



152. Die deutschen Binnenschiffahrtswege und ihre Nutzungsmöglichkeit. (Nach Sympher.) Kanäle: 1 Masurischer, 2 Königsberger, 3 Oberländischer, 4 Bromberger, 5 Finow, 6 Oder-Spree, 7 Friedrich-Wilhelms, 8 Ruppın-Rhin, 9 Havelländischer, 10 Teltow, 11 Plauer, 12 Berlin-Stettin, 13 Elbe-Trave, 14 Nordostsee (Kaiser Wilhelm), 15 Klodnitz, 16 Ems-Jade, 17 Hunte-Ems, 18 Dortmund-Ems, 19 a Mittelland, 19 b Rhein-Herne, 19 c Hansa, 20 Lippe-Seiten, 21 Nord, 22 Rhein-Marne, 23 Saarkohlen, 24 Rhein-Rhône, 25 Ludwigs, 25 a Weser-Main, 25 b Neuer Main-Donau.

ermöglichen. Nicht nur wird für das Hinterland der Ostsee ein Zugang zur Nordsee, für das der Nordsee ein solcher zur Ostsee geschaffen sein, sondern auch eine durchgehende Binnenschiffahrtslinie von den französischen Stromgebieten bis tief hinein nach Rußland Europa durchziehen. In Ostelbien wurde die Herstellung dieser Querverbindung erleichtert durch die Benutzung großer ostwestlich verlaufender Nebenflüsse und Urstromtäler. Hier wurden denn auch die ersten Kanalverbindungen schon im 17. und 18. Jahrhundert hergestellt, während in Westdeutschland der Rhein-Ems-Kanal (s. unten) und der Mittellandkanal erst in der neuesten Zeit entstanden. — Die zweite Aufgabe ist von ihrer Lösung noch weit entfernt. Zwar hat der Rhein außer seinen Verbindungen mit dem französischen Kanalnetz von Straßburg aus durch den in seiner Baugeschichte bis auf Karl den Großen zurückreichenden, aber erst im neunzehnten Jahrhundert geschaffenen Ludwigskanal über Main und Altmühl eine Verbindung mit der Donau. Allein die zahlreichen Schleusen und geringen Abmessungen dieses Wasserweges entsprechen in keiner Weise den Bedürfnissen der