

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Die gewaltige Entwicklung, die sich in diesen Ziffern zeigt, tritt auch zutage in der Entwicklung der Handelsmarine. Zwar ist hier Englands Vorsprung ein ganz anderer wie auf dem Gebiet des Welthandels an sich. Noch ist es der große Weltverfrachter, und wenn auch allein in den letzten zehn Jahren der Raumgehalt der deutschen Seeschiffe um 111,4 % stieg gegenüber 39 % bei England, so ist dieses doch in der absoluten Ziffer der deutschen weit überlegen. Von 1 416 300 Registertonnen stieg in den letzten 20 Jahren der Nettorraumgehalt der deutschen Seeschiffe auf 2 994 200 Registertonnen, während in der gleichen Zeit der Nettorraumgehalt der englischen Seeschiffe von 8 933 500 auf 12 415 800 Registertonnen stieg. Allerdings muß man dem gegenüberhalten, daß der Anteil Englands an der Welthandelsmarine in dem gleichen Zeitraum von 46,8 % auf 42,6 % gesunken ist, während gleichzeitig Deutschlands Anteil von 7,4 auf 10,3 % gestiegen ist. In der amtlichen Denkschrift zur Begründung der deutschen Flottenvorlage ist zuerst, vielleicht damals mit allzu großer Deutlichkeit, auf diese Entwicklung der deutschen Seeinteressen hingewiesen worden. Auch hier sah England Deutschland als Rivalen neben sich, sah, wie Hamburg mit London und Liverpool wetteiferte, mußte vor allem erleben, daß die beiden führenden großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften es verstanden hatten, sich eine Führung ohnegleichen auf dem Gebiete des Personen- und Frachtenverkehrs nach den Vereinigten Staaten zu sichern, mußte erleben, wie der „Imperator“ und das „Vaterland“ vom Stapel liefen und die größten Schiffe der Welt unter deutscher Flagge ihren Weg sich durch die Fluten bahnten.

Vervollständigen wir das Bild, das diese Ziffern geben, noch durch zwei Betrachtungen. Deutschland war einstmal das Land der Auswanderung; politische Unzufriedenheit um die Mitte des vorigen Jahrhunderts hat die einen, wirtschaftliche Not auch noch nach Gründung des Reiches die anderen über die Meere getrieben; bis auf jährlich 275 000 Menschen stieg die Zahl derjenigen, die Deutschland verließen, um sich eine neue Heimat jenseits des großen Wassers zu begründen. In Newyork, in Chifago, in Milwaukee, in Cincinnati ebenso wie in Rio Grande del Sul zeigen sich noch heute die Folgen dieser Auswanderung. Wie anders ist das geworden! Im letzten Jahre haben noch 25 000 Deutsche ihr Heimatland verlassen, aber mehr als 12 000 sind zurückgekehrt, so daß Deutschland zu den wenigen europäischen Ländern gehört, die fast keine internationalen Auswanderungsverluste zu verzeichnen haben, denen es möglich ist,