,1	23 380	6 525,8
1876—1880	7 654	3 648,9	12 814	1 946,3	20 467	5 595,2	8 111	3 889,0	14 871	2 080,6	22 983	5 969,6
1881	8 330	4 262,7	10 419	1 726,6	18 749	5 989,3	8 896	4 536,2	12 672	1 841,4	21 568	6 377,6
1882	9 247	4 730,4	10 460	1 753,3	19 707	6 483,7	10 033	5 073,5	13 363	1 913,1	23 396	6 986,6
1883	10 252	5 549,9	9 683	1 664,4	19 935	7 214,3	11 155	5 988,0	12 884	1 838,3	24 039	7 826,3
1884	11 424	6 298,0	9 584	1 668,0	21 008	7 966,0	12 082	6 665,4	12 193	1 784,0	24 275	8 449,4
1885	11 360	6 257,3	8 726	1 489,2	20 086	7 746,5	12 146	6 633,5	11 261	1 620,9	23 407	8 254,4
1881—1885	10 123	5 419,7	9 774	1 660,3	19 897	7 080,0	10 862	5 779,3	12 475	1 799,5	23 337	7 578,9
1886	11 123	6 274,4	8 415	1 424,7	19 538	7 699,1	11 726	6 624,7	10 053	1 516,7	21 779	8 141,4
1887	12 019	6 731,5	8 746	1 433,9	20 765	8 165,4	12 756	7 091,6	10 485	1 531,1	23 241	8 622,7
1888	12 037	7 265,8	9 003	1 465,1	21 040	8 730,9	13 196	7 875,9	10 584	1 565,9	23 780	9 441,8
1889	13 559	8 263,0	10 025	1 424,3	23 584	9 687,3	14 326	8 702,7	11 346	1 519,7	25 672	10 222,4
1890	13 549	8 642,6	9 395	1 314,3	22 944	9 956,9	14 397	9 120,9	10 505	1 399,3	24 902	10 520,2
1886—1890	12 457	7 435,5	9 117	1 412,5	21 574	8 847,9	13 280	7 883,2	10 595	1 506,5	23 875	9 389,7
1891	14 524	9 588,5	9 047	1 403,0	23 571	10 991,5	15 251	10 061,2	10 352	1 483,7	25 603	11 544,9
1892	14 601	9 342,5	8 811	1 349,1	23 412	10 691,6	15 238	9 792,4	9 999	1 422,8	25 237	11 215,2
1893	14 521	9 737,4	8 463	1 211,0	22 984	10 948,4	15 189	10 175,5	9 720	1 283,1	24 909	11 458,6
1894	15 578	10 568,6	8 816	1 207,4	24 394	11 776,0	16 314	10 953,5	10 403	1 285,1	26 717	12 238,6
1895	15 841	10 291,8	8 357	1 186,8	24 198	11 478,6	16 488	10 660,0	9 920	1 261,5	26 408	11 921,5
1891—1895	15 013	9 905,8	8 699	1 271,5	23 712	11 177,2	15 696	10 328,5	10 079	1 347,2	25 775	11 675,8

¹⁾ Für das Jahr 1872 sind die von Kier aus der Zollvereinsstatistik und der hamburgischen Vergleichs Mouvement de la navigation maritime publié par le bureau central de statistique du

1872—1895 im Verkehr mit außerdeutschen Hafenplätzen.¹⁾

B. Abgegangene Schiffe.

	Beladene Schiffe.						Gesamtzahl der Schiffe.					
	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.		Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
4 600	2 035,0	9 530	1 255,0	14 130	3 290,0	6 150	2 770,0	18 820	2 320,0	24 970	5 090,0	
5 211	2 345,2	9 908	1 179,6	15 119	3 524,8	6 429	2 908,3	18 601	2 254,4	25 030	5 162,7	
5 320	2 509,4	10 109	1 140,1	15 429	3 649,5	6 981	3 382,3	17 721	2 174,9	24 702	5 557,2	
5 153	2 406,9	9 556	1 107,7	14 709	3 514,6	6 725	3 300,9	16 340	2 057,2	23 065	5 358,1	
5 071	2 324,1	9 776	1 170,6	14 847	3 494,7	6 571	3 090,4	17 871	2 201,6	24 442	5 292,0	
5 119	2 348,3	8 437	1 077,5	13 556	3 425,8	7 060	3 419,9	16 936	2 293,3	23 996	5 713,2	
6 078	2 805,1	8 835	1 161,2	14 913	3 966,3	7 812	3 742,7	15 670	2 136,4	23 482	5 879,1	
6 538	2 940,7	8 740	1 089,4	15 278	4 030,1	8 073	3 761,2	14 578	1 950,8	22 651	5 712,0	
6 443	2 995,8	7 982	1 108,8	14 425	4 104,6	8 658	4 186,7	13 846	2 017,0	22 504	6 203,7	
6 751	3 219,0	9 054	1 364,4	15 805	4 583,4	8 962	4 408,0	14 560	2 132,7	23 522	6 540,7	
6 186	2 861,8	8 610	1 160,3	14 795	4 022,4	8 113	3 903,7	15 118	2 106,0	23 231	6 009,7	
6 825	3 332,2	8 619	1 229,4	15 444	4 561,7	8 972	4 595,7	13 128	1 922,9	22 100	6 518,6	
7 979	3 862,7	9 560	1 323,3	17 539	5 186,0	10 106	5 114,3	13 650	1 909,8	23 756	7 024,1	
8 593	4 431,2	9 474	1 324,4	18 067	5 755,6	11 245	6 051,8	12 890	1 854,3	24 135	7 906,1	
8 860	4 678,6	8 077	1 122,3	16 937	5 800,9	12 102	6 681,3	12 101	1 760,6	24 203	8 441,9	
9 486	4 927,4	7 705	1 120,8	17 191	6 048,2	12 198	6 654,4	11 282	1 641,2	23 480	8 295,6	
8 349	4 246,4	8 687	1 224,0	17 036	5 470,5	10 925	5 819,5	12 610	1 817,8	23 535	7 637,3	
9 069	4 915,8	6 323	1 032,7	15 392	5 948,5	11 754	6 651,3	9 923	1 527,1	21 677	8 178,4	
9 827	5 245,9	6 685	1 059,2	16 512	6 305,1	12 779	7 115,2	10 426	1 570,2	23 205	8 685,4	
9 955	5 655,6	6 231	1 000,3	16 186	6 655,9	13 159	7 850,4	10 408	1 584,0	23 567	9 434,4	
9 982	5 769,6	5 955	908,8	15 937	6 678,4	14 299	8 711,8	11 080	1 538,3	25 379	10 250,1	
10 064	6 231,0	5 378	834,6	15 442	7 065,6	14 425	9 170,3	10 334	1 416,3	24 759	10 586,6	
9 779	5 563,6	6 114	967,1	15 894	6 530,7	13 283	7 899,8	10 434	1 527,2	23 717	9 427,0	
10 051	6 648,1	5 249	802,4	15 300	7 450,5	15 330	10 125,3	10 101	1 479,5	25 431	11 604,8	
10 213	6 481,7	5 222	706,2	15 435	7 187,9	15 267	9 818,8	9 724	1 371,8	24 991	11 190,6	
10 136	6 652,0	5 441	709,7	15 607	7 361,7	15 274	10 234,2	9 720	1 306,7	24 994	11 540,9	
11 072	7 000,6	6 278	753,0	17 350	7 753,6	16 351	10 957,7	10 253	1 302,8	26 604	12 260,5	
10 833	6 735,5	6 037	741,3	16 920	7 476,8	16 553	10 765,5	9 769	1 266,5	26 322	12 032,0	
10 477	6 703,6	5 645	742,5	16 122	7 446,1	15 755	10 380,3	9 913	1 345,5	25 668	11 725,8	

Statistik u. z. zusammenfassenden und entsprechend dem Aufnahmeverfahren von 1873 berechneten Zahlen angegeben. royaume de Norvège, Band 4. Ouvrage rédigé par A. N. Kier, Christiania 1892, Seite 104, 125 und 126.

Die Richtung des Seeverkehrs der deutschen

Jahreszahl.	Europäisches Ausland.				Schweden.				Norwegen mit Spitzbergen.			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.
1873	4 042	805,6	1 266	396,2	4 580	602,5	734	162,2	4 571	469,0	482	137,6
1874	4 233	1 003,1	1 757	638,5	4 401	552,6	780	192,1	3 865	459,1	612	179,1
1875	3 247	793,8	1 181	457,4	3 982	546,5	772	183,0	3 666	422,3	537	161,2
1873—1875	3 507	867,5	1 401	497,7	4 303	567,2	762	179,1	4 034	450,1	544	159,3
1876	4 657	1 201,7	1 922	772,6	4 504	652,3	832	204,9	3 274	407,9	549	166,0
1877	4 367	1 177,6	1 909	785,9	4 185	607,3	901	247,7	3 018	397,2	571	175,8
1878	3 667	885,0	1 653	590,5	4 063	576,6	983	262,2	3 035	405,0	575	175,8
1879	5 518	1 383,0	2 723	1 012,7	4 276	654,2	960	291,9	2 675	367,3	512	172,3
1880	4 654	1 171,9	2 214	834,0	4 342	684,5	1 107	338,8	2 028	328,9	463	168,5
1876—1880	4 573	1 163,6	2 085	799,1	4 274	635,0	957	269,5	2 806	381,3	534	171,7
1881	3 251	915,3	1 710	687,8	4 634	770,5	1 253	396,3	2 177	346,2	609	193,9
1882	3 628	1 042,0	1 983	794,6	5 249	869,3	1 622	486,1	2 181	393,5	750	252,2
1883	3 816	1 290,4	2 373	1 071,0	5 160	959,6	1 892	613,3	2 046	399,4	746	264,7
1884	4 205	1 495,6	2 758	1 261,5	5 530	1 063,3	1 945	693,8	2 605	617,2	951	374,7
1885	3 422	1 259,9	2 350	1 074,2	5 852	1 102,7	2 345	758,8	1 810	387,5	671	252,4
1881—1885	3 664	1 200,4	2 235	937,8	5 285	953,1	1 811	589,7	2 164	428,8	746	267,6
1886	3 113	1 170,8	2 050	979,4	5 719	1 166,3	2 326	833,3	1 531	367,3	668	262,5
1887	3 620	1 381,2	2 485	1 174,0	6 289	1 151,1	2 380	773,5	1 727	414,1	796	301,8
1888	4 084	1 579,8	2 640	1 314,6	6 836	1 314,8	2 653	884,4	1 646	412,9	810	311,6
1889	4 153	1 600,3	2 874	1 356,8	8 199	1 593,5	3 344	1 113,9	1 815	452,2	853	329,2
1890	3 499	1 369,8	2 531	1 201,2	8 530	1 689,8	3 683	1 262,8	1 997	572,6	1 050	443,5
1886—1890	3 676	1 420,4	2 516	1 205,2	7 115	1 383,1	2 877	973,6	1 743	443,8	836	329,7
1891	3 903	1 617,2	2 823	1 409,8	8 332	1 703,3	3 643	1 271,5	1 662	500,5	897	381,8
1892	3 030	1 202,3	1 964	999,3	8 504	1 811,2	3 775	1 354,0	1 696	504,0	965	403,8
1893	2 525	1 079,8	1 733	919,5	8 657	1 923,1	3 909	1 466,7	1 782	550,3	1 091	451,0
1894	3 466	1 556,3	2 521	1 374,2	9 650	2 040,4	4 320	1 582,8	1 655	521,1	925	416,0
1895	3 706	1 653,7	2 832	1 477,7	8 743	1 914,9	4 167	1 537,2	1 529	461,9	987	380,1
1891—1895	3 226	1 421,9	2 375	1 236,1	8 777	1 878,6	3 936	1 442,4	1 665	507,6	955	406,5

Hafenplätze nach Ländern getrennt.

Dänemark mit Island und Färöer.				Großbritannien und Irland einschl. Helgoland.				Niederlande.				Belgien.			
Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.
13 882	711,9	2 549	418,4	16 455	4 724,5	6 097	3 167,4	1 354	308,7	533	195,0	812	239,8	365	162,7
13 560	700,9	2 663	392,9	16 553	5 491,2	6 334	3 725,4	1 356	331,1	600	226,4	712	239,2	324	173,8
12 093	683,9	2 488	380,8	16 659	5 484,7	6 659	3 984,3	1 306	287,6	514	203,6	729	240,9	369	185,5
13 178	698,6	2 567	397,4	16 556	5 233,5	6 380	3 626,4	1 772	309,1	549	208,3	751	240,0	353	174,0
13 053	690,2	2 582	394,8	15 521	5 290,8	6 573	3 836,7	1 365	230,5	434	161,7	529	177,4	286	139,7
13 473	842,8	3 305	534,9	14 893	5 422,5	6 983	4 162,7	1 506	296,9	631	227,8	597	232,9	345	187,2
13 527	842,1	3 642	548,7	14 054	5 242,8	7 138	4 193,1	1 504	317,4	679	248,0	772	293,2	425	234,8
11 750	747,5	3 379	518,9	13 718	5 534,7	7 529	4 515,4	1 384	296,0	599	231,7	628	254,5	348	201,2
13 811	921,4	4 007	625,6	15 114	5 985,5	7 811	4 795,2	1 203	269,2	581	215,1	678	244,6	331	187,8
13 123	808,8	3 383	524,6	14 660	5 495,3	7 207	4 300,6	1 392	280,0	585	216,9	649	240,5	347	190,1
13 505	987,4	4 258	706,1	13 339	5 801,2	7 541	4 797,7	1 300	271,0	579	214,6	494	173,4	250	134,2
14 905	1 153,7	4 897	843,0	13 959	6 098,8	8 031	5 099,3	1 443	324,6	659	265,5	582	220,7	300	174,0
15 570	1 293,7	5 211	976,0	14 278	6 781,3	8 782	5 833,1	1 433	371,7	728	314,1	574	251,4	344	215,5
14 611	1 270,8	5 582	1 008,6	14 253	7 059,3	9 292	6 215,8	1 390	351,8	681	291,2	449	207,8	303	180,0
14 161	1 440,8	5 623	1 172,2	14 318	7 020,8	9 600	6 237,7	1 502	407,9	813	359,3	412	211,0	275	180,9
14 550	1 229,3	5 114	941,9	14 030	6 552,3	8 649	5 636,7	1 416	349,5	672	288,9	502	212,9	294	176,9
12 059	1 285,6	5 157	1 074,5	13 875	6 873,1	9 473	6 170,3	1 699	460,9	892	403,4	386	185,5	247	159,0
13 530	1 492,0	6 191	1 264,0	13 797	7 040,2	9 637	6 332,0	1 902	470,3	909	402,0	453	245,1	326	222,8
12 118	1 454,2	5 173	1 209,4	14 494	7 760,5	10 566	7 043,9	2 366	636,9	1 132	563,2	502	291,5	386	268,8
12 965	1 460,4	5 121	1 201,9	15 674	8 381,3	11 432	7 644,4	2 153	492,9	1 015	429,8	591	310,2	466	292,1
12 662	1 399,0	5 404	1 167,7	14 457	8 145,5	10 687	7 439,8	2 174	534,2	1 033	471,9	561	285,1	434	264,2
12 667	1 458,2	5 409	1 183,5	14 459	7 640,1	10 395	6 926,1	2 059	519,0	996	453,9	499	263,5	372	241,4
12 792	1 480,3	5 890	1 258,8	15 165	8 958,5	11 408	8 245,1	2 079	520,1	1 013	459,9	570	308,2	479	291,3
13 237	1 636,1	6 479	1 421,9	14 753	8 734,5	11 038	7 996,5	1 728	486,5	1 025	439,5	544	304,4	464	288,2
13 107	1 695,0	5 870	1 464,7	14 356	8 702,7	11 122	8 064,8	1 882	640,8	1 229	599,0	521	286,8	419	266,5
14 817	1 950,2	6 795	1 697,7	14 241	9 068,8	11 540	8 550,3	2 146	578,0	1 162	521,7	493	283,8	419	271,6
14 554	1 757,4	6 625	1 504,0	14 637	8 856,6	11 860	8 326,1	2 134	518,9	1 185	468,6	467	250,5	400	240,5
13 701	1 703,8	6 332	1 469,4	14 630	8 864,2	11 394	8 236,6	1 994	548,9	1 123	497,7	519	286,7	436	271,6

Noch: Tab. III 8.

Jahreszahl.	Frankreich.				Spanien und Portugal einschl. Gibraltar und der Azoren.				Italien und Malta.				Oesterreich-Ungarn.			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
1873	650	193,2	223	106,5	313	89,8	58	35,2	84	24,3	18	10,9	2	0,4	—	—
1874	750	227,9	276	132,0	243	54,8	11	4,8	92	37,4	46	29,0	4	0,5	—	—
1875	789	244,4	250	127,6	237	61,1	18	11,8	117	48,0	60	36,6	4	0,8	—	—
1873—1875	730	255,2	240	122,0	264	68,6	29	17,3	98	36,6	41	25,5	3	0,6	—	—
1876	860	276,3	312	166,8	214	62,3	33	21,0	109	46,9	59	37,0	3	0,6	—	—
1877	797	283,0	319	174,2	202	53,3	28	16,8	114	57,6	76	49,6	1	0,1	—	—
1878	799	263,5	301	165,4	181	46,8	32	20,8	97	54,0	72	48,2	3	0,3	—	—
1879	1 083	338,1	386	200,6	204	77,8	102	60,1	107	55,3	71	47,3	1	0,2	—	—
1880	955	279,2	276	150,9	255	111,8	155	93,7	111	66,3	82	59,9	2	0,4	—	—
1876—1880	899	288,0	319	171,6	211	70,4	70	42,5	108	56,0	72	48,4	2	0,5	—	—
1881	896	289,6	342	171,0	317	133,4	185	111,1	99	73,2	81	69,6	—	—	—	—
1882	1 001	344,4	419	211,4	356	164,3	228	143,0	122	89,2	102	84,2	—	—	—	—
1883	840	366,3	403	255,3	374	190,9	298	177,4	162	129,2	145	122,6	—	—	—	—
1884	826	378,7	437	289,1	471	253,0	422	243,2	144	115,2	139	113,9	20	16,3	20	16,3
1885	918	351,8	378	247,1	569	321,8	538	315,2	114	96,6	107	94,0	35	28,9	35	28,9
1881—1885	896	346,2	396	234,8	418	212,7	334	198,0	128	100,7	115	96,9	11	9,0	11	9,0
1886	732	337,8	383	259,3	562	325,1	521	315,9	112	106,0	109	105,1	30	23,0	30	23,0
1887	704	306,9	373	236,0	559	323,2	507	312,7	103	99,9	97	97,7	26	21,5	26	21,5
1888	894	402,3	438	303,4	449	254,8	421	248,2	87	85,1	79	82,1	21	17,1	21	17,1
1889	687	344,5	429	282,3	486	283,2	457	276,5	92	92,2	87	91,0	30	25,7	30	25,7
1890	641	340,2	427	275,7	502	308,2	474	301,4	119	120,4	116	119,1	33	35,9	33	35,9
1886—1890	740	346,3	410	271,3	512	298,9	476	290,9	103	100,7	94	99,0	28	24,6	28	24,6
1891	698	355,2	427	286,8	429	300,9	444	291,2	108	104,0	100	100,4	31	34,3	31	34,3
1892	654	338,4	480	300,2	383	240,9	355	234,7	134	135,5	130	131,7	40	44,1	40	44,1
1893	664	385,2	469	234,1	398	264,1	366	257,1	119	138,5	113	135,4	38	42,4	37	41,9
1894	603	375,2	437	332,2	409	283,3	385	273,8	99	110,1	91	105,0	36	35,6	36	35,6
1895	457	298,9	359	271,9	370	256,2	352	248,9	101	109,1	99	102,5	39	42,2	39	42,2
1891—1895	615	350,6	434	285,9	398	269,1	380	261,1	112	119,4	107	115,0	37	39,7	37	39,7

Noch: Tab. III 8.

