

Wasserverbindungen, Lage und locale Vergünstigung der Industrie.

Wo eruptive Gesteine emporgedrungen, Gebirge erhoben, oder auch nur Schichten stark aufgerichtet sind, da bilden diese fast stets Schwierigkeiten für den Verkehr. Solche können sich steigern bis zur beinahe völligen Unwegsamkeit. Die Bewohner mancher Thäler der Alpen sind durch solche Schwierigkeiten noch heute ausserordentlich abgeschlossen von allem Verkehr mit ihren Nachbarn, und ganz unverkennbar ist die daraus hervorgegangene historische Isolirung ihrer gesamten Entwicklung.

Vergleichen wir irgend eine Eisenbahnkarte Deutschlands mit einer geologisch colorirten, so ergiebt sich sehr bald, dass diese vollkommensten aller Verkehrsbahnen sich vorzugsweise auf nicht eruptivem Boden bewegen, den sie freilich leichter vermeiden konnten als die gewöhnlichen, überall nöthigen Wege. Wo sie dennoch genöthigt waren ihn zu überschreiten, da stiessen sie meist auch auf besondere Schwierigkeiten, — so bei Waldheim und Priestewitz in Sachsen, zwischen Tetschen und Lobositz in Böhmen u. s. w. Auch die Thüringer Bahn fand in allen Erhebungslinien des Thüringer Beckens kleine Hindernisse.

Aber nicht nur der Verkehr zu Lande ist abhängig von gewissen geologischen Vorgängen früher Vorzeit und von der Beschaffenheit mancher Gesteine, es dehnt sich dieser Einfluss selbst auf den Verkehr zu Wasser aus. Die allgemeine Richtung der Flussläufe, die Stärke ihrer Windungen, die Natur ihres Bettes, die Schnelligkeit ihres Laufes, ihre Katarakten, Stromschnellen und Sandbänke sind, wie gesagt, Folgen geologischer Ursachen, und tragen häufig in geologisch ähnlichen Gebieten auch einen ganz ähnlichen Charakter an sich — so die starken Windungen aller, in Thonschiefer- und Grauwackenplateaus eingeschnittenen Flussläufe, die Katarakten beim Uebergang über vorzugsweise feste Gesteinslagen u. s. w. Eben so ist die Form und Beschaffenheit der Meeresküsten, die Tiefe des Wassers, die Anwesenheit oder Abwesenheit von Klippen