

Dampfern der Hauptflotten nur 1750 Brutto- und 1080 Netto-Reg.-T. (nach Barmm). Deutschlands und Englands Kauffahrteischiffe hatten mit 1370 und 1270 Netto-Reg.-T. die größte, Norwegens Schiffe mit 680 R.-T. die geringste Durchschnittsgröße. Allerdings führte die Erkenntnis, daß im allgemeinen der wirtschaftliche Nutzen eines Dampfers mit seiner Größe wächst, zu einer stetigen Zunahme der Durchschnittsgröße.

Bei einer Trennung der Ozeandampfer in Fracht- und Personenschiffe erweisen sich die letzteren bei einer durchschnittlichen Größe von 10—20000 R.-T. als die weit größeren. Für die Passagierfahrt sind einzelne Dampfer von ganz ungewöhnlich großen Abmessungen gebaut worden. Sie gerade werden in Wort und Bild oft dargestellt und haben dadurch die vielfach übertriebene Vorstellung von der Größe der Ozeanfahzeuge verursacht. Nachdem schon zu Anfang des 20. Jahrhunderts von einzelnen Dampfern die Größe von 20000 R.-T. überschritten wurde, hat der Wettbewerb namentlich zwischen deutschen und englischen Reedereien in schneller Steigerung zu geradezu riesenhaften Abmessungen geführt. Den Vogel schoß die Hamburg-Amerika-Linie ab, für die auf deutschen Werften kurz vor und noch während des Krieges mehrere Schiffe von 50000 R.-T. und darüber vollendet wurden. Die größten sind die der Imperatorklasse angehörigen Dampfer „Imperator“, „Bismarck“ und „Vaterland“, die bei 56000 Brutto-R.-T. eine Länge von 290 m, eine Breite von 30 m und einen mittleren Tiefgang von 11,5 m aufweisen. Ihre Geschwindigkeitshöchstleistung beträgt etwa 24 „Knoten“, d. i. mehr als 43 km in der Stunde. Heute fahren diese stolzen Riesen des Ozeans in englischen und amerikanischen Diensten, der „Bismarck“ als „Majestic“ (White Star), der „Imperator“ als „Berengaria“ (Cunard) und der „Vaterland“ als „Leviathan“ (U.S.A., Regierungsflotte). Nachdem man eine Zeitlang auch den Bau von Passagierschiffen ausschließlich auf kleinere und mittlere Abmessungen beschränkt hatte, ist man neuerdings gelegentlich wieder zu ganz großen Dimensionen — 40000 R.-T. und mehr — übergegangen.

DAS WELTMEER ALS SCHAUPLATZ DES VERKEHRS

Die Wege des Seeverkehrs. Sieben Zehntel der Erdoberfläche sind vom Wasser bedeckt, und den weitaus größten Teil dieses Gebietes müssen wir zum Herrschaftsbereiche des Menschen rechnen; denn er wird von zahlreichen, gewisse Linien regelmäßig befahrenden Schiffen belebt. Diese Schifffahrtslinien binden die Erdteile als die festen Wohnsitze der Menschen aneinander und vereinigen sie durch den Güter- und Personenverkehr, der sich über See ununterbrochen vollzieht, zu einem einheitlichen Weltwirtschaftsgebiet. Wie aber die Dichte des Eisenbahnnetzes auf dem Lande nicht überall dieselbe ist, sondern große, durch die verschiedene natürliche Ausstattung der einzelnen Landräume bedingte Unterschiede aufweist, so zeigt auch das Netz der Seeschifffahrtslinien nicht überall Maschen gleicher Weite. Die größere oder geringere Dichte des Seeverkehrs innerhalb einzelner Gebiete des Weltmeeres wird in erster Linie bedingt durch die geographische Lage der großen Kulturgebiete der Erde; denn zwischen ihnen, die zugleich auch die dichtestbevölkerten Teile der Erdoberfläche darstellen, ist naturgemäß das Bedürfnis zum Austausch von Waren und Personen am stärksten entwickelt. Wir können leicht vier solcher Kultur- und Dichtezentren ausscheiden: das westeuropäische, das nordamerikanische (Osten der Union), das ost-