Europäische Türkei und Griechenland.				Rumänien und Rußland am Schwarzen und Kosowischen Meere.				Unbekannte Hafenplätze.				Große Seefischerei (Heringsfang).			
Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
24	6,1	2	1,4	24	16,7	18	14,4	150	15,5	—	—	65	3,9	—	—
13	4,2	3	2,4	20	17,1	20	17,1	213	24,9	5	1,8	119	6,0	—	—
7	1,5	1	0,7	28	17,8	19	14,5	95	12,4	4	1,6	125	5,5	—	—
15	3,9	2	1,4	24	17,2	19	15,3	153	17,6	3	1,1	103	5,1	—	—
26	11,4	8	6,5	52	40,7	43	36,8	136	15,1	2	0,2	72	4,5	—	—
35	21,1	21	17,1	26	19,7	19	16,6	83	7,9	2	0,2	108	5,7	—	—
11	6,4	6	5,3	93	79,9	85	76,8	106	9,0	5	0,7	282	7,9	—	—
16	11,2	9	9,7	95	86,4	89	83,9	69	5,9	3	1,0	101	5,1	—	—
7	4,5	5	4,3	75	65,9	73	65,0	46	3,5	2	0,1	72	4,8	—	—
19	10,9	10	8,6	68	58,5	62	55,8	88	8,3	3	0,4	127	5,6	—	—
30	19,6	25	18,1	91	82,7	85	80,3	42	2,9	—	—	62	4,1	—	—
18	11,8	14	10,3	122	117,0	119	115,6	34	3,0	—	—	77	5,1	—	—
29	20,3	22	18,8	160	165,8	160	165,8	15	1,7	—	—	82	5,5	—	—
44	41,6	40	40,1	271	305,3	270	304,7	22	2,8	1	0,3	108	7,3	1	0,2
32	32,5	32	32,5	205	236,9	204	236,4	20	2,5	20	2,5	107	7,1	—	—
31	25,2	27	24,0	170	181,5	168	180,2	27	2,6	4	0,6	87	5,8	0,2	0,04
9	8,7	9	8,7	173	205,9	172	204,8	10	0,7	—	—	82	5,6	—	—
11	7,4	8	6,5	171	207,3	171	207,3	12	0,8	2	0,3	107	7,4	—	—
13	10,0	12	9,8	246	311,9	242	308,1	23	1,2	1	0,2	126	8,6	—	—
15	14,1	13	13,7	392	494,8	391	493,9	25	1,2	3	0,4	152	10,5	—	—
42	47,7	42	47,7	344	454,7	344	454,7	21	1,8	1	0,2	171	11,5	—	—
18	17,6	17	17,3	265	334,9	264	333,8	18	1,1	1	0,2	128	8,3	—	—
74	94,8	74	94,8	296	402,5	295	401,4	11	0,8	4	0,4	564	33,8	242	17,4
101	127,2	101	127,2	188	261,5	188	261,5	9	0,4	2	0,2	1 216	72,2	694	48,4
102	132,1	102	132,1	312	461,2	312	461,2	15	0,8	2	0,3	1 435	84,6	860	57,6
77	98,2	77	98,2	367	602,6	367	602,6	16	0,7	1	0,1	1 341	77,2	730	48,2
67	83,5	66	83,2	429	656,7	427	653,1	12	0,6	2	0,1	1 585	90,5	911	55,4
84	107,2	84	107,2	318	476,9	318	476,0	13	0,7	2	0,2	1 228	67,7	687	45,4

Noch: Tab. III 8.

Jahreszahl.	Britisches Nordamerika am Atlantischen Meere einschl. Grönland.				Vereinigte Staaten von Amerika am Atlantischen Meere.				Mexiko und Centralamerika am Atlantischen Meere.			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
1873	48	21,6	1	0,8	1 529	1 471,5	424	831,9	72	19,8	—	—
1874	45	25,3	1	1,2	1 482	1 503,1	441	873,2	76	18,2	—	—
1875	39	14,9	4	1,2	1 214	1 180,7	338	609,5	95	23,5	—	—
1873—1875	44	20,6	2	1,1	1 406	1 385,1	401	771,5	81	20,5	—	—
1876	51	22,7	6	1,8	1 459	1 355,5	312	598,7	72	18,6	—	—
1877	34	16,9	5	1,5	1 591	1 464,3	303	582,9	88	24,7	—	—
1878	33	18,7	5	1,3	1 559	1 525,9	340	696,3	82	22,1	—	—
1879	43	21,6	6	1,8	1 685	1 649,9	346	751,4	88	24,6	—	—
1880	66	36,3	6	1,5	1 939	1 926,0	423	783,2	78	19,8	—	—
1876—1880	45	23,2	6	1,6	1 647	1 584,3	345	682,5	83	22,0	—	—
1881	35	14,7	3	1,7	1 822	1 943,2	527	977,3	100	50,5	24	31,0
1882	28	14,9	2	1,8	1 758	1 984,8	528	1 041,9	88	45,4	21	27,9
1883	57	31,2	16	11,9	1 781	2 160,3	627	1 255,6	106	55,1	26	35,4
1884	52	43,7	21	26,9	1 655	2 187,6	667	1 380,6	101	50,5	24	30,3
1885	43	40,8	21	30,0	1 631	2 164,8	656	1 353,6	107	55,2	24	32,2
1881—1885	43	29,1	13	14,5	1 728	2 088,1	601	1 201,8	100	51,3	24	31,4
1886	54	60,7	34	49,0	1 600	2 246,2	699	1 453,3	106	51,8	22	28,6
1887	37	49,4	28	43,6	1 578	2 355,6	764	1 607,4	101	54,2	24	32,2
1888	43	57,0	36	52,2	1 424	2 288,3	802	1 724,1	100	57,8	24	36,4
1889	52	67,0	41	61,3	1 469	2 582,7	1 012	2 185,3	110	75,8	39	55,5
1890	67	102,5	54	95,5	1 660	3 136,0	1 270	2 794,4	121	101,4	52	81,6
1886—1890	51	67,3	39	60,3	1 546	2 521,8	909	1 952,9	108	68,2	32	46,9
1891	60	103,0	51	98,0	1 752	3 515,0	1 366	3 182,0	125	118,0	57	96,9
1892	62	95,6	40	79,9	1 717	3 469,2	1 387	3 172,9	114	100,1	50	80,6
1893	81	154,3	70	145,4	1 608	3 441,3	1 329	3 182,6	98	95,6	48	79,8
1894	65	115,0	50	102,7	1 472	3 306,3	1 272	3 120,5	112	109,6	48	87,9
1895	48	75,9	37	70,0	1 413	3 264,7	1 206	3 062,9	107	106,8	49	87,7
1891—1895	63	108,9	50	99,2	1 592	3 399,3	1 312	3 144,2	111	104,0	50	86,6

Noch: Tab. III 8.

Jahreszahl.	Westindische Inseln.				Südamerika am Atlantischen Meere, nördlich von Brasilien.				Brasilien.				Südamerika am Atlantischen Meere, südlich von Brasilien.			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
287	103,7	28	42,2	144	77,4	27	55,3	316	106,4	42	48,6	128	46,2	11	14,4	
311	145,2	47	81,5	99	44,6	15	27,2	291	113,7	48	63,8	74	19,5	1	1,5	
336	140,4	38	69,6	111	35,4	11	13,0	307	124,5	56	71,5	64	15,7	—	—	
311	129,8	38	64,4	118	52,5	18	31,8	305	114,9	49	61,3	89	27,1	4	5,3	
233	132,0	45	83,1	118	34,8	12	14,2	297	133,5	56	80,9	71	49,2	18	34,0	
252	136,7	43	79,2	135	38,6	12	14,2	240	116,9	59	77,5	89	84,8	38	70,0	
209	121,8	44	76,6	112	34,2	12	14,7	218	134,7	71	101,2	94	84,7	36	64,6	
231	123,5	59	83,1	92	19,7	1	1,4	259	179,6	100	144,1	85	68,8	27	51,8	
235	146,9	72	100,6	105	22,5	1	1,8	279	178,4	100	144,9	97	90,1	38	72,9	
232	133,2	53	84,5	112	30,0	8	9,3	259	148,6	77	109,7	87	75,5	31	62,6	
196	122,1	61	82,5	83	19,9	3	3,4	253	195,2	110	163,7	95	86,7	38	67,8	
217	142,1	64	85,1	74	20,6	5	7,1	302	229,7	132	192,9	116	97,8	41	73,4	
342	150,6	59	79,8	80	26,3	7	9,7	304	242,3	150	208,3	122	118,2	51	94,2	
284	177,7	83	107,3	83	22,7	3	4,5	309	278,5	174	250,8	138	137,6	63	109,5	
282	189,3	101	127,2	63	21,0	6	8,0	295	261,5	171	237,1	143	134,4	61	103,3	
260	156,4	74	96,4	77	22,3	5	6,6	293	239,8	147	210,6	123	114,9	51	89,6	
236	185,1	104	137,8	48	10,8	—	—	318	292,4	187	263,7	162	153,1	65	114,5	
234	194,0	107	146,3	73	19,6	3	3,7	315	293,5	182	259,2	186	209,5	111	178,9	
263	226,0	127	174,2	75	21,7	5	5,7	344	375,8	237	349,6	199	183,8	82	185,6	
239	207,2	111	160,9	65	19,8	5	5,2	402	456,3	284	427,2	226	233,5	98	182,1	
272	218,5	103	155,1	67	29,4	13	15,6	391	449,7	268	421,5	176	182,5	73	140,9	
249	206,2	110	154,9	66	20,3	5	6,0	354	373,6	232	344,2	190	188,5	86	150,4	
246	228,1	117	179,0	79	32,6	13	16,0	412	475,9	271	438,3	223	241,6	92	179,3	
191	190,2	98	154,6	45	26,1	12	17,9	346	355,9	196	308,3	283	368,2	189	322,2	
233	230,8	130	186,8	69	22,7	3	5,3	352	375,5	213	330,6	300	404,0	209	351,7	
257	269,6	133	112,3	51	22,1	7	10,3	344	389,4	206	337,1	328	504,5	238	437,2	
222	236,9	122	193,1	43	16,7	4	6,1	381	458,9	233	405,1	354	551,6	244	467,9	
230	231,1	120	165,2	57	24,0	8	11,1	367	411,1	224	363,9	298	414,0	194	351,7	

Noch: Tab. III 8.

Jahreszahl.	Chile und das übrige Südamerika am Stillen Meere.				Mexiko und Centralamerika am Stillen Meere.				Vereinigte Staaten und britisches Nordamerika am Stillen Meere.				Aegypten und das übrige Afrika am Mittelländischen Meere.			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.
1873	164	84,0	17	16,5	59	21,3	—	—	10	3,2	—	—	5	1,7	—	—
1874	172	98,3	23	22,5	49	19,1	—	—	11	5,0	—	—	1	0,2	—	—
1875	165	92,4	25	24,7	62	25,7	—	—	13	3,9	—	—	2	0,4	—	—
1873—1875	167	91,6	21	21,2	57	22,0	—	—	11	4,0	—	—	3	0,8	—	—
1876	257	184,0	20	21,5	51	22,9	—	—	9	4,1	—	—	6	0,9	—	—
1877	204	139,4	23	25,0	48	19,0	—	—	9	5,3	—	—	—	—	—	—
1878	233	178,7	27	30,2	51	20,0	—	—	7	3,4	—	—	4	0,8	—	—
1879	199	153,4	26	29,5	38	16,1	—	—	9	5,0	—	—	—	—	—	—
1880	168	113,2	29	32,3	44	17,2	—	—	12	5,8	—	—	—	—	—	—
1876—1880	212	153,7	25	27,7	46	19,0	—	—	9	4,7	—	—	2	0,3	—	—
1881	244	156,6	36	40,8	45	17,4	—	—	16	10,1	—	—	1	0,3	—	—
1882	293	199,6	38	43,3	37	14,3	1	1,1	14	8,4	—	—	1	0,4	—	—
1883	322	244,6	48	59,5	55	23,2	2	2,2	7	4,6	—	—	4	2,8	4	2,8
1884	327	272,1	46	54,6	44	17,7	—	—	9	7,3	—	—	10	7,2	7	6,0
1885	223	182,5	44	52,1	47	20,1	—	—	5	4,8	—	—	14	11,7	11	9,9
1881—1885	282	211,1	42	50,1	46	18,5	0,6	0,7	10	7,0	—	—	6	4,5	4	3,8
1886	233	200,1	49	58,2	46	22,3	—	—	6	5,7	—	—	13	11,4	11	11,0
1887	275	249,9	75	90,5	42	21,1	—	—	11	12,1	—	—	10	5,9	6	5,2
1888	315	321,5	87	110,9	30	14,3	—	—	9	12,5	—	—	3	1,5	1	1,0
1889	340	370,6	94	125,1	41	20,4	—	—	10	12,5	—	—	5	3,4	5	3,4
1890	314	385,5	111	167,7	31	16,9	—	—	12	13,3	—	—	5	3,9	5	3,9
1886—1890	296	305,5	83	110,5	38	19,0	—	—	10	11,2	—	—	7	5,2	6	5,3
1891	353	447,9	111	178,3	34	17,1	—	—	18	23,2	—	—	10	7,6	7	6,6
1892	315	436,9	120	194,3	21	14,2	—	—	20	27,3	—	—	2	2,1	2	2,1
1893	270	400,2	113	193,5	24	15,2	—	—	4	4,7	—	—	8	8,0	7	7,8
1894	305	489,2	126	225,4	26	22,7	—	—	15	25,6	—	—	14	13,0	14	13,0
1895	321	510,0	124	227,5	30	25,4	1	1,3	28	48,7	—	—	9	7,9	8	7,6
1891—1895	313	456,8	119	203,8	27	18,9	0,2	0,3	17	25,9	—	—	9	7,7	8	7,4

Noch: Tab. III 8.

Jahreszahl.	Kapland mit Natal.				Afrika am Atlantischen Meere (auschl. d. deutschen Schutzgebiete).				Afrika am Indischen und Rothen Meere (auschl. d. deutschen Schutzgebiete).				Asien am Mittelländischen und Schwarzen Meere (Levante).			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.
9	2,9	1	1,0	98	23,1	1	0,4	14	6,0	3	2,3	12	3,5	1	1,2	
4	1,2	—	—	111	25,5	—	—	17	5,9	3	2,0	11	2,4	—	—	
8	1,7	—	—	166	38,6	—	—	20	6,3	3	0,9	7	2,5	1	1,2	
7	1,8	0,3	0,3	125	29,1	0,3	0,1	17	6,1	3	1,7	10	2,8	1	0,7	
4	1,5	—	—	168	39,5	1	0,8	17	5,7	1	0,3	9	1,7	—	—	
7	4,2	—	—	189	48,4	5	1,7	20	6,3	—	—	5	0,9	—	—	
10	3,8	—	—	185	49,4	3	2,5	21	6,0	—	—	8	3,1	2	2,2	
13	4,2	1	1,1	169	58,5	20	20,3	18	5,4	—	—	8	1,6	—	—	
12	3,7	—	—	165	73,4	39	39,6	34	14,4	—	—	7	1,6	—	—	
9	3,5	0,2	0,2	173	54,1	14	13,0	22	7,6	0,2	0,1	7	1,8	—	0,4	
29	38,0	22	36,1	168	73,9	35	36,6	22	7,7	—	—	3	1,2	1	0,9	
32	46,0	24	44,0	180	83,4	48	47,2	21	6,7	—	—	5	1,0	—	—	
28	48,5	23	47,3	160	89,7	63	64,4	29	10,2	3	2,1	3	0,9	1	0,6	
8	15,8	6	15,4	155	113,6	82	92,1	29	19,1	7	11,0	8	3,7	3	2,8	
9	3,6	—	—	165	128,8	102	109,2	21	9,7	7	4,4	6	2,1	—	—	
21	30,4	15	28,3	166	97,9	66	69,9	24	10,7	3	3,5	5	1,8	1	0,9	
9	3,5	1	1,2	155	115,8	90	94,9	18	8,4	6	4,4	5	2,1	2	1,7	
7	2,0	—	—	140	125,8	105	116,5	19	7,8	7	4,5	5	2,2	2	1,7	
13	4,0	—	—	159	143,6	121	135,1	22	10,9	7	5,7	3	0,4	—	—	
28	36,8	19	33,7	152	149,1	122	141,4	20	10,6	6	5,5	8	1,9	2	0,9	
56	92,7	48	90,1	196	183,1	163	174,0	23	10,2	9	6,4	7	4,7	4	4,3	
23	27,8	14	25,0	160	143,5	116	132,4	20	9,6	7	5,3	6	2,3	2	1,7	
66	122,6	57	117,8	217	229,7	192	221,7	14	10,0	9	8,8	7	5,6	6	5,5	
55	104,6	47	101,0	226	232,8	198	224,4	9	5,7	6	4,5	14	15,4	13	15,3	
47	88,1	36	81,3	230	261,1	219	257,3	14	5,8	4	2,8	15	18,7	15	18,7	
64	132,3	53	124,5	238	285,5	223	279,8	13	7,9	7	5,9	56	73,7	56	73,7	
58	123,8	45	115,7	250	297,4	245	295,4	22	23,1	15	21,1	62	98,9	62	98,9	
58	114,3	48	108,1	232	261,3	215	255,7	14	10,5	8	8,6	31	42,5	30	42,4	

Noch: Tab. III 8.

Jahreszahl.	Ostindien mit den indischen Inseln.				China, Japan und das übrige Asien.				Australien mit den Inseln im Stillen Meere (auschl. d. deutschen Schutzgebiete).			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
1873	186	121,5	17	14,8	53	25,4	10	9,6	58	35,5	3	0,2
1874	180	138,4	20	18,2	40	18,1	—	—	56	32,5	1	0,6
1875	140	107,4	3	3,2	51	32,2	18	19,4	57	38,5	—	—
1873—1875	169	122,6	13	12,1	48	25,2	9	10,0	57	35,5	1	0,3
1876	146	110,9	6	6,8	51	32,3	16	18,1	58	39,7	—	—
1877	166	129,8	6	5,7	57	40,4	20	20,5	55	31,1	—	—
1878	143	122,7	15	16,9	50	35,9	16	14,3	57	32,2	—	—
1879	139	126,3	15	17,7	48	35,8	16	17,2	91	54,8	—	—
1880	203	192,8	33	42,9	72	50,4	25	25,7	53	31,7	3	2,3
1876—1880	160	136,5	15	18,0	56	39,0	19	19,2	62	37,9	0,6	0,5
1881	198	197,9	59	75,2	60	47,9	24	23,6	61	42,5	7	10,7
1882	171	175,4	53	70,8	76	65,8	43	46,6	59	46,8	15	25,5
1883	171	183,7	51	67,7	56	57,2	39	47,3	65	56,7	15	25,6
1884	156	183,7	66	97,8	86	103,0	72	93,2	75	63,9	18	30,3
1885	174	208,8	60	90,6	99	125,0	82	113,0	83	76,3	15	27,1
1881—1885	174	189,9	58	80,4	75	79,8	52	64,7	68	57,5	14	23,8
1886	148	183,1	48	72,4	114	158,9	103	149,5	93	86,5	22	36,4
1887	175	234,8	74	117,4	131	204,7	113	189,7	87	95,0	26	51,2
1888	193	270,2	105	166,6	133	225,5	121	213,6	105	117,3	26	50,7
1889	200	294,8	111	181,6	133	231,1	126	225,6	104	136,8	31	64,5
1890	288	412,2	155	292,6	130	227,2	117	214,5	127	240,1	58	133,0
1886—1890	191	279,4	99	166,1	128	209,5	116	198,6	103	135,1	33	67,2
1891	344	619,3	239	466,3	145	268,7	136	260,7	135	227,4	64	147,3
1892	306	566,2	226	443,0	133	245,0	127	240,1	115	198,5	58	146,6
1893	307	592,1	216	450,1	134	274,0	130	269,8	83	168,0	60	145,8
1894	293	606,4	214	470,3	117	275,4	115	274,6	94	200,9	61	159,7
1895	295	578,7	213	447,8	121	290,6	121	290,6	105	233,2	62	178,3
1891—1895	309	592,5	222	455,5	130	270,7	126	267,2	106	205,6	61	155,5

Uebersicht von 1873—1895 in den deutschen Häfen

Jahreszahl.	Deutsche Schiffe.				Russische Schiffe.				Schwedische Schiffe.			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
1873	60 342	5 964,0	7 615	2 614,9	1 513	277,0	227	49,6	4 273	599,8	1 506	298,5
1874	58 812	6 082,4	8 029	2 850,0	1 101	223,0	281	76,1	3 767	469,6	1 446	325,1
1875	54 663	5 701,6	7 144	2 496,9	1 054	214,7	223	63,4	3 520	520,5	1 385	279,2
1873—1875	57 939	5 916,0	7 596	2 653,9	1 223	238,2	244	63,0	3 853	530,0	1 446	300,9
1876	59 761	5 946,5	9 248	2 685,4	1 466	312,4	231	76,9	4 052	635,4	1 638	364,7
1877	60 798	6 141,9	10 339	2 929,8	1 191	257,0	232	73,1	3 881	636,3	1 662	385,3
1878	72 113	6 373,0	12 720	3 250,1	884	190,2	197	65,0	3 885	635,1	1 698	403,3
1879	72 722	6 633,1	13 612	3 427,4	1 096	254,7	245	93,8	4 158	742,4	1 809	475,1
1880	79 614	7 291,2	15 606	3 876,1	1 036	231,3	196	64,9	3 812	669,9	1 721	408,1
1876—1880	69 002	6 471,1	12 305	3 233,8	1 136	249,1	220	76,7	3 958	665,8	1 706	407,3
1881	74 717	7 408,2	16 496	4 390,3	762	173,6	173	54,3	3 545	601,2	1 534	355,4
1882	76 501	8 226,4	17 563	5 153,8	1 001	218,7	191	61,9	4 341	771,2	2 043	498,7
1883	83 383	9 091,2	20 448	5 959,9	982	208,8	164	49,9	4 130	794,9	2 169	534,8
1884	89 389	10 084,5	26 425	6 965,1	940	223,8	201	73,4	4 225	851,0	2 167	585,1
1885	90 927	10 344,2	27 538	7 286,7	869	221,2	239	86,1	4 457	897,0	2 433	659,8
1881—1885	82 983	9 030,9	21 694	5 951,2	911	209,2	194	65,1	4 138	783,2	2 069	524,7
1886	84 798	10 363,0	28 822	7 496,2	918	237,6	249	89,5	4 488	955,0	2 530	715,1
1887	88 188	11 219,2	31 400	8 277,1	957	235,5	293	98,9	5 107	1 059,6	2 768	761,2
1888	84 991	11 586,6	32 234	8 837,9	1 326	320,3	375	122,6	5 551	1 143,6	2 809	778,1
1889	91 570	12 665,7	36 957	9 977,1	1 357	344,0	432	167,2	6 472	1 271,0	3 336	791,5
1890	93 954	13 605,8	38 125	10 916,1	1 043	284,6	384	143,5	6 185	1 255,3	3 548	965,5
1886—90	88 700	11 888,1	33 508	9 100,9	1 120	284,4	347	124,3	5 561	1 136,9	2 998	802,3
1891	97 102	15 043,7	39 332	12 190,9	1 127	342,3	450	175,9	6 150	1 297,5	3 562	983,5
1892	97 099	14 863,7	41 269	11 895,1	1 141	332,4	375	155,4	5 881	1 263,2	3 250	930,6
1893	98 764	15 361,6	44 522	12 615,1	1 011	303,5	319	141,4	6 409	1 334,8	3 457	697,7
1894	104 735	16 577,8	47 724	12 833,1	1 034	350,3	410	182,0	7 298	1 517,6	4 066	1 157,1
1895	97 375	15 938,3	49 385	13 341,5	1 041	344,0	424	184,0	6 486	1 285,6	3 608	985,2
1891—95	99 015	15 557,0	44 446	12 795,1	1 071	334,5	396	167,7	6 445	1 339,7	3 598	950,8

angekommenen und abgegangenen Seeschiffen nach Flaggen.

