



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Deutschland

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1925

VIII. Das wirtschaftliche Leben

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77102](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77102)

Das seit 1871 geeinte Reich zählte auf seinen 541 000 Quadratkilometern 65 Millionen Einwohner (1910). Im Jahre 1900 waren es 56 Millionen gewesen, darunter 52 Millionen mit deutscher Muttersprache, 1,3 Millionen Polen, etwa 700 000 slawisch sprechende Oberschlesier, 212 000 Franzosen, je über 100 000 Dänen, Masuren, Litauer und Kasuben und etwas weniger Wenden, Holländer, Italiener, Mähren und Tschechen. Es war also kein ganz reiner Nationalstaat, aber immerhin betrug die Deutschen über 92% der Gesamtbevölkerung.

Die Grenzen des alten Reichs waren im Vergleich mit dem deutschen Sprachgebiet insofern etwas verbessert, als durch die Einbeziehung von ganz Westpreußen und Posen die Ostmark eine feste geschlossene Gestalt erhielt. Auch die Verschiebung der lothringischen Grenze zur Gewinnung der Festung Metz (der Wert der später für uns lebenswichtigen Eisengruben konnte damals noch nicht erkannt werden) war ein wesentlicher Vorteil. Eine sehr bedeutende Verschlechterung war die staatliche Trennung der Alpenländer vom Mutterland und ganz besonders die Losreißung der Rheinmündung.

Das „Deutsche Reich nach dem Weltkrieg“ und die deutschen Kolonien sind in besonderen Abschnitten behandelt.

VIII. DAS WIRTSCHAFTLICHE LEBEN

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.
Statistik des Deutschen Reiches.
Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches.
Wirtschaft und Statistik.

1. LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT — FISCHEREI

Vom deutschen Boden waren nach der letzten Aufnahme vom Jahre 1913 rund 26% dem Wald überlassen (am stärksten bewaldet sind die Alpen und die regenreichen Mittelgebirge, am schwächsten das nordwestdeutsche Tiefland), 64% dienten der Landwirtschaft, und zwar 48% als Acker- und Gartenland, 11% als Wiese, 4,8% als Weide, 0,2% als Weinberg.

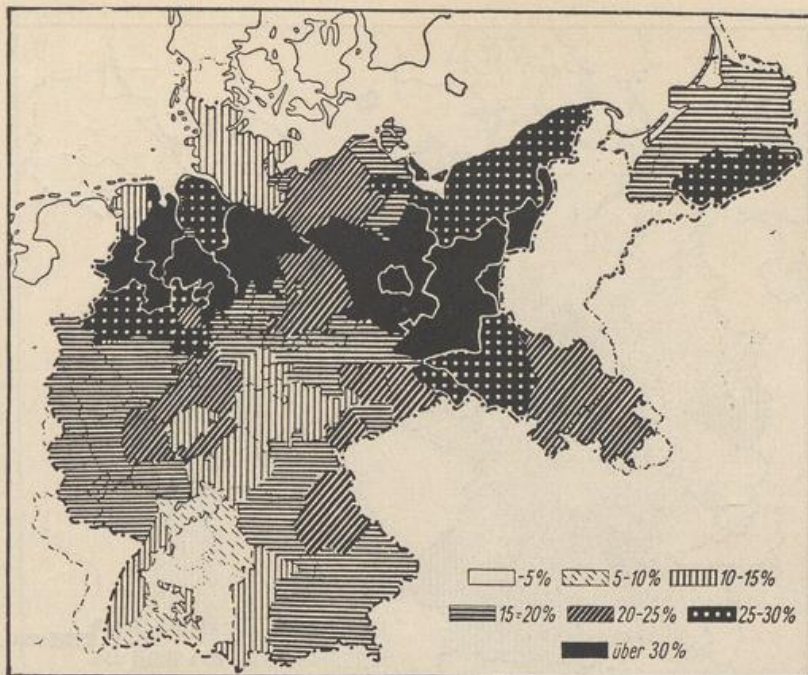
Vom Acker- und Gartenland waren 62% mit Getreide und Hülsenfrüchten bestellt. Weitaus am stärksten wird Roggen gebaut (Abb. 22 u. 23), die Hauptbrotf Frucht der Deutschen (1919 : 4 Mill. ha), nächst dem der allgemein als Sommerfrucht gebaute Hafer (3 Mill. ha). Der Weizenbau (Abb. 24 u. 25) beschränkt sich im allgemeinen auf die besseren Böden und Lagen, geht aber in Süddeutschland bis über 800 m hinauf (1,3 Mill. ha); dann folgt die Sommergerste (1,1 Mill.). Die Hackfrüchte nehmen 19% des Acker- und Gartenlands ein; ganz außerordentlich stark, stärker als in irgendeinem anderen Lande der Erde, ist der Anbau der Kartoffel (Abb. 26), besonders auf den Sandböden des norddeutschen Tieflands (1919 : 2,2 Mill. ha). Von großer Bedeutung ist auch die in bezug auf den Boden besonders anspruchsvolle Zuckerrübe (Abb. 27) (vor allem auf den Lössböden im mittleren Elbe- und Saalegebiete).

Der Obstbau ist besonders stark am Oberrhein und im Neckargebiet (namentlich Kernobst), aber auch in Sachsen.

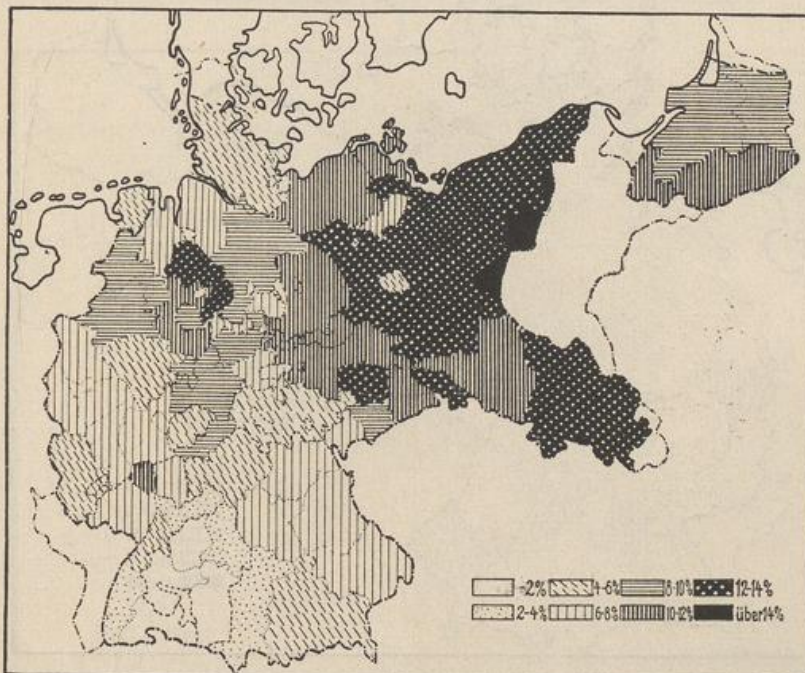
Der Weinbau (Abb. 28) ist trotz seines geringen Areals für die wärmsten Striche Deutschlands, den Mittel- und Oberrhein und dessen Nebentäler, Mosel, Nahe, Saar, Ruwer, Main und Neckar, von erheblicher Bedeutung; sonst wird er nur vereinzelt und untergeordnet an der Saale, an der mittleren Elbe und Oder betrieben.

Im Weinbaugebiet wird auch Mais als Körnerfrucht nebst feineren Obstarten (Pfirsich, Aprikose, am Rhein auch Mandel und Kastanie) gebaut. Der Hopfenbau geht klimatisch über den Rebengürtel beträchtlich hinaus, hat aber seinen Schwerpunkt in Süddeutschland. Dagegen hat der Tabak sein Anbaugebiet neuerdings mächtig erweitert und so ziemlich über ganz Deutschland und bis hoch ins Gebirge ausgedehnt.

