

messungen passierbar. Bei der noch verhältnismäßig geringen Entwicklung des Eisenbahnwesens in Rußland spielt der Wasserverkehr in diesem Lande indessen eine größere Rolle als in irgendeinem anderen Staate Europas. Namentlich sind die russischen Flüsse und Kanäle für den Transport von Holz, Getreide und Petroleum wichtig.

Der weitaus wichtigste Schiffsstrom Rußlands und Osteuropas ist die Wolga, die von der Mündung aufwärts bis Nishnij Nowgorod, also auf einer Strecke von 2200 km, Schiffe und Barken von 2—3000 t trägt. Sie bewältigt etwa die Hälfte des gesamten russischen Binnenwasserverkehrs. Die Herstellung einer Verbindung der unteren Wolga mit dem Don, die schon oft und lange erwogen, soll demnächst endlich in Angriff genommen werden.

Die Wasserstraßen Deutschlands, von denen Rhein, Elbe und Oder die wichtigsten sind, wiesen vor dem Kriege eine Gesamtlänge von 14700 km auf, nicht gerechnet 6000 km flößbare Gewässer. Sie gehören mit Ausnahme der Donau der atlantischen Abdachung an, der sie im allgemeinen in nordwestlicher Richtung folgen. Damit hat unser Wasserverkehr die Hauptrichtung auf die Nordsee, das große Ausgangstor für Deutschland zum Weltverkehr. Die Bedeutung der deutschen Ströme für die Binnenschifffahrt ist besonders groß im Bereich des Norddeutschen Tieflandes, aber sie greifen mit ihren schiffbaren Strecken und Kanälen in zahlreichen natürlichen Becken und Senken durch die Mitteldeutsche Gebirgsschwelle hindurch, so daß sie fast ganz Mitteleuropa nördlich der Alpen erschließen. Im allgemeinen günstige Gefällsverhältnisse, in mäßigen Grenzen bleibende Wasserstandsschwankungen und eine lange jährliche Schiffsfahrtdauer (vgl. S. 177) machen sie zu einem wichtigen Mittel unseres Binnenverkehrs. Zwar kommen sie seit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes für den Personenverkehr, abgesehen von den landschaftlich schönen Strecken des Rheins im Rheinischen Schiefergebirge, der Elbe im Elbsandsteingebirge und der Havelseen, kaum noch in Betracht, aber von der gesamten deutschen Güterbewegung bewältigen sie etwa ein Viertel und insbesondere einen großen Teil des Schwergüterverkehrs. Allerdings sind sie zu dieser Leistung erst durch zahlreiche künstliche Eingriffe und Erweiterungen befähigt worden.

In der Regulierung seiner Ströme und dem Ausbau von Kanälen hat Deutschland bis in die neueste Zeit Großes geleistet. Unsere heutigen deutschen Wasserwege sind fast durchweg Kunststraßen. Aus der Richtung der deutschen Ströme ergaben sich für den Ausbau des Kanalnetzes zwei Hauptaufgaben: einmal die Verbindung der einander parallel laufenden norddeutschen Ströme unter sich durch eine ostwestlich verlaufende Querverbindung und sodann die Verknüpfung der großen nach Nordwesten fließenden Adern mit der Donau. Die erste Aufgabe wird mit der in etwa sieben Jahren zu erwartenden Vollendung des Mittellandkanals, von dem gegenwärtig der letzte Abschnitt zwischen Hannover und der Elbe in Bau ist, gelöst sein. Es wird dann eine durchgehende Wasserstraße vom Rhein bis zur Weichsel, die selbst aber jetzt der deutschen Schifffahrt durch Polen verschlossen ist, einen Güteraustausch zwischen allen norddeutschen Strömen, zwischen dem industriellen Westen und dem agrarischen Osten,