Jahreszahl.	Norwegische Schiffe.				Dänische Schiffe.				Britische Schiffe.				Niederländische Schiffe.			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
2 877	560,4	555	168,5	12 387	936,5	1 835	520,0	9 361	3 383,5	4 828	2 607,5	3 302	368,6	396	119,6	
2 736	586,6	622	200,6	12 365	944,1	1 994	531,9	10 203	4 091,8	5 400	3 268,5	3 616	398,0	439	137,7	
2 569	576,7	577	184,4	12 005	932,9	1 781	503,2	9 550	4 050,0	5 538	3 395,4	3 346	384,1	341	124,0	
2 727	574,6	585	184,5	12 252	937,8	1 870	518,4	9 705	3 841,8	5 255	3 090,5	3 421	383,6	392	127,1	
2 579	610,3	556	184,5	15 033	964,1	1 960	485,6	9 424	4 247,8	5 917	3 526,4	2 613	289,6	273	85,1	
2 359	612,7	585	189,9	13 842	999,6	2 288	556,0	9 924	4 645,4	6 480	3 961,2	2 508	316,1	479	147,6	
2 502	623,7	649	206,5	12 573	975,0	2 378	560,3	9 443	4 421,5	6 374	3 783,3	2 354	314,3	514	158,7	
2 492	702,6	660	228,6	10 626	856,8	2 063	522,3	9 745	4 926,6	7 128	4 317,8	2 192	290,0	435	145,1	
2 277	679,2	558	204,6	10 730	862,0	2 088	506,2	10 107	5 117,0	6 971	4 445,0	2 142	335,9	477	177,7	
2 442	645,7	602	202,4	12 561	931,5	2 155	526,1	9 729	4 671,7	6 574	4 006,7	2 362	309,2	436	142,8	
2 214	694,8	653	219,8	9 360	763,6	1 995	454,3	9 319	5 090,1	6 780	4 537,7	2 040	301,0	480	169,0	
2 442	818,2	880	312,0	10 690	974,9	2 767	631,7	9 347	5 206,1	6 973	4 717,3	1 543	278,1	487	180,0	
2 596	851,0	1 097	385,6	10 845	1 157,6	3 053	836,0	9 794	6 041,7	7 742	5 525,1	1 537	280,0	490	195,0	
2 854	937,5	1 161	433,1	11 043	1 275,9	3 609	981,7	9 878	6 219,6	7 681	5 694,9	1 427	282,6	490	202,4	
2 451	822,7	1 029	385,9	11 087	1 433,4	3 577	1 132,3	9 374	5 928,2	7 457	5 469,3	1 518	299,8	537	217,4	
2 511	824,8	964	347,3	10 605	1 121,1	3 000	807,2	9 542	5 697,1	7 327	5 188,9	1 613	288,3	497	192,8	
2 159	759,3	892	353,6	10 573	1 300,8	3 019	976,0	8 895	5 752,0	7 255	5 334,7	1 592	332,2	587	252,1	
2 271	785,2	968	373,2	11 780	1 405,8	3 379	1 058,6	9 238	6 079,4	7 630	5 648,0	1 656	323,6	551	219,7	
2 409	800,1	1 209	438,4	11 934	1 363,9	2 395	960,5	10 595	7 176,1	8 839	6 671,8	2 716	422,9	1 077	297,1	
2 622	869,3	1 383	509,2	12 896	1 456,8	2 731	1 016,4	11 247	7 713,2	9 302	7 212,3	2 774	420,5	691	270,0	
2 319	851,6	1 272	527,4	12 457	1 637,8	3 520	1 261,1	10 336	7 694,8	8 681	7 217,7	2 896	423,0	660	269,1	
355	813,1	1 145	440,4	11 928	1 433,0	3 009	1 054,5	10 062	6 863,1	8 341	6 416,9	2 327	384,4	713	261,3	
209	902,3	1 269	556,8	12 614	1 660,0	3 863	1 296,5	11 167	8 890,9	9 682	8 349,6	2 555	406,4	628	270,6	
197	908,0	1 384	616,7	11 941	1 733,8	4 297	1 385,8	10 211	8 398,6	9 115	7 929,0	2 541	424,6	638	290,4	
043	861,7	1 295	580,1	11 789	1 662,0	3 779	1 321,8	10 722	8 995,5	9 748	8 592,3	2 648	500,1	773	354,3	
020	883,6	1 292	606,5	12 890	1 859,4	4 107	1 493,0	10 842	9 608,2	9 927	9 169,1	4 069	524,2	1 419	340,1	
041	848,1	1 298	580,8	11 058	1 655,0	4 031	1 321,5	11 453	9 555,5	10 533	9 107,4	2 907	442,8	747	280,5	
302	880,7	1 308	588,2	12 058	1 714,0	4 015	1 363,7	10 879	9 089,7	9 801	8 629,5	2 944	459,6	841	307,2	

Noch: Tab. III 9.

Jahreszahl.	Belgische Schiffe.				Französische Schiffe.				Spanische Schiffe.				Portugiesische Schiffe.			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.
1873	19	5,3	5	1,8	297	89,3	118	55,9	52	12,9	2	1,2	3	0,8	—	—
1874	41	13,1	13	7,2	388	123,4	124	60,8	69	21,2	6	3,8	13	2,4	—	—
1875	88	51,0	75	48,8	468	139,1	157	82,4	25	5,9	2	1,0	5	2,0	2	1,5
1873—1875	49	23,1	31	19,3	378	117,3	133	66,4	49	13,3	3	2,0	7	1,7	0,7	0,5
1876	34	18,0	16	9,7	437	155,4	210	109,3	21	5,2	2	1,2	7	2,2	2	0,9
1877	23	12,0	16	9,2	301	130,7	156	80,8	44	9,4	—	—	10	3,9	4	1,7
1878	31	21,5	28	20,8	308	128,5	177	88,8	36	12,3	10	6,6	—	—	—	—
1879	29	15,5	16	11,6	264	116,6	170	87,6	102	50,9	70	41,9	—	—	—	—
1880	28	14,4	16	9,2	228	103,0	148	76,6	108	55,9	70	45,5	2	0,6	—	—
1876—1880	29	16,3	18	12,1	308	126,8	172	88,6	62	26,7	30	19,0	4	1,3	1	0,5
1881	23	18,1	17	13,9	304	125,5	183	92,5	135	73,8	92	61,8	4	0,6	—	—
1882	32	19,8	22	13,6	357	135,9	233	109,0	124	70,0	96	63,4	2	0,4	—	—
1883	34	27,5	25	20,1	328	195,8	263	175,1	141	83,1	114	76,5	6	1,1	—	—
1884	27	20,7	22	17,1	353	236,6	273	208,6	195	118,1	176	112,4	—	—	—	—
1885	13	11,4	6	6,8	268	172,9	193	148,6	228	141,5	206	138,2	2	0,3	—	—
1881—1885	26	19,5	18	14,3	322	173,3	229	146,8	165	97,3	137	90,5	3	0,5	—	—
1886	1	0,4	—	—	261	169,8	191	146,3	219	148,3	213	146,8	2	0,8	2	0,8
1887	13	11,9	12	11,5	218	138,4	179	127,8	209	165,5	204	164,8	2	0,5	—	—
1888	29	21,3	27	19,7	250	163,4	191	141,7	190	158,2	177	154,6	6	2,8	6	2,8
1889	54	29,5	54	29,5	237	155,3	194	136,7	181	155,2	173	153,7	27	13,6	25	12,6
1890	63	39,3	59	38,8	277	191,0	230	178,6	141	119,6	139	119,0	9	11,6	9	11,6
1886—1890	32	20,5	30	19,9	249	163,6	197	146,2	188	149,4	181	147,8	9	6,0	8	5,6
1891	66	49,9	63	49,0	261	164,2	205	147,9	132	105,0	132	105,0	—	—	—	—
1892	51	43,8	49	43,4	229	143,4	177	133,3	112	86,8	112	86,8	—	—	—	—
1893	77	41,7	75	41,3	229	150,5	173	135,6	106	85,4	106	85,4	2	4,8	2	4,8
1894	59	47,1	57	46,7	241	183,9	184	161,3	99	74,6	99	74,6	2	2,2	2	2,2
1895	74	81,6	74	81,6	194	155,0	155	135,1	92	75,8	92	75,8	—	—	—	—
1891—1895	65	52,8	64	52,4	231	159,4	179	142,6	108	85,5	108	85,5	1	1,4	1	1,4

Noch: Tab. III 9.

Jahreszahl.	Italienische Schiffe.				Oesterreichisch-ungarische Schiffe.				Griechische Schiffe.				Nordamerikanische Schiffe.			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.	Zahl.	Tonnage Tausend t.
130	66,0	2	1,4	12	6,1	—	—	4	1,3	—	—	103	66,7	—	—	
64	30,1	—	—	44	16,6	1	0,3	2	0,5	—	—	128	93,9	—	—	
66	29,8	2	1,0	33	14,1	—	—	6	1,6	—	—	151	96,1	1	0,8	
87	42,0	1	0,8	30	12,3	0,3	0,1	4	1,1	—	—	127	85,6	0,3	0,3	
118	62,2	—	—	25	12,4	—	—	7	2,3	—	—	191	155,0	—	—	
87	48,5	—	—	41	19,5	—	—	7	2,8	—	—	124	102,3	—	—	
91	48,6	—	—	36	17,8	—	—	4	1,1	—	—	156	138,3	—	—	
63	37,3	—	—	19	8,5	—	—	8	4,0	2	1,4	102	117,6	—	—	
94	58,0	—	—	31	16,1	—	—	2	0,6	—	—	86	101,5	—	—	
91	50,9	—	—	30	14,9	—	—	6	2,2	0,4	0,3	132	122,9	—	—	
114	69,0	—	—	22	11,3	—	—	24	13,7	8	7,4	58	66,7	—	—	
139	84,9	6	5,2	32	17,1	—	—	17	12,6	11	10,4	38	40,7	—	—	
124	70,9	—	—	17	7,2	—	—	17	15,3	13	13,4	28	30,0	2	1,3	
102	65,0	2	3,4	39	20,1	—	—	38	40,8	34	38,9	29	26,4	—	—	
109	67,7	—	—	15	9,0	—	—	19	21,0	19	21,9	24	27,8	2	0,3	
118	71,5	2	1,7	25	12,9	—	—	23	20,7	17	18,4	35	38,3	1	0,3	
84	51,3	—	—	10	5,8	1	0,1	26	30,2	26	30,2	13	14,8	—	—	
38	20,8	—	—	13	6,7	—	—	27	27,7	22	25,7	20	22,1	—	—	
42	22,9	—	—	15	8,4	1	0,3	13	14,2	6	13,8	17	25,2	4	6,6	
57	37,1	4	7,8	8	3,7	—	—	26	30,4	21	29,6	12	15,8	—	—	
55	34,8	4	6,6	24	12,3	—	—	18	24,2	17	23,8	2	2,2	—	—	
55	33,4	2	2,9	14	7,4	0,4	0,1	23	25,3	18	24,6	13	16,0	1	0,7	
105	73,3	12	21,4	21	19,0	4	2,4	8	7,8	8	7,8	5	6,6	—	—	
51	31,3	4	3,5	17	9,4	6	4,4	26	39,3	26	39,3	7	6,8	—	—	
54	30,1	4	3,4	16	19,0	5	12,4	3	3,6	3	3,6	4	2,5	—	—	
72	58,8	9	14,8	29	19,7	6	5,8	13	24,3	13	24,3	13	19,1	2	0,4	
58	38,8	1	1,6	36	26,1	10	12,6	7	14,2	7	14,2	5	6,4	1	2,0	
68	46,4	6	8,9	24	18,6	6	7,5	11	17,8	11	17,8	7	8,3	1	0,5	

Noch: Tab. III 9.

Jahreszahl.	Uebrige Schiffe.				Zusammen fremde Schiffe.				Zusammen Schiffe aller Flaggen.			
	Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.		Schiffe überhaupt.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t	Zahl.	Tonnage Tausend t
1873	12	3,6	—	—	34 345	6 377,6	9 474	3 823,9	94 687	12 341,6	17 089	6 438,8
1874	16	6,1	—	—	34 553	7 120,3	10 326	4 611,8	93 865	13 202,7	18 355	7 461,8
1875	9	2,7	1	0,1	32 895	7 021,1	10 045	4 685,2	87 558	12 722,7	17 189	7 182,1
1873—1875	12	4,1	0,3	0,0	33 931	6 837,7	9 948	4 373,6	91 870	12 755,7	17 544	7 027,6
1876	13	7,8	—	—	36 020	7 480,3	10 805	4 844,4	95 781	13 426,8	20 053	7 529,7
1877	7	4,3	—	—	34 351	7 800,3	11 902	5 405,9	95 149	13 942,2	22 241	8 335,7
1878	6	4,1	—	—	32 309	7 531,8	12 023	5 293,1	104 422	13 904,8	24 743	8 543,2
1879	10	6,4	—	—	30 906	8 129,8	12 598	5 925,0	103 628	14 762,9	26 210	9 352,4
1880	3	1,8	—	—	30 689	8 247,3	12 245	5 938,0	110 303	15 538,6	27 851	9 813,9
1876—1880	8	4,9	—	—	32 855	7 837,9	11 915	5 481,3	101 857	14 315,1	24 220	8 715,0
1881	1	0,9	—	—	27 925	8 003,9	11 915	5 966,2	102 642	15 410,0	28 411	10 356,4
1882	7	5,3	—	—	30 129	8 654,0	13 709	6 603,1	106 628	16 880,5	31 272	11 756,9
1883	4	2,6	—	—	30 583	9 767,4	15 141	7 812,7	113 966	18 858,5	35 589	13 772,6
1884	9	6,2	5	3,9	31 159	10 324,2	15 821	8 354,9	120 548	20 408,7	41 246	15 319,9
1885	7	1,5	2	0,6	30 431	10 055,5	15 758	8 265,9	121 358	20 399,7	43 296	15 552,7
1881—1885	6	3,3	1	0,9	30 045	9 361,0	14 469	7 400,6	113 028	18 391,5	35 963	13 351,7
1886	3	1,2	—	—	29 244	9 759,3	14 965	8 045,3	114 042	20 122,3	43 787	15 541,5
1887	—	—	—	—	31 549	10 282,8	16 006	8 489,8	119 737	21 502,0	47 406	16 766,9
1888	7	4,7	2	2,8	35 321	11 647,6	17 124	9 610,9	120 312	23 234,1	49 366	18 448,9
1889	14	5,8	4	1,0	37 985	12 520,0	18 353	10 438,0	129 555	25 185,6	55 300	20 415,0
1890	9	3,5	—	—	35 839	12 585,7	18 523	10 762,7	129 793	26 191,6	56 648	21 678,7
1886—1890	7	5,0	1	0,8	33 988	11 359,4	16 994	9 469,3	122 688	23 247,1	50 501	18 570,2
1891	14	6,8	3	1,8	36 306	13 925,2	19 881	11 968,0	133 488	28 968,9	59 213	24 159,0
1892	4	1,2	3	0,3	34 409	13 432,7	19 436	11 618,8	131 508	28 296,4	60 705	23 513,8
1893	—	—	—	—	35 110	13 994,8	19 699	12 274,4	133 874	29 356,4	62 221	24 889,6
1894	2	0,4	—	—	38 683	14 953,2	21 591	13 277,5	143 418	31 730,8	69 325	27 110,6
1895	3	2,5	1	0,1	36 455	14 530,5	20 985	12 782,6	133 830	30 468,8	70 370	26 124,1
1891—1895	5	2,2	1	0,4	36 193	14 167,3	20 318	12 384,3	135 224	29 764,3	64 367	25 159,4

Tab. III 10.

Prozentuale Betheiligung der deutschen Flagge am Verkehr der deutschen Hafenplätze von 1873—1895.

J a h r.	S c h i f f e.		D a v o n D a m p f e r.	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
	Prozent.	Prozent.	Prozent.	Prozent.
1873	62	48	45	41
1874	61	46	44	38
1875	62	45	42	35
1876	62	44	46	36
1877	64	45	46	35
1878	69	46	51	38
1879	70	45	52	37
1880	72	47	56	39
1881	73	48	58	42
1882	72	49	56	44
1883	73	48	57	43
1884	74	49	64	45
1885	75	51	64	47
1886	74	52	66	48
1887	74	52	66	49
1888	71	50	65	48
1889	71	50	67	49
1890	72	52	67	50
1891	73	52	66	50
1892	74	53	68	51
1893	74	52	72	51
1894	70	52	69	51
1895	70	52	70	51

Nachweisung der von Hamburg, dem gesammten deutschen Nordseegebiet und den Häfen des

Bezeichnung der Flaggen.	Im Durchschnitt der Jahre 1871—1875.						Im Durchschnitt der Jahre			
	Gesamtes deutsches Nordseegebiet.		Deutsches Ostseegebiet.		Prozentantheil der Flaggen nach dem Raumgehalt		Gesamtes deutsches Nordseegebiet.		Deutsches Ostseegebiet.	
	Schiffe.	Reg. Tons.	Schiffe.	Reg. Tons.	im See- verkehr des ge- samten deut- schen Nordsee- gebiets.	im See- verkehr des deut- schen Ostsee- gebiets.	Schiffe.	Reg. Tons.	Schiffe.	Reg. Tons.
Hamburgische Schiffe	1 038	603 241	71	7 456	17,19	0,25	1 046	650 191	106	20 680
Bremische Schiffe	966	575 627	29	7 616	16,41	0,26	1 089	644 730	41	11 484
Lübeckische Schiffe	3	547	265	51 272	0,02	1,75	8	1 830	448	71 873
Preussische Schiffe	8 367	438 717	14 748	1 023 451	12,50	34,92	14 091	546 956	14 651	1 074 442
Mecklenburgische Schiffe	34	9 518	827	124 891	0,27	4,26	47	13 383	813	116 472
Oldenburgische Schiffe	1 360	88 570	30	2 587	2,52	0,09	1 362	85 146	51	4 145
Deutsche Schiffe	11 768	1 716 220	15 970	1 217 273	48,91	41,53	17 643	1 942 236	16 110	1 299 096
Nordamerikanische Schiffe	38	32 301	25	11 147	0,92	0,38	52	53 975	13	6 438
Belgische Schiffe	11	4 916	22	11 562	0,14	0,39	9	5 202	6	3 047
Dänische Schiffe	247	30 360	5 884	440 251	0,86	15,02	257	36 009	6 123	433 732
Französische Schiffe	158	56 755	54	8 039	1,62	0,27	138	60 738	16	2 626
Großbritannische Schiffe	3 053	1 371 319	1 843	647 518	39,09	22,09	3 122	1 569 134	1 744	763 070
Italienische Schiffe	30	14 051	2	541	0,40	0,02	44	25 065	—	105
Niederländische Schiffe	964	92 363	750	101 253	2,63	3,46	722	89 552	451	65 382
Norwegische Schiffe	397	129 395	902	156 686	3,69	5,35	452	165 359	773	158 433
Oesterr.-Ungarische Schiffe	6	3 037	12	4 536	0,09	0,16	11	5 598	4	1 661
Portugiesische Schiffe	4	1 104	—	—	0,03	—	2	654	—	—
Russische Schiffe	26	9 088	512	99 765	0,26	3,40	26	9 761	543	115 362
Schwedische Schiffe	154	38 880	1 654	231 692	1,11	7,91	166	43 289	1 814	289 535
Spanische Schiffe	24	6 431	—	403	0,18	0,01	31	13 255	—	—
Schiffe unter anderer Flagge	5	2 293	—	330	0,07	0,01	6	3 291	—	162
Gesamt-Seeverkehr	16 885	3 508 513	27 630	2 930 996	100,00	100,00	22 681	4 023 118	27 597	3 138 649

deutschen Ostseegebiets abgegangenen Seeschiffe nach Flaggen in den Jahren 1871 bis 1895.

