

werden hier neue Ablagerungen erschlossen und wahrscheinlich ist, daß das Kohlengebiet im ganzen 4500—6200 qkm einnimmt, von denen mindestens vier Fünftel im Deutschen Reiche gelegen sind. Zu diesem Reichtum an Kohlen gesellt sich ein kaum minder auffälliger an Erzen. Die Eisengewinnung wird nur durch die Lothringens und des Rheinischen Schiefergebirges übertroffen, die Produktion an Blei mißt sich gleichfalls mit der des Schiefergebirges und des Mansfelder Berglandes. Fast einzig und unerreicht auf der Erde ist die Gewinnung von Galmei, welches zu Zink verhüttet wird. So glücklich vereinigen sich hier die verschiedenen Reichtümer der Erdtiefen, daß ein einziger Schacht nicht bloß Zink, Blei und Eisen zugleich erschließt, sondern auch hinabführt in das kohlenreiche Gebirge.

Verkehrswege. Neben dem Reichtum und der Verteilung der Bodenerzeugnisse hat die Häufigkeit und Anordnung der Verkehrswege auf die Besiedlung bestimmend eingewirkt. Wohl ist die Mitteldeutsche Gebirgsschwelle wie alle gebirgigen Länder im großen und ganzen als Verkehrshindernis zu bezeichnen und daraus erklärt sich auch ihre Rolle als Scheide zwischen Nord- und Süddeutschland. Allein sie ist zu wenig hoch und viel zu wegsam, als daß sie in vollkommener Weise die erwähnten Teile Deutschlands trennen könnte. Ohne Gebirge überschreiten zu müssen, kann man auf verschiedenen Linien aus dem südwestdeutschen Becken nach der großen nördlichen Ebene gelangen. Über die Mitteldeutsche Landschwelle hängen Nord- und Süddeutschland mit vielen Fäden zusammen und diese erhalten um so höhere Bedeutung, je inniger das politische Band beide Gebiete umschließt. Alle von Natur aus vorgezeichneten meridionalen Wege durch die Landschwelle werden daher auch durch Stroßenzüge ausgezeichnet.

Der namhafteste der letzteren knüpft sich begreiflicherweise an das herrliche Tal, in dem der für die Schifffahrt ganz hervorragend geeignete Rhein die ganze Landschwelle durchmißt. Schon zu Zeiten der Römer entwickelte sich ein lebhafter Schiffsverkehr auf dem Strome, der sich im Mittelalter mächtig steigerte. Damals erblühten unweit seines Unterlaufes mächtige Städte, für die er die wichtige Straße nach dem Südwesten des Reiches war, und damals einten sich die Städte des Rheins zu einem mächtigen Bündnisse zur Sicherung des Rheinverkehrs. Später ging der letztere allmählich zurück, als die Niederländer Selbständigkeit gewannen und auf dem Seewege die Erzeugnisse des fernen Indiens herbeiführten, die bis dahin über Land und auf dem Rheine zu ihnen gelangten, und als zugleich zahlreiche Zollstätten (der Mäuseturm, die Pfalz bei Kaub u. a. m.) entstanden. Erst im 19. Jahrhundert trat nach Aufhebung der Zollstätten, nach Sprengung der Felsen des Binger Loches und Einführung der Dampfschifffahrt bei dem Emporblühen der rheinischen und vor allem der niederrheinisch-westfälischen Industrie ein gewaltiger Aufschwung ein. Allein der Umstand, daß sein Mündungsgebiet in den Händen eines fremden Staates ist, der dem Aufschwung des deutschen Handels scheinlich zusieht, ist immer noch einer freien Entfaltung der Schifffahrt zum Meere hinderlich. Nur zwischen den deutschen Ländern herrscht recht lebendiger Verkehr auf dem Strome, ein großer Teil wird von seiner natürlichen Straße nach Bremen und Hamburg abgelenkt, und der bald entstehende Kanal, der den Rhein mit der Weser verbindet, wird die Ablenkung zum Schaden der Niederländer noch mehr fördern. Neben der außerordentlich lebhaften Schifffahrt mühen sich zwei Eisenbahnlinien, den Verkehr zu bewerkstelligen.