Der Rindviehbestand (Abb. 31) war von 21 Millionen im Jahre 1913 auf 16,5 Millionen im Jahre 1920 zurückgegangen, hat sich aber inzwischen wieder etwas gehoben. Am stärksten ist die Viehzucht in Württemberg (Kleinbetriebe), demnächst in Oldenburg, Bayern und Baden. Besonders stark ist auch die Schweinezucht (Abb. 30) (1913 : 26 Millionen Stück, 1918 auf

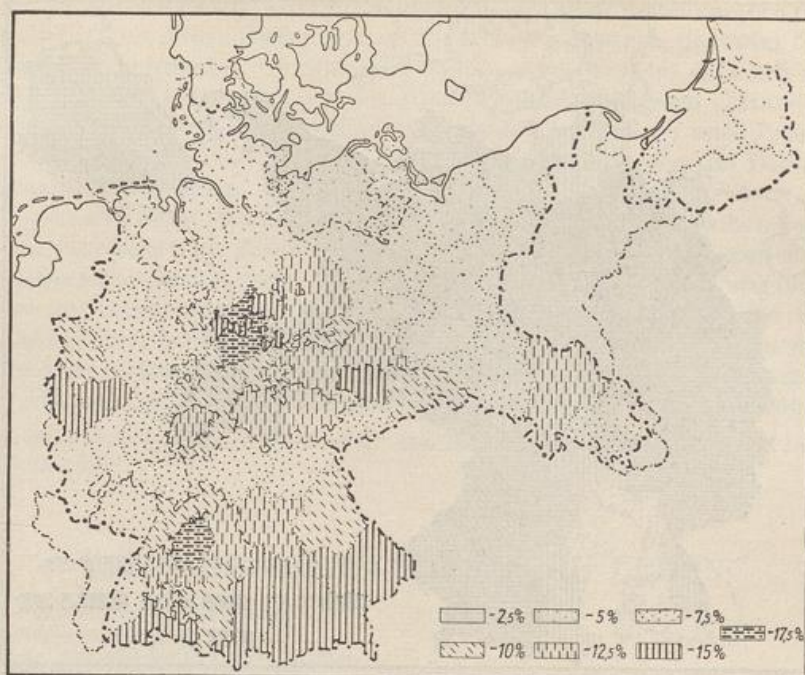


22. Roggenanbau im Verhältnis zur gesamten Anbaufläche 1922.
(Die Anbaufläche umfaßt jede Art von Ackerland, ferner die Brachen, Wiesen und Hutungen.)

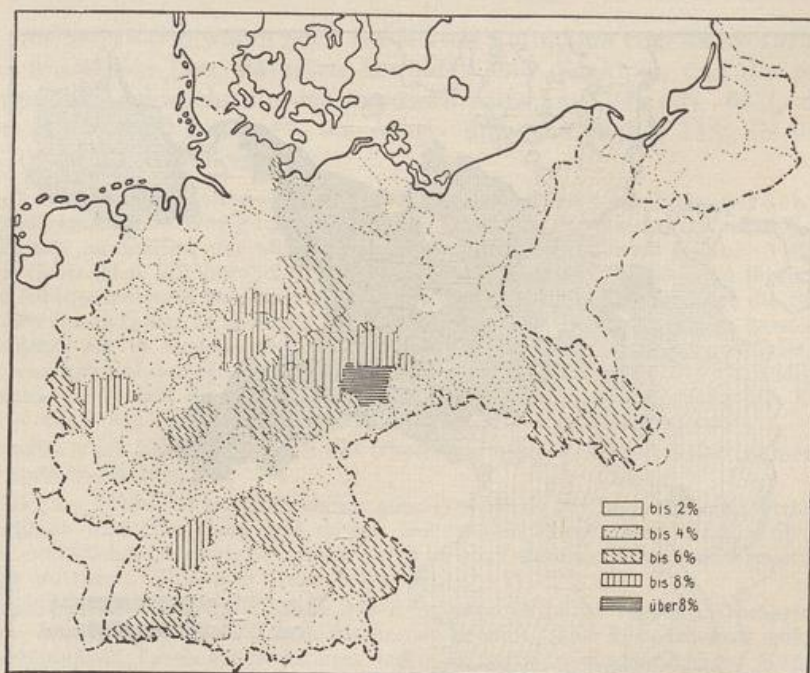


23. Roggenanbau im Verhältnis zur Landesfläche 1922.

Die Hauptanbauflächen des Roggens liegen in den Gebieten glazialer Ablagerungen, vor allem in Ostelbien; den geringsten Raum nimmt er in Württemberg ein, dessen klimatische Begünstigung den Anbau anspruchsvollerer Gewächse (Weizen, Obst, Wein) zuläßt. — Der Vergleich beider Karten zeigt die im Verhältnis zur Landesfläche geringere Anbaufläche Süddeutschlands und die Gebiete mit starker Bebauung (Berlin) oder mit Ödland (Reg.-Bez. Aurich, Lüneburg).

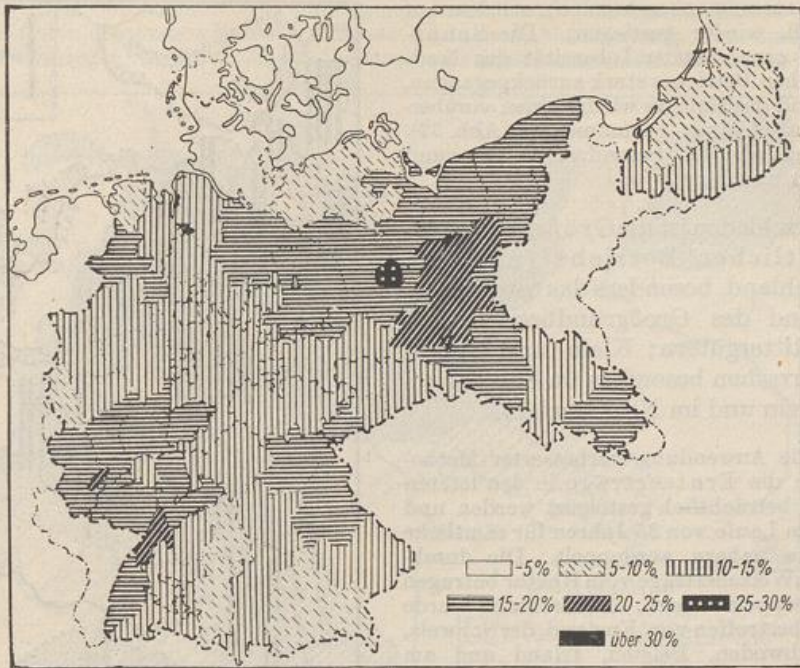


24. Weizenanbau im Verhältnis zur gesamten Anbaufläche 1922.



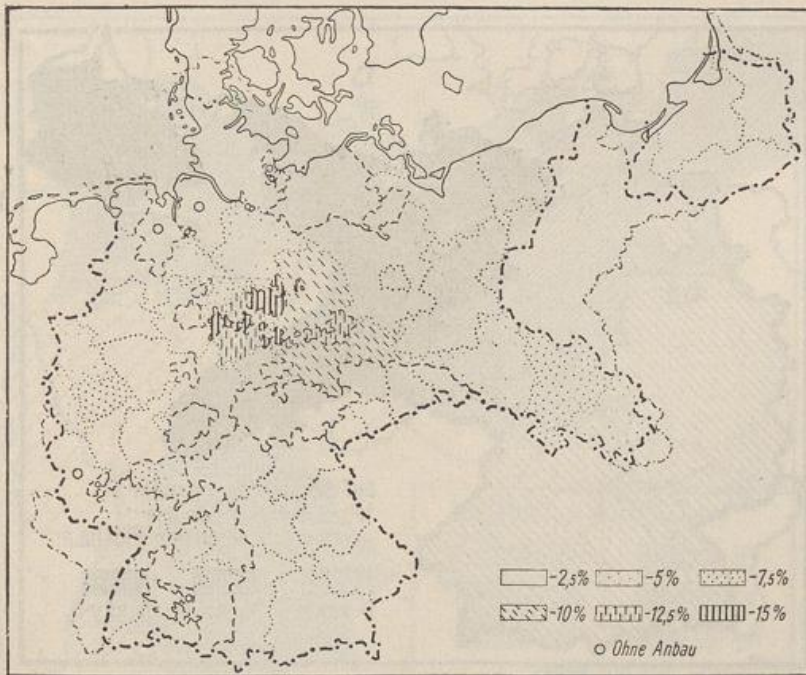
25. Weizenanbau im Verhältnis zur Landesfläche 1922.