Prozentantheil der Flaggen nach dem Raumgehalt	1876—1880.						Im Durchschnitt der Jahre 1881—1885.						Im Durchschnitt der Jahre 1886—1890.					
	im See- verkehr des ge- samten deut- schen Nordsee- gebiets.		im See- verkehr des deut- schen Ostsee- gebiets.		Prozentantheil der Flaggen nach dem Raumgehalt		Gesamtes deutsches Nordseegebiet.		Deutsches Ostseegebiet.		Gesamtes deutsches Nordseegebiet.		Deutsches Ostseegebiet.		Prozentantheil der Flaggen nach dem Raumgehalt			
	im See- verkehr des ge- samten deut- schen Nordsee- gebiets.	im See- verkehr des deut- schen Ostsee- gebiets.	im See- verkehr des ge- samten deut- schen Nordsee- gebiets.	im See- verkehr des deut- schen Ostsee- gebiets.	im See- verkehr des ge- samten deut- schen Nordsee- gebiets.	im See- verkehr des deut- schen Ostsee- gebiets.	Schiffe.	Reg. Tons.	Schiffe.	Reg. Tons.	Schiffe.	Reg. Tons.	Schiffe.	Reg. Tons.	Schiffe.	Reg. Tons.		
16,16	0,66	1 367	1 038 671	101	20 554	19,45	0,53	2 082	1 645 514	124	56 295	23,58	1,20					
16,03	0,37	1 559	880 529	63	19 723	16,49	0,51	1 926	1 108 102	65	32 330	15,88	0,69					
0,05	2,29	13	2 633	610	131 388	0,05	3,39	6	2 077	533	148 916	0,03	3,18					
13,39	34,23	20 789	667 007	14 382	1 541 399	12,49	39,73	21 826	870 992	15 201	1 820 814	12,48	38,93					
0,33	3,71	46	16 079	839	114 184	0,30	2,94	42	14 955	1 087	158 479	0,21	3,39					
2,12	0,13	1 673	96 762	47	3 890	1,81	0,10	1 513	115 976	63	6 610	1,66	0,14					
48,28	41,39	25 447	2 701 681	16 042	1 831 138	50,59	47,20	27 395	3 757 616	17 073	2 223 444	53,84	47,53					
1,34	0,21	17	18 530	1	459	0,35	0,01	6	7 208	1	871	0,10	0,02					
0,13	0,10	6	4 571	7	5 069	0,09	0,13	10	5 265	6	5 094	0,08	0,11					
0,89	13,82	243	36 561	5 101	526 467	0,69	13,77	361	73 990	5 604	644 944	1,06	13,79					
1,51	0,08	147	83 977	14	2 274	1,57	0,06	115	79 619	10	2 724	1,14	0,06					
39,00	24,31	3 266	2 017 782	1 500	834 774	37,78	21,32	3 562	2 485 325	1 450	943 142	35,61	20,17					
0,62	—	57	34 409	1	730	0,64	0,02	26	15 783	2	1 169	0,23	0,03					
2,23	2,08	581	92 569	219	51 577	1,73	1,33	897	124 333	258	67 347	1,78	1,44					
4,11	5,05	516	224 936	743	188 280	4,21	4,85	552	252 740	635	159 195	3,62	3,40					
0,14	0,05	9	4 873	4	1 538	0,09	0,04	6	3 121	2	919	0,05	0,02					
0,02	—	1	243	—	—	—	—	5	2 926	—	—	0,04	—					
0,24	3,68	27	11 763	431	93 709	0,22	2,42	43	17 772	517	124 828	0,25	2,67					
1,08	9,22	175	50 039	1 901	342 728	0,94	8,83	219	65 713	2 580	501 894	0,94	10,73					
0,33	—	80	47 614	—	235	0,89	0,01	93	73 815	1	830	1,06	0,02					
0,08	0,01	12	11 229	—	582	0,21	0,01	13	13 609	—	584	0,20	0,01					
100,00	100,00	30 584	5 340 777	25 964	3 879 560	100,00	100,00	33 303	6 978 835	28 139	4 676 985	100,00	100,00					

Noch: Tab. III 11.

Bezeichnung der Flaggen.	Im Durchschnitt der Jahre 1891—1895.					
	Gesamtes deutsches Nordseegebiet.		Deutsches Ostseegebiet.		Prozentantheil der Flaggen nach dem Raumgehalt	
	Schiffe.	Reg. Tons.	Schiffe.	Reg. Tons.	im Seeverkehr des gesamten deutschen Nordsee- gebiets.	im Seeverkehr des deutschen Ostsee- gebiets.
Hamburgische Schiffe	3 292	2 429 995	258	127 335	25,39	2,38
Bremische Schiffe	2 514	1 474 395	154	66 832	15,40	1,25
Lübeckische Schiffe	9	3 859	574	166 978	0,04	3,11
Preussische Schiffe	24 629	1 165 207	15 329	2 055 002	12,17	38,33
Mecklenburgische Schiffe	35	12 727	1 157	191 645	0,13	3,58
Oldenburgische Schiffe	1 740	128 589	48	6 933	1,34	0,13
Deutsche Schiffe	32 219	5 214 772	17 520	2 614 725	54,47	48,78
Nordamerikanische Schiffe	2	2 756	1	842	0,03	0,01
Belgische Schiffe	24	20 210	9	6 047	0,21	0,11
Dänische Schiffe	418	114 658	5 737	745 298	1,20	13,90
Französische Schiffe	105	78 280	11	2 916	0,82	0,05
Großbritannische Schiffe	4 017	3 502 234	1 396	1 036 172	36,59	19,33
Italienische Schiffe	31	22 081	3	1 645	0,23	0,03
Niederländische Schiffe	1 096	140 104	355	87 045	1,46	1,62
Norwegische Schiffe	600	302 968	454	139 406	3,17	2,60
Oesterreichisch-Ungarische Schiffe	7	5 157	6	3 919	0,06	0,07
Portugiesische Schiffe	—	704	—	—	0,01	—
Russische Schiffe	62	31 404	484	134 942	0,33	2,52
Schwedische Schiffe	272	87 103	2 956	584 606	0,91	10,90
Spanische Schiffe	51	39 309	3	3 622	0,41	0,07
Schiffe unter anderer Flagge	7	9 872	—	148	0,10	0,01
Gesamt-Seeverkehr	38 911	9 571 612	28 935	5 361 333	100,00	100,00

Vierter Theil.

Rhederei, Schiffsbau und Hafenanlagen.

I. Die Entwicklung der deutschen Handelsflotte.

Für das Jahr 1842 giebt Mulhall¹⁾ nach Kloyds Listen die deutsche Handelsflotte auf 8200 Schiffe mit 551 000 Registertonnen an. Die Transportleistungsfähigkeit (eine Dampfschiffstonne gleich drei Segelschiffstonnen gesetzt) war in diesem Jahre 551 000 Tonnen. Die Schiffe hatten eine durchschnittliche Größe von 67 Tonnen. Nach demselben Autor²⁾ verfügte Deutschland 1800 über 200 000, 1820 über 300 000, 1842 über 600 000, 1860 über 700 000 Tonnen Seeschiffsraum. 1840 besaß es 10 000 Tonnen Dampfschiffsraum, 1850 20 000, 1860 30 000 und 1870 82 000. 1871 giebt er die Zahlen auf 147 Dampfschiffe mit 82 000 Tonnen und 4273 Segelschiffe mit 900 000 Tonnen an, demgemäß 1871 eine Transportleistungsfähigkeit von 1 228 000 Tonnen oder in 30 Jahren gegen 1842 eine Zunahme von 677 000 Tonnen.

Seit der Begründung des Deutschen Reiches hat sich die deutsche Handelsflotte, wie Tabelle IV 1 zeigt, entwickelt. Im Jahre 1871 haben wir 4500 Schiffe mit rund 1 Million Tonnen. Bis 1897 sinkt die Zahl der Schiffe dann auf 3 700. Dagegen steigt die Tonnage auf rund 1 650 000 Tonnen. Da sich indeß in den Zahlen des Jahres 1871 150 Dampfschiffe und 4350 Segelschiffe mit einer Tonnage von rund 82 000 beziehungsweise 900 000 Tonnen befinden, dagegen 1897 1125 Dampfschiffe und 2550 Segelschiffe mit einer Tonnage von rund 900 000 beziehungsweise 600 000 Tonnen, stellt sich die tatsächliche Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte, wenn man nach dem üblichen Verfahren eine Dampfschiffstonne gleich drei Segelschiffstonnen setzt,³⁾ am 1. Januar 1897 auf 3 400 000 Tonnen.

Setzt man das Jahr 1872 mit 100, so hat sich bis 1884 die Zahl der Dampfschiffe auf 345, bis 1897 auf 643 gehoben; die Tonnage der Dampfschiffe bis 1884 auf 386, bis 1897 auf 1069. Die Zahl der Segelschiffe ist 1884 auf 85, bis 1897 auf 59 zurückgegangen. Die Tonnage der Segelschiffe bis 1884 ist gleich geblieben, von da ab bis 1897 auf 68 zurückgegangen; die Gesamtzahl der Schiffe also, 1872 = 100, ist bis 1884 auf 95,

1) Dictionary of Statistics a. a. D. S. 527.

2) Ib. S. 520.

3) Dies ist das von Kiaer und Anderen geübte Verfahren. Vergl. Statistique Internationale a. a. D., auch Fr. v. Zuraschek, Uebersichten der Weltwirtschaft. Jahrgang 1885/89. Berlin 1896, S. 700. Mulhall setzt neuerdings sogar ebenso wie Giffen eine Segelschiffstonne gleich 4 Dampfschiffstonnen. „Die Rheder haben beobachtet, daß ein Dampfer drei Reisen der großen Fahrt oder 10 Reisen der europäischen Fahrt gleichzeitig mit einer Segelschiffreise macht.“ Industries and Wealth of Nations a. a. D. S. 43. Busley nimmt eine Relation von 1:3½. Die neueren Schnelldampfer der Handels- und Kriegsmarine. Kiel und Leipzig 1893, S. 6.

bis 1897 auf 81 zurückgegangen, die Tonnage hingegen bis 1884 auf 128, bis 1897 auf 165 gestiegen; die berechnete Tonnage aber von 100 bis auf 314 gestiegen. Wir können also mit einem um 17 Prozent der Schiffszahl nach gegen 1872 verminderten Schiffspark die mehr als dreifache Leistung ausführen. ¹⁾ Und das liegt daran, daß sich die Zahl unserer Dampfer mehr als **versechsfacht**, die Tonnage derselben mehr als **verzehnfacht** hat.

Dabei ist zu bemerken, daß die vorliegenden Zahlen noch kein vollkommenes Bild von der ganzen Entwicklung liefern; vielmehr haben die Fortschritte in der Technik des Schiffbaues gerade in den letzten beiden Jahrzehnten die Leistungsfähigkeit sowohl der Dampfschiffe wie der Segelschiffe hinsichtlich der Erzielung größerer Geschwindigkeit und ökonomischerer Ausnutzung des Raumes erheblich gesteigert. ²⁾ Die modernen Segelschiffe sind ein ungleich leistungsfähigeres Beförderungsmittel als die älteren Segelschiffe, das moderne Dampfschiff mit der ökonomisch arbeitenden Maschine ge-

1) Wenn wir das Giffensche und Mulhallsche Verfahren anwenden, eine Dampfschiff-tonne gleich vier Segelschiff-tonnen setzen, so ergibt sich sogar eine Leistungsfähigkeit von 401 Prozent, eine **Vervierfachung** gegen 1872.

2) Hamburgs Handel und Verkehr, Exporthandbuch der Börsehalle 1897 bis 1899, Hamburg 1897. „Gegenwärtig herrscht die Neigung, eine Scheidung zwischen Frachtverkehr und Passagierbeförderung, hauptsächlich der der Kajütspassagiere, anzustreben, indem man für ersteren Schiffe mit möglichst großem »Böhligkeitsgrade«, also großem Fassungsvermögen und relativ geringer Maschinenstärke baut, welche auch dem Zwischendecksverkehr dienen können, und für den Passagierverkehr Schiffe mit äußerst starken Maschinen und großer Geschwindigkeit. Wie sehr hierin eine Bervollkommnung erzielt ist, kommt recht zur Würdigung bei Vergleichen zwischen den Frachtdampfern Ende der fünfziger Jahre und denen der jetzigen Konstruktion. Damals betrug der Kohlenverbrauch etwa 2,5 kg für die indizierte Pferdekraft und Stunde und konnte ausnahmsweise bei größeren Maschinen und geschickt bedienten Feuern auf etwa 2,2 kg sinken. Es mußte also ein Dampfer mit 1000 i. H. P. bei einer zwanzigtägigen Reisedauer einen Kohlenvorrath von 1200 Tonnen mitnehmen, wozu noch als eiserner Bestand 100 bis 200 Tonnen hinzukommen, also 1300 bis 1400 Tonnen in den Kohlenbunkern mitführen, was bei der damaligen Größe der Schiffe circa 2000 bis 2500 Tonnen Displacement ausmachte, eine überaus starke Inanspruchnahme der Raumverhältnisse. Die Fahr-geschwindigkeit derselben betrug ungefähr 10 bis 12 Knoten; 14 Knoten gelten für einen Schraubendampfer für eine sehr beachtenswerthe Leistung, während man schon 10 Jahre eher bei Raddampfern auf Meilensfahrten fast 16 Knoten erzielt hatte. Jetzt werden Frachtdampfer gebaut mit 10 000 bis 12 000 Tonnen Wasserdrängung, ja ein im Bau begriffenes und in Kurzem zur Ablieferung gelangendes Schiff für die Hamburg-Amerika-Linie wird circa 20 000 Tonnen Displacement besitzen und circa 12 000 Tonnen Schwergut laden können und bei 14 Knoten Fahr-geschwindigkeit nur 90 Tonnen Kohlen für den Tag verbrauchen, unter Einrechnung der großen Anzahl von Hilfsmaschinen. Für die indizierte Pferdekraft ergibt sich mithin nur ein Kohlenverbrauch von circa 0,68 Regifertons während einer Stunde.“

„Rechnungsmäßig ergibt sich eine Ersparniß im Kohlenverbrauch der ersten Schraubendampfer und dem erwähnten Beispiel auf die Tonnenladung und Seemeile Fahrt bezogen auf **rund $\frac{1}{6}$ gegen früher.**“ Abschnitt II, S. 66.

„... Die Hamburgische Handelsflotte hat zur Zeit in dem riesigen Fünfnaster »Potosi« das größte Segelschiff der Welt der Fünfnaster segelte am 25. Juli 1895 von der Weser nach Squique ab, löschte dort seinen Ballast, nahm eine Ladung ein und befand sich auf der Rückreise bereits am 11. Januar wieder auf der Elbe; er hatte somit die ganze Reise in $5\frac{1}{2}$ Monat gemacht, während noch vor wenigen Jahren Segler eine solche Reise selten oder nie unter 9 bis 10 Monaten vollendeten.“ Ib. Abschnitt I, S. 81.

Bergl. ferner Busley a. a. D.

braucht, wie bereits erwähnt, einen relativ erheblich geringeren Kohlenvorrath und erzielt eine größere Durchschnittsgeschwindigkeit.

1872 machen die Dampfschiffe 4 Prozent der Zahl und 10 Prozent der Tonnage, beziehungsweise 22 Prozent der berechneten Tonnage der Transportfähigkeit der deutschen Handelsflotte aus. 1897 machen sie 30,5 Prozent der Zahl, 69 Prozent der Tonnage, 83,6 Prozent der berechneten Transportleistungsfähigkeit aus. Es ergibt sich also eine Vermehrung des prozentualen Antheils an der Anzahl des Schiffsparkes um 26 Prozent, an der Tonnage des Schiffsparkes um 59 Prozent, an der Transportleistungsfähigkeit um 58 Prozent.

Die stärkere Steigerung der Tonnage zeigt bereits die **Vergrößerung der Schiffsräume** in dieser Zeit. In der That hatte das Dampfschiff im Jahre 1871 einen Durchschnittsraumgehalt von 558 Tonnen, das Segelschiff einen Durchschnittsraum von 207 Tonnen, die Schiffe der Gesamtflotte einen Durchschnittsraum von 217 Tonnen; dagegen 1897 das Dampfschiff einen Durchschnittsraumgehalt von 922 Tonnen, das Segelschiff einen Durchschnittsraum von 238 Tonnen, die gesammte Flotte einen Durchschnittsraum von 447 Tonnen an.

Tabelle IV 2 giebt die berechnete Dampfschiffstonnage nach dem angegebenen Verhältniß sowie die durch Addition der berechneten Dampfschiffstonnage und der Segelschiffstonnage gewonnene Gesamttransportleistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte von Jahr zu Jahr seit 1871. Ein Blick auf Tabelle IV 3 zeigt alsdann, daß von der hier berechneten prozentualen Zunahme der Leistungsfähigkeit der Dampfschiffe um 1100 Prozent kaum $\frac{2}{5}$ auf die 13 Jahre von 1871—1884, mehr als $\frac{3}{5}$ auf die 13 Jahre von 1884—1897 kommen. Die Segelschiffstonnage hat sich allerdings im Wesentlichen erst in der Zeit von 1884—1897 vermindert, indeß wird auch dies theilweise durch die so erheblich gesteigerte Dampfschiffstonnage wieder ausgeglichen. Bemerkenswerth ist schließlich die dominirende Stellung, die die deutsche Handelsflotte im Schnelldampferverkehr seit Ende der 80er Jahre inne hat.¹⁾

Das Jahrünst 1871/75 zeigt eine Transportleistungsfähigkeit von durchschnittlich 1,3 Millionen Tonnen, das Jahrünst 1881/85 eine solche von 1,9 Millionen Tonnen, eine Steigerung von 0,6 Millionen Tonnen = 45 Prozent; das Jahrünst 1891/95 zeigt 3,1 Millionen Tonnen, d. i. seit 1881/85 eine Steigerung von 1,2 Millionen Tonnen = 66 Prozent; die Steigerung von 1871/75 bis 1891/95 betrug 1,8 Millionen Tonnen = 170 Prozent, denen dann bis 1896 beziehungsweise 1897 eine weitere Steigerung von 400 beziehungsweise 700 000 Tonnen im Vergleich mit 1891/95 folgt. Am 1. Januar 1898 dürfte die Transportfähigkeit der deutschen Handelsflotte nicht viel unter 4 Millionen Tonnen betragen. Dies, verglichen mit der eingangs gegebenen Zahl Mulhalls von 551 000, giebt fast eine **Verachtfachung** der Transportleistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte seit 1842; Zahlen, die gleichfalls noch erheblich an Gewicht gewinnen, wenn wir in Betracht ziehen, daß des Weiteren andauernd eine größere Ausnutzungsfähigkeit eingetreten ist, sowie daß die Verwendung der Schiffe im überseeischen Dienste mit weit größeren Entfernungen auf das Erheblichste zugenommen hat.

¹⁾ Busley a. a. D. S. 206 ff.

Besonders beachtenswerth ist die Entwicklung der Rhederei Hamburgs, des größten deutschen Seehafens. Dies besaß¹⁾

Jahr.	Dampfer.			Segler.	
	Zahl.	Netto Registertons.	Brutto Registertons.	Zahl.	Tons.
1871	37	32 450	48 000	402	152 046
1881	128	99 153	137 048	373	145 126
1891	312	373 422	510 847	286	195 816
1897	377	482 917	765 818	296	197 219

Bremen andererseits besaß²⁾

Jahr.	Schiffe.		Davon Dampfer.	
	Zahl.	Registertons.	Zahl.	Registertons.
1872	252	174 266	33	52 748
1882	344	299 397	81	75 702
1892	405	406 172	180	201 124
1896	445	422 029	221	226 047

II. Die deutsche Rhederei.

Seit der Begründung des Reichs hat sich im Charakter der deutschen Rhederei eine Veränderung vollzogen.

