

Die Flufsfracht betrug

auf der Donau (1870)	53 Meilen Länge, 1078 Mill. Ctr. Meil, 20·3 Mill. per Meile
„ dem Rhein (1868)	75 „ „ 1000 „ „ „ 13·3 „ „
„ d. unt. Elbe (1869)	40 „ „ 336·5 „ „ „ 8·4 „ „
„ d. ob. Elbe (1872)	44 „ „ 100 „ „ „ 2·3 „ „
„ d. Havel u. Spree (1871)	46 „ „ 650 „ „ „ 14·1 „ „

Es ist dabei die kolossale Fracht der Spree und Havel besonders bemerkenswerth.

Mit diesem gewaltigen Körper wird durch die Flufschiffahrt das Binnenland, durch die kurze Schifffahrt die Küste, durch die lange Schifffahrt die Welttheile in den großen wirtschaftlichen Handelsverkehr einbezogen und es ist natürlich, daß, je mehr die Schifffahrt durch Regelmäßigkeit und Sicherheit geleitet wird, desto mächtiger ihre Einwirkung auf das Culturleben der Menschen ist. Sie ergänzt die Land- und Wasserstraßen und ergänzt das Eisenbahnsystem der Welt.

Die Strafsen.

Die Strafsen, gleichgiltig ob Land- oder künstliche Wasserstraßen, sind durch die Macht des Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Wesens heute auf einen Behelf derselben herabgedrängt worden, aber gerade in dieser ihrer Stellung sind sie von großer Wichtigkeit für die an den großen Verkehrswegen der Gegenwart liegenden Consumtions- und Produktionsorte. Für den billigen und mäfsigen Transport haben sie weiter ihre Aufgabe zwischen den Nachbarorten zu erfüllen und es ist leicht erklärlich, warum auch in unserer Zeit die technischen Seiten des Strafsen- und Wasserbaues sich fortgesetzt entwickeln und die Staaten dem Ausbaue des Strafsennetzes gleiche Sorgfalt zuwenden, ebenso wie jene, die für Canalbauten sich eignen, diesen. Freilich stehen wir in dieser Richtung noch weit hinter dem altrömischen Strafsenbau zurück, wie ihn Gibbon in seiner Grofsartigkeit geschildert hat. Aber die Aufgabe, die die Strafsen heute noch zu erfüllen haben, Zu- und Abfahrtswege, gewissermaßen Vertheilungsquellen zu sein der Eisenbahnen und Dampfschiffe, werden sich auch heute noch weiter entwickeln. Es mag die folgende Tabelle das Weitere erörtern und müssen wir nur bemerken, daß die Statistik hier nicht bis in unsere Tage hereinreicht. Es ist wohl aber auch wahrscheinlich, daß die letzten Jahre, so sehr vom Eisenbahn-Bau in Anspruch genommen, wenig geändert haben.

Vertheilung der Strafsen und Canäle:

L a n d	Kilom. Strafsen	Kilom. Strafsen per Mill. Einw.	Kilom. Strafsen per Q. M. Fläche	Kilometer Flüsse	Kilometer Canäle	Flüsse und Canäle	Wasser-Wasserwege, wege	
							per Mill. Einw.	per Q. Meile Fläche
Frankreich . . .	323.607	8.873	33·7	9.500	4.750	14.250	390	1·48
England . . .	230.641	7.249	40·5	4.361	4.988	9.349	294	1·64
Oesterreich . . .	109.845	3.059	9·7	9.103	842	9.945	277	0·88
Deutschland . . .	88.392	2.152	9·0	—	—	—	—	—
Rufsland . . .	—	—	—	31.337	1.381	32.718	431	0·32
Schweden . . .	53.867	12.813	6·7	—	588	588	139	0·07
Belgien . . .	24.659	4.847	46·4	925	776	1.701	334	3·48
Italien . . .	24.502	919	4·6	—	—	—	—	—
Norwegen . . .	18.000	10.280	3·1	—	74	74	42	0·01
Spanien . . .	13.540	813	1·5	150	543	693	42	0·07
Dänemark . . .	62.00	3.474	8·9	160	304	464	260	0·67
Europäische Türkei	10.297	642	1·1	1.519	—	1.519	95	0·16
Asiatische Türkei .	15.622	974	0·5	3.690	—	3.690	224	0·11