

kehr beträgt nur $\frac{1}{20}$ des Elbverkehrs. Begründet ist das zunächst in der kürzeren Laufftrecke, außerdem aber auch darin, daß die Weser durch Landschaften von geringerer Fruchtbarkeit fließt, während die Elbe das gewerbreiche Königreich Sachsen, die fruchtbare Provinz Sachsen und die segneten Elbmarschen durchströmt. Auch fehlt es der Weser an Kanalverbindungen, während die Elbe mehrfach mit der Oder in Verbindung gesetzt ist.

Die **Ems** ist zwar nur kurz, aber sie hat einen ruhigen Lauf und ist ziemlich wasserreich, so daß sie wohl einen lebhafteren Verkehr haben könnte, wenn sie nicht in einem öden Moor- und Sumpfsgebiet gelegen wäre. Vielleicht steht ihr aber eine große Zukunft bevor infolge eines in Angriff genommenen Kanals, der sie zunächst mit dem Ruhrkohlengebiet (Dortmund-Ems-Kanal) und weiterhin mit dem Rhein in Verbindung setzen soll. Dann wird sie gewissermaßen dem Rhein einen deutschen Endlauf und eine deutsche Mündung geben.

Die **Oder** kommt an Zahl der Schiffe dem Rhein gleich, doch sind es durchweg kleinere Fahrzeuge, deren Gesamt-Tonnengehalt nur halb so groß ist wie derjenige der Rheinschiffe. Gehennt wird die Oderschiffahrt durch den schwankenden Wasserstand und durch die langwährende Eisbedeckung.

Die **Weichsel** ist bei ihrem Eintritt in Deutschland bereits für große Schiffe fahrbar, aber noch mehr als bei der Oder stören die lange Eisbedeckung im Winter und die starken Eisgänge gegen Frühjahr. Eine besondere Bedeutung gewinnt sie dadurch, daß sie in Rußland ausgedehnte Waldgebiete durchströmt, so daß wohl auf keinem deutschen Strom eine so starke Holzflößerei betrieben wird. Danzig wird dadurch ein Hauptstapelplatz für Holz.

Die **Donau** (deutsche Strecke) bleibt in ihrer Bedeutung für den Verkehr noch erheblich hinter der Weser zurück. Letztere wird von ca. 400, erstere nur von 70—90 Schiffen besahren. Begründet ist das hauptsächlich in zwei Umständen: die Alpenzuflüsse sind bis auf den Inn nicht schiffbar, und die Donau selbst ist infolge des ihr reichlich zugeführten Alpenschuttes stellenweise sehr flach — Tabelle dazu siehe bei Binnenschiffahrt.

4. Die deutschen Kanäle.

Eine besondere Würdigung verdienen noch die Kanäle. Sie sind, eben weil der Wasserweg der billigste ist, von großer Bedeutung. — (*Atlas, Anhg. Karte S. 2:*) *Der Rhein steht durch den Ludwigskanal mit der Donau, durch den Rhein-Rhone-Kanal und den Rhein-Marne-Kanal mit französischen Flüssen in Verbindung. Die Oder ist durch den Finow-Kanal (zur Havel) und den Fr. Wilhelms-Kanal (zur Spree) mit der Elbe, durch den Bromberger Kanal mit der Weichsel in Verbindung gesetzt. Dagegen fehlen, abgesehen von kleinen Kanälen im Küstengebiet, Verbindungen zwischen Rhein, Ems, Weser und Elbe.* Überhaupt bleibt das Kanalnetz Deutschlands hinter demjenigen mancher anderer Länder, besonders hinter demjenigen Hollands, Belgiens und Englands, wie auch Frankreichs zurück. (Deutschland besitzt ca. 2000, Frankreich und Großbritannien je ca. 5000 km Kanäle.) Die politische Zerrissenheit vergangener Zeiten war auch für dieses wichtige Gebiet kultureller Entwicklung ein großes Hindernis. Es gilt darum für das neue, geeinigte Reich und für die Einzelstaaten, Versäumtes eifrig nachzuholen. In dieser Erkenntnis sind denn auch bereits mehrere Kanäle teils geplant, teils