Der stärkere Uebergang zur Dampfschiffahrt, die Vergrößerung der Schiffskörper auf der einen Seite, die daraus sich ergebenden höheren Kosten des einzelnen Seedampfers und die erforderlichen größeren Kapitalien zum Betriebe auf der anderen Seite, schließlich die allgemeine Hinneigung zum Großbetrieb in Folge der mit demselben verbundenen Vortheile, haben zur Entstehung großer zentralisirter Betriebe beigetragen. Mit den Aenderungen, welche in Bezug auf Größe und Gattung der Schiffe stattgefunden haben, ist gleichzeitig eine solche der Rhedereien vor sich gegangen; mehr und mehr sind der Großbetrieb und die Aktiengesellschaften zur Entwicklung gelangt.³⁾ Namentlich im überseeischen Verkehr sind diese Veränderungen parallel mit der großen Ausdehnung und der Einrichtung regelmäßiger Fahrten (Packelinen) nach den verschiedenen Welttheilen fortgeschritten.

1) Hamburgs Handel und Schiffahrt im Jahre 1896, Hamburg 1897, Tabelle 34. Zur Ergänzung der Hamburgischen Rhederei ist die Altonaer Rhederei mit heranzuziehen. Diese verzeichnete im Jahre 1871 37 Seeschiffe mit 11 550 Registertons, 1896 nur noch 19 Seeschiffe mit 1911 Registertons.

2) Jahrbuch für Bremische Statistik, Jahrgang 1896, Bremen 1897, S. 222 und 223.

3) Jahrbuch für Bremische Statistik, Bremen 1897, S. 223/224.

Die erste regelmäßige Verbindung mit Amerika wurde durch die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft im Jahre 1847 mit einem Kapital von 465 000 *M.* und Segelschiffbetrieb eingerichtet.¹⁾

1858 wurde der Norddeutsche Lloyd in Bremen begründet, welcher mit vier Dampfern begann.²⁾

Der Unterschied zwischen einst und jetzt wird dadurch gekennzeichnet, daß vor Einführung des Dampferbetriebs die Hamburg-Amerika-Linie über sechs Segelschiffe von zusammen 1289 Kommerzlasten à 6000 Pfund verfügte, die bei durchschnittlich drei Reisen im Jahre zusammen 12 000 Tonnen hin- und ebensoviel zurückbringen konnten. Der neueste Doppelschraubendampfer „Pennsylvania“ vermag heute in einer Reise dieselbe Last zu befördern oder, bei durchschnittlich sieben Reisen im Jahre, allein die siebenjährige Leistung jener sechs Schiffe auszuführen.³⁾

Die Hamburg-Amerika-Linie ist im Jahre 1897 zur größten Rhederei der Welt geworden, und ihr gleich steht an Bedeutung der Norddeutsche Lloyd.

In der Zwischenzeit haben sich die Fortschritte in verschiedenem Tempo vollzogen, so z. B. mißlang noch in den 60er Jahren ein Versuch der Gründung einer regelmäßigen Linie nach Südamerika⁴⁾, die sich als nicht rentabel erwies. Zu Anfang der 70er Jahre wurde die Hamburg-Südamerikanische Linie begründet.

Der große Aufschwung datirt erst seit Mitte der 80er Jahre.

Es besaß Hamburg: ⁵⁾	Schiffe:	1000 Registertons:
1836—40	160	30
1841—50	240	48
1851—60	445	119
1861—70	497	177
1871—80	448	215
1881—90	504	360
1891—95	626	665
1896*)	673	680

*) Durch die Veränderung der Vermessung erscheint die Zahl geringer, als sie in Wahrheit gewesen ist.

Es hat sich die Tonnage der Hamburgischen Schiffe seit 1836 um 2544 Prozent gehoben⁶⁾, im Vergleich mit 1861—1870 aber noch um über 425 Prozent.

Bremen besaß: ⁷⁾	Schiffe:	1000 Registertons:
1837	141	26
1847	246	69
1857	279	124

1) H. Landerer, Geschichte der Hamb.-Amerik. Packetf.-Akt.-Gesellsch., Hamburg 1897, S. 4.

2) Ib. S. 37.

3) Ib. S. 26.

4) Hamburgs Handel und Schifffahrt, 1896, a. a. D.

5) Vergl. Hamburgs Handel und Verkehr, Exporthandbuch der Börsenhalle, Hamburg 1897, S. 78.

6) Hamburgs Handel und Verkehr. Hamburg 1896. S. I. 69.

7) Jahrbuch für Bremische Statistik a. a. D.

	Schiffe:	Registertons:
1867	306	167
1877	274	216
1887	344	325
1896	445	422

Also hat sich die Bremische Handelsflottentonnage seit 1837 um 1623 Prozent, seit 1867 um 253 Prozent gehoben.

Zieht man die Steigerung durch die Dampfschiffstonnage entsprechend in Betracht, so hat sich die Hamburgische Handelsflotte in ihrer Leistungsfähigkeit seit 1836 um 6331 Prozent, seit 1861—70 um 840 Prozent, die Bremische seit 1857 um 3362 Prozent, seit 1867 um 416 Prozent vergrößert.

Für eine längere Periode ergiebt die Bremische Statistik auch nach einer anderen Richtung interessante Zusammenstellungen.

Im Jahre 1847 hatte man nur zwei Rhedereien, die über 4000 bis 6000 Registertons verfügten, 1857 keine zwischen 4000 bis 10 000 Tonnen, dagegen eine über 10 000 Tonnen. 1867 hatte man bereits 8 Rhedereien über 4000 Tonnen, darunter 2 mit über 10 000 Tonnen Schiffsmaterial. Im Jahre 1877 gab es deren 12, 1887 19, und von 1887 bis 1897 war unter diesen eine Veränderung derart eingetreten, daß vorher 6, nunmehr 9 mehr als je 10 000 Tonnen kontrollirten.

Es kamen auf je eine Rhederei:

	Registertons:
1847	709
1857	1 114
1867	1 708
1877	3 086
1887	5 327
1896	6 299

Von sämtlichen Bremer Rhedereien kontrollirten:

1847	2 Prozent
1867	8 =
1877	17 >
1887	31 =
1896	28 =

mehr als 4000 Tonnen.

Die Ladungsfähigkeit aber dieser Rhedereien hob sich von:

1847	13 Prozent auf
1867	47 =
1877	70 =
1887	86 =
1896	90 =

der gesammten Bremischen Handelsflotte.

In Hamburg gestaltete sich die Entwicklung des Kapitals der großen überseeischen Dampfschiffahrtsgesellschaften,¹⁾ wie folgt:²⁾

J a h r.	Anzahl der Linien.	Aktienkapital.	Prioritäts- Obligationen.
1886	(4)	29 250 000	9 950 000
1887	(4)	30 500 000	11 513 000
1888	(7)	36 750 000	13 237 500
1889	(7)	53 083 250	20 687 000
1890	(10)	62 656 750	24 750 000
1891	(10)	72 390 000	25 250 000
1892	(10)	72 540 000	24 800 000
1893	(10)	69 540 000	28 800 000
1894	(10)	65 400 000	28 973 000
1895	(10)	69 650 000	29 270 000
1896	(10)	65 475 000	29 416 425
		627 235 000	246 646 925

Hierzu kommt der Norddeutsche Lloyd mit nunmehr 40 Millionen Kapital und 34,3 Millionen Prioritäts-Obligationen.

1871 besaß die Hamburg-Amerika-Linie 13 Dampfer, die 155 000 cbm Güter und 39 000 Passagiere beförderten; 1896 besaß sie 62 Dampfer mit einem Raumgehalt von 241 500 Registertons sowie 50 000 Tonnen im Bau, die 1,8 Millionen Kubikmeter Güter und 84 000 Passagiere beförderten. Der Norddeutsche Lloyd besaß 1871 28 Schiffe mit 58 000 Registertons, 1896 48 Schiffe mit 208 000 Registertons.³⁾

Diese beiden großen Gesellschaften kontrollirten also zusammen nahezu 50 Prozent der gesammten deutschen Dampfschiffsflotte.

1) Im Jahre 1896 bestanden hiervon folgende Dampfschiffgesellschaften:

Hamburg-Amerika-Linie,
Hamburg-Südamerikanische D. G.,
Deutsche D. G. „Rosmos“,
Deutsche D. H. „Ringfin Linie“;

1888 kamen hinzu:

Hamburg-Pazifik D. Linie,
Hamburg-Kalkutta-Linie,
Deutsch-Australische D. G.:

1889 kamen hinzu:

Dampfschiffsbrederei von 1889,
Afrika D. A. G. Woermann-Linie;

1890 kamen hinzu:

Deutsche Levante-Linie.
Deutsche Ost-Afrika-Linie,
Asiatische Küstenfahrt-Gesellschaft.

²⁾ Hierbei sind nicht eingeschlossen die Dampfschiffahrts-Brederei von 1889 und die Afrika D. A. G. (Woermann-Linie).

³⁾ Geschichte der Hamb.-Amerik. Pack.-Akt.-Gesellsch. a. a. D. S. 76 u. 98. Jahresbericht der Handelskammer in Bremen für 1875, S. 55. Dasselbe, Bremen 1897. Statistische Mittheilungen, betreffend Bremens Handel und Schifffahrt im Jahre 1896, S. 38.

III. Der Werth der deutschen Handelsflotte.

Der Werth der deutschen Handelsflotte für die ältere Zeit ist heute kaum mehr zu ermitteln. Die Schiffswerthe haben in den letzten Jahrzehnten erheblich geschwankt. Die Schiffsbauten waren relativ am theuersten zu Anfang der 80er Jahre.

Heute läßt sich Folgendes feststellen: Es beträgt für die nachfolgenden Dampfschiffslinien der Anschaffungspreis und der Buchwerth:

Linie.	Anzahl der Schiffe.	Brutto-Registerton.	Durchschnittsalter.	Anschaffungspreis.	Buchwerth.
Hamburg-Amerika-Linie	58	229 287	8,00	79 754 846,75	57 023 575,29
Hamburg-Amerika-Linie, im Bau	7	59 800		16 043 800,00	16 043 800,00
Hamburg-Südamerikanische D. G.	25	79 830	5,12	22 345 657,00	12 790 000,00
Hamburg-Südamerikanische D. G., im Bau	4	18 500		4 000 000,00	4 000 000,00
Für die folgenden Gesellschaften ist bei Berechnung des Anschaffungspreises dem Buchwerth auf das Durchschnittsalter eine jährliche Abschreibung von 7½ Prozent zugefekt.					
Deutsche D. G. „Kosmos“	19	58 467	6,90	15 765 821,00	9 135 000,00
Deutsch-Australische D. G.	8	28 294	5,50	10 379 965,00	6 765 583,29
Hamburg-Pazifik D. Linie	12	33 789	7,57	10 552 457,00	5 885 000,00
Deutsche Ostafrika-Linie	11	24 554	6,64	12 779 823,00	7 605 000,00
Deutsche D. N.-Kingsin-Linie	13	42 254	5,54	12 235 486,00	7 975 000,00
Deutsche Levante-Linie	9	16 726	13,33	5 086 686,00	1 800 000,00
Dampfschiffs-Rhederei von 1889	3	4 299	10,33	1 536 506,00	687 000,00
Hamburg-Kalkutta-Linie	5	19 014	4,80	5 271 114,73	3 500 000,00
Asiatische Küstenfahrt-Gesellsch.	2	2 602	8,00	1 086 831,00	582 500,00
Hamburger Rhedereien	176	617 416	6,78	196 838 993,48	133 792 458,58
Norddeutscher Lloyd	48	205 092	9,70	110 622 659,00	63 678 000,00
Norddeutscher Lloyd, im Bau	8	67 900		36 500 000,00	36 500 000,00

Dies ergibt für 213 im Verkehr befindliche Dampfer mit einem Tonnengehalt von 744 200 Tonnen einen Anschaffungspreis von 287 000 000 *M.*, einen Buchwerth von 177 000 000 *M.* = rund 220 *M.* pro Tonne; außerdem im Bau für diese Linien befindliche 146 200 Tonnen für 57 Millionen Mark. — Für Hamburg wird der Gesamtbuchwerth der Dampferflotte für Ende 1896 auf 140 000 000 *M.* geschätzt. Hierzu kommen für im Bau befindliche 26 Dampfer 34 000 000, zusammen also ca. 175 000 000 *M.* Für Bremen wird der Gesamtbuchwerth der gesammten 130 Dampfer auf 89 000 000 *M.* angegeben, wozu die Neubauten und die Tonnage der übrigen Seeplätze kommt, so daß man den Buchwerth der gesammten deutschen Dampferflotte zu Ende 1897 auf rund 300 000 000 *M.* wird schätzen können. Wenn man für die eisernen und stählernen Segelschiffe einen Durchschnittswerth von 130 *M.* pro Tonne ansetzt (nach Angabe der Hamburgischen Handelskammer) und für die hölzernen Segelschiffe einen Durchschnittswerth von 40 *M.*, so ergeben sich für rund 400 000 eiserne Segelschiffstonnen 52 000 000 *M.*, für rund 175 000 hölzerne Segelschiffstonnen

7 000 000 *M.* oder für die gesammte Segelflotte rund 60 000 000 *M.* Die gesammte deutsche Handelsflotte wird Ende 1897 einen Buchwerth von gegen 400 Millionen Mark repräsentiren, wobei der Paarwerth vielleicht etwas geringer anzusetzen ist, während umgekehrt eine Neubeschaffung über 500 000 000 *M.* erfordern würde.

Es ist zu bemerken, daß die deutsche Handelsflotte ein besonders werthvolles Material besitzt, indem sie fortwährend gerade die kostspieligsten Neubauten ausführen läßt, während die Rheder vielfach erfolgreich gewesen sind, das ältere Material ans Ausland abzusetzen.

IV. Werften und Schiffsbau.

Nicht minder bedeutend als die Entwicklung der deutschen Rhederei ist die Ausdehnung des deutschen Schiffsbaues in den letzten Jahren gewesen. Außer den staatlichen Werften und Dockanlagen besitzt Deutschland in Elbing und Danzig, Stettin, Kiel, Flensburg, Hamburg und Bremen nunmehr Anstalten, die den allergrößten Anforderungen gerecht werden.

An der Unterweser befinden sich heute acht **Werften**, in Hamburg giebt es deren sieben. Emden berichtet über eine, Flensburg über eine, Stettin über 3, Danzig über 4, *rc.*

Auch hinsichtlich der **Docks** hat sich die Leistungsfähigkeit in den letzten Jahren erheblich gesteigert. Durch ein im Jahre 1896 erbautes **Schwimmdock von 17 500 Tonnen Hebekraft** hat Hamburg auch die größten Seeschiffe in die Lage versetzt, an Ort und Stelle ins Dock zu gehen und damit die früher nothwendige Fahrt nach England für diesen Zweck zu ersparen.

Ein in Bremerhaven im Bau befindliches Dock soll Schiffe bis zu 20 000 **Registertons** aufnehmen können.

V. Hafenanlagen.

Durch den Zollanschluß von Hamburg, Altona und Bremen sind diese Plätze mit gewaltigem Kapitalaufwand in den Besitz neuer leistungsfähiger Häfen gelangt, der Werth der staatsseitig erhaltenen Anlagen für Handel und Schifffahrt wird in Hamburg auf 300 Millionen geschätzt; in Bremen, Vegesack und Bremerhaven auf 114 Millionen. Auch Altona hat in den letzten Jahren 9 Millionen für seinen Hafen aufgewandt; Geestmünde schätzt den Werth seiner Hafenanlagen ausschließlich Schuppen, Häuser *rc.*, auf 16 Millionen.

Danzig schätzt den Werth seiner Hafenanlagen auf 8 $\frac{1}{4}$ Millionen, Stettin einschließlich des im Bau befindlichen Freihafens auf 29 Millionen.

Es dürfte nicht zu hoch gegriffen sein, die gesammten staatlichen und kommunalen Hafens- und Schifffahrtsanlagen im Deutschen Reich auf $\frac{3}{4}$ Milliarden anzusetzen.

Tab. IV 1.

Die Entwicklung der deutschen Handelsflotte seit 1871.

Jahr.	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.	
	Zahl.	Tonnage.	Zahl.	Tonnage.	Zahl.	Tonnage.
1. Januar 1871	147	82,0	4 372	900,4	4 519	982,4
" 1872	175	97,0	4 354	891,7	4 529	988,7
" 1873	216	129,5	4 311	869,6	4 527	999,2
" 1874	253	167,6	4 242	866,1	4 495	1 033,7
" 1875	299	190,0	4 303	878,4	4 602	1 068,7
Durchschnitt 1871—1875 . . .	218	133,2	4 316	881,2	4 534	1 014,4
1. Januar 1876	319	183,5	4 426	901,3	4 745	1 084,9
" 1877	318	180,9	4 491	922,7	4 809	1 103,6
" 1878	336	183,4	4 469	934,6	4 805	1 117,9
" 1879	351	179,7	4 453	949,5	4 804	1 129,1
" 1880	374	196,3	4 403	974,9	4 777	1 171,3
Durchschnitt 1876—1880 . . .	340	184,8	4 448	936,5	4 788	1 121,4
1. Januar 1881	414	215,8	4 226	965,8	4 660	1 181,6
" 1882	458	251,6	4 051	942,8	4 509	1 194,4
" 1883	515	311,2	3 855	915,4	4 370	1 226,6
" 1884	603	374,7	3 712	894,8	4 315	1 269,5
" 1885	650	413,9	3 607	880,3	4 257	1 294,2
Durchschnitt 1881—1885 . . .	528	313,4	3 894	919,8	4 422	1 233,3
1. Januar 1886	664	420,6	3 471	861,8	4 135	1 282,4
" 1887	694	453,9	3 327	830,8	4 021	1 284,7
" 1888	717	470,4	3 094	769,8	3 811	1 240,2
" 1889	750	502,6	2 885	731,3	3 635	1 233,9
" 1890	815	617,9	2 779	702,8	3 594	1 320,7
Durchschnitt 1886—1890 . . .	728	493,1	3 111	779,3	3 839	1 272,4
1. Januar 1891	896	723,6	2 757	709,8	3 653	1 433,4
" 1892	941	764,7	2 698	704,3	3 639	1 469,0
" 1893	986	786,4	2 742	725,2	3 728	1 511,6
" 1894	1 016	823,7	2 713	698,4	3 729	1 522,1
" 1895	1 043	893,0	2 622	660,9	3 665	1 553,9
Durchschnitt 1891—1895 . . .	976	798,3	2 706	699,7	3 683	1 498,0
1. Januar 1896	1 068	{ 9 382 ¹⁾ 8 799	2 524	{ 6 242 ¹⁾ 6 228	3 592	{ 15 624 ¹⁾ 15 020
" 1897	1 127	{ 10 392 ¹⁾ 8 919	2 564	{ 6 108 ¹⁾ 6 016	3 691	{ 16 500 ¹⁾ 14 935

1) Durch die Veränderung in der Vermessung im Jahre 1895 wurde eine rechnungsmäßige Verminderung der Tonnage herbeigeführt, welche sich nach den Angaben des Kaiserlichen statistischen Amtes stellt für die Tonnage der Dampfschiffe auf 58 300 Registertons 1896, 147 300 Registertons 1897; für die Segelschiffe 2100 Tonnen 1896, 9 200 Tonnen 1897.

Tabelle IV 2.

Die Transportleistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte.

Jahr.	Transportleistungsfähigkeit		Jahr.	Transportleistungsfähigkeit	
	der Dampfschiffe.	aller Schiffe.		der Dampfschiffe.	aller Schiffe.
1871	246,0	1 146,4	1886	1 261,8	2 123,6
1872	291,0	1 182,7	1887	1 361,7	2 192,5
1873	388,5	1 258,1	1888	1 411,4	2 181,2
1874	502,8	1 368,9	1889	1 507,8	2 239,1
1875	570,0	1 448,4	1890	1 853,7	2 556,5
1871/75	399,7	1 280,9	1886/90	1 479,3	2 258,6
1876	550,5	1 451,8	1891	2 170,8	2 880,6
1877	542,7	1 465,4	1892	2 294,1	2 998,4
1878	550,2	1 484,8	1893	2 359,2	3 084,4
1879	539,1	1 488,6	1894	2 471,1	3 169,5
1880	588,9	1 563,8	1895	2 679,0	3 339,9
1876/80	554,3	1 490,9	1891/95	2 394,8	3 094,6
1881	647,4	1 613,2	1896	{ 2 814,6 2 639,7	{ 3 438,8 3 262,5
1882	754,8	1 697,6	1897	{ 3 117,6 2 675,7	{ 3 728,4 3 277,3
1883	933,6	1 849,0			
1884	1 124,1	2 018,9			
1885	1 241,7	2 122,0			
1881/85	940,3	1 860,1			

Tab. IV 3.

Index-Nummern der Zunahme der Vermehrung der deutschen Handelsflotte.

