

Punkt der bekannten vierzehn Wilsonschen Forderungen von neuem erklang. Es hat im Gegenteil seine seebeherrschende Stellung während des Krieges in allen drei Weltmeeren erheblich zu verstärken und zu befestigen versucht¹ — der Traum der Welt von der „Freiheit des Meeres“ ist auf lange Zeit begraben. Ob einmal der große Rivale jenseits des Ozeans dazu berufen sein wird, jenen Traum zu erfüllen, ein neues Zeitalter des freien Weltmeeres heraufzuführen?

Handelsstaaten. Auch die nicht selbstgenügsamen Staaten, ja gerade die, deren Wirtschaft nach der einen oder anderen Richtung einseitig entwickelt ist, haben einen Überschuß an gewissen Waren, die anderen Staaten fehlen. In diesem Sinne sind fast alle Staaten „Überschußstaaten“. Dieser Zustand ist die Grundlage für einen fortwährenden und heute die ganze Welt umfassenden Warenaustausch, der sich im Handel vollzieht. Demnach sind auch alle Staaten mehr oder weniger Handelsstaaten. Naturgemäß sind an diesem Handel diejenigen am meisten beteiligt, die die meisten Güter erzeugen, das sind aber die wirtschaftlich am höchsten entwickelten und zugleich die größten Staaten. Großbritannien, die Union, Deutschland, Frankreich, Japan und Italien stehen an der Spitze.

Weiter aber werden auch diejenigen Staaten einen bedeutsamen Handel aufweisen, die in einer für den Warenaustausch besonders günstigen geographischen Lage sind.

Nach den obengenannten Staaten folgen im Gesamtwerte des Außenhandels Holland und Belgien, die beide sowohl für den überseeischen Verkehr wie für den Durchgangsverkehr außerordentlich günstig gelegen sind. — Ferner sei erinnert an die Rolle, die Venedig und die Hansastädte im mittelalterlichen Handelsleben gespielt haben. Von den Hansastädten haben drei deutsche — allerdings nur unter dem Schutz des Deutschen Reiches — ihren Charakter als Handelsstaaten bis auf den heutigen Tag bewahren können². Daß dabei die Bedeutung der Ostseestadt Lübeck weit hinter der der Nordseestädte Hamburg und Bremen zurückblieb, zeigt deutlich, welche entscheidende Rolle in ihrer Handelsstellung die geographische Lage spielt. — Ein weiteres Beispiel ist Norwegen, das vermöge seiner günstigen Küstenentwicklung und seiner Lage am offenen Atlantischen Ozean im Welthandel eine Stellung einnimmt, die in gar keinem Verhältnis zu seiner Größe, seiner Bevölkerungszahl und seiner wirtschaftlichen Entwicklung steht. Norwegens Handelsflotte stand vor dem Kriege an vierter und steht heute an siebenter Stelle unter allen Handelsflotten der Erde (s. S. 194). — Andererseits kann eine absichtliche Unterbindung des Handels selbst in solchen Staaten, deren geographische Lage und wirtschaftliche Verhältnisse dafür günstig sind, einen merkwürdigen Zustand entstehen lassen. So hatten bekanntlich bis vor verhältnismäßig kurzer Zeit die drei ostasiatischen Mächte Japan, China und Korea nur einen Binnenhandel, aber keinen Anteil am Warenaustausch. China hat seine Häfen erst 1842, Japan 1852 und Korea gar erst 1876 dem Handelsverkehr mit dem Ausland geöffnet.

Die Verkehrsentwicklung der Staaten. Wie bereits erwähnt, geben die Verkehrsverhältnisse einen wichtigen Gradmesser für die Beurteilung der wirtschaftlichen Entwicklung eines Staates ab. Zunächst dienen Eisenbahnen und schiffbare Wasserstraßen — Flüsse und Kanäle — dem Austausch und der Verteilung der Güter innerhalb eines Staates. Sie erhalten das gesamte wirtschaftliche Leben im Gang, und die letzten

¹ Vgl. R. Reinhard, Das neue Bild der Weltkarte S. 15f.

² Auch der durch Losreißung von Deutschland entstandene neue Stadtstaat Danzig ist in seiner Existenz im wesentlichen auf den Handel angewiesen.