

— An der Urft, einem Nebenflusse der Rur, der Urftsee, mit 2,16 qkm einer der größten Stauseen Europas, der seine nutzbar gemachte Kraft auf 100 km versendet.

Die dritte Genossin in diesem Gewirr von Strömen und Inseln ist die **Schelde** (Eseaut), die, kurz, aber wasserreich, durch das flandrische Tiefland (bei Antwerpen) geht und als Westerschelde zwischen den Inseln des holländischen Seelandes mündet. Die Osterschelde ist durch den Damm der Bahn nach Blijssingen abgesperrt.

Der Rhein der Burgen, der Neben und der Lieder hat seinen lockenden Klang nicht verloren, obwohl er eine rauchumhüllte, gewaltige Verkehrsstraße geworden ist, die uns die Wege nach der See, nach der Schweiz und Italien zeigt, während sein größter Nebenfluß links nach dem Westen fährt. Er besitzt eine fahrbare Wasserstraße von 905 km, die Mosel 344, freilich recht unzulängliche, der Main 330 mit Ketten-schiffahrt bis Würzburg, das ganze Stromgebiet 2500 km. Bis Basel Stromaufwärts ist auf dem Haupt-flusse Schlepplandschiffahrt möglich, bis Straßburg gelangen regelmäßig Schiffe zu 700 t, bis Ludwigshafen-Mannheim Flußschiffe bis zu 1500 t, bis Köln Torpedoboote und kleinere Seedampfer. Der größte Last-fahrer auf dem deutschen Unterreife fährt 3300 t = 330 Eisenbahnwagen zu je 10 000 kg. Dieser Stromteil soll eine Tiefe von 5 m besitzen, indessen ist sie noch nicht ganz erreicht worden. Um den Nachteil aufzuheben, daß die Gütermenge aus dem Reiche wegen der Umbiegung des Stromes auf fremdes Gebiet in fremde Umschlagshäfen — Rotterdam, Antwerpen — gebracht werden muß, wird der Plan erwogen, dem Rhein eine deutsche Mündung zu geben, da der Dortmund-Emshäfen-Kanal (S. 148) diesem Ziele nicht genügen kann. Der eine Entwurf sieht einen $5\frac{1}{2}$ m tiefen Kanal von Wesel durch das Birtanger Moor nach der Ems und durch die See nach Emden als Umschlagshafen mit 235 Mill. M. Kosten vor. Ein anderer will einen Seefanal (!) von Köln nach dem Dollart legen, wird aber an den ungeheuren Kosten scheitern. Bei Emmerich, nahe der Reichsgrenze, fährt der Rhein im Durchschnitt 2330 Kubikmeter Wasser in der Sekunde, die Elbe an der Fluggrenze oberhalb Hamburg nur 712.

Dem Verkehr dienen am deutschen Laufteile 50 Häfen, dem Großverkehr 9, nämlich Straßburg-Neckl, Karlsruhe, Mannheim-Ludwigshafen, Mainz-Kastel, Frankfurt, obwohl es nicht am Rhein selbst liegt, Köln, Mülheim a. Rh., Düsseldorf und Duisburg-Ruhrort. Der letzte ist mit 21,9 Mill. t beförderter Güter (1911) bei weitem der größte unter allen Flußhäfen des Reiches. Bei Emmerich wechselten 31,1 Mill. t. Über den Strom sind unterhalb Konstanz 34 feste Brücken geschlagen, davon 22 im Reiche, und von Basel bis zur Rheinmündung sind beide Ufer von ununterbrochenen Eisenbahnlinien begleitet. Das Entstehen von vielen Schwesterstädten verkörpert die engen Beziehungen beider Ufer.

Klima Deutschlands ohne Alpen und österreichischen Anteil. Daß bei uns zulande das Wetter oft als Unterhaltungsstoff erhalten muß, braucht nicht so arg getadelt zu werden, auch die Klagen über das „schlechte Wetter“ brauchen es nicht, falls darunter nicht etwa bloß die Niedererschläge verstanden werden. Aber ihr Eintritt ist recht oft von Temperaturschwankungen begleitet, die Ackerbau, Viehzucht, Jagd, Fischerei, Verkehr und schließlich die Gesundheit recht nahe angehen. Wir müssen uns eben damit abfinden, daß wir unter einem Übergangsklima wohnen, das vom Seeklima N.W.-Europas nach dem Binnen-landsklima des Ostens führt, und haben mit den Einflüssen von beiden Seiten zu rechnen. So liegen doch trotz der „gemäßigten Zone“ scharfe Gegensätze oft recht dicht beieinander, wie der fast regenlose Sommer 1911 und die endlosen Regengüsse von 1912. Bei einer mittleren Jahrestemperatur von 7,9° C, einem Januar von -2,2°, Juli +17,21° entspricht das Klima im ganzen bemerkt „einem europäischen Mittel-klima, das ebensosehr vor nördlicher Armut, die den Geist abkumpft, wie vor südlicher Fülle, welche die Taftkraft lähmt und die Sinnlichkeit überreizt, zu schützen geeignet ist“. Die günstigsten Verhältnisse finden sich im Rheintale von Speyer bis Köln, im Neckertale bis Stuttgart, am Main bis Würzburg aufwärts und im flandrischen Hügellande um Brüssel; Karlsruhe hat im Jahre 9,7, Januar -0,8, Juli +19°. Im Gegensatz hierzu steht, Gebirge und einzelne Höhen ausgenommen, der Nordosten des Reiches, da hier der Einfluß des Binnenlandsklimas der großen Osteuropäischen Tiefebene die Temperatur im Winter notwendig herabdrückt; aber auch im äußersten N.O., in Ostpreußen, gedeihen, wo guter Boden ist, die Feldfrüchte noch vollkommen. Im allgemeinen nimmt die mittlere Jahrestemperatur im Gegensatz zur Sommer-wärme von W. nach O. hin ab. Königsberg i. Pr. hat im Jahre 6,7, Januar -2,9, Juli 17,8, hingegen Groningen [chronisch] 8,4, 0,8, 16,5°. Die Abnahme wird zumeist durch die sinkenden Wintertem-peraturen bewirkt. Die Nordseefläche ist um $\frac{1}{2}$ bis $1\frac{1}{2}$ ° wärmer als der Osten, und für sie gilt: Winter mild, Frühjahr kalt, Sommer kühl, Herbst warm; hingegen für die Ostsee: Winter kalt, Frühjahr kurz und rauh, Sommer heiß, Herbst schön, aber kurz.