Jahreszahl.	Dampfschiffe.		Segelschiffe.		Summe.		Berechnete Gesamt- summe.
	Anzahl.	Tonnage.	Anzahl.	Tonnage.	Anzahl.	Tonnage.	
1. Januar.							
1871	84	85	100	101	100	99	97
1872	100	100	100	100	100	100	100
1873	123	134	99	98	100	101	106
1874	145	173	97	97	99	105	116
1875	171	196	99	99	102	108	122
1876	182	189	102	101	105	110	123
1877	182	186	103	103	106	114	121
1878	192	189	103	105	106	114	126
1879	201	185	102	106	106	114	126
1880	214	202	101	109	105	118	133
1881	237	222	98	108	103	120	136
1882	262	259	93	106	100	121	144
1883	294	321	89	103	96	124	156
1884	345	386	85	100	95	128	171
1885	371	427	83	99	94	131	179
1886	379	434	80	97	91	130	180
1887	397	468	76	93	88	130	185
1888	410	485	71	86	84	125	184
1889	429	518	66	82	80	125	189
1890	466	637	64	79	79	134	216
1891	512	746	63	80	81	145	244
1892	538	788	62	79	80	149	254
1893	563	811	63	81	82	153	261
1894	581	849	62	78	82	154	268
1895	596	921	60	74	81	157	282
1896 ¹⁾	610	967	58	70	79	158	291
1897 ¹⁾	643	1 069	59	68	81	165	314

1) Zur Berechnung der Index-Nummern der Tonnage für 1896/97 ist der Vergleichbarkeit halber die nach dem bis 1895 üblichen Vermessungssystem ermittelte Zahl der Registertons auf Grund einer Mittheilung des kaiserlichen statistischen Amtes zu Grunde gelegt.

Fünfter Theil.

Die Entwicklung der deutschen Hochseefischerei.

I. Historisches.

Um das Jahr 1870 war die Betheiligung Deutschlands an der Hochseefischerei außerordentlich gering. Zu einer Zeit, als in Holland, England, Frankreich, Norwegen und im Osten Nordamerikas der Fisch bereits zum Volksnahrungsmittel geworden war, und großer Gewinn aus der Hochseefischerei gezogen wurde, war der frische Seefisch in Deutschland, abgesehen von den Orten in der unmittelbaren Nachbarschaft der Küste, lediglich Luxusartikel. Eine entwickelte Hochseefischerei gab es nicht.

In der Zeit der Begründung des Norddeutschen Bundes und des Deutschen Reiches wurden die ersten Versuche zur Einrichtung einer Hochseefischerei seitens hanseatischer Aktiengesellschaften gemacht.¹⁾ „Erst mit dem Jahre 1866 . . . erwachte in weiteren Kreisen der Nation neben dem schon lange regen und thätigen Interesse für eine deutsche Kriegsmarine auch der Sinn für die Förderung unserer Seefischerei.“²⁾ Indes waren die ersten Versuche mit dem englischen Baumstammeschleppnetz nicht erfolgreich: die Gesellschaften scheiterten, und es dauerte noch längere Jahre, ehe man zu besseren Resultaten gelangte.

Es ist bezeichnend, daß der englische Statistiker Mulhall in seinen älteren Arbeiten die deutsche Hochseefischerei überhaupt nicht zu erwähnen nöthig findet.³⁾ Anfang der siebziger Jahre wurde in Deutschland Hochseefischerei nur von Blankenese und Finkenwärder mit zusammen 139 kleinen Segelfahrzeugen: „Ewer“ und 437 Mann Besatzung betrieben, die je nach der Güte der Jahre 100 000 bis 250 000 *M.* Ertrag einbrachten. — Die Küstenschifffahrt war allerdings einigermaßen stärker entwickelt, doch belief sich die Gesamtzahl der Berufsfischer an der Nordsee einschließlich der Gehülfen auf nur 1354 Mann, die der Gelegenheitsfischer auf 404 Mann. 1872 allerdings begann, nachdem im Jahre 1870 der deutsche Fischereiverein gegründet und andererseits von Emden aus eine Kommission nach den Niederlanden gesandt war, eine Aktiengesellschaft in Emden den Heringsfang mit 6 Segelschiffen. Den ersten Segler sandte sie im Jahre 1872 aus.⁴⁾ Doch hatte sie bis in die achtziger Jahre mit den größten

1) Dr. W. Lindemann. Beiträge zur Statistik der deutschen Seefischerei, Berlin 1888, S. 36.

2) Ib. S. 1.

3) Vergl. Mulhall. The Dictionary of Statistics a. a. D., S. 277—280.

4) Lindemann a. a. D., S. 24 und 25.

Schwierigkeiten zu kämpfen. Der erste Dampffutter (trawler), der in Deutschland erschien, war im Jahre 1882 der englische »Prince-Consort«. Der erste deutsche Fischdampfer wurde im Jahre 1885 in Geestmünde in Betrieb gesetzt.¹⁾

Inzwischen hatte man allerdings einige Fortschritte im Uebergang vom alten Ewer zum neuen, schneller segelnden Rutter gemacht; und die Reichsregierung wie die Regierungen der Einzelstaaten hatten der Hochseefischerei in steigendem Maße ihre Theilnahme und namentlich dem Heringsfange ihre materielle Unterstützung zugewandt. Eine erheblich schnellere Entwicklung aber setzte erst nach der zweiten Hälfte der achtziger Jahre ein. Im Jahre 1886 wurde die erste vollständige und regelmäßige Statistik für das Nordseegebiet veröffentlicht. In diesem Jahre waren vorhanden: 377 Fischerfahrzeuge mit rund 31 000 cbm Bruttoreumgehalt und 1327 Mann Besatzung, darunter 1 Dampfer mit 419 cbm und 14 Mann Besatzung. Von 1887 bis 1897 ist die Entwicklung aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.²⁾

J a h r.	Zahl der Fahrzeuge.		Bruttoreumgehalt		Zahl der regelmäßigen Besatzung	
	Gesammtzahl der Schiffe.	davon Dampfer.	der Schiffe. cbm	der Dampfer. cbm	der Gesamtzahl der Schiffe.	der Dampfer.
Am 1. Januar 1887	402	2	32 858	670	1 429	23
„ 1. „ 1889	440	10	38 129	2 927	1 641	109
„ 1. „ 1891	448	22	43 110	7 768	1 763	231
„ 1. „ 1893	455	59	55 109	22 365	2 062	609
„ 1. „ 1895	473	72	63 381	29 010	2 264	733
„ 1. „ 1897	546	103	86 526	41 675	3 271	1 044

Es zeigt sich in einem Jahrzehnt eine Steigerung der Segelschiffe von 400 auf 443, daneben aber eine Steigerung der Dampfschiffe von 2 auf 103. Der Raumberhalt der Schiffe hat sich von 32 900 auf 86 500 cbm, oder wenn wir, wie üblich, die Leistungsfähigkeit des Dampfschiffes gleich dem Dreifachen der Leistungsfähigkeit des Segelschiffes ansetzen, von 34 200 auf 169 000 cbm erhöht. Die Leistungsfähigkeit der Dampfschiffe der Nordsee-Fischereiflotte hat sich in 10 Jahren fast verfünffacht. In derselben Zeit hat sich die Mannschaft mehr als verdoppelt.

Neben der Hochseefischerei hat sich die Heringsfischerei einen dauernden Platz vor Allem in Emden, Geestmünde, Altona und Glückstadt erworben. In Emden hat sich die Zahl der Heringsfänger von den gedachten 6 bis auf 29 gehoben. Auch für die übrigen Plätze ergaben die Berichte einen andauernd starken Aufschwung.

1) Ib. S. 42—45.

2) Vergl. Mittheilungen des Deutschen Seefischereivereins Band XIII, S. 376.

II. Die heutige Hochseefischerei.

a. Der Werth der Hochseefischereifahrzeuge und ihrer Ausrüstung (Schätzungswerth unter Abzug von 10 bis 25 Prozent vom Anschaffungswerth) dürfte sich, wie folgt, stellen:

a) 100 Fischdampfer à 80 000 <i>M.</i>	ca. 8 000 000 <i>M.</i>
b) 267 Segelfahrzeuge mit Grundschleppnetz à 8 000 <i>M.</i>	ca. 2 136 000 =
c) 81 Heringslogger à 30 000 <i>M.</i>	ca. 2 430 000 =
d) 98 sonstige Fahrzeuge à 1 000 <i>M.</i>	ca. 100 000 =
	<hr/>
	ca. 12 666 000 <i>M.</i>

Die Schätzung ist niedrig, denn die Handelskammer zu Geestemünde setzt allein den Werth der 87 Fischdampfer, 23 Segelfahrzeuge und 20 Heringslogger aus dem Wesergebiet mit 9 658 000 *M.* an. Die Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg giebt die 45 Heringslogger und 7 Fischdampfer ihres Bezirks mit 1 800 000 *M.* angelegtem Kapital an.

In der Fischerei dürften 2 bis 2¹/₂ Millionen Betriebskapital verwandt werden.

b. Die Bruttoerträge der Hochseefischerei werden für das letzte Jahr, wie folgt, angegeben:

a) 100 Fischdampfer	ca. 6 500 000 <i>M.</i>
b) 267 Segelfahrzeuge	ca. 1 335 000 =
c) 81 Heringslogger	ca. 2 000 000 =
d) 98 sonstige Fahrzeuge	ca. 50 000 =
	<hr/>
	ca. 9 885 000 <i>M.</i>

Auch diese Schätzung ist niedrig; denn die Handelsflotte der Unterelbe einschließlich des nördlichen Theils der Westküste von Schleswig-Holstein: 23 Fischdampfer, 238 Hochseefutter und Ewer und 16 Heringslogger werfen ihrerseits nach Angabe der Altonaer Handelskammer über 5 000 000 *M.* ab, während der Heringsfang aus dem Emdener Handelsbezirk 915 000 *M.* brachte.

c. Für das Ostseegebiet sind die statistischen Nachweisungen noch nicht systematisch zusammengestellt. Die vorliegenden Berichte lassen auch hier auf ein fortschreitendes Gedeihen der Hochseefischerei schließen. Es betrug z. B. das Fangergebnis der Hochseeboote an der westpreussischen Küste 1891 37 000 *M.*, 1892 70 000 *M.*, dagegen 1895 294 000 *M.*, 1896 273 000 *M.*¹⁾

III. Verwerthung des Hochseefischfangs.

Wie auf der einen Seite das direkte Interesse der beteiligten Kreise hat auf der andern die bessere Durchbildung des Eisenbahnnetzes und der Verkehrsanlagen, die Einführungen entsprechender Züge und Kühlvorrichtungen den Vertrieb in das Land hinein erheblich erleichtert und gefördert. Mit der Vergrößerung der Zufuhren

¹⁾ Diese Ergebnisse wurden erzielt mit etwas über 200 Hochseebooten, deren Werth mit nothdürftigster Ausrüstung auf durchschnittlich 1800 *M.* pro Stück angegeben wird.

hat sich das Bedürfniß nach einer Regelung des Verkehrs geltend gemacht. Hamburg, Altona, Geestemünde haben sich kostspielige Fischereihäfen angelegt; der Geestemünder allein kostete 7 Millionen Mark; der neue Altonaer Fischereihafen kostete $1\frac{1}{4}$ Millionen Mark.

Eine Neuerung waren die seit Mitte der 80er Jahre an den Hauptplätzen eingeführten Fischauktionen, deren Resultate für Geestemünde, Hamburg und Altona für eine Reihe von Jahren anbei gegeben werden.

Erträge der Seefischauktionen in Reichsmark.

	Hamburg:	Altona: ¹⁾	Geestemünde:
1887	396 348	55 068	—
1888	423 468	180 586	103 782
1889	314 642	412 240	397 438
1890	484 921	575 965	903 965
1891	353 966	741 391	1 572 124
1892	536 556	885 698	1 798 155
1893	590 203	1 065 746	2 076 174
1894	778 286	1 226 774	2 564 882
1895	700 347	1 245 423	2 720 139
1896	759 677	1 478 837	2 749 344

Nach den neuesten Schätzungen Mulhalls²⁾ ist der Ertrag der gesammten deutschen Fischerei heute etwa 1 Million Pfd. Sterling pro Jahr.

¹⁾ Die Gesammt'erträge der Fischauktionen in Altona waren früher: 1887 72 062 *M.*, 1888 319 645 *M.*, 1889 784 223 *M.*, 1890 965 905 *M.*, 1891 1 236 322 *M.*, 1892 1 329 227 *M.*, 1893 1 421 304 *M.*, 1894 1 523 533 *M.*, 1895 1 559 466 *M.*, 1896 1 764 043 *M.*

²⁾ M. G. Mulhall. Industries and Wealth of Nations. London, New York and Bombay 1896, S. 140.



Sechster Theil.

Die deutschen Kolonien.¹⁾

1. **Togo.** Protektorat vom 5. Juli 1884. Abkommen mit Frankreich vom 24. Dezember 1885, mit England vom 14. bis 20. Juli 1886 und 1. Juli 1890, mit Frankreich vom 27. Juli 1897 (noch nicht ratifizirt). Flächeninhalt ca. 60 000 qkm, Küste ca. 52 km, Bevölkerungsziffer ca. 3 000 000.

2. **Kamerun.** Protektorat vom 14. Juli 1884 und Ausdehnung in der Folgezeit. Abkommen mit England vom 29. April/7. Mai 1885, 27. Juli/2. August 1886, 1. Juli 1890, 14. April 1893, 15. November 1893, Abkommen mit Frankreich vom 24. Dezember 1885, 15. März 1894. Flächeninhalt ca. 495 000 qkm, Küste ca. 320 km, Bevölkerung ca. 3 000 000.

3. **Südwestafrikanisches Schutzgebiet.** Protektorat vom 24. April und 12. August 1884 und Ausdehnung in der Folgezeit. Abkommen mit Portugal vom 30. September 1886, mit England vom 1. Juli 1890, Flächeninhalt ca 38 500 qkm, Küste ungefähr 1500 km, Bevölkerung ca. 200 000.

4. **Deutsch-Ostafrika.** Schutzbrief vom 27. Februar 1885, Reichsverwaltung seit dem 1. Januar 1891: Abkommen mit England 29. Oktober/1. November 1886, 1. Juli 1890, 25. Juli 1893; Abkommen mit Portugal am 30. Dezember 1886. Flächeninhalt ca. 995 000 qkm, Küste ca. 750 km; Bevölkerung ?

5. **Schutzgebiet der Neu-Guinea-Kompagnie.** Schutzbrief vom 17. Mai 1885, ausgedehnt am 13. Dezember 1886. Vereinbarungen mit England am 25. bis 29. April 1895, 6. April 1896. 1. Kaiser-Wilhelmsland, Flächeninhalt ca. 225 900 qkm; Bevölkerung ca. 100 000. 2. Bismarckarchipel, Flächeninhalt ca. 52 200 qkm. 3. Der nordöstliche Theil der Salomonsinselgruppe, Flächeninhalt ca. 22 200 qkm; Bevölkerung unter 2 und 3 ca. 180 000 bis 200 000.

6. **Schutzgebiet der Marshallinseln.** Protektorat vom 15. Oktober 1885 über den Marshallarchipel, ausgedehnt auf die Insel Nauru 16. April 1888. Meeresgebiet 350 000 qkm, entsprechend dem Vertrag mit England vom 6. April 1886; Bevölkerung ca. 13 000.

¹⁾ Deutscher Kolonialkalender Jahrgang 1—10. Deutschland und seine Kolonien im Jahre 1896, Berlin 1897, darin speziell: Dr. Zimmermann, Handel und Wandel, S. 64—102; und Büttner, Wohltmann, Dove, Reinicke, v. Dandelman, Die deutschen Kolonien, S. 135—188. Deutsches Kolonialblatt, Jahrgang 1—8, Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Band 15—18.

Der neueste Kolonialkalender zählt 29 Gesellschaften auf, welche koloniale Unternehmungen bezwecken. Von diesen geben 20 ein Kapital von zusammen 39 828 000 *M.* als theils eingezahltes, theils einzuzahlendes Kapital an, wozu noch weitere 13 Millionen der Usambaralinie kommen können.¹⁾ Außerdem haben von 4 englischen und englisch-deutschen Gesellschaften 2 ein Nominalkapital von 20 Millionen Mark.

In Togo giebt Zimmermann²⁾ 22 Niederlassungen von 10 deutschen Kaufmannsfirmen, 3 englischen Niederlassungen, 3 französischen und 1 eingeborenen Firma an; in Kamerun 28 deutsche Niederlassungen von 9 deutschen Firmen, ferner 8 englische und 1 schwedische Firma; in Südwestafrika 39 Niederlassungen; in Ostafrika 16 europäische, sowie eine Anzahl indische Häuser. Auf Neu-Guinea arbeitet die Neu-Guinea-Kompagnie; im Bismarckarchipel außerdem 6 Niederlassungen von 5 Firmen; auf den Marshallinseln 2 Firmen.

Aus allen Kolonien wird eine Reihe von Plantagen verzeichnet.³⁾

Es waren aufässig:

	Togo, 31. Dez. 1896	Kamerun, Ende Juni 1896	Deutsch- Südwest- afrika, 1. Januar 1896	Deutsch- Ost- afrika ⁴⁾ , Ende 1896	Neu- Guinea, April 1896 ⁵⁾	Marshall- Inseln ⁵⁾ , letzte Angaben
Europäer	91	236	2 025	893	164	68
darunter Deutsche . .	83	161	1 300	602	97	39

Die Gesamteinfuhr in die deutschen Kolonien⁶⁾ im Kalenderjahr 1895 betrug für Ostafrika 7,6 Millionen Mark, Kamerun 5,7, Togo 2,4, Südwestafrika (1894) 1,9; die Gesamtausfuhr aus Ostafrika 3,3, Kamerun 4,9, Togo 3,0, Südwestafrika?

Es wurde nach dem deutschen Zollgebiet von Ostafrika versandt 1895 für 0,4 Millionen Mark, 1896 für 0,8 Millionen Mark. Es schickte Deutschland nach Deutsch=Ostafrika 1895 für 1,9, 1896 für 1,5 Millionen Mark. Es kamen von Kamerun, Togo, Deutsch=Südwestafrika 1895 für 3,0, 1896 für 3,7 Millionen Mark Waaren. Es wurde aus dem deutschen Zollgebiet ausgeführt 1895 3,4, 1896 5,0 Millionen Mark. Es kamen aus Deutsch=Neu=Guinea 1895 für 0,1, 1896 für 0,2 Millionen Mark; es gingen dorthin für 0,1 bzw. 0,3 Millionen Mark.

1) Kolonialkalender Band 10, S. 52—79.

2) a. a. D. S. 90 ff.

3) Ib. S. 92.

4) Letzte Angaben Kolonialkalender, S. 43 Anm.

5) 31. Dezember 1896 waren auf dem Bismarckarchipel allein 169 Weiße, darunter 65 Deutsche, ferner 25 Chinesen.

6) Statistisches Jahrbuch, Band 18, S. 203. Kolonialkalender, Band 10 a. a. D.

Aus Togo und Kamerun kamen nach Hamburg 1896 für 3,4 Millionen Mark, aus Deutsch-Südwestafrika für 0,1, aus Deutsch-Ostafrika für 1,0 Millionen Mark Waaren, aus Neu-Guinea für 1,8, von den Marshallinseln für 0,5, vom Bismarckarchipel für 0,3 Millionen Mark. Es gingen nach Togo und Kamerun 1896 von Hamburg für 3,3 Millionen Mark, nach Deutsch-Südwestafrika für 2,4, nach Deutsch-Ostafrika für 1,3, nach Neu-Guinea für 0,0, nach dem Bismarckarchipel für 0,2, nach den Marshallinseln für 0,2 Millionen Mark.

Es **verkehrten** in Togo 1895 143 **Schiffe** mit 149 000 Registertons, davon deutsch 51 Schiffe mit 61 000 Registertons; in Kamerun 81 Schiffe mit 93 000 Registertons, davon deutsch 28 mit 31 000 Registertons; in Deutsch-Südwestafrika die Wörmann-Linie von Hamburg, Dampfer „Leutwein“ nach Kapstadt; in Deutsch-Ostafrika die Deutsch-Ostafrikalinie nach Hamburg dreiwöchentlich, Küstenlinien, Linie nach Bombay, arabische Dhaus; in Kaiser-Wilhelmsland eine Zweiglinie des Norddeutschen Lloyd von Batavia und kleine Schiffe der Neu-Guinea-Kompagnie; im Bismarckarchipel und den Salomonsinseln ein Anschluß des Norddeutschen Lloyd; im Schutzgebiet der Marshallinseln u. A. deutsche Schiffe 11 mit 50 Einklarirungen und 4114 Registertons.



Siebenter Theil.

Die deutschen Interessen über See.

Deutsche und deutsches Kapital arbeiten wohl in jedem Lande der Erde. Indes ist eine vollkommen ziffernmäßige Erfassung der verschiedenartigen Interessen unmöglich; namentlich soweit Europa in Betracht kommt, läßt sich unbedingt Genaueres hierüber nicht feststellen. Die alten Unternehmungen der Hansestädter, wie sie in überseeischen Ländern begonnen wurden, sobald das Verbot des Handels mit den Kolonien seitens der europäischen Mutterländer im Laufe des vorigen und zu Beginn dieses Jahrhunderts aufgehoben wurde¹⁾, haben heute eine Ausdehnung über die ganze Welt gewonnen, während andererseits nicht nur die Seestädte, sondern alle wichtigeren Handels- und Industriep läze des Reiches an überseeischen Unternehmungen erheblich theilhaftig sind. In Nordamerika beginnend, dehnte man die Beziehungen bald nach Süd- und Mittelamerika, nach Mexiko und Westindien aus. Auf der andern Seite wurde erst China, dann Indien erschlossen, und Japan öffnete zu Beginn der 60er Jahre seine Häfen dem fremden Verkehr.

