

Der Rhein als Handels- und Verkehrsstraße Deutschlands.

Die Erdkunde bezeichnet die Flüsse als die Lebens- und Kulturadern der Länder. Dieses treffende Wort gilt von keinem Flusse der Welt mit besserem Rechte und in höherem Maße als vom Rhein. Der Rheinstrom, der unvergängliche Preis der deutschen Dichtung, überträgt die anderen großen Flüsse Europas nicht bloß durch die bezaubernde Schönheit seiner Ufer, es spielte sich hier nicht bloß eine Fülle der bedeutungsvollsten Ereignisse in allen Zeitaltern der deutschen Geschichte ab; mehr als je bildet heutzutage der Rhein samt seinem Flußgebiet auch den Schauplatz eines Handels- und Verkehrslebens, wie es nur wenige Landstriche auf dem weiten Erdentunde aufzuweisen vermögen.

Schon durch seine Natur ist der Rhein ein Schiffsahrtsstrom von höchstem Werte. Als Alpenstrom besitzt er zwar in seinem Oberlaufe ein starkes Gefälle und einen wilden Charakter, besonders zur Zeit seines Hochwassers; zugleich aber hat er als solcher auch eine sehr bedeutende und eine verhältnismäßig sehr abgegliche Wassermenge. Weil er sich im Gegensatz zu anderen großen Alpenflüssen früh vom Hochgebirge wendet und unterhalb der Arnmündung nur von mäßig hohen Bergländern umfließt und deshalb nur von Nebenflüssen ruhigen Charakters geschwellt wird, so hat er bereits in der unteren Hälfte der Oberrheinischen Tiefebene einen ruhigen Lauf, den er bis zu seiner Mündung beibehält. Nur in dem romantischen Gebirgsdurchbrüche bei Bingen mußten Stromschnellen künstlich beseitigt werden. Dank seiner Lage in der Zone der mildesten Winter des deutschen Reichsgebietes ist er nur in einem sehr geringen Maße von Eisbedeckung und Eisgängen heimgesucht. So hat also der Rhein als natürliche Verkehrsstraße vor den west- und südeuropäischen Flüssen unschätzbare Vorzüge, die ihn zur besten natürlichen Schiffsahrtsstraße des Reiches, ja Europas machen.

Dazu kommt noch, daß er sich in die Nordsee ergießt, also in jenes Meer, das gegenwärtig im Weltverkehr den ersten Rang einnimmt.

Durch die Nar wird die Schweiz, durch die Ill das Elsaß, durch die Mosel Lothringen und die Rheinprovinz, durch den Neckar und den Main das Schwäbisch-Fränkische Stufenland, durch die Lahn ein Teil von Hessen-Nassau, durch Ruhr und Lippe endlich Westfalen in das Verkehrsgebiet des Rheins gezogen. Da nun die meisten dieser Gebiete, die zusammen reichlich eine Fläche von 220 000 qkm, das ist etwa $\frac{2}{3}$ des Reiches ausmachen, in irgendeiner Weise durch reiche Erzeugnisse wie Holz, Kohlen, Eisen, Salz, Getreide, Wein, Obst, Gemüse oder Industrieartikeln ausgezeichnet sind, so tragen auch die genannten Nebenflüsse viel dazu bei, das Verkehrsleben des Rheins zu einer außerordentlichen Entfaltung zu bringen und dem Flusse eine große kulturgeschichtliche Bedeutung zu verleihen.

Wenn auch der Rheinschiffsahrtsverkehr das ganze große Flußgebiet von Basel bis zur Nordsee umfließt, sein Hauptleben pulsiert doch zwischen Mannheim und Rotterdam und auf dieser Strecke sammelt sich der Hauptverkehr wieder an bestimmten, durch natürliche Verhältnisse begünstigten Städten. Es sind dies Rotterdam, Duisburg, Düsseldorf, Köln, Mainz, Frankfurt a. M. und Mannheim-Ludwigshafen. Rotterdam liegt am Ende der Seeschiffsahrt und am Beginn der Rheinschiffsahrt. Was die ozeanischen Riesendampfer und die mächtigen Segler aus fernen Weltteilen an Waren tausendfältiger Art herbeiführen, muß hier zur Weiterbeförderung in die Rheinfähne umgeladen werden, wegen vielfältiger Erzeugnisse den umgekehrten Weg machen. In diesem Umschlag liegt die Hauptbedeutung des Rotterdamer Hafens, wenn auch seine näheren Beziehungen für das umliegende Land nicht gering anzuschlagen sind. Dem Hafen von Duisburg-Ruhrort sendet das industriereiche Ruhrgebiet mit seinen Zechen, Hütten und Hochofen seine Kohlen, seine Stoffsmassen und all die mannigfachen Erzeugnisse seines Eisengroßgewerbes, um dort seine Erze, seine Grubenhölzer und die Menge der Güter und Waren einzunehmen, die ein so dicht bevölkertes Gebiet zum Bau und zur Einrichtung der Häuser und Fabriken