Im Gegensatz zum Roggen (Abb. 22, 23) hält sich der Weizenanbau an wenige, durch Gunst des Bodens und des Klimas ausgezeichnete Landschaften. Obgleich die der Darstellung zugrunde gelegten Verwaltungsbezirke meist Teile der verschiedenartigsten natürlichen Landschaften in sich einschließen, heben sich jene bevorzugten Gebiete, z. B. die Lößgebiete der Kölner Tieflandsbucht und Mitteldeutschlands, gut heraus. Der starke Anteil des Weizenanbaues am Gesamtanbau in Oberdeutschland beruht auf der Vorliebe seiner Bewohner für Weizenbrot.



26. Der Kartoffelanbau im Verhältnis zur gesamten Anbaufläche 1922.

Der Anbau der Kartoffel nimmt nach dem des Roggens die größten Flächen ein und überzieht im Gegensatz zu dem der anderen Feldfrüchte ziemlich gleichmäßig das gesamte deutsche Land. Großberlin zeigt die Bevorzugung des Kartoffelanbaues in dichtbesiedelten Gebieten.



27. Der Zuckerrübenanbau im Verhältnis zur gesamten Anbaufläche 1922.

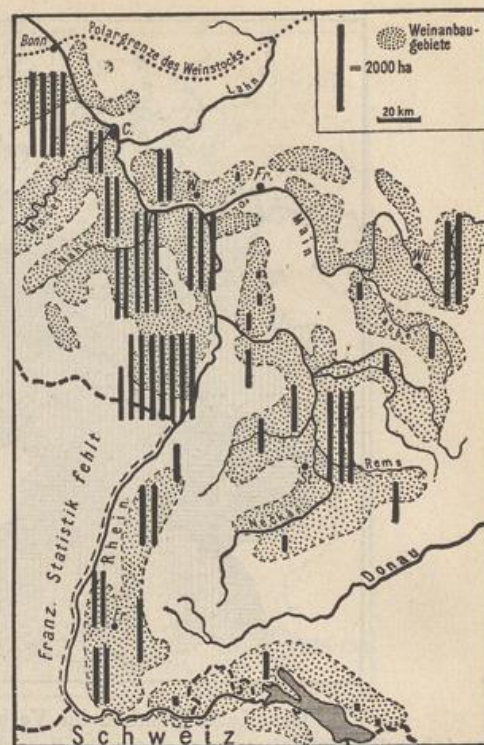
Vier Hauptgebiete: Mittelddeutschland, Mittelschlesien, die Kölner Tieflandsbucht und die Pfalz. Vgl. dazu Abb. 25

d des
Teile
z. B.
baues

11 Millionen zusammenschmolzen, seitdem auf etwa 15 Mill. wieder gestiegen). Die Schafzucht, mit zunehmender Intensität des landwirtschaftlichen Betriebes stark zurückgegangen, hatte während des Krieges wieder einen vorübergehenden Aufschwung genommen (s. Abb. 32). Die Pferdezucht ist besonders in Ost- und Westpreußen zu Hause.

Sehr verschieden ist die Größe der landwirtschaftlichen Betriebe (Abb. 29). Norddeutschland, besonders das ostelbische, ist das Land des Großgrundbesitzes mit zahllosen Rittergütern; Klein- und Zwergbetriebe herrschen besonders im Südwesten, am Oberrhein und im Neckargebiet.

Durch die Anwendung verbesserter Methoden konnten die Ernteerträge in den letzten Jahrzehnten beträchtlich gesteigert werden und haben sich im Laufe von 35 Jahren für sämtliche Hauptfrüchte nahezu verdoppelt. Die durchschnittlichen Weizen erträge vom Hektar betragen 1913 20,7 Doppelzentner¹. Deutschland wurde darin noch übertroffen von England, der Schweiz, Holland, Schweden, Belgien, Irland und am meisten von Dänemark (34 dz!). Dagegen blieben die bekannten Getreideausfuhrländer weit dahinter zurück: Rumänien 14, Ungarn 13, Vereinigte Staaten 10, Rußland 9, Argentinien 8. Innerhalb Deutschlands steht an Ertragsfähigkeit merkwürdigerweise der Süden (Bayern, Württem-



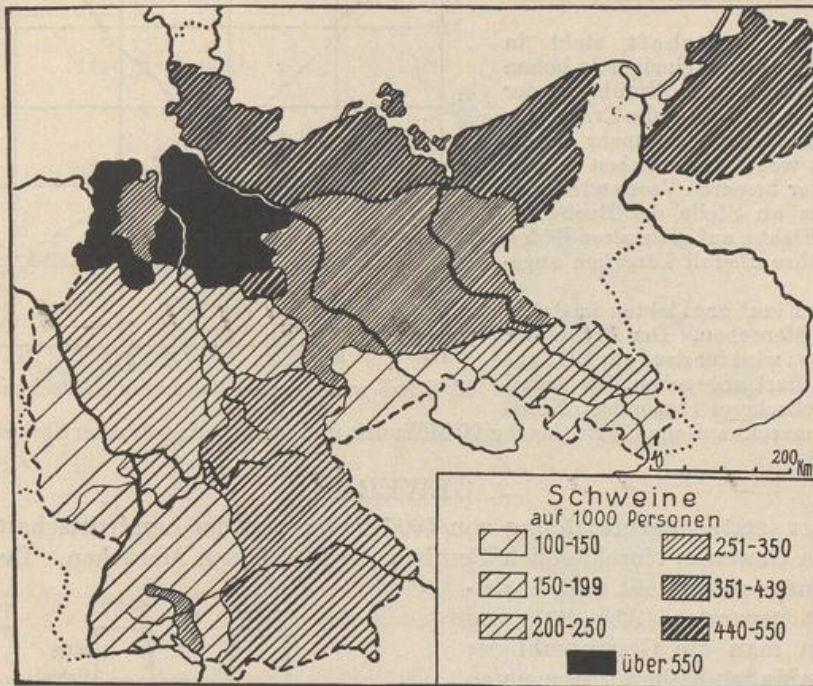
28. Die westdeutschen Weinbaugebiete und die Größe der zugehörigen Anbauflächen 1923. (Gebiete nach Wirtsch. u. Stat. 1922.)



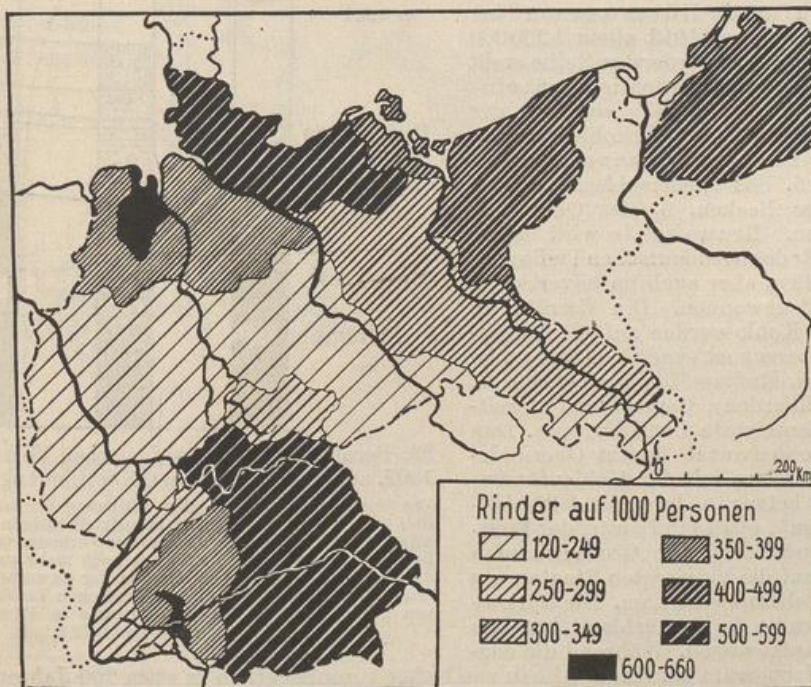
29. Die Verteilung des Großgrundbesitzes in Deutschland. (Nach Wirtschaft und Statistik 1922.)

