

selbstverständlich schwierig, derartige neue und große Gesichtspunkte in die Bevölkerung hineinzubringen und das Verständnis für dieselben zu wecken. Ich glaube aber, daß sich mit der Zeit die Überzeugung mehr und mehr Bahn brechen wird, daß der Ausbau der Wasserstraßen für beide Teile, Industrie und Landwirtschaft, notwendig ist. Die stets wachsenden Bedürfnisse derselben verlangen leichtere Wege, und als solche müssen wir neben den Eisenbahnen die Wasserstraßen betrachten. Der Austausch der Massengüter im Binnenlande, der vor allem auch der Landwirtschaft zu gute kommt, läßt sich durch Wasserstraßen herstellen, und so hoffe ich, daß die Volksvertretung, diesen Gesichtspunkten nachgebend, in die Lage versetzt wird, hoffentlich noch in diesem Jahre meinem Lande diesen Nutzen zu teil werden zu lassen.»

Wenn nun auch in Bezug auf den Ausbau unserer Kanäle noch alles von der Zukunft erhofft werden muß, so sind uns durch unsere schiffbaren

### Flüsse

Verkehrseinrichtungen an die Hand gegeben, wie wir sie günstiger in keinem Lande der Welt anzutreffen vermögen; namentlich sind von den Nordseeströmen Rhein und Elbe, von den Ostseeströmen Oder, Weichsel und Memel hervorzuheben; in zweiter Reihe stehen Weser, Ems und Donau.

Der **Rhein**, welcher das höchste Gebirgsland mit dem tiefsten Flachlande Europas in Verbindung bringt, durchfließt fast auf seinem ganzen Laufe durch Deutschland die bevölkerteren und gewerblichsten Gebiete Europas. Großbritannien gegenüber in eines der für den Handel wichtigsten Meere einmündend, zieht er durch seine schiffbaren Nebenflüsse (welche?) die Schweiz, Elsaß-Lothringen, Baden, Württemberg, Bayern, Hessen-Nassau, Rheinland und Westfalen und endlich Frankreich und die Niederlande in sein Verkehrsgebiet. Aber nicht allein die Wasserstraßen, sondern auch viele Eisenbahnlinien, die seine Ufer begleiten, bringen aus den genannten, wirtschaftlich hoch entwickelten Gebieten Rohstoffe und fertige Waren herbei und begründen dadurch einen Verkehr, wie ihn dem Werte nach kein europäischer Strom aufweisen kann. Obwohl schon von Chur in Graubünden an befahrbar, beginnt die bequemere Schiffbarkeit doch erst bei Basel, doch ist auch hier der Verkehr bis nach Kehl noch ganz unbedeutend, und nur Schiffe von 320—400 Centner Tragfähigkeit befahren den Strom. Von Kehl bis Maxau gehen Schiffe von 2000—3000 Centner Ladung, von dort an abwärts bis 12000 Centner. Bis Mannheim hinauf können die großen Rheindampfer mit 1,50 m Tiefgang gelangen. Den stärksten Durchgangsverkehr hat Emmerich aufzuweisen, wo 1898: 7881730 t zu Berg (meist Erze und Weizen, dann aber auch anderes Getreide,