Die Beziehungen liegen auf den verschiedensten Gebieten. Abgesehen von der zahlreichen Vertretung deutscher Kaufleute und Industrieller für den Absatz im Lande, sind dort zahlreiche Deutsche ansässig. In ganz Amerika wie in Ostasien, Australien und einem großen Theile von Afrika finden sich Niederlassungen und Faktoreien deutscher Kaufleute und Gewerbetreibender. In Afrika existirt auch außerhalb der deutschen Kolonien eine größere Anzahl von Faktoreien, so auf Konakre gegenüber Senegambien, an der Goldküste bei Accra, an der Sklavenküste, in Porto Seguro, in Lagos &c.; ferner in Sansibar, Mozambique &c.; in Australien giebt es deren auf Samoa, Jaluit, im deutschen Schutzgebiet und Tahiti; in Asien auf Sumatra &c. &c.²⁾

Weiterhin haben sich die Plantagenbesitzungen, namentlich in Mittelamerika, Westindien und den Ländern der südlichen Golfküste, neuerdings zu der erheblichsten Wichtigkeit aufgeschwungen. In Guatemala und Honduras, in Mexiko und auf einer Reihe von Inseln, so auf St. Domingo, Kuba, Porto Rico, Trinidad und in Venezuela &c. sind deutsche Unternehmer und deutsches Kapital an der Gewinnung von tropischen Agrikulturprodukten erheblich und in steigendem Maße theilhaftig. In ganz

1) Vergl. Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika in der Hamburgischen Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung Amerikas, Hamburg 1892, Band 1. Ferner: Die Anfänge des modernen Verkehrs Hamburgs mit Vorderindien und Asien, Mittheilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, Band 13, Hamburg 1897, S. 92 ff.

2) Vergl. Hamburgs Handel und Verkehr. Exporthandbuch, 1892 und 1894, Abschnitt 1, S. 443 bis 487.

Mittel- und Südamerika zc. haben die Deutschen wichtige **Handelsniederlassungen** mit gewaltigen, oft viele Millionen repräsentirenden **Waarenlagern**. Große **Geschäftshäuser** finden sich in ganz Afrika, in Ostasien von Wladiwostok bis nach Singapore und auf zahlreichen Inseln. Kennzeichen für die Entwicklung ist die Errichtung einer Reihe von **Bankinstituten**, welche davon Zeugniß ablegen, daß der deutsche Handel auch mehr und mehr mit deutschem Kapital arbeitet. Hierhin gehört vor allen Dingen die Brasilianische Bank für Deutschland mit einem Aktienkapital von 10 Millionen Mark (Rio de Janeiro, São Paulo, Santos), die Deutsche Ueberseeische Bank mit einem Aktienkapital von 20 Millionen Mark (Filialen in Buenos Ayres und Valparaiso), die Deutsch-Asiatische Bank mit einem Aktienkapital von 15 Millionen Mark (Sitz Shanghai, Zweigniederlassungen in Tientsin und Calcutta), die Bank für Chile und Deutschland mit einem Aktienkapital von 10 Millionen Mark (Valparaiso)¹⁾. Diese Banken vermitteln nun nicht nur den Handelsverkehr zwischen Deutschland und den Ländern ihres Domizils, sondern auch für erhebliche deutsche Kapitalien die Anlage in überseeischen Ländern, wie andererseits die Kaufleute über See nicht nur mit Deutschland allein handeln, sondern auch einen Handel zwischen dort und fremden Ländern betreiben.

Weiterhin hat man sich neuerdings erheblicher an verschiedenartigen **Industrieunternehmungen** betheiligt. — So wurde mit deutschem Kapital die **Eisenbahn Keneh-Affuan**, Aktienkapital 100 000 £, Obligationen 360 000 £, gebaut. Von 11 Millionen Gulden Aktien und 63 Millionen Gulden Obligationen der **Niederländische Zuid-Afrikaansche Sporweg-Maatschappij** ist ein erheblicher Theil in Deutschland. Die deutschen Kapitalanlagen in nordamerikanischen Eisenbahnen werden auf 100 Millionen Dollars angegeben. An der brasilianischen Eisenbahn **Oeste de Minas**, Aktienkapital 62 Millionen Mark, Anleihe 22 450 000 *M.*, ist Deutschland erheblich interessirt. Das Kapital von 36 720 000 *M.*, Anleihe von 3 060 000 *M.* und 2 Serien von je 65 280 000 *M.* der **Anatolischen Eisenbahn**, sind größtentheils im Lande. Durch die Bank für **Orientalische Eisenbahnen** in Zürich ist Deutschland erheblich an dem türkischen (sogenannten **Hirsch'schen**) Bahnsystem betheiligt; Aktienkapital ist 50 Millionen Franks, Besitz 273,4 Millionen Werthe; die Hälfte soll in Deutschland befindlich sein. An den 20 Millionen Franks der Eisenbahn **Saloniki—Monastir** ist Deutschland überwiegend interessirt und am **Gran Ferrocarril de Venezuela** mit dem ganzen Kapital von etwa 50 bis 60 Millionen.

In den amerikanischen Ländern haben sich die Deutschen in zunehmendem Maße der Einrichtung von **Fabriken** zugewendet: Bierbrauereien, Hutfabriken, Papierfabriken, Gerbereien, Seifensiedereien, Lichtziehereien, Färbereien, Spinnereien, Webereien, Mineralwasserfabriken, Eisengießereien, Maschinenfabriken, Dynamitfabriken zc., sind mit deutschem Kapital und vielfach auch deutschem Material eingerichtet; an der **Liebig-Kompagnie**, an den chilenischen **Salpeterminen** sowie an den chilenischen und peruanischen **Metallgruben**, den **Minen Südafrikas** zc. nimmt man einen nicht unerheblichen Antheil.

¹⁾ Es ist zu bemerken, daß Deutschland auch etwa 10 Millionen Mark Pfandbriefe der **Bulgarischen Nationalbank** besitzt.

Wie diese Interessen sich summiren, ist zur Zeit nicht vollkommen zu übersehen. Sachverständige Schätzungen geben indes für einige Länder folgende Zahlen: In Guatemala sind 140 Millionen Mark **deutschen Kapitals an der Arbeit**, davon 70 Millionen in Pflanzungen; in Mexiko 183,6 Millionen Dollars; in Venezuela 200 Millionen Mark; in Brasilien nicht unter 600 Millionen Mark, vielfach in Industrie- und großem Landbesitz angelegt; Chile wird mit 100 Millionen angelegt, darunter 28 Millionen Mark in Salpeterminen; die deutschen Kapitalanlagen in Afrika kann man mit 100 Millionen Mark ansetzen. Das giebt für **wenige Länder zusammen bereits über 1½ Milliarden Mark**. Die **Gesamtsumme des deutschen Kapitals in überseeischen Ländern** dürfte sich auf ein **Vielfaches dieses Betrages** belaufen.

Hinzu kommen weiter die gewaltigen Mengen **überseeischer und exotischer Staatspapiere**, welche sich in Deutschland befinden, und die nur unvollkommen durch die in Deutschland aufgelegten und notirten Werthe repräsentirt werden, indem sowohl nicht notirte Werthe im Lande sind, als auch das deutsche Kapital durch die Vermittelung fremder Plätze, namentlich Londons, größere Anlagen gemacht hat.

Im Einzelnen läßt es sich nicht schätzen, wie hoch diese Anlagen sind. Ein Bericht des preussischen Finanzministeriums schätzt 1892/93 die preussischen Anlagen in ausländischen Werthen auf 1500 Millionen¹⁾. Es wurden von 1883—1892 in Deutschland zur Zeichnung aufgelegt 23,2 Milliarden Nominalwerth fremder Papiere, davon nach Christians 5 Milliarden im Lande untergebracht, wie auch bei Einführung der Stempelsteuer in Berlin, Frankfurt und Hamburg etwas über 5 Milliarden Mark dieser Werthe abgestempelt wurden²⁾. Nach Schmoller waren 1892 ca. 10 Milliarden fremder Werthe im Lande³⁾. Ende der 80er Jahre berechnete Becker das deutsche Volksvermögen auf 175 Milliarden mit einem jährlichen Zuwachs von 3 Prozent. Schmoller nahm 1892 an, daß jährlich 1 Milliarde in Deutschland in Effekten angelegt wird⁴⁾, ein Betrag, der nach Ansicht der Fachleute heute erheblich gestiegen ist. Hiervon wurden 1883—1892 über 1/3 in auswärtigen Werthen angelegt und zwar wesentlich in Eisenbahnobligationen und Staatsanleihen. Wie groß die Betheiligung überseeischer und exotischer Werthe hieran im Einzelnen ist, entzieht sich der Beurtheilung. An den drei Börsen von Berlin, Hamburg und Frankfurt werden zur Zeit **210 Werthe** aus überseeischen Staaten, dem Balkan, Spanien und Portugal notirt. Es kommen auf Berlin 129, auf Hamburg 49, auf Frankfurt 160.

Aus den vorliegenden Daten ist als erwiesen anzunehmen, daß auch von einem heute erheblich höheren Nationalvermögen, als die Schätzungen Beckers zeigen, ein nicht unbeträchtlicher Prozentsatz von den überseeischen Unternehmungen und Anlagen abhängig ist. Wenn Schmoller schon 1892 nachweisen konnte, daß allein aus Papieren Deutschland jährlich 500 Millionen zieht, so ist der Gewinn aus allen ausländischen Beziehungen um ein Vielfaches höher anzusetzen.

1) Haus der Abgeordneten. 17. Legisl. V. Session. Druck. Nr. 7, S. 49.

2) Schmoller. Einleitung zu den statistischen Anlagen der Börsen-Enquete-Kommission, Berlin 1893, S. IX, XIV, XVI.

3) Ib. S. XXV.

4) Ib. S. XXI.

Achter Theil.

Die Vertretung der deutschen Handelsinteressen im Ausland.

Die nachfolgenden Tabellen geben eine Uebersicht über die Entwicklung des deutschen Konsulatsdienstes im Auslande zwischen 1872 und 1897. Dieselben zeigen auf das Deutlichste die **große Verstärkung der überseeischen Interessensphäre** seit dieser Zeit. In Europa, ausschließlich der Balkanstaaten, vermehrten sich die Konsulate um 49, darunter die Berufskonsulate um 24, die Zahlen der konsularischen Vertreter um 45, darunter die Vertreter von Beruf um 33, die Konsularbeamten gleichfalls um 33. Im türkischen Reich und in den Balkanstaaten nebst den afrikanischen Küstenstaaten und Persien vermehrten sich die Konsulate um 21, die Berufskonsulate um 7, die konsularischen Vertreter um 25, die Berufsvertreter um 11, die Konsularbeamten um 11. In den souveränen Staaten Amerikas, einschließlich der Vereinigten Staaten, vermehrten sich die Konsulate um 43, die Berufskonsulate um 7, die konsularischen Vertreter um 45, die Berufsvertreter um 12, die Konsulatsbeamten um 11. In den unabhängigen Staaten Asiens, Afrikas und Australiens vermehrten sich die Konsulate um 5, die Berufskonsulate um 9; die Konsulate waren besetzt mit 28 Vertretern, davon 11 Berufsvertretern, außerdem 12 Konsulatsbeamten. In den Kolonien der verschiedenen Mächte vermehrten sich die Konsulate um 23, die Berufskonsulate um 12, die Anzahl der konsularischen Vertreter um 31, die Berufsvertreter um 15, die Konsulatsbeamten um 11.

Des weiteren ist zu berücksichtigen, daß ein Theil der Konsulatsgeschäfte, namentlich in den überseeischen Staaten, durch die diplomatischen Vertreter erledigt wird.

Tab. VIII 1.

Konfularische Vertretungen Deutschlands im Auslande 1872.

Land.	Spalte 1		Spalte 2					Spalte 3		Spalte 4
	a.	b.	a.	b.	c.	d.	e.	a.	b.	Kanzler, Sekre- täre und Dol- metzher.
Anzahl der Kon- sulate.	davon Berufs- kon- sulate.	General- konsuln.	Konsuln.	Vize- konsuln.	Kon- sular- Agenten.	At- tachés.	Summe der kon- sulari- schen Vertre- ter und At- tachés.	davon Beamte.		
Argentinien	5	1	1	1	2	1	—	5	1	—
Belgien	6	—	—	5	1	1	—	7	—	—
Bolivien	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Brasilien	20	—	—	16	3	1	—	20	—	—
Centralamerika	5	—	—	5	—	—	—	5	—	—
Chile	11	1	2	5	4	—	—	11	1	—
China	7	3	—	3	4	—	—	7	3	1
Columbien	8	1	1	6	1	—	—	8	1	—
Dänemark	18	—	1	14	1	3	—	19	—	—
Dänische Besitzungen .	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Dominikanische Republik und Haiti .	8	—	—	8	—	—	—	8	—	—
Ecuador	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Frankreich	4	—	—	4	1	—	—	5	—	—
Französische Besitzungen	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Griechenland	7	—	—	5	3	—	—	8	—	—
Großbritannien und Irland	66	1	1	16	50	1	—	68	2	1
Britische Besitzungen .	54	—	—	50	1	3	—	54	—	—
Hawai	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Italien	31	—	3	8	11	9	—	31	—	—
Japan	7	1	1	5	1	1	—	8	2	—
Korea	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Liberia	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Marokko	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mexiko	16	1	1	14	1	—	—	16	1	—
Monaco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande	14	—	—	3	5	6	—	14	—	—
Niederländische Besitzungen	6	—	—	6	—	—	—	6	—	—
Oesterreich-Ungarn . . .	8	1	2	5	2	—	—	9	1	1

Noch: Tab. VIII 1.

L a n d.	Spalte 1		Spalte 2					Spalte 3		Spalte 4
	a.	b.	a.	b.	c.	d.	e.	a.	b.	Kanzler, Sekre- täre und Dol- metſcher.
Anzahl der Kon- ſulate.	davon Berufs- kon- ſulate.	General- konſuln.	Konſuln.	Vize- konſuln.	Kon- ſular- Agenten.	At- tachés.	Summe der kon- ſulari- ſchen Ber- treter und At- tachés.	davon Beamte.		
Dranje-Freiſtaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paraguay ¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Persien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peru	6	1	1	4	—	1	—	6	1	—
Portugal	6	—	1	1	5	—	—	7	—	—
Portugieſiſche Beſitzungen	12	—	—	8	1	3	—	12	—	—
Rumänien ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußiſches Reich	37	1	3	23	7	5	—	38	3	5
Schiffer-, Samoa- und Tonga-Inſeln	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Schweden und Norwegen	59	—	2	25	16	18	—	61	—	—
Schweiz	3	—	—	3	—	—	—	3	—	—
Serbien ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siam	1	1	—	1	—	—	—	1	1	1
Spanien	31	1	—	20	10	1	—	31	—	—
Spaniſche Beſitzungen .	16	—	1	7	8	—	—	16	—	—
Südafrikanische Republik	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Türkisches Reich	43	14	3	14	21	6	1	45	18	17
Tuniſ	5	—	1	4	—	—	—	5	—	—
Uruguay	1 ¹⁾	—	— ¹⁾	1	1	—	—	2	—	—
Venezuela	5	1	1	4	—	—	—	5	1	—
Vereinigte Staaten . .	22	—	1	18	4	2	—	25	—	5
Zanzibar	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Summe	556	29	27	320	164	62	1	574	36	31

1) Generalkonſulat in Buenos Ayres.

2) War 1872 in Türkei einbegriſſen.

Tab. VIII 2.

Konularische Vertretungen Deutschlands im Auslande 1897.

L a n d.	Spalte 1		Spalte 2					Spalte 3		Spalte 4
	a.	b.	a.	b.	c.	d.	e.	a.	b.	Kanzler, Sekre- täre und Vol- metischer
Anzahl der Kon- sulate.	davon Berufs- kon- sulate.	General- konsuln.	Konsuln.	Vize- konsuln.	Kon- sular- Agenten.	U- tachés.	Summe der kon- sulari- schen Ver- treter und U- tachés.	davon Beamte.		
Argentinien	9	1	—	1	8	—	1	10	2	1
Belgien	6	1	1	5	—	—	1	7	2	2
Bolivien	4	—	—	4	—	—	—	4	—	—
Brazilien	25	2	—	19	2	4	—	25	2	3
Centralamerika	11	—	—	6	4	1	—	11	—	—
Chile	17	1	—	9	4	4	—	17	1	1
China	10	6	1	4	6	—	1	12	8	7
Columbien	10	1	1	8	—	1	—	10	1	—
Dänemark	27	1	—	19	1	8	—	28	2	1
Dänische Besitzungen	3	—	—	2	1	—	—	3	—	—
Dominikanische Republik und Haiti	12	1	—	7	—	5	—	12	1	—
Ecuador	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—
Frankreich	14	4	—	7	7	—	—	14	4	6
Französische Besitzungen	5	1	—	5	—	—	—	5	1	1
Griechenland	11	1	—	6	3	2	—	11	1	1
Großbritannien und Irland	85	2	1	20	50	16	2	89	4	7
Britische Besitzungen	67	7	3	53	8	6	2	72	10	5
Hawai	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Italien	36	3	1	14	14	6	2	37	5	3
Japan	5	4	1	3	2	—	—	6	5	4
Korea	1	1	—	1	—	—	—	1	1	1
Liberia	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Marokko	7	2	1	2	4	—	—	7	2	1
Mexiko	20	—	—	12	8	—	—	20	—	—
Monaco	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Niederlande	16	2	1	4	5	6	1	17	3	3
Niederländische Besitzungen	9	1	1	7	1	—	—	9	1	1
Oesterreich-Ungarn	8	4	1	6	2	—	—	9	4	4

Noch: Tab. VIII 2.

L a n d.	Spalte 1		Spalte 2					Spalte 3		Spalte 4
	a.	b.	a.	b.	c.	d.	e.	a.	b.	Kanzler, Sekre- täre und Dol- metser.
	Anzahl der Kon- sulate.	davon Berufs- kon- sulate.	General- konsuln.	Konsuln.	Vize- konsuln.	Kon- sular- Agenten.	Attachés.	Summe der kon- sulari- schen Vertreter und Attachés.	davon Beamate.	
Dranje-Freistaat	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Paraguay	1	1	—	1	—	—	—	1	1	1
Persien	2	1	1	—	1	—	—	2	1	—
Peru	10	—	—	6	2	2	—	10	—	—
Portugal	5	—	—	2	2	1	—	5	—	—
Portugiesische Besitzungen	15	—	—	11	1	3	—	15	—	—
Rumänien	11	3	—	3	6	2	—	11	3	5
Russisches Reich	35	10	3	19	13	2	4	41	15	13
Schiffer, Samoa- und Tonga-Inseln	2	1	—	1	2	—	—	3	2	1
Schweden und Nor- wegen	68	2	—	21	26	21	—	68	2	3
Schweiz	4	1	—	3	1	—	—	4	—	1
Serbien	2	1	—	1	1	—	—	2	1	1
Siam	1	1	1	—	—	—	—	1	—	—
Spanien	27	2	1	19	6	1	1	28	3	3
Spanische Besitzungen .	13	2	—	7	6	—	—	13	2	2
Südafrikanische Republik	2	1	—	2	—	—	—	2	1	1
Türkisches Reich	41	12	3	14	17	9	5	48	20	19
Tunis	2	1	—	1	—	1	—	2	1	1
Uruguay	2	1	—	1	1	—	—	2	1	1
Venezuela	5	—	—	5	—	—	—	5	—	—
Vereinigte Staaten . . .	24	5	1	16	7	4	1	29	9	9
Zanzibar	1	1	—	1	—	—	—	1	1	2
Summe	697	92	23	364	222	105	21	735	123	115

Tab. VIII 3.

Hiervon kamen auf

Europa ausschließlich der Balkanstaaten und einschließlich Asiatisch Rußland.

J a h r.

1872	283	4	13	127	109	44	—	289	7	7
1897	332	28	9	134	119	61	11	334	40	40

Noch Tab. VIII 3.

