

im Personenverkehr. (Doch ist auch heute noch dieser auf Rhein und Elbe bedeutend.) Später wurde aber, indem auch im Dampferverkehr größere Schnelligkeit und Zuverlässigkeit erreicht wurden, vor allem aber durch die Billigkeit der Frachten, die Binnenschifffahrt rasch gehoben. Ihr Anteil am Gesamtgüterverkehr des Binnenlandes beträgt gegen 24%. Der Donaulauf hat zwar seine alte Bedeutung eingebüßt; dafür sind aber die nord-südlich gerichteten Wasserstraßen von größter Wichtigkeit, da sie das Binnenland mit dem Meere verknüpfen. Die bedeutendste Binnenwasserstraße ist der Rhein, auf dem die Großschifffahrt schon bei Straßburg beginnt. Auf den Rheinverkehr entfällt die Hälfte des gesamten Binnenschifffahrtsverkehrs. An Bedeutung steht hinter dem Rhein die Elbe, doch in großem Abstände. Sie erschließt auch wie der Rhein ein großes und gewerbfleißiges Hinterland, das sie mit der Nordsee verbindet. Dagegen ist der Weserverkehr unbedeutend. Er wird von dem der Oder übertroffen. Diese hat unter den deutschen Osteeffläüssen den stärksten Schifffahrtsbetrieb, da sie durch ein weitverzweigtes Kanalnetz mit den Nachbarströmen verbunden ist und die Verkehrsader für das ober-schlesische Industriegebiet und zum Teil für Berlin bildet (Großschifffahrtsweg Berlin—Stettin!). — Das westdeutsche Binnenschifffahrtsnetz lehnt sich an den Rhein an. Der Rhein-Ems-Kanal bringt unser größtes Industriegebiet mit einem deutschen Hafen in Verbindung (Emden!), und der Mittellandkanal verknüpft zunächst die Weser mit dem Rhein. Leider fehlt bis jetzt eine Verbindung mit dem ostdeutschen Binnenschifffahrtsnetz, dessen Hauptverkehrsader die Elbe bildet. Das gut ausgebauten märkische Kanalnetz hat Berlin zum Mittelpunkt.

Unter den auf Flußschiffen zum Versand kommenden Gütern nehmen Brennstoffe (30%), Baustoffe (25%), Gruben- und Hüttenmaterial (14%), landwirtschaftliche Erzeugnisse (12½%) und Holz (7½%) den größten Raum ein.

Am Rhein und im Elbgebiet liegen die Großhäfen des Binnenverkehrs. Ihre Bedeutung zeigt folgende Skizze:

	Mill. t
Duisburg*	20,5
Ruhrort	
Hamburg	12,5
Berlin mit Charlottenburg	8,3
Ramstein*	7,3
Ludwigshafen	

Fig. 60. Der Güterverkehr der größten deutschen Binnenhäfen.