

Die ewig denkwürdigen Ereignisse des Jahres 1871 haben ihren Schatten sowohl als ihr Licht natürlich auch in die Seewarte geworfen, welche mit dem sensibelsten Theil des Völkerverkehrs in so inniger Verbindung steht. Im Beginn des Jahres finden wir ganze Flotten von Stillliegern in unseren und in fremden Häfen, von der offenen See weggescheucht durch die Furcht vor der französischen Kaperei, gegen welche völkerrechtliche Barbarei nur einzelne Schiffe auf nur ihnen bekannten Schleichwegen praktisch zu protestiren wagen. Dann lähmte ein nicht enden wollender Winter die Schifffahrt von unseren Strömen vollends, und erst lange nach dem vielersehnten Friedensschluss konnten wir uns deren erfreuen, als, durch die Frühlingssonne geweckt,

Tausend fleiss'ge Hände regten,  
Halfen sich im muntern Bund!

Denn wenn je eine siegreiche Nation einhellig und rasch entschlossen von der rauhen Kriegsarbeit zu den segensreichen Werken des Friedens zurückgekehrt ist, so war es unser Volk. Und zwar nicht nach einem Pyrrhus-siege wie die Amerikanischen Nordstaaten, sondern nach Erringung einer zweifellosen Hegemonie in Europa steckte es das Schwert in die Scheide, und erklärte friedliche Arbeit überall für seine Losung. Kein Wunder, dass so das erschütterte Vertrauen rasch wiederkehrte, alte Verbindungen wieder aufgenommen, neue geknüpft wurden, und bald der steigende Frachtenmarkt ein mehr und mehr lohnendes Geschäft anzeigte.

Wenn freilich wir „Segler der Meere“ auch mit einigem Recht scheel auf die vielen neuen Dampferlinien blicken, welche namentlich von den deutschen Küsten nach den transatlantischen Gestaden zu fahren sich anschicken, so wissen wir doch auch die daraus hervorgehende allgemeine Belebung des Verkehrs zu würdigen, werden aber um so mehr bedacht sein müssen, durch Kürzung und Sicherung der Segelwege uns den zum Gedeihen nöthigen Antheil am Frachtverkehr zu wahren.

Ist es doch des Rheders eigenstes Interesse, sich nicht allein einen durch Schule und Fahrzeit tüchtig ausgebildeten Kapitän auszusuchen, sondern ihm auch alle Erfahrungen zugänglich zu machen, welche nur durch Combination der Erfahrungen möglichst vieler Seefahrer können ermittelt werden. Nur unter Beachtung aller zu Gebote stehenden Vortheile wird der steigenden Concurrenz des Dampfes zu begegnen sein, und ist es eine schwächliche Ausflucht, wenn man sich einredet, das Ende der Segelschifffahrt sei doch gekommen. Die Fahrten ausserhalb des Atlantic, die eigentliche sog. lange Fahrt, bleiben uns noch lange Jahre; der Einfluss des Sucz-Kanals fängt erst schwach an sich geltend zu machen; er wird steigen, aber die chinesische Fahrt noch lange von

Wiederbe-  
lebung und  
Veränderung  
des  
Seeverkehrs.