



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der norddeutsche Kanal.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Der norddeutsche Kanal.

Einer der ersten Gedanken, die Preußen verfolgte, nachdem es für das deutsche Interesse in den Ländern zwischen Elbe und Königsau das Schwert gezogen, eine der verheißungsreichsten Unternehmungen, die es dort ins Auge faßte und bereits durch Voruntersuchung in Angriff nahm, ist die Anlage eines für große Schiffe brauchbaren und daher auch Seekriegszwecken zu dienen geeigneten Kanals, der, quer über die eimbrische Halbinsel geführt, die Nordsee mit einer der Buchten an der östlichen Küste Schleswig-Holsteins und so mit dem ganzen weiten baltischen Wasserbecken verbinden würde.

Wie außerordentlich wichtig eine solche Anlage für die Entwicklung Deutschlands zu einer Seemacht ist, untersuchen wir für jetzt nicht ausführlich. Es reicht vor der Hand hin, darauf hinzuweisen, daß der Kanal, wie ein Blick auf die Karte schon dem Laien zeigt, in gehöriger Breite angelegt und an seinen beiden Endpunkten befestigt, ein sicherer Kriegshafen von bester Lage und eine unvergleichliche doppelte Ausfallspforte für die künftige deutsche Flotte werden müßte, und dies, ohne der Nation auch nur den vierten Theil der Geldopfer aufzuerlegen, welche allein Cherbourg von den Franzosen gefordert hat.

Auch über den etwaigen Lauf dieser neuen deutschen Wasserstraße zu sprechen und Erörterungen anzustellen, ob und warum die eine oder die andere der vorgeschlagenen Richtungen, eine südlichere oder eine nördlichere, den Vorzug verdient, müssen wir, da diese Fragen von Fachmännern für Fachmänner zu behandeln sind und überdies das nöthige Material noch nicht gesammelt ist, hier unterlassen. Es genüge, in dieser Beziehung zu bemerken, daß man nach den von preußischen Technikern angestellten Terrainbesichtigungen wahrscheinlich nicht die Linie Hoyer-Flensburg, noch weniger die zwischen Husum, Schleswig und Eckernförde und ebensowenig die von Sturz in einer soeben erschienenen (Flugschrift*) empfohlene, die vom Ausfluß der Stör durch Südholstein nach dem hamelsdorfer See und der lübschen Bucht geht, wählen, sondern die Linie von der Elbmündung nach der eckernförder Bucht vorziehen wird. Gründe dafür anzugeben, wird sich künftig Gelegenheit bieten.

Dagegen ist schon jetzt Zeit, auf die hohe Bedeutung aufmerksam zu machen,

*) Der Nord- und Ostsee-Kanal durch Holstein, Deutschlands Doppelpforte zu seinen Meeren und zum Weltmeere. Mit einem Vorschlag zu einer neuen Befestigungsweise der deutschen Strommündungen und Küsten. Von F. F. Sturz. Berlin, Verlag von Mitscher und Röstell. 1864.

die der projectirte norddeutsche Kanal für den Handel und Verkehr zunächst Norddeutschlands selbst, dann ganz Europas und selbst Amerikas haben würde, und zwar folgen wir hierbei den Andeutungen der erwähnten lezenswerthen Schrift, deren Verfasser in dieser Beziehung keine Laie, sondern ein sehr beachtenswerther Sachkenner ist.

An keiner Stelle der Erde waltet ein so großes Bedürfniß nach einem Durchstich ob, wie hier auf der cimbrischen Halbinsel, und an keiner würden das Unternehmen die Umstände so sehr begünstigen. Der Umweg durch den Sund, welchen große Schiffe jetzt machen müssen, wenn sie von der Nordsee küste Deutschlands und Hollands nach der Ostsee oder umgekehrt von dieser nach jener gelangen wollen, beträgt für Dampfer, die nicht zu laviren brauchen, durchschnittlich 350, für Segelschiffe circa 800 Meilen englisch. Jene haben einen Zeitverlust von zwei, diese einen von mindestens acht Tagen. Ferner gehen an der flachen nordschleswigschen und jütischen Küste und im Kattegat in stürmischen Jahren eine große Anzahl von Fahrzeugen mit Hunderten von Seeleuten und Waaren im Werthe von Millionen zu Grunde. Wird der Kanal ausgeführt, so ermäßigen sich für die ihn passirenden Schiffe Zinsen, Asscuranzprämie, Lohn und Beköstigung der Mannschaft und Abnutzung der Fahrzeuge sowie des Inventars sehr wesentlich, und da die Zahl der Schiffe, welche zwischen Nord- und Ostsee fahren, ungemein groß ist, so würde schon die Ersparniß an Zeit, die der Kanal schafft, an Geldwerth vielen Millionen gleichkommen. Während der in unsrer Breitenlage für den Seeverkehr verwendbaren acht Monate des Jahres würden, wie Sturz auf Grund statistischer Notizen in früher aufgetauchten Projecten behauptet, schon in den ersten Jahren nach Eröffnung eines solchen Kanals jährlich an zwanzigtausend Schiffe den Durchgang begehren, eine Zahl, die sich in einem Vierteljahrhundert verdoppeln könnte.

