



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Deutschland

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1925

3. Handel und Verkehr

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

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 Längstätern, die immer verlorene Steigungen bedeuten. Dies kommt übrigens auch für die Alpenpässe in Betracht; der Gotthard ist in dieser Beziehung ganz besonders bevorzugt.

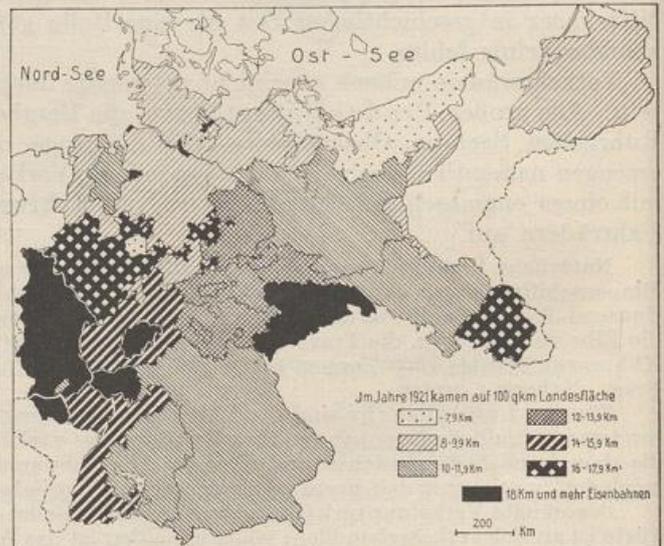
Günstige Verkehrspunkte werden besonders auch geschaffen durch das Zusammentreffen von Verkehrslinien: Gabelungspunkte, Kreuzungspunkte, Knotenpunkte, Herzpunkte (natürliche Verkehrsmittelpunkte größerer, namentlich beckenförmiger Landschaften, z. B. Berlin, Leipzig, Breslau, Erfurt, Frankfurt a. M.,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



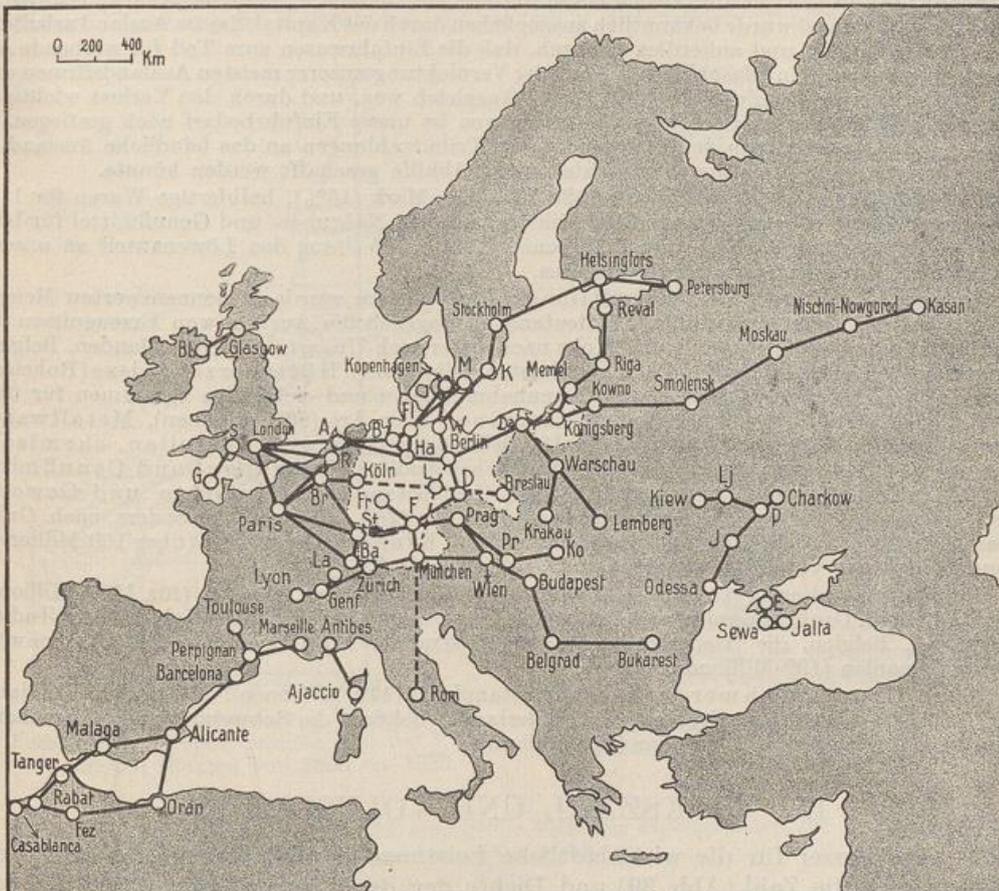
37. Eisenbahndichte Deutschlands 1921.

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.

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.