J a h r.	Spalte 1		Spalte 2					Spalte 3		Spalte 4
	a.	b.	a.	b.	c.	d.	e.	a.	b.	Kanzler, Sekre- täre und Dol- metſcher.
	Anzahl der Kon- ſulate.	davon Berufs- kon- ſulate.	General- konſuln.	Konſuln.	Vize- konſuln.	Kon- ſular- Agenten.	Attachés.	Summe der kon- ſulari- ſchen Ber- treter und Attachés.	davon Beamte.	
Türkisches Reich und Balkanstaaten nebst Nordafrikanischen Küstenstaaten und Persien.										
1872	55	14	4	23	24	6	—	58	18	17
1897	76	21	5	27	32	14	5	83	29	28
Souveräne Staaten in Amerika ausschließlich Vereinigte Staaten.										
1872	87	6	7	66	12	3	—	88	6	—
1897	128	8	1	81	29	17	1	129	9	7
Vereinigte Staaten.										
1872	22	—	1	18	4	2	—	25	1	5
1897	24	5	1	16	7	4	1	29	9	9
Unabhängige Staaten Ostasiens, Australiens und Afrikas (ausschließlich Mittelmeer- staaten).										
1872	19	5	1	13	5	1	—	20	6	2
1897	24	14	3	14	10	—	1	28	17	14
Engliſche, ſpaniſche, dänische und niederländische Kolonien in Amerika.										
1872	31	—	1	23	6	1	—	31	—	—
1897	37	2	—	27	4	6	—	37	2	1
Engliſche, franzöſiſche, ſpaniſche, portugieſiſche Kolonien in Afrika.										
1872	22	—	—	17	1	4	—	22	—	—
1897	31	3	1	25	4	3	—	33	4	3
Britiſche, franzöſiſche, portugieſiſche, ſpaniſche, niederländiſche Beſitzungen in Aſien.										
1872	23	—	—	20	3	—	—	23	—	—
1897	26	6	2	19	5	—	1	27	7	6
Franzöſiſche und engliſche Beſitzungen in Austra- lien.										
1872	12	—	—	11	—	1	—	12	—	—
1897	14	1	1	11	3	—	1	16	2	1
Sonſtige britiſche und dänische Beſitzungen.										
1872	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—
1897	5	—	—	4	1	—	—	5	—	—

Für die konsularischen Vertreter finden wir in der Zeit von 1872 bis 1897 eine Vermehrung wie folgt; Europa ausschließlich der Balkanstaaten, aber einschließlich asiatisch Rußland ist mit A, die außereuropäischen Staaten einschließlich der Balkanstaaten mit B bezeichnet:

Tab. VIII 4.

Konsularische Vertretung Deutschlands 1872 und 1897.

J a h r.	Konjulate.	Berufs- Konjulate.	Konjularische Vertreter.	Berufs- vertreter.	Kanzler, Sekretäre u.
A { 1872	283	4	289	7	7
{ 1897	332	28	334	40	40
Vermehrung . .	49	24	45	33	33
B { 1872	273	25	285	29	24
{ 1897	365	64	401	83	75
Vermehrung . .	92	39	116	54	51

Hieraus ergibt sich erstens der starke Zug zur Verstärkung der berufs-konsularischen Vertretung Deutschlands im Auslande. — An der Zunahme zweitens aber haben sowohl in der ehrenamtlichen wie in der beruflichen Stellung und beim Personal die außereuropäischen Länder einen bei weitem stärkeren Antheil als die europäischen.



Vergleich der Kriegsflotten

von

England,
Frankreich,
Rußland,
Italien,
Vereinigten Staaten von Amerika,
Japan,
Deutschland

in den Jahren 1883 und 1897.

Vorbemerkungen.

1. Als Quellen sind für das Jahr 1883 der österreichische Marine-Almanach, Jahrgang 1884, für das Jahr 1897 die neuesten amtlichen Mittheilungen der betreffenden Länder benutzt.
2. Um für den Vergleich mit dem Schiffsbestand der deutschen Marine einen gleichen Maßstab zu erhalten, sind
 - a) als Linienschiffe alle Panzerschiffe mit einem Tonnengehalt von mindestens 5000 Tonnen,
 - b) als Kreuzer alle Kreuzer (gepanzerte, geschützte und ungeschützte) mit einem Tonnengehalt von mindestens 800 Tonnen gerechnet.

1. Tabelle I und II geben den Bestand an Linienschiffen und Kreuzern an, welchen die verschiedenen Staaten im Jahre 1883 und 1897 aufzuweisen haben. Beide Tabellen dienen als Grundlage für die folgenden.
2. Tabelle III giebt auf Grund der Tabelle I die Unterschiede zwischen dem Schiffsbestand Deutschlands und dem der einzelnen Länder für 1883 an. England hat z. B. im Jahre 1883 38 Linienschiffe, Deutschland 11 Linienschiffe, folglich hat England 27 mehr.
3. Tabelle IV giebt auf Grund der Tabelle II die Unterschiede zwischen dem Schiffsbestand Deutschlands und dem der einzelnen Länder für 1897 an. Frankreich hat z. B. im Jahre 1897 36 Linienschiffe, Deutschland 12, folglich hat Frankreich 24 mehr.
4. Tabelle V zeigt, indem sie die sich entsprechenden Zahlen aus Tabelle III und Tabelle IV mit einander vergleicht, um wie viel sich das Stärkeverhältniß zwischen Deutschland und den einzelnen Ländern zu Deutschlands Ungunsten (Vorzeichen plus) oder Gunsten (Vorzeichen minus) verschoben hat.

Betrag z. B. der Unterschied in der Zahl der Linienschiffe zwischen Deutschland und Rußland im Jahre 1883 — 8, hatte Rußland also in diesem Jahre 8 Linienschiffe weniger als Deutschland, und der Unterschied im Jahre 1897 beträgt +6, d. h. Rußland hat in diesem Jahre 6 Linienschiffe mehr als Deutschland, so hat sich das Stärkeverhältniß hinsichtlich der Linienschiffe zwischen den beiden Staaten verschoben um +14 Linienschiffe zu Ungunsten Deutschlands.

Schiffsbestand.

I.

1883.

Länder.	Linienfahrer über 5000 t.		Kreuzer über 800 t.	
	Anzahl.	Tausend Tonnen Deplace- ment.	Anzahl.	Tausend Tonnen Deplace- ment.
England . . .	38	312	98	189
Frankreich . .	19	152	70	142
Rußland . . .	3	22	30	71
Italien	7	66	11	20
Ver.Staaten v. Amerika . . .	0	0	30	62
Japan	0	0	10	11
Deutschland .	11	80	22	48

1897.

II.

(Fertige und im Bau befindliche Schiffe.)

Länder.	Linienfahrer über 5000 t.		Kreuzer über 800 t.	
	Anzahl.	Tausend Tonnen Deplace- ment.	Anzahl.	Tausend Tonnen Deplace- ment.
England . . .	62	699	197	758
Frankreich . .	36	347	83	311
Rußland . . .	18	182	33	140
Italien	12	148	45	102
Ver.Staaten v. Amerika . . .	11	113	47	123
Japan	7	88	39	129
Deutschland .	12	110	33	116

Unterschied gegen Deutschland; (+) = mehr, (-) = weniger als Deutschland.

III.

1883.

Länder.	Linienfahrer über 5000 t.		Kreuzer über 800 t.	
	Anzahl.	Tausend Tonnen Deplace- ment.	Anzahl.	Tausend Tonnen Deplace- ment.
England . . .	+ 27	+ 232	+ 76	+ 141
Frankreich . .	+ 8	+ 72	+ 48	+ 94
Rußland . . .	- 8	- 58	+ 8	+ 23
Italien	- 4	- 14	- 11	- 28
Ver.Staaten v. Amerika . . .	- 11	- 80	+ 8	+ 14
Japan	- 11	- 80	- 12	- 37

1897.

IV.

Länder.	Linienfahrer über 5000 t.		Kreuzer über 800 t.	
	Anzahl.	Tausend Tonnen Deplace- ment.	Anzahl.	Tausend Tonnen Deplace- ment.
England . . .	+ 50	+ 589	+ 164	+ 642
Frankreich . .	+ 24	+ 237	+ 50	+ 195
Rußland . . .	+ 6	+ 72	± 0	+ 24
Italien	± 0	+ 38	+ 12	- 4
Ver.Staaten v. Amerika . . .	- 1	+ 3	+ 14	+ 7
Japan	- 5	- 22	+ 6	+ 13

V.

(IV - III.)

Within hat sich seit 1883 das Stärkeverhältnis zu Deutschlands Ungunsten (+ oder Gunsten (-) verschoben gegenüber

Länder.	Linienfahrer über 5000 t.		Kreuzer über 800 t.	
	Anzahl.	Tausend Tonnen Deplace- ment.	Anzahl.	Tausend Tonnen Deplace- ment.
England . . .	+ 23	+ 357	+ 88	+ 501
Frankreich . .	+ 16	+ 165	+ 2	+ 101
Rußland . . .	+ 14	+ 130	- 8	+ 1
Italien	+ 4	+ 52	+ 23	+ 24
Ver.Staaten v. Amerika . . .	+ 10	+ 83	+ 6	- 7
Japan	+ 6	+ 58	+ 18	+ 50

Zusammenfassung.

Die beigebrachten Materialien ergeben auf das Deutlichste eine ganz außerordentliche Steigerung der deutschen Interessen auf allen Gebieten des internationalen Wirthschaftsverkehrs. In den 26 Jahren seit Bestehen des Deutschen Reichs hat sich ihre Bedeutung für die deutsche Volkswirthschaft nach allen Richtungen erheblich vergrößert.

In einem Gebiet, welches durch seine klimatischen Verhältnisse seine Bewohner nicht in die Lage versetzt, daheim eine Reihe der heute den weitesten Klassen unentbehrlichsten Konsumtionsgegenstände zu erzeugen, nämlich die Produkte tropischer und subtropischer Klimate, hat man durch den Aufbau einer leistungsfähigen Industrie die Möglichkeit der Schaffung entsprechender Tauschwerthe für den internationalen Markt geschaffen. Denn Kohle und Eisen sind nur durch den Umsatz zu verwerthen. Eine ständig steigende Bevölkerung hat fortgesetzt Beschäftigung gefunden, und durch den Handel hat man, wie die Zahlen über den Konsum auswärtiger Genussmittel beweisen, in erheblichem Umfange die Mittel zu einer Ausdehnung des Kreises der beschaffbaren Bedarfsartikel für breite Schichten der Bevölkerung geliefert. Die Bevölkerung hat sich von 1872—1897 um 30 Prozent vermehrt (S. I 1), der Außenhandel aber um 60 Prozent (S. II 3). Von 1881—1897 vermehrte sich die Bevölkerung um 19 Prozent, der Außenhandel um mehr als 33 Prozent.

Die Ergebnisse der Schiffahrtsstatistik beweisen, daß bei der Vermehrung der Seehandel bei Weitem überwog; denn die Schiffahrtsstatistik ergibt für die Zeit von 1873—1895 eine Steigerung im Verkehr der deutschen Häfen von 124 Prozent der Tonnage der beladenen Schiffe im Verkehr mit fremden Ländern (S. III 6). Und daß hierbei wieder der Ueberseehandel die Hauptrolle spielte, zeigt sich aus der Vermehrung von 128 Prozent für Nordamerika, 317 Prozent für Mexiko, Mittel- und Südamerika, 480 Prozent für Ostindien und Ostasien, 475 Prozent für Australien gegen eine Vermehrung von 119 Prozent für Nordeuropa, 88 Prozent für Großbritannien, 60 Prozent für Südwesteuropa; schließlich ergibt sich das stärkere Zunehmen des überseeischen Verkehrs gerade in der neueren Zeit aus den entsprechenden Angaben über die Entwicklung der Schiffahrt auf Seite III 17.

Macht heute der Seehandel ca. 65 Prozent des Gesamtaußenhandels aus (S. II 5), so ist diese Zahl früher unzweifelhaft erheblich geringer gewesen, namentlich was den überseeischen Verkehr angeht. Die Verstärkung des letzteren aber ergibt auf der einen Seite eine wünschenswerthe Bereicherung unserer Volkswirthschaft mit solchen Waaren, die daheim nicht erzeugt werden können (S. II 15), während sie andererseits dem deutschen Kaufmann und der deutschen Industrie besonders lohnende

Absatzgebiete eröffnet. Im überseeischen Handel erzielt der Kaufmann eine erheblich höhere Verzinsung seines Kapitals als im europäischen.

Weiterhin aber bedeutet eine Verstärkung des Seehandels eine erhöhte Unabhängigkeit von der wirthschaftlichen Lage der nächsten Nachbarländer. Eine Verminderung des Handels hier oder dort kann durch eine Ausdehnung und Auffuchung neuer Waaren auf dem Seewege erheblich leichter ausgeglichen werden. Es ist ein gesundes Zeichen, daß der deutsche Handel nach dieser Richtung fortschreitet.

Hinzu kommt, daß die Fortschritte gleichzeitig eine Konsolidirung im Innern bedeuten. Die Ausdehnung der großen deutschen Finanzinstitute hat ermöglicht, daß das früher vielfach benützte fremde Kapital im deutschen Außenhandel heute erheblich weniger in Anspruch genommen zu werden braucht. Gerade die Gründung von Instituten wie überseeische Banken (S. VII 2) gewährleistet den deutschen Unternehmungen einen größeren Antheil an den Profiten des internationalen Tauschverkehrs.

Im derselben Richtung wirkt die Verminderung des Zwischenhandels fremder Plätze als Vermittler der deutschen Ein- und Ausfuhr (S. II 6 und II 7), und schließlich gehört hierin die rapide Verstärkung der deutschen Handelsflotte und ihrer Leistungsfähigkeit, die Zunahme der deutschen Flagge im Verkehr der deutschen Häfen von 48 Prozent auf 52 Prozent der Gesamttonnage, darunter von 41 Prozent auf 51 Prozent der Dampfer-tonnage zwischen 1873 und 1895. Sie hat in dieser Zeit um 411 Prozent im Verkehr der deutschen Plätze zugenommen gegen 235 Prozent der fremden Flaggen (S. III 19). Einstmals, auch in dem kleinen Kreise ihrer Beziehungen nur durch den Rückhalt an fremden Mächten gesichert, haben die Hamburgische und Bremische Flagge, von der deutschen unterstützt, sich über die Erde verbreitet (S. IV 5). Im Jahre 1896 ist zum ersten Mal in diesem Jahrhundert die deutsche Flagge im Hamburger Hafen der Tonnage nach der englischen überlegen gewesen. Die deutsche Handelsflotte hat sich seit 1871 in ihrer Leistungsfähigkeit mehr als verdreifacht; seit Beginn der 80er mehr als verdoppelt. Auch hier liegt der Schwerpunkt der Entwicklung wesentlich in der jüngsten Zeit und die Vermehrung der deutschen Dampfschiffslotte verhält sich zwischen 1873 und 1885 und 1885 und 1897 wie 2:3 (S. IV 12). Die deutschen Schiffe aber sind heute in größerem Umfange das Produkt deutscher Schiffsbauanstalten, welche angesichts erhöhten Bedarfes sich schnell zu der höchsten Leistungsfähigkeit entwickelt haben (S. IV 8). Kurz auf allen Gebieten des äußeren Handels und der Schifffahrt erweisen die deutschen Statistiken nicht minder wie die fremden Konsulatsberichte eine gedeihliche Entwicklung der deutschen Unternehmungen.

Als ein beachtenswerthes Merkmal der steigenden Bethheiligung am Seeverkehr nach allen Richtungen ist die gedeihliche Entwicklung der Hochseefischerei anzusehen (S. V 1 ff.). Von Alters her für andere Nationen eine Quelle der Bereicherung, beginnt sie nunmehr die deutsche Volksernährung in willkommener Weise zu ergänzen und eröffnet Ausblicke auf die Entstehung großer Industriezweige und dadurch auf eine weitere lohnende Beschäftigung für die stetig wachsende Bevölkerung. Dazu kommt, daß die Hochseefischerei ein vortrefflich geschultes Personal für die gesammte Seeschifffahrt liefert.

Wo immer im Laufe der Jahrhunderte Nationen Wohlstand und Macht erstrebten, haben sie ihre Unternehmungen ins Ausland gelenkt, und wie einst aus den wohlhabenden Theilen Oberdeutschlands im 16. Jahrhundert Betheteiligungen an überseeischen Handels- und Kolonisationsunternehmungen stattfanden, so haben die Kaufleute der Hansestädte, wenn auch in früheren Zeiten unter ganz außerordentlichen Schwierigkeiten, das Beispiel der Angehörigen der größeren Nachbarstaaten nachzuahmen gesucht und in überseeischen Handelsniederlassungen und Unternehmungen ihr Heil versucht. In dem letzten Jahrzehnten haben sich diese gedeihlichen Unternehmungen vervielfacht und Deutsche aus allen Landestheilen daran theilgenommen. Die Anlagen in ausländischen Werthen und in ausländischen Unternehmungen belaufen sich auf viele Milliarden (Theil IV und VII). Die Reichsregierung hat der fortschreitenden Entwicklung eine entsprechende Ausdehnung des Konsulatsdienstes zur Seite gestellt (S. VIII 1 ff.).

Die vorliegenden Untersuchungen haben ergeben, daß die maritimen Interessen der deutschen Volkswirtschaft in ständigerem gedeihlichen Fortschreiten begriffen sind, daß sie dem Reiche mehr als proportional dem Zuwachs anschwellende Vortheile gewähren. Die ständige und stetige Ausdehnung hat vermocht, die angesichts der abnehmenden Auswanderung immer rascher anwachsende Bevölkerung im Lande zu beschäftigen. Es hat sich in allen Landestheilen die Volkswirtschaft auf überseeische Zufuhren und Ausfuhren eingerichtet, deren Unterbrechung nicht nur den Kaufmann oder den Seestaatler, sondern alle Stände und Landestheile gleich schwer schädigen würde.

Nur nach der einen Seite der Kriegsmarine liegt die Gefahr des Entstehens einer Lücke in der Ausrüstung für den internationalen Wettkampf vor. Der neunte Theil (S. IX 1 ff.) zeigt, daß die Vorbereitungen Deutschlands nach dieser Richtung hinter den anderen Mächten zurückgeblieben sind, obgleich die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands zur See sich rascher entwickelt haben als bei irgend einer anderen Nation. Die Bedenken, welche darin liegen, daß bei einer Erhöhung von Risiken nach Menge und Art die Aufwendungen für Versicherungsprämien nicht entsprechend erhöht werden, sind privatwirtschaftlich allgemein anerkannt. Daß dies staatswirtschaftlich nicht anders liegt, ist eine von Theoretikern wie Praktikern anerkannte Wahrheit.

Die Marine ist aber mehr als das! Die Erfahrung hat seit Jahrhunderten, sowie ganz besonders wieder in allerneuester Zeit, gelehrt, daß zwischen Kriegs- und Handelsflotte eine unausgesetzte Wechselwirkung stattfindet und bald die eine, bald die andere neue wirtschaftliche Beziehungen anbahnt. Ein Zurückbleiben auf einem der beiden Gebiete hat stets früher oder später einen entsprechenden Einfluß auf dem anderen ausgeübt.

Eine starke Kriegsmarine ist sowohl eine Quelle der Förderung des heimischen Schiffbaus als auch eine wirksame Repräsentantin im Auslande der gesammten volkswirtschaftlichen Bedeutung ihres Landes.

Soeben erscheint:

A. T. Mahan,

Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte. 1783—1812.

Die Zeit der französischen Revolution und des Kaiserreichs.

Auf Veranlassung

des

Kaiserlichen Ober-Commandos der Marine

übersetzt von

B a f f y ,

Vize-Admiral à la suite des Seeoffiziercorps der Kaiserlichen Marine.

Vollständig in 12 Lieferungen zum Preise von M. 10,—.

Capt. Mahans Werk „Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte“ hat in seiner Originalausgabe berechtigtes Aufsehen erregt, weil es zum ersten Male und auf Grund sorgsamster Forschung den Einfluß nachweist, den die Macht zur See auf die Geschicke der Staaten jederzeit gehabt hat, derart, daß ohne sie Staaten und Völker im Wettstreit der Nationen stets unterlegen sind. Dieser Nachweis der Bedeutung der Marine in der Weltgeschichte hat von früheren Historikern und in der bisherigen Geschichtsbetrachtung mangels sachkundiger Quellenprüfung nicht gewürdigt werden können; ihn in seinem Geschichtswerke darzubieten, ist ein Verdienst Mahans und eine wesentliche Bereicherung unserer heutigen geschichtlichen und politischen Auffassung. Das Werk verdient daher, nicht etwa nur in seemännischen Fachkreisen, sondern, da es allenthalben auf das Zusammenwirken der See- und Landmacht Gewicht legt, ebenso sehr in den Kreisen des Landheeres, aber auch darüber hinaus ganz allgemein, seiner Ergebnisse wegen, von allen Gebildeten, die an den großen Fragen unserer Zeit und ihrer Entstehung Antheil nehmen, beachtet und weit verbreitet zu werden.

Der dem obigen Werke vorangegangene und bereits in zweiter deutscher Auflage veröffentlichte Band stellt die Zeit von 1660 bis 1783 dar und ist zum Preise von M. 10,— zu beziehen. Die obige Fortsetzung umfaßt die große weltgeschichtliche Krisis der französischen Revolutionszeit von 1783 bis zum Verfall der Napoleonischen Herrschaft im Jahre 1812. Dieser Band gelangt in 12 Lieferungen in Stärke von etwa 45 Druckbogen zu dem ungemein billigen Preise von nur M. 10,— zur Ausgabe.