Der Kanal sollte wo möglich keine Schleusen haben, da diese die nothwendige Schnelligkeit des Verkehrs hemmen, also den Zeitgewinn mindern würden. Er müßte einen Wasserspiegel von etwa 320 und eine Sohle von etwa 200 Fuß Breite haben, und seine Tiefe müßte mindestens 30 Fuß betragen. Gleichzeitig mit dem Bau des Kanals würde auf Anlegung von Bassins, Seitenhäfen, Trockendocks, Steinkohlendepots und großartigen Speichern für den Bedarf und die Erzeugnisse der beteiligten Völker Bedacht zu nehmen sein. Das Ein- und Ausladen müßte durch die Anwendung passender Maschinen und durch zweckmäßige Baueinrichtungen dermaßen erleichtert werden, daß Arbeiten, die jetzt Tage erfordern, in ebensovielen Stunden abgethan sein könnten. Längs der Magazinstraße, die sich allmählig auf beiden Ufern des Kanals erheben würde, müßte eine doppelte Eisenbahn für Passagiere und Frachtgüter hinführen, außerdem aber unmittelbar am Wasser auf beiden Seiten eine Schlepp-Locomotiv-Bahn zur Beförderung nicht nur der Segelschiffe, sondern auch der Dampfer.

welche letzteren auf diese Weise wohlfeiler, schneller und mit größerer Schonung der Ufer durch den Kanal kommen würden, als wenn sie ihre eignen Maschinen benutzten. Diese Eisenbahnen und ebenso was sonst sich dem neuen Wasserwege anfügte, die Magazine, Dock's und Kohlendepots wären am besten durch besondere Compagnien, aber natürlich im Einverständniß mit der Gesellschaft auszuführen, welche mit dem Bau des Kanals betraut wäre.

Die Capitalien, welche allein durch diese Nebenunternehmungen und durch Gründung neuer Bevölkerungscentren, Werften, Fabriken u. s. w. angezogen werden würden, und die Sturz schon für die ersten zehn Jahre auf mehr als hundert Millionen Thaler veranschlagt, würden bei der sichern Aussicht auf raschen und erheblichen Gewinn in Deutschland sehr schnell zum Vorschein kommen und auch ausländisches Geld und mit ihm ein schwungvoller Unternehmungsgeist sich einstellen.

Dem großen Werke des Kanalbaues selbst, welches voraussichtlich zu seiner Ausführung 70 bis 90 Millionen Thaler erfordern würde, dürfte die Gewährleistung des deutschen Bundes, besser die der Staaten des Zollvereins nicht vorenthalten werden. Der Kanalbau-Gesellschaft und den besondern Associationen zur Errichtung von Bassins, Dock's, Lagerhäusern und Werften, Eisenbahnen und Fabriken wären umfassende Concessionen und Expropriationsrechte zu ertheilen. Der Kostenpunkt in Bezug auf den Kanal selbst kann keine Schwierigkeiten bieten, da die den Zinsen des Anlagecapitals gleichkommende Summe fast schon durch den Zeitverlust verschlungen wird, welchen der gegenwärtige Umweg erfordert. Hierzu tritt aber noch, wie angedeutet, der Mehrbetrag der Seeverversicherung und der Verlust an Schiffen und Ladungen, der erwähnten Menschenopfer gar nicht noch einmal zu gedenken. Jede billig angelegte Durchfahrtsabgabe wird daher bereitwillig entrichtet werden, und diese Abgabe sichert dem angelegten Capitale nicht nur hohe Zinsen, sondern wird dasselbe sogar in nicht ferner Zeit reproduciren.

