



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **E. von Seydlitz'sche Geographie**

Handbuch