¹ Diese Zahl entspricht gleichzeitig dem zehnjährigen Durchschnitt.

berg, Baden, Elsaß-Lothringen) trotz günstigeren Bodens und günstigeren Klimas weit zurück hinter dem Norden (besonders Sachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg, Pommern). Es zeigt sich darin die Überlegenheit des Großgrundbesitzes mit seinen verbesserten Methoden, während der



30. Der Schweinebestand Deutschlands im Jahre 1921, auf je 1000 Einwohner berechnet. (Von E. Scheu.)

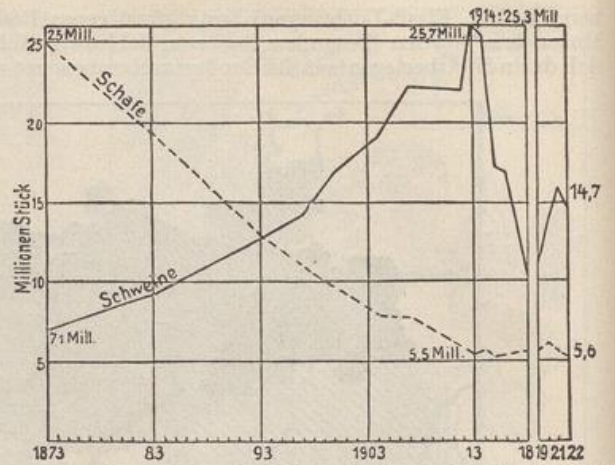


31. Der Rinderbestand Deutschlands im Jahre 1921, auf je 1000 Einwohner berechnet. (Von E. Scheu.)
 Auf dieser Karte sieht man die wahren Überschußgebiete, die bei einer Stückhaltung von etwa 300 Rindern auf 1000 Personen einsetzen.

süddeutsche Kleinbesitz vielfach noch durch Gemengelage und Flurzwang gehemmt und an der Einführung rationeller Fruchtwechselwirtschaft gehindert ist.

Die Forstwirtschaft steht in Deutschland auf einer einzigartig hohen Stufe. Seit allgemeiner Einführung der Kohlenfeuerung wird auf die Erzeugung von Brennholz kein Wert mehr gelegt, und es wird wegen des raschen Wachstums und der besseren Verwendbarkeit als Nutzholz an Stelle der Buche besonders die Fichte, auf geringeren Böden auch die Föhre überall künstlich angepflanzt.

Von der Fischerei lebten im Jahre 1907 74 000 Menschen. Der Ertrag der Seefischerei wird für das Jahr 1913 auf 67 Millionen Mark angegeben. Der Anteil der Hochseefischerei (besonders Nordsee, Island, marokkanische Küste) betrug 20 Millionen und ist sicher noch einer Steigerung fähig.



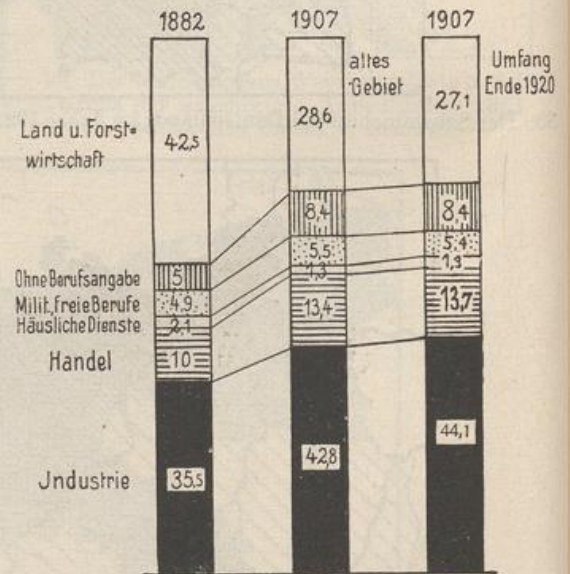
32. Schaf- und Schweinehaltung in Deutschland seit 1873.

32. Schaf- und Schweinehaltung in Deutschland seit 1873.

2. GEWERBE

Nach der letzten Berufszählung von 1907 lebten von der Landwirtschaft 17,7 Millionen, vom Gewerbe, einschließlich Bergbau, 26,4 Millionen Menschen. Deutschland war aus einem Agrarstaat zum Industriestaat geworden (Abb. 33), und zwar, wenn man die Gesamtzahl der Arbeiter als Maßstab nimmt, zum ersten Industriestaat der Welt.

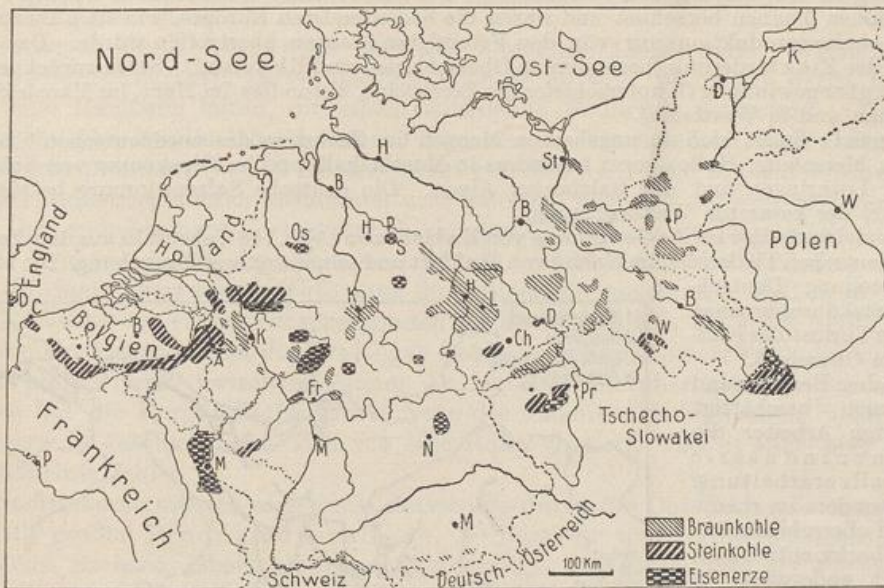
Bergbau und Hüttenwesen beschäftigten im Jahre 1913 allein 1 200 000 Arbeiter. Weit aus in vorderster Reihe steht die Kohle (Abb. 34). Die wichtigsten Steinkohlenbezirke (Abb. 35) sind: 1. der Aachener Bezirk, 2. das Ruhrkohlenbecken, 3. das Saarrevier, 4. das Becken von Zwickau und Lugau, 5. das Niederschlesische oder Waldenburger Becken, 6. das Oberschlesische Becken. Braunkohle wird besonders im Tertiär des norddeutschen Tieflandes an vielen Stellen, aber auch im bayerischen Alpenvorland gewonnen. Die Vorräte an abbaufähiger Kohle wurden auf 423 Milliarden Tonnen berechnet (vgl. Großbritannien 190 Milliarden, Rußland 60, Frankreich 18, Belgien 11 Milliarden); Deutschland ist weit aus das kohlenreichste Land Europas. Den reichsten Kohlenvorrat besitzt Oberschlesien. Anders ist es mit der Kohlenförderung. Diese betrug im Jahre 1914 254 Millionen Tonnen¹, etwa ein Fünftel der Weltförderung, während auf Großbritannien ein Viertel, auf die Vereinigten Staaten ein Drittel der Weltförderung kam. Die stärkste Kohlenförderung in Deutschland hat das Ruhrgebiet aufzuweisen. Während die englischen Kohlenvorräte bei einem Abbau wie bisher voraussichtlich in etwa 200 Jahren erschöpft sein werden, ist für die ober-schlesische Kohle eine Dauer von 1200 Jahren berechnet worden.