Von den Hansestädten und Mecklenburg würde Transitzoll zu verlangen sein, falls der Zollverein die Bürgschaft für die Verzinsung des Capitals übernehme und die Mecklenburger, Hamburger, Bremer und Lübecker nicht vor Eröffnung des Kanals dem Zollverein beigetreten sein sollten, der sich ja den Grundsätzen der Handelsfreiheit immer mehr nähert. Fremde Kriegsschiffe wären selbstverständlich von jeder Benutzung des Kanals auf immer auszuschließen. Für alle Handelsschiffe und im Allgemeinen für alle Handelszwecke muß der Kanal unter allen Umständen neutral bleiben, und zwar in dem Sinne, daß die Schiffe und Waaren feindlicher Nationen im Kanal niemals mit Embargo belegt oder confiscirt werden können, sofern sie sich bei Ausbruch des Krieges bereits dort befinden. Fremdes Gut, sofern es Privateigenthum ist, muß dort ebenso unter dem Schutze deutschen Rechts und deutscher Kanonen stehen, wie

einheimisches. Ohne diese Gewähr würde der Kanal bei dem handeltreibenden Theile vieler maritimer Völker nicht das Vertrauen finden, dessen er bedarf, um eine Welthandelsstraße zu werden. Mit dieser Gewähr wird dort eine Lagerstätte für den Weltverkehr entstehen, und dort aufgespeicherte Waaren werden auf die bloßen Empfangsscheine kompetenter Dockcompagnien auf den entferntesten Märkten gekauft werden, wie jetzt die in den Docks von London und Liverpool lagernden Güter.

Die für das Capital der Kanalgesellschaft zu gebenden Zinsgarantien wären nur nominell, da das kommerzielle Gelingen des Unternehmens keinerlei Bedenken unterliegt. Die Bürgschaft wäre nur als Sicherheit für den Fall einer Unterbrechung der Kanalschifffahrt durch Krieg zu verlangen, und die betreffenden Staaten wären dieselbe zu leisten schon deshalb verpflichtet, weil der Kanal als trefflichster Kriegshafen für sie die höchste Bedeutung hätte. Zieht man aber ein Staatsunternehmen vor, so können die Kosten, selbst wenn sie hundert Millionen überstiegen, mit Leichtigkeit von den Zollvereinsstaaten, ja von Preußen und Schleswig-Holstein allein aufgebracht werden, am einfachsten durch Kanalobligationen nach dem Muster der Eisenbahnanleihen. Es würde dies die beliebteste Anleihe sein, die je in Deutschland gemacht worden.

„Selbst diejenigen unsrer Capitalisten“ — sagt Sturz mit Beziehung auf die in den Börsenzeitungen zu findenden Course von homburger, wiesbadner und emser Kursaal-Actien — „dürften sich bei näherer Betrachtung des Kanalwerks überzeugen, daß nationale Unternehmungen nicht bloß ehrenvoller, sondern mindestens ebenso vortheilhaft sind. Wir empfehlen ihnen das Beispiel der Actionäre der hamburg-neuyorker Dampferlinie, die 10 Procent halbjährige Dividende zahlt und 802,000 Mark auf Reserveconto schreibt. Auch der Norddeutsche Lloyd hat im Jahre 1863 einen Ueberschuß von 230,557 Thalern gehabt.“

Uebrigens versprach keiner der großartigen Kanäle in den Vereinigten Staaten und in Kanada eine solche Einnahme, wie wir sie von unserm Unternehmen zu erwarten berechtigt sind, und doch wurden sie mit ungeheurem Aufwande ins Werk gesetzt. Ebenso wenig wird der Panama- und Suez-Kanal sich in dem Maße verzinsen, wie der hier in Rede stehende. So behauptet wenigstens der Verfasser unsrer Schrift, und seine Gründe lassen sich hören.

