

Eine zweite Überlandbahn ist längst geplant, hat aber wenig Aussicht auf baldige Vollendung. Sie soll auf der Strecke des Überlandtelegraphen von Adelaide nach Port Darwin den Erdteil in meridionaler Richtung durchqueren. Bis jetzt sind nur kurze Strecken im Norden und Süden fertiggestellt, zu deren Verbindung die menschenleeren Wüsten des Inneren bisher nicht genügend Anreiz gaben. Neuerdings wird eine weiter östlich liegende Route viel erörtert, die Port Darwin mit Bourke am Darling verbinden soll. Sie würde zwar etwas länger sein als die andere Linie, aber durch wirtschaftlich wertvollere Gebiete führen und mehrfache Möglichkeiten der Verknüpfung mit dem ostaustralischen Bahnnetz bieten.

II. DER WASSERVERKEHR

DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Binnenschiffahrt und Eisenbahnverkehr. Die Wege der Binnenschiffahrt sind Flüsse, Seen und Kanäle. Von alters her werden diese vom Menschen zur Beförderung von Gütern und Personen benutzt. Bei Einführung der Eisenbahnen glaubte man eine Zeitlang, daß durch sie der Flußverkehr seine Bedeutung verlieren würde. In der Tat ging dieser in manchen Ländern, so namentlich in der Union und England, zurück, aber bald erkannte man, daß beide Verkehrsarten einander nicht ausschließen, sondern sich vielmehr in glücklichster Weise ergänzen. Während die Hauptbedeutung des Eisenbahnverkehrs in seiner Schnelligkeit liegt, hat die Flußschiffahrt den Vorzug der Billigkeit für sich. Außerdem vermag sie noch größere Mengen an Gütern zu bewältigen als jener. So wurde denn der Flußverkehr die Hauptverkehrsart für billige und schwere Massengüter, die keine großen Frachtkosten vertragen, bei denen aber andererseits die Schnelligkeit der Beförderung keine Rolle spielt. Solche sind z. B. Kohlen, Petroleum, Erze, Holz, Düngemittel, Baustoffe, Getreide u. v. a. In welchem Maße dieser Art Güter im Binnenschiffahrtsverkehr vorherrschen, zeigt der Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen in Abb. 150.

Vorbedingungen der Flußschiffahrt. Nicht alle Binnengewässer sind für die Schiffahrt brauchbar, und auch die von ihr benutzten eignen sich in sehr verschiedenem Maße für den Verkehr. Die wichtigste Voraussetzung ist eine ausreichende, keinen allzu großen und plötzlichen Schwankungen ausgesetzte Wassertiefe. Daher scheiden sehr kleine Flüsse und Seen von vornherein aus. — Ferner darf das Gefälle nicht zu groß und zu unregelmäßig sein, da sonst die Bergfahrt unmöglich ist oder unverhältnismäßig große Betriebskraft erfordert. Die großen und zum Teil auch tiefen Ströme Skandinaviens, der Alpen, Japans sind wegen ihres raschen Laufes wenig brauchbar. Bei vielen Flüssen Afrikas ist der Reichtum an Katarakten für die Schiffahrt störend. — Die klimatischen Verhältnisse sind insofern von Bedeutung, als von ihnen die größere oder geringere Behinderung der Schiffahrt durch wechselnde Wasserstände oder Eisbedeckung abhängt. Daher ist das wärmere und ozeanische Klima mit seinen reichlichen Niederschlägen und seinem milden Winter dem Flußverkehr günstiger als polares und kontinentales Klima. In Europa nimmt z. B. die Zahl der Eistage für die Flüsse in der Richtung von West nach Ost schnell zu. So braucht die englische Binnenschiffahrt überhaupt nicht mit Eisbehinderung zu rechnen, dagegen ist der mittlere Rhein durchschnittlich 18 Tage, die mittlere Elbe schon 45, die Weichsel bei Warschau 60, der Ural 155, die obere Lena 203 Tage durch Eis gesperrt. Auf Elbe und Oder muß die Schiff-