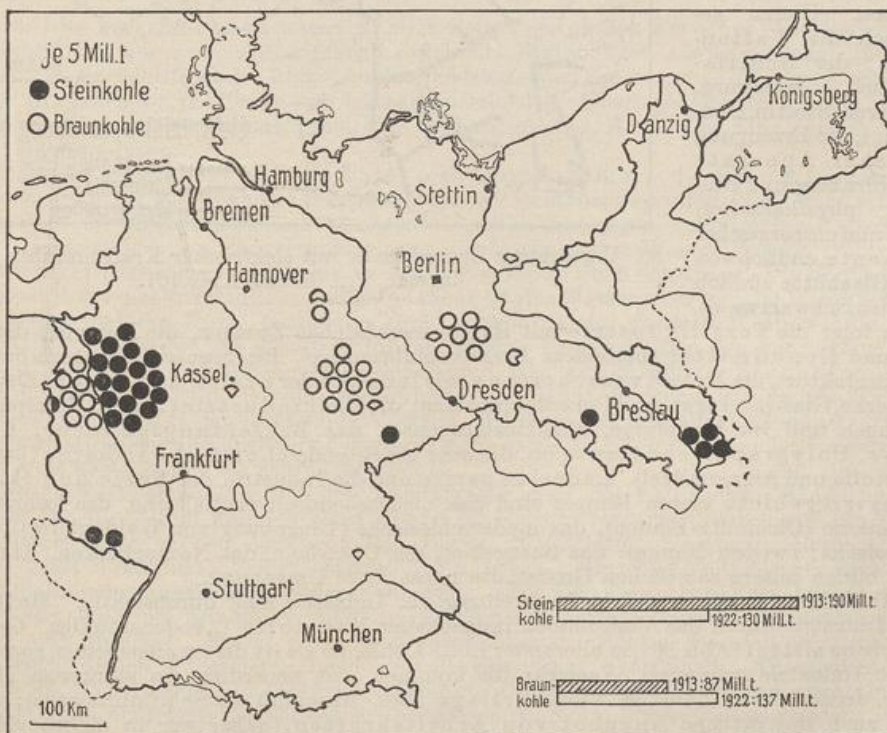
33. Berufsgliederung des deutschen Volkes 1882 und 1907, auf alten und neuen Gebietsumfang berechnet. Die Säulen zeigen den starken Rückgang der landwirtschaftlich und das Anwachsen der industriell tätigen Bevölkerung zwischen 1882 und 1907. Infolge des Verlustes von Ackerbau-provinzen hat sich das Verhältnis noch mehr zu unseren Ungunsten verschoben. Von der von der Gewerbe-zählung 1907 erfaßten Bevölkerung sind im Deutschen Reich im Umfang von 1920 sogar 44,1% in der Industrie in Arbeit gegenüber nur 27,1% in der Landwirtschaft.

¹ 161 Mill. t Steinkohle, 84 Mill. t Braunkohle.

Eisenerze (Abb. 34) sind sehr verbreitet, aber keineswegs überall in abbauwürdiger Menge und Beschaffenheit. Am wichtigsten ist jetzt der Toneisenstein der Steinkohlenformation, weil am billigsten zu verhütten, nächst dem die phosphorhaltige „Minette“ im Braunen Jura Lothringens. Sie



34. Kohlen- und Eisenerzlager Mitteleuropas.



35. Die Förderung der deutschen Kohlengebiete im Jahre 1922.

Die Grenzlage unserer Hauptsteinkohlengebiete und das Verhältnis der Förderungszahlen von Stein- und Braunkohle 1913 und 1922 sind zu beachten.

lieferte vor dem Kriege etwa drei Viertel der ganzen deutschen Eisenerzeugung und war besonders wichtig durch ein Nebenprodukt, die Thomasschlacke (phosphorhaltiges Düngemittel). Die übrigen Eisenerzstätten befinden sich besonders an der Ruhr, Sieg, Lahn, im Harz, in Sachsen, bei Amberg in Nordbayern und in Schlesien. Die Eisenvorräte Deutschlands wurden 1910 auf 1313 Millionen Tonnen berechnet und waren die bedeutendsten Europas, wie auch Deutschland in der Roheisenproduktion nur von den Vereinigten Staaten übertroffen wurde. Das gleiche gilt von der Zinkförderung (besonders in Oberschlesien und Rheinland). Stark zurückgegangen ist die Kupfergewinnung (Kupferschiefer des Zechsteins, besonders im Harz, im Mansfeldischen, bei Ilmenau und in Westfalen).

Steinsalz findet sich in ungeheuren Mengen im Zechstein des norddeutschen Tieflandes (Staßfurt, Merseburg, Halle), sonst besonders in Muschelkalk und im Gipskeuper von Schwaben, Franken, Lothringen und den Salzburger Alpen. Die deutsche Salzgewinnung beträgt etwa ein Zehntel der gesamten Welterzeugung.

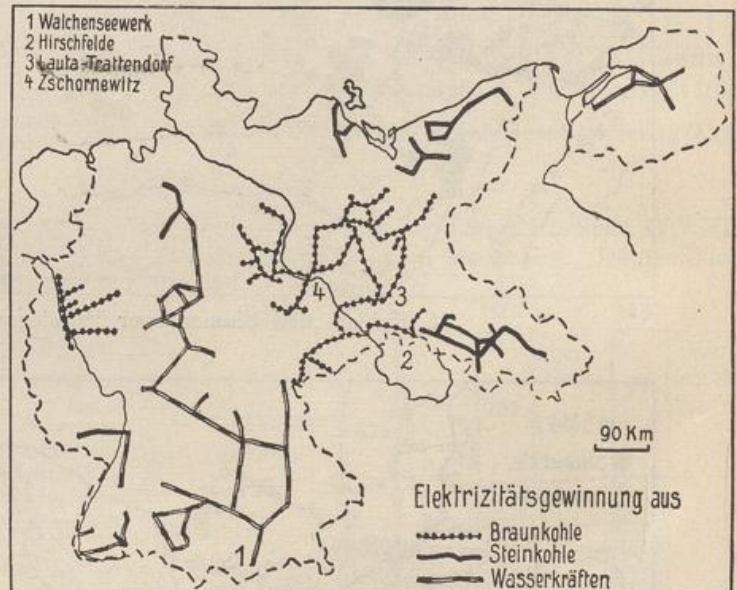
Noch viel wichtiger ist die Gewinnung von Kalisalzen (Abb. 168), ebenfalls aus dem Zechstein des norddeutschen Tieflandes, im Gebiet von Staßfurt und seiner weiteren Umgebung. Die bisherige Monopolstellung Deutschlands ist jetzt durchbrochen durch den Verlust der Kaligruben im Oberelsaß.

Nächst dem Bergbau und Hüttenwesen beschäftigt die meisten Arbeiter die Maschinenindustrie und Metallverarbeitung. Sie ist besonders im rheinischen und ober-schlesischen Industriebezirk entwickelt, aber auch anderwärts in allen Industriegebieten Deutschlands, oft weitab von den Kohlen- und Erz-lagerstätten. Hierzu gehören auch die Waffenfabriken, der Schiffsbau (Kiel, Hamburg, Bremerhaven, Stettin, Danzig, Elbing), die Erzeugung elektrischer Apparate (Berlin, Nürnberg und Umgebung), physikalischer, optischer und chirurgischer Instrumente, endlich von Uhren (Glashütte südlich von Dresden, Schwarzwald).

Dann folgt die Textilindustrie mit ihren verschiedenen Zweigen, die Industrie der Nahrungs- und Genußmittel (besonders Branntweinbrennerei, Bierbrauerei, Zuckerfabrikation, Tabakmanufaktur), die Metallverarbeitung, die Industrie der Steine und Erden (Ziegeleien, Zementwerke, Glas-, Steingut- und Porzellanfabriken), die Holzindustrie (Möbel, Holzspielwaren in Thüringen und im Erzgebirge, Musikinstrumente), das Bekleidungs-gewerbe, Papierindustrie, Polygraphische Gewerbe, die sehr bedeutende chemische Industrie (besonders Teerfarbstoffe und Arzneimittel). Lederindustrie und die Industrie der Fette und Öle.