„Das gewaltige russische Reich,“ sagt er, „das neuerdings in seiner noch ungeschwächten Urkraft einen mächtigen Anlauf genommen hat, um mit seinen siebzig Millionen in die Reihe der fortschreitenden Völker einzutreten, hat seine Hauptküste am Gestade des Meeres, welches durch den deutschen Kanal in unmittelbare Verbindung mit der Nordsee und dem atlantischen Ocean gelangen soll. Was ist natürlicher, als daß die ungeheure Masse der Erzeugnisse Rußlands, dessen Productionsfähigkeit noch gar nicht zu übersehen ist, nach diesem

Kanal strömen, daß sein im Entstehen begriffenes Eisenbahnnetz und Kanalsystem, welches in nicht allzulanger Zeit einen großen Theil des Handels zwischen Europa und Asien vermitteln muß, sich an der Ostsee concentriren und nach dieser Richtung die innersten Landestheile dem Weltmarkt eröffnen wird?“

Dies ist keine Uebertreibung. Das Wasserstraßennetz des russischen Reiches kann zunächst durch die vermitteltst eines nur zehn Meilen langen Kanals zu bewirkende Vereinigung des Dniestr mit der Weichsel ergänzt und so die Ostsee mit dem schwarzen Meere verbunden werden. Ververvollständigt aber später Rußland noch die Verbindung des letzteren mit dem kaspischen und die des kaspischen mit dem Aralsee, so erhält es im südöstlichen Theile seines ausgedehnten Gebiets ein Kanalsystem, dessen handelspolitische Bedeutung kaum hoch genug anzuschlagen ist.

Und so hat der Verfasser sich in Betreff unsres Gegenstandes keinen überschwenglichen Phantasien hingegeben, wenn er meint, daß der Handelsverkehr von Nord- und Mittelrußland mit den atlantischen Gestaden und den wichtigsten Küstenländern Amerikas künftig vorwiegend über die Ostsee und durch den projectirten Kanal gehen und daß dieser letztere in höherem Grade als der ägyptische ein weltverbindender werden wird.

An den Ufern des Kanals werden schon von seiner Eröffnung an Massen von Erzeugnissen Rußlands lagern, da die Häfen dieses Reichs fünf Monate des Jahres durch Eis verschlossen sind. Aber auch die fremden Producte, deren die Bevölkerung desselben bedarf, müssen aus demselben Grunde daselbst aufgestapelt werden. Man wird also in den Speichern am Kanal nicht allein die Erzeugnisse des Nordens mit Einschluß Schwedens und Dänemarks finden, nicht bloß Rußlands Getreide, Flachs, Talg u. s. w., Schwedens Eisen und Holz, Dänemarks Stall- und Feldproducte, sondern auch den Zucker und Tabak Westindiens, das Palmöl, die kostbaren Hölzer und die Droguen Afrikas, das Weiskorn, das Bergöl und die Baumwolle Amerikas, Chinas Thee, Brasiliens Kaffee, Perus Guano, Frankreichs Weine und Modewaaren, Italiens Del und Schwefel, kurz alle Producte der Welt, die im Osten und Norden Europas gebraucht werden, ohne daselbst zu wachsen.

Diese Lagerung von Gütern aus allen Himmelsstrichen, die Entnahme von allerlei Schiffsbedürfnissen, Proviant, Wasser u. s. w., der Durchgang so vieler Fahrzeuge, die mit der Zeit den in die Themse und den Mersey einlaufenden an Zahl kaum nachstehen würden, selbst die häufigen durch Havarie nöthig werdenden Ausbesserungen der von Süden, Westen und Osten kommenden Schiffe, welche wegen des leichten Zugangs zu den Seitenbassins und wegen der verhältnißmäßig wohlfeilen Herstellung der letzteren nirgends so zweckmäßig und mit so geringen Kosten auszuführen sein würden — alles das muß die Ufer des norddeutschen Kanals in nicht vielen Jahren zu einem Weltmarkt im aus-

gedehntesten Sinne des Wortes machen, Schleswig-Holstein aber zu einem der reichsten, am dichtesten bevölkerten und lebensvollsten Länder des europäischen Continents. Da bei der nicht sehr dichten Bevölkerung der transalbingischen Herzogthümer Hunderttausende von Händen von auswärts, vom Süden, herbeigezogen werden müssen, sowohl zur Förderung des Kanalbaus, als um das, was sich von Werften, Lagerhäusern, Fabriken u. a. an ihn gliedern wird, so werden ohne Zweifel Massen von Deutschen, die sich sonst zur Auswanderung entschlossen hätten, es vorziehen, dort ihr Glück zu suchen, und so dem Vaterland erhalten bleiben. Der Werth des Grundes und Bodens wird sich verdoppeln, in unmittelbarer Nähe des Kanals verzehnfachen, Eckernförde oder die Stadt, wo sonst etwa der Kanal mündet, aus einem stillen Landstädtchen zur stolzen Großstadt erblühen, Schleswig, Rendsburg und Kiel fabrikreiche und gewerbtätige Orte werden. Bis hoch in den Norden hinauf, bis zur deutschen Grenze wird die Kraft, die der Kanal dem Lande mittheilen muß, ihre segensreichen Wirkungen äußern, und es ist möglich, ja fast unausbleiblich, daß diese Kraft dem Volke, welches diesen Kanal besitzt, auf dem Wege friedlicher Eroberung im Lauf der Zeiten noch einmal die ganze eimbrische Halbinsel gewinnt.

