

osteuropäischen Ländern haben, daher auch ihre Wichtigkeit für das ehemalige Österreich-Ungarn, für das sie als einigendes Band der einzelnen Staatenteile auch von hoher politischer Bedeutung war. Durch Ausführung der obenerwähnten Verbindungen mit den norddeutschen Strömen und des geplanten Donau-Theiß-Kanals zwischen Budapest und Csongrad an der Theiß würde die Donau an Verkehrsbedeutung beträchtlich gewinnen.

Der deutsche Donauverkehr liegt in den Händen der „Bayrischen Lloyd A.-G.“, die mit zwei österreichischen und einer ungarischen Schiffahrtsgesellschaft seit 1927 eine Betriebsgemeinschaft eingegangen ist. Auch die Donau ist „internationalisiert“ und wird sogar von zwei Kommissionen betreut, der „Europäischen Donau-Kommission“ für die sogenannte „See-Donau“ (Braila bis Mündung) und der „Internationalen Kommission“ für die Strecke Braila—Ulm. Infolge der politischen Zersplitterung Mitteleuropas ist der Güterverkehr auf der Donau erheblich zurückgegangen, betrug er doch 1927 nur 60% der Vorkriegszeit. Das versteht man, wenn man bedenkt, daß z. B. zwischen Passau und Orsowa jetzt fünf Staatengrenzen zu passieren sind, wo früher keinerlei Grenzformalitäten bestanden, und daß bei den verschiedenen auf dem Flusse tätigen Schiffahrtsgesellschaften nicht weniger als acht Geldwährungen in Anwendung kommen.

Unter den Ländern Westeuropas haben die Niederlande ein besonders dichtes Netz von Wasserstraßen, die alle Hauptorte untereinander, mit den zahlreichen Armen der Rheinmündung und mit dem Meere verbinden. Hier übertreffen — wie außerdem nur in England — auch die Kunstbauten mit 3200 km an Länge die natürlichen Wasserstraßen (s. Tabelle S. 179) beträchtlich, und die Gesamtlänge des Wasser-netzes ist um ein Drittel größer als die des Eisenbahnnetzes. — Frankreich und England haben kurz vor dem Aufkommen der Eisenbahnen ihre Schiffahrtsnetze trefflich ausgebaut, seit dieser Zeit aber deren Zustand unter dem Einfluß des rasch aufblühenden Ausbaus der Eisenbahnen nur wenig vervollkommenet, so daß ihre Wasserstraßen dem heutigen Großverkehr nicht mehr genügen. Seit der Wiedergewinnung des Elsaß strebt allerdings Frankreich mit allen Mitteln danach, Straßburg zu einem großen Kopf- und Durchgangshafen zu machen, über den es den Rheinverkehr mittels eines Rhein-Seitenkanals und des Rhein-Marne-Kanals dem französischen Wassernetz zuzuleiten gedenkt. Auch eine Kanalisierung der Mosel für 1200 t-Schiffe ist geplant. In England hat, abgesehen von der obenerwähnten Ursache, der Binnenwasser-verkehr gegenüber dem Seeverkehr wegen der geringen Meerferne aller Binnenlandschaften verhältnismäßig wenig Bedeutung.

Die Nordamerikanische Binnenschiffahrt. Der Hauptschauplatz der Binnenschiffahrt Nordamerikas ist die große Tieflandsmulde zwischen dem Hochgebirgsland des Westens und der appalachischen Gebirgskette des Ostens. Das wirtschaftliche Übergewicht des Ostens des Erdteils gegenüber dem Westen wird mitbedingt durch die beiden riesigen Binnenwassersysteme des Mississippi und der Kanadischen Seen mit dem St. Lorenzstrom.

Der Mississippi, der ein Drittel der Landfläche der Union entwässert, weist mit seinen fünfzig schiffbaren Nebenflüssen, von denen der Tennessee und der Ohio die für die Binnenschiffahrt wichtigsten sind, eine dem Verkehr