

doch auch beide Gebiete in engster Beziehung zueinander. Handel und Verkehr führen den Arbeitsstätten die Rohprodukte zu und tragen wiederum die Erzeugnisse des Gewerbesleißes in alle Welt hinaus, wie umgekehrt die Industrie dem Handel die Verkehrsmittel, Schiffe und Eisenbahnen, liefert. Vorbereitet wurde dieser Aufschwung durch den von Preußen 1828 ins Leben gerufenen „Deutschen Zollverein“, dem nach und nach alle deutschen Staaten beitraten. Der Zollverein beseitigte die lästigen Zollgrenzen zwischen den beteiligten Staaten und legte sie an die Außenlinien des Vereinsgebiets, wodurch dem Verkehr im Innern freie Bahn gemacht und wenigstens eine wirtschaftliche Einheit unter den deutschen Staaten geschaffen wurde, der dann später auch die politische folgte. Zum Zollverein gehört außer dem Deutschen Reich auch das Großherzogtum Luxemburg. Ausgeschlossen sind davon die Freihafengebiete von Hamburg-Altona, Kurhagen, Bremen, Bremerhaven-Geeftemünde, Emden, Helgoland und ein kleiner Gebietsteil in Baden an der schweizerischen Grenze. Die Entwicklung des deutschen Handels und Verkehrs wurde wesentlich gefördert durch die günstige Lage Deutschlands (S. 255), die zahlreichen schiffbaren Flüsse (S. 261) und die Bodengeftaltung, die im größten Teile des Landes der Anlage von Eisenbahnen und Kanälen nur geringe Schwierigkeiten in den Weg legt.

Für den Verkehr im Innern des Landes kommt zunächst die **Binnenichiffahrt** in Betracht. Die dieser dienenden Flüsse und Kanäle haben wir bereits kennen gelernt. (S. 261.) Die Gesamtlänge der deutschen Wasserstraßen beträgt jetzt 14000 km. Davon können rund 2400 km durch Schiffe von 1,75 m, 3100 km durch solche von 1,50 m, 7000 km durch solche von 1 m Tiefgang befahren werden. Die Zahl der im Dienste der Binnenichiffahrt stehenden Schiffe beläuft sich auf etwa 25000. Darunter haben 3000 eine Tragkraft von mehr als 300 t. Die Gesamtlastefähigkeit hat man auf 4,9 Mill. t berechnet gegen nur 1,7 Mill. t i. J. 1882. Vom Güterverkehr der deutschen Wasserstraßen entfällt fast die Hälfte auf den Rhein (1899 = 37,3 Mill., 1901 = 41,9 Mill. t), stark ein Viertel auf die Elbe, wobei aber der Seeverkehr von Hamburg ab nicht eingerechnet ist. Ein Einblick in die Bedeutung und zugleich die Steigerung des Wasserverkehrs gewährt die folgende Zusammenstellung der wichtigsten deutschen Flußhäfen mit Angabe des Gesamtverkehrs in Mill. t in den Jahren 1875 und 1900.

	1875	1900		1875	1900
Ruhrort, Duisburg, } Hochfeld }	2,9	14,4	Frankfurt a. M.	0,2	1,3
Berlin m. Charlottenburg	3,2	6,6	Breslau	0,1	1,2
Hamburg	0,8	5,7	Gustavsburg		
Mannheim	0,7	5,3	(a. d. Mainmündung)	0,1	1,0
Stettin	0,5	2,4	Köln	0,3	0,9
Magdeburg	0,7	2,0	Dresden	0,2	0,9
Ludwigshafen	0,1	1,8	Danzig	0,6	0,7
			Düsseldorf	0,1	0,6

Das Hauptbeförderungsmittel des Landverkehrs ist jetzt die **Eisenbahn**. In Deutschland wurde die erste, nur 6 km lange Strecke zwischen Nürnberg und Fürth 1835 dem Verkehr übergeben. Dann folgte der Bau der Linien Berlin-Potsdam (1837) und Dresden-Leipzig (1839). Heute (nach einer Berechnung vom 1. Januar 1905) beträgt die Gesamt-