Und das ist noch bei Weitem nicht alles, was der große norddeutsche Kanal uns Deutschen in Aussicht stellt. Derselbe wird unsre Schifffahrt ganz außerordentlich heben, uns bei Weitem mehr noch zu einem seefahrenden Volke und damit zu einer Weltmacht werden lassen, als wir dies jetzt sind.

Im Jahre 1858 waren unter den 1440 Schiffen, welche in den dem fremden Handel geöffneten Häfen Chinas sich befanden, 180 deutsche, also 12½ Procent. Jetzt wird sich die Zahl der deutschen Schiffe, welche die Meere Ostasiens befahren, auf nahe an 300 belaufen, und die alljährlich in die Hände unsrer Rheder zurückfließenden Summen werden mindestens drei Millionen Thaler oder funfzig Procent des Schiffswerthes betragen. Aber zu Deutschlands Kräftigung zur See trägt jene ferne Schifffahrt so gut wie nichts, zur Vermehrung seines Handels wenig bei. Alle diese Schiffe bleiben fast immer nur in jenen Meeren, bis sie unbrauchbar werden oder verloren gehen, und kaum anders verhält sich mit den dortigen deutschen Matrosen. Schiffe und Mannschaften nützen so nur dem Auslande und vermehren nicht einmal den Absatz deutscher Producte. Lediglich einzelne Geldmänner gewinnen dabei hohe Interessen auf Kosten des Lebens der durch ein stetes Verbleiben in heißer Zone physisch und moralisch verderbenden und frühzeitig ins Grab sinkenden deutschen Seeleute.

Um vieles wichtiger für die Entwicklung der deutschen Kauffahrtei-Schifffahrt als die jetzige Frachtfahrt norddeutscher Schiffe in den ostasiatischen Meeren ist, wie Sturz vor einiger Zeit in einer eignen Schrift überzeugend nachgewie-

sen hat, der Fischfang auf hoher See, und dieser muß durch Ausführung des eimbrischen Kanals einen erheblichen Aufschwung gewinnen. Hundert Schiffe auf Wallfisch- und Heringsfang ausgelaufen tragen mehr zur Heranbildung eines kräftigen deutschen Matrosenvolks bei, als zehnmal so viele, die an den Küsten von China und Indien fahren, um nie mehr zurückzukehren.

„Das Meer ist der große Turnierplatz der Nationen; auf ihm vor allem stählt sich die Mannhaftigkeit eines Volkes. Wenn Deutschland seine bis jetzt getheilten und gelähmten Seekräfte durch den Nord-Ostsee-Kanal vereinigt hat, tritt es mit verdoppelter Stärke in die Arena.“

Frankreichs und Englands Handelspolitik führten in China einen blutigen Krieg, letzteres kämpfte auch in Mexiko, und diese Mächte thaten dies nicht, um zu erobern, sondern um jene Länder ihrem Handel zu erschließen. Wir dagegen haben uns bisher in gewissem Maße von unserm eignen Meere abschließen lassen, jenem Meere, welches selbst der Engländer im Angedenken an unsre einstige Seetüchtigkeit noch heute das deutsche Meer nennt. Im Zollverein verstand man bisher unter Handelspolitik die Beschäftigung mit rein binneländischen und rein ökonomischen Fragen. Das wird anders werden und bald: wir haben nur einige tausend Quadratruthen deutschen Landes in eine für große Schiffe befahrbare Wasserfläche zu verwandeln und dadurch das Einswerden unsrer Nord- und Ostsee-Gestade zu bewirken. Die deutsche Küste, welche für den Riesenleib unsres Vaterlandes kaum ausreicht, wird um die volle Länge des Kanals vergrößert, die Hafenfläche Norddeutschlands mehr als verzehnfacht und aller Handel und Verkehr zur See verhältnißmäßig erweitert.