Industriegebiete ersten Ranges sind das niederrheinisch-westfälische, das lothringische, das sächsische (Chemnitz-Plauen), das niederschlesische (Umgebung von Waldenburg) und das ober-schlesische; zweiten Ranges: das Saargebiet, der Oberrhein, das Neckarbecken. Industriezentren bilden unsere sämtlichen Großstädte nebst ihrer Umgebung.

Die Ursachen für die ungleiche Verbreitung der Industrie sind durchsichtig. Befördert wird die Industrie durch das Vorkommen industrieller Rohstoffe („bodenständige“ Gewerbe) und Betriebsmittel (Abb. 36) (in allererster Linie Kohle, an sie ist die im allgemeinen sogenannte „schwere“ Industrie gebunden, Wasserkräfte kommen erst neuerdings in stärkerem Maße in Betracht), ferner durch günstige Verkehrslage (bes. Anschluß an Schiffs-fahrtswege); wichtig ist aber auch das örtliche Angebot von Arbeitskräften (daher nur in dichtbevölkerten Gegenden), endlich unter Umständen die wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung (alter, jetzt aufgelassener Bergbau, abgegangene Glashütten und alte Hausindustrie, altes Handwerk in den Städten). In rohstoffarmen und verkehrsentlegenen Gegenden, besonders in weiten Teilen Süddeutschlands, ist nur Feinindustrie wettbewerbsfähig.



36. Versorgung Deutschlands mit elektrischer Kraft und ihre Grundlagen. Vgl. hierzu Abb. 101.

3. HANDEL UND VERKEHR

Der Verkehr bevorzugt überall bestimmte Räume, Linien und Punkte. Ihre verkehrsgeographische Bedeutung ist außerordentlich verschieden und hat im Lauf der Zeit vielfach gewechselt.

Bevorzugte Verkehrsräume sind vor allem die Landsenken. Vermöge ihrer leichten Durchgängigkeit ziehen sie den Verkehr an sich, besonders dann, wenn sie ihn in eine Richtung leiten, die einem wirklichen Bedürfnis entspricht. Das großartigste Beispiel ist die Oberrheinische Tiefebene. Wie in einem Rutenbündel faßt sie die Verkehrslinien von den Nordseehäfen und den nord- und mitteldeutschen Bergbau- und Industriegebieten zusammen und leitet sie nach der Schweiz und dem Gotthard. Ihre unmittelbare Fortsetzung bildet auch in dieser Beziehung die Hessische Senke. Dagegen spielt das Alpenvorland als Sammelkanal des Verkehrs nicht die Rolle, die man erwarten möchte und ihm allgemein zuschreibt, weil es in westöstlicher Richtung an einem entsprechenden Verkehrsbedürfnis bis jetzt fehlte. In bescheidenerem Ausmaß dient die Kraichgau-Senke zwischen Schwarzwald und Odenwald, die Oberpfälzer Senke zwischen Böhmer Wald und Fränkischer Alb als Verkehrsraum. Dagegen hat die Burgundische Pforte trotz des scheinbar so bequemen Zugangs zum Mittelmeer in geschichtlicher Zeit nie eine Rolle gespielt, weil es auch hier am Verkehrsbedürfnis fehlte.

Verkehrsräume müssen aber nicht notwendig durch die Oberflächenformen bedingt sein. Alle großen Produktionsgebiete, die Bergbau- und Industriegebiete, wie das Ruhrgebiet, Sachsen, Oberschlesien, sind Ausgangs- und Zielpunkte des Verkehrs und erzeugen namentlich auch einen starken inneren Verkehr. Er tritt hier in allen Formen, mit einem engmaschigen Eisenbahnnetz, mit Fuhrwerk, Kraftwagen, Seilbahnen und Fahrrädern auf.

Natürliche Verkehrslinien waren zu allen Zeiten die großen Ströme. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt war nur vorübergehend durch die Eisenbahnen etwas zurückgedrängt. Für Tausend-Tonnen-Schiffe ist der Rhein von Leopoldshafen bei Karlsruhe an, die Weser von Bremen, die Elbe von Harburg, die Trave von Lübeck an schiffbar (Überlegenheit des Rheins!); kleinere Kähne von 400 bis 1000 Tonnen gehen viel weiter hinauf, z. B. auf der Elbe (und Moldau) bis Prag. Näheres s. unten.

Für den Landverkehr sind die Täler erst neuerdings durch die für Steigungen ganz besonders empfindliche Eisenbahn zu Hauptleitlinien des Verkehrs geworden; in älterer Zeit hat man die damals noch unwirtlichen und häufigen Überschwemmungen ausgesetzten Talsohlen eher gemieden und ist mit den Fernverkehrswegen mit Vorliebe den Wasserscheiden gefolgt.

Bevorzugte Verkehrspunkte sind in vorderster Reihe die Seehäfen. Die deutsche Flachküste ist an sich verkehrsfeindlich; völlig unnahbar ist das Wattenmeer vor der Westküste Schleswig-Holsteins und der Küste Hannovers und Oldenburgs, der sicherste Küstenschutz, der sich denken läßt. Nur durch die Flußmündungen ist das Land von der See her zugänglich. Die deutschen Häfen sind daher wenig zahlreich und fast ausschließlich Flußhäfen (Bremen, Hamburg, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg), ein Typus übrigens, der gerade für die neuzeitliche Großschifffahrt hervorragende Vorteile bietet, schon deshalb, weil sie sich verhältnismäßig leicht erweitern und ausbauen lassen. Wenige große Häfen zu besitzen ist für den heutigen Verkehr weit vorteilhafter als zahlreiche kleine.

Wichtige Verkehrspunkte für den Landverkehr sind die natürlichen Flußübergänge, besonders für die ältere Zeit, wo die Flußufer oft weithin versumpft waren und die Kunst des Brückenbaues noch in den Anfängen lag (Berlin, Magdeburg, Hamburg, Bremen, Leipzig, Breslau, beide Frankfurt, Erfurt, Mainz, Köln usw.). Die Paßübergänge sind für den Alpenverkehr von ausschlaggebender Bedeutung. Für den deutschen Verkehr hat in älterer Zeit der Brenner mit seinen nur 1370 m Paßhöhe alle übrigen Alpenpässe zusammen an Bedeutung weit überragt. Er ist auch heute noch überaus wichtig, ist aber jetzt vom Gotthard wegen dessen günstigerer Lage zum Rheinverkehr überflügelt. Die früher ebenfalls bedeutenden Bündnerpässe (Splügen, Septimer, Julier, Maloja) entbehren noch einer Überschiebung. Die Mittelgebirge können an beliebigen Punkten überschritten werden; es kommt hier weniger auf eine tiefe Einschartung als auf die leichte Zugänglichkeit an, namentlich auf die Vermeidung von Längstälern, die immer verlorene Steigungen bedeuten. Dies kommt übrigens auch für die Alpenpässe in Betracht; der Gotthard ist in dieser Beziehung ganz besonders bevorzugt.

Günstige Verkehrspunkte werden besonders auch geschaffen durch das Zusammentreffen von Verkehrslinien: Gabelungspunkte, Kreuzungspunkte, Knotenpunkte, Herzpunkte (natürliche Verkehrsmittelpunkte größerer, namentlich beckenförmiger Landschaften, z. B. Berlin, Leipzig, Breslau, Erfurt, Frankfurt a. M., Nürnberg).

