

nutzbare Lauflänge von 22000 km auf, das ist mehr als die Hälfte der gesamten schiffbaren Flußlänge in der Union (42500 km). Trotzdem hat der Riese für den vereinsstaatlichen Binnenverkehr bei weitem nicht die Bedeutung, die man nach seiner Größe erwarten sollte. Das hängt vor allem damit zusammen, daß seine Laufrichtung senkrecht zur ostwestlich gerichteten Hauptverkehrsachse der Union liegt. Ferner ist der Mississippi ein unbändiger Geselle, der bei seinen zahlreichen gewaltigen Hochwassern den Zustand der Fahrinne fortwährend beträchtlich verändert und der Befahrung immer neue Hindernisse in den Weg legt. Das schnelle Wachstum seines Deltas ist der Schifffahrt äußerst ungünstig, und nur mit großer Mühe kann der mittlere Arm, der „Südpaß“, dem Seeverkehr bis New Orleans, dem Mündungshafen des Stromes, offengehalten werden. Alle diese Hindernisse könnten freilich durch Kunstbauten beseitigt werden. Zu solchen ist es aber unter dem mächtigen Einfluß der Eisenbahngesellschaften, die die Konkurrenz der Binnenschifffahrt zurückzudrängen suchen, bisher nicht gekommen. Ob dem Mississippi künftig mit der Weiterentwicklung des Panamaverkehrs als Zubringer zu diesem eine große Rolle beschieden sein wird, läßt sich nicht mit Sicherheit sagen. Vorläufig ist jedenfalls die öffentliche Meinung in den Vereinigten Staaten zur Aufbringung von Geldern für eine großzügige Regulierung des Mississippisystems noch nicht zu gewinnen.

Eine viel bedeutendere Stellung im amerikanischen Verkehrsleben nimmt das Schifffahrtsgebiet der Großen Seen und des Lorenzstromes ein. Die fünf Großen Seen bilden die größte Binnenwasseransammlung der Erde, die in ihrer Gesamtfläche 285000 qkm, das ist erheblich mehr als die Hälfte des Deutschen Reiches, umfaßt. Sie liegen an der Grenze zweier mächtiger Staatswesen mit einer gewaltigen, noch immer steigenden wirtschaftlichen Entwicklung. Die ungeheuren Lager von Eisenerzen, Kupfererzen und Kohle, die riesigen Getreideflächen und Viehweiden, die ausgedehnten Waldgebiete ihrer Küstenländer liefern der Seenschifffahrt riesige Massen von Schwergütern. Stark verkehrsfördernd ist die Tatsache, daß die größte Erstreckung der Seen in westöstlicher Richtung liegt, also in der Richtung des Ausgleichsbedürfnisses zwischen dem Eisen und landwirtschaftliche Erzeugnisse produzierenden Westen und dem kohlenreichen, dichtbevölkerten und industriell entwickelten Osten. Dazu kommt, daß die Seenhäfen die denkbar vollkommensten Einrichtungen für Ladung und Entladung besitzen. Diese Tatsache, ferner die Größe der Ladungen und der Entfernungen verbilligen den Verkehr derart, daß beispielsweise zur Zeit die Fracht für eine Tonne Eisenerz auf 1000 englische Meilen nur etwa 2 Mark beträgt.

Zwar sind die die Seen unter sich und mit dem Meere verbindenden Flußstrecken reich an Wasserfällen und Stromschnellen, von denen die Niagarafälle nur die größten und bekanntesten sind. Aber alle diese Störungen der Schifffahrt wurden unschädlich gemacht durch Regulierungen und Kanalbauten, deren Anfänge schon in den Beginn des 19. Jahrhunderts fallen. Sie haben durch allmähliche Verbesserung, namentlich in den letzten Jahrzehnten, solche Abmessungen erhalten, daß das Seengebiet von Schiffen befahren werden kann, die mittleren Ozeandampfern an Größe gleichkommen. Die „lake navigation“, die Seenschifffahrt, rechnet im ganzen Gebiet der vier oberen Seen mit 18—20 Fuß, also rund 6 m Tiefgang. Die Seen wurden auf diese Weise kultur- und wirtschaftsgeographisch zum Rang von wirklichen