Und schließlich: ohne Seemacht keine Achtung gebietende Stellung gegen das Ausland, und ohne eine von Dänemark und dessen Protectoren unabhängige Verbindung zwischen Nord- und Ostsee keine Seemacht! Preußen, mit den Anfängen zu einer Seemacht versehen, kann mit diesen dem Gesamtvaterland wenig nützen, wenn es auf die Ostsee beschränkt bleibt. Es erkannte diesen Nebelstand und erwarb einen Hafen an der Nordseeküste. Damit aber waren die Hindernisse, die in der Trennung der beiden Wasserbecken lagen, nicht beseitigt. Preußen allein war, als der Krieg ausbrach, nicht im Stande, Deutschland zur See kräftig zu schützen, und es wäre dazu auch dann nicht befähigt gewesen, wenn seine Flotte doppelt so stark gewesen wäre, wie jetzt; denn immer hätte sich dieselbe in zwei Geschwader theilen müssen. Hätten die Mittel- und Kleinstaaten Deutschlands sich bei dem Bau einer deutschen Flotte betheiligt, so würde schon jetzt unsre Ueberlegenheit zur See von den Dänen gefühlt worden sein, aber mit dem Kanal würde selbst eine sehr mäßige deutsche Flotte den vereinigten Geschwadern der skandinavischen Völker die Spitze haben bieten können.

„Auf die österreichische Flotte,“ sagt der Verfasser, „wird Deutschland schon

aus dem Grunde nie rechnen können, weil Oestreich dieselbe stets zur Vertheidigung seiner eignen Küste bereithalten muß, nicht zu erwähnen der großen Entfernung, die bei einem Kriege des deutschen Bundes mit einer der westlichen Seemächte eine Vereinigung dieser Flotte, und wäre dieselbe auch weit größer als sie jetzt ist, mit der des übrigen Deutschland ganz in Frage stellt."

Nur das durch den Kanal zu ermöglichende Zusammenwirken ganz Norddeutschlands, der nordöstlichen und nordwestlichen Hälfte, nur die durch eine Wasserstraße quer durch die cimbrische Halbinsel herzustellende Einheit unsrer Küste kann unserm Vaterland die von ihm früher, in den glorreichen Tagen der Hanse, besessene Macht zur See wiedergeben. Hierin liegt die nationale Nothwendigkeit, hierin die hohe politische Bedeutung des Unternehmens, welches jetzt in Schleswig-Holstein vorbereitet wird.

Hat Deutschland nur die soliden Anfänge zu einer Flotte, so kann es ihm im Fall eines Seekriegs, der von jetzt an jeden Krieg zu Lande, in den wir verwickelt werden, begleiten muß, an Verbündeten durchaus nicht fehlen. Dies verbürgt die nie erlöschende Eifersucht der vier maritimen Großmächte England Frankreich, Rußland und Amerika. Daß die Flotte der Vereinigten Staaten uns niemals feindlich entgegentreten wird, ist sicher und zwar schon deshalb, weil das amerikanische Volk hierzu schon jetzt zuviel deutsches Blut in seinen Adern hat. Droht uns aber nach Herstellung unsrer Einheit zur See eine Flotte von Osten, so können wir binnen vierundzwanzig Stunden durch den Kanal die eignen Schiffsgeschwader aus der Nordsee in die Ostsee führen, und die des Verbündeten würden auf demselben Wege nachfolgen. Droht der Krieg von Westen her, so wäre das umgekehrte Manöver ebenso bequem auszuführen. Dem Feinde und dessen etwaigen Bundesgenossen würden die gezogenen Kanonen der Kanalforts den Durchgang wehren. In jedem nord- oder westeuropäischen Kriege würde daher die Allianz Deutschlands mit der einen oder der andern Macht auch darum von der äußersten Wichtigkeit sein. Rußland aber, welches durch den Gegensatz zum skandinavischen Norden, zumal wenn dieser einmal durch Union oder sonst wie politisch Eins geworden ist, von der sichern Benützung des Sundes ausgeschlossen werden wird, müßte in Bezug auf den atlantischen Ocean beinahe so abhängig von uns werden, als es jetzt in Betreff des Mittelmeers von der Türkei abhängig ist.

Die Flotte der Vereinigten Staaten ist eine der größten und stärksten der Welt. Sie besteht aus 1200 Schiffen, von denen 600 Kriegsschiffe sind. Die Flotte der Vereinigten Staaten ist eine der größten und stärksten der Welt. Sie besteht aus 1200 Schiffen, von denen 600 Kriegsschiffe sind.