Endlich können Verkehrspunkte auch durch äußere Ursachen ganz unabhängig von ihrer Lage geschaffen werden. Städte wie Berlin, München und besonders Stuttgart und Karlsruhe haben ihre jetzige besonders hohe Verkehrsbedeutung erst dadurch erlangt, daß sie zu Hauptstädten ihrer Länder und eben deshalb zu Mittelpunkten eines ganzen Eisenbahnnetzes gemacht wurden. Ebenso ziehen sämtliche Produktionspunkte (Salinen, Bergstädte, Industriezentren) und Verbrauchspunkte (große Städte, gleichviel, welchem Umstände sie ihre Entwicklung verdanken, z. B. auch Kurorte, Garnisonsstädte) den Verkehr an sich.

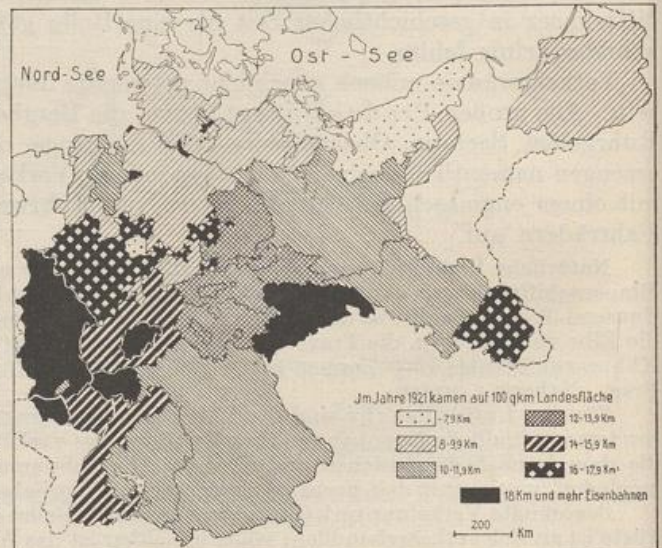
Durch die Verbindung sämtlicher Verkehrspunkte untereinander entstehen sekundäre Verkehrslinien, und deren Kreuzungspunkte bilden wiederum sekundäre Verkehrspunkte. Unsere meisten heutigen Straßen- und Eisenbahnlinien sind solche sekundäre Verkehrslinien, und man würde vergeblich nach ihrer besonderen Begründung im Gelände suchen; nur ihre Führung im einzelnen schmiegt sich selbstverständlich dem Gelände an. Die Schifffahrtskanäle, mit denen es sich ähnlich verhält, sollen im Rahmen der einzelnen Landschaften zur Sprache kommen.

Von dem Gesamtumfang des Verkehrs mögen folgende Angaben eine, wenn auch nur blasse Vorstellung geben. Am 1. Januar 1914 verfügte Deutschland über eine

Handelsflotte von 2170 Dampfern und 2408 Segelschiffen, wozu noch 357 Leichterschiffe (Schleppschiffe) kamen. Es war die zweitgrößte Handelsflotte der Welt, und dem Raumgehalt nach hatten seit 1871 die Dampfer von 82000 auf 2832000 Tonnen (netto), das ist um fast das 35fache, zugenommen. Die Zahl der in den deutschen Häfen ein- und auslaufenden Schiffe betrug im Jahre 1913: 117000 mit einem Tonnengehalt von 35 Millionen, gegen 1873 eine Steigerung um mindestens das Sechsfache (bei den Dampfern das Zehnfache). Es bestand ein direkter Verkehr mit allen Küsten der Welt, am stärksten mit Großbritannien und den Vereinigten Staaten. Dazu kamen noch (1912) gegen 30000 Schiffe auf den Binnenwasserstraßen mit einer Tragfähigkeit von mehr als 7 Millionen Tonnen.

Die Länge der vollspurigen Eisenbahnen betrug 1917: 62000 km, das sind 115 km auf 1000 qkm. Ein noch dichteres Eisenbahnnetz hatten nur Belgien und Großbritannien. Am dichtesten war das Bahnnetz im Rheinland (180), besonders im Ruhrgebiet; Sachsen (179) und Westfalen (170) stehen dagegen kaum zurück (Abb. 37). Am dünnsten war es in den Provinzen Posen (98,5), Westpreußen, Hannover, Schleswig-Holstein, Ostpreußen und Pommern (78). — Der Güterverkehr auf den vollspurigen Bahnen betrug 1913: 62 Milliarden Tonnenkilometer; er hatte sich seit 1880 auf das Fünffache gesteigert. Der Personenverkehr wurde auf 41,5 Milliarden Kilometer berechnet, das ist über sechsmal so viel als im Jahre 1880.

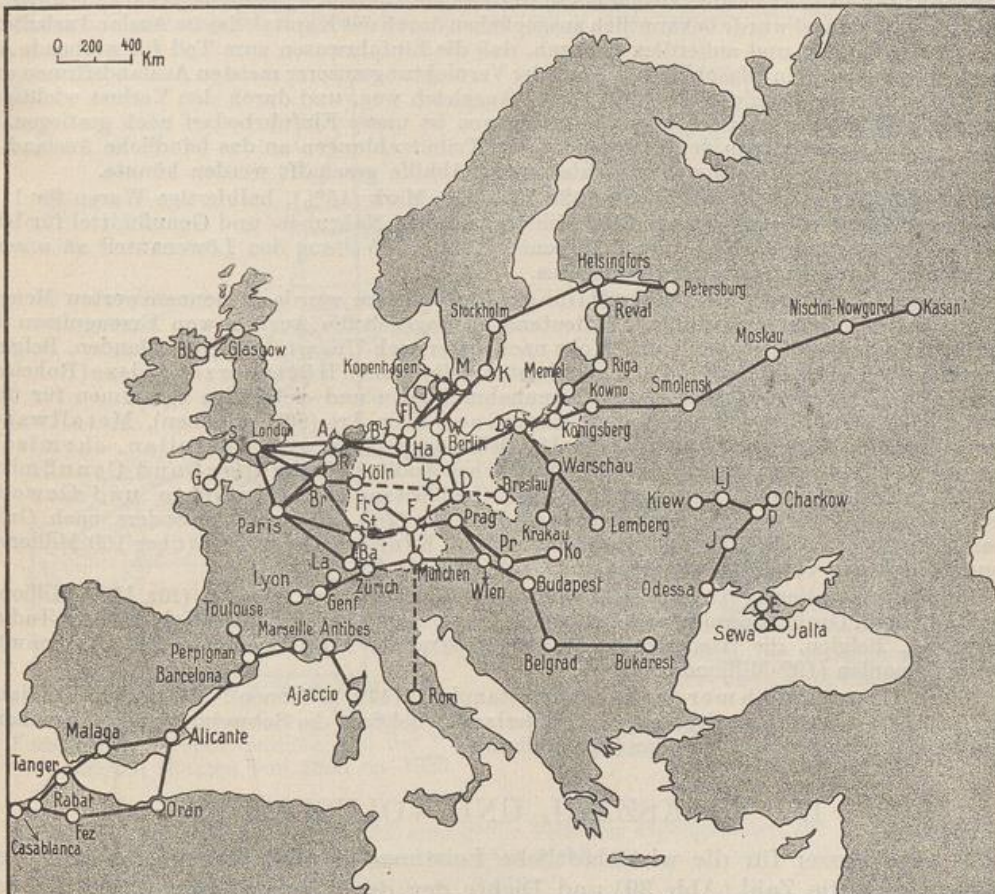
Hoch entwickelt ist auch das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen. Nach der Zahl der beförderten Briefsendungen, der Länge der Fernsprechleitungen und der geführten Gespräche steht Deutschland an der Spitze aller Länder. Unsere Unterseekabel (43000 km), mit deren Legung Deutschland allen übrigen Ländern vorangegangen war, wurden uns sämtlich geraubt. Der bereits gut entwickelte Luftverkehr ist durch fremde Gewalt noch stark gehemmt. Eine Anzahl ständiger Luftlinien (Abb. 38) verbinden wichtige Städte miteinander und dienen der Beförderung von Personen und Gepäck, vornehmlich von Post. Das deutsche Luftverkehrsnetz hat schon allseitig Anschluß an die Luftlinien der Nachbarstaaten.



37. Eisenbahndichte Deutschlands 1921.

Über Umfang und Gegenstände des Binnenhandels im Reich und seinen einzelnen Teilen läßt sich schwer ein Überblick geben; der jährliche Umsatz geht in ungezählte Hunderte von Milliarden Goldmark. Einzelne hervorragende Handelsplätze werden später genannt werden.

Sehr eingehende Nachrichten haben wir dagegen über den Außenhandel. Das Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich gibt alljährlich darüber jede nur wünschenswerte Auskunft in übersichtlicher Form. Die Ein- und Ausfuhr eines Landes ist nicht bloß für den Handel von Belang; sie ist für das gesamte Wirtschaftsleben von grundwichtiger Bedeutung. Es sei hier nur das Allerwichtigste mitgeteilt:



38. Die Luftverkehrslinien in Europa 1924.

Nach Fischer von Poturzyn und anderen. Gestrichelte Linien geplant.

Der Wert der Einfuhr betrug im letzten Friedensjahr (1913) ohne Gold und Silber 10770 Millionen Mark. Davon kamen auf Rohstoffe 5000 Millionen (47%), auf halbfertige Waren 1240 Millionen (11%), auf fertige Waren 1480 Millionen (13%), Nahrungs- und Genußmittel 2760 Millionen (26%), lebende Tiere 290 Millionen (3%). Daß die Einfuhr von fertigen Waren nur 13% der Gesamteinfuhr betrug, stellt unserer Industrie ein glänzendes Zeugnis aus.

Unter den eingeführten Rohstoffen stehen Gespinnstfasern in vorderster Reihe, besonders Baumwolle (für 600 Millionen Mark, davon zwei Drittel aus den Vereinigten Staaten) und Wolle (400 Millionen Mark, besonders aus Australien, British-Südafrika und Argentinien). Dann folgen mineralische und fossile Rohstoffe (Eisenerze für 227 Millionen aus Schweden, Spanien, Frankreich, Chilisalpeter für 172 Millionen, phosphorsaurer Kalk, Erdöl), Felle und Häute, Ölfrüchte und Futtermittel (Kleie, Leinsaat, Kopra, Ölkuchen, Palmkerne, Mais), endlich Holz.

Unter den halbfertigen Waren sind die Hauptposten Garne, Metalle (besonders Kupfer und Zinn) und Kautschuk.

An fertigen Waren haben wir besonders Maschinen (aus den Vereinigten Staaten und Großbritannien) und Gewebe (besonders aus Großbritannien) eingeführt, erstere zum Zweck eigener Gütererzeugung, letztere zum großen Teil zum Zweck der Veredlung (Kleider- und Wäschefabrikation).

Unter den Nahrungs- und Genußmitteln steht das Getreide voran (Weizen, Gerste und Reis, zusammen für über 900 Millionen); von sonstigen Nahrungsmitteln wurden eingeführt besonders Eier, Schmalz, Butter, Obst, Kakaobohnen und Fische, von Genußmitteln besonders Kaffee (220 Millionen), Tabak (134 Millionen) und Wein (53 Millionen).

Die Ausfuhr betrug im Jahre 1913 (ohne Gold und Silber) 10097 Millionen, das sind 673 Millionen weniger als die Einfuhr; Deutschland hatte schon vor dem Kriege eine passive Handelsbilanz. Dieser Mangel wurde bekanntlich ausgeglichen durch das Kapital, das im Ausland arbeitete, durch Schiffsfrachten und außerdem dadurch, daß die Einfuhrwaren zum Teil für werbende Anlagen verwendet wurden (Maschinen!). Nach der Vernichtung unserer meisten Auslandsfirmen und dem Raube unserer Handelsflotte fällt dieser Ausgleich weg, und durch den Verlust wichtiger, Eisenerze und Nahrungsmittel liefernder Provinzen ist unser Einfuhrbedarf noch gestiegen, so daß — auch abgesehen von den ungeheuerlichen Tributzahlungen an das feindliche Ausland — nur durch eine ganz gewaltige Ausfuhrsteigerung Abhilfe geschafft werden könnte.

Zur Ausfuhr kamen Rohstoffe für 1520 Millionen Mark (15%), halbfertige Waren für 1140 Millionen (11%), fertige Waren für 6400 Millionen (63%), Nahrungs- und Genußmittel für 1036 Millionen (10%), lebende Tiere für 7 Millionen (0,1%). Weit aus den Löwenanteil an unserer Ausfuhr machen die Industrieerzeugnisse aus.

Von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen wurde in nennenswerten Mengen nur Roggen und Hafer ausgeführt. Bedeutend ist dagegen die Ausfuhr von Erzeugnissen des Bergbaus (besonders Steinkohle und Koks nach Österreich-Ungarn, den Niederlanden, Belgien, Frankreich, Schweiz und Rußland). In vorderster Reihe stehen Hüttenerzeugnisse (Roheisen, Schmiedeeisen, Eisenblech, Eisendraht, Eisenbahnschienen und -schwellen zusammen für über 700 Millionen Mark, dann Zink), ferner Maschinen aller Art (680 Millionen), Metallwaren (Eisenwaren 650 Millionen, Kupferwaren 130 Millionen), Glas und Porzellan, chemische Erzeugnisse (besonders Teerfarbstoffe, künstlicher Indigo), Nahrungs- und Genußmittel (Zucker für 260 Millionen, vorzugsweise nach Großbritannien), Gespinste und Gewebe, Kleider- und Pelzwaren, Lederwaren, Papier (260 Millionen, besonders nach Großbritannien), Bücher, Bilder und Karten, endlich Kinderspielwaren (über 100 Millionen, besonders nach den Vereinigten Staaten und Großbritannien).

Unsere Hauptbezugsländer waren bisher die Vereinigten Staaten (für 1700 Millionen Mark), Rußland, Großbritannien und Österreich-Ungarn, nächst dem Frankreich, Britisch-Indien, Argentinien, Belgien, die Niederlande, Italien, Australien, Brasilien, Schweden, die Schweiz, Chile und Spanien (199 Millionen).

Unsere Hauptabnehmer waren Großbritannien (1440 Millionen), Österreich, Rußland, Frankreich, die Vereinigten Staaten, die Niederlande, Belgien, die Schweiz, Italien, Dänemark, Argentinien, Schweden und Brasilien (200 Millionen).

IX. VOLKSZAHL UND VOLKSDICHTE

Ein Gradmesser für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit ist mit gewissen Vorbehalten auch die Zahl (Abb. 39) und Dichte der Bevölkerung. Im Jahre 1910 vermochte das Deutsche Reich auf 541 000 qkm 65 Millionen Menschen zu ernähren, das sind 120 auf das Quadratkilometer. Nach der Volkszählung im Oktober 1919 waren es auf der verkleinerten Fläche von 475 000 qkm rund 61 Millionen (auf der gleichen Fläche 1910: 59 Mill.), die Volksdichte betrug somit über 128.

Von den übrigen europäischen Ländern liegen vergleichbare Zahlen nur für das Jahr 1910 (bzw. 1911) vor. Damals hatten eine noch größere Volksdichte Belgien (252!), die Niederlande (171) und Großbritannien (144); etwa gleich stand Italien (121), während alle andern beträchtlich dahinter zurückstanden: Schweiz 91, Österreich-Ungarn 76, Frankreich 74, Dänemark 71, Spanien 39, Rußland 20, Schweden 13, Norwegen 8.

Im Deutschen Reich haben jetzt (1919) die dichteste Bevölkerung (abgesehen vom Stadtkreis Berlin und den Freien Städten Hamburg, Bremen und Lübeck): Sachsen 311, Rheinland 276 (also noch dichter bevölkert als Belgien, dessen Fläche die Rheinprovinz nur wenig übertrifft!), Westfalen 222, Hessen 168, Baden 147, Hessen-Nassau 145, Oberschlesien 134, Württemberg 129.

Unter dem Durchschnitt stehen: die Provinz Sachsen 124, Niederschlesien 112, Brandenburg (ohne Berlin) 63, Schleswig-Holstein 97, Bayern 93, Hannover 79, Ostpreußen 58, Pommern 57, Mecklenburg-Schwerin 50. Thüringen entspricht genau dem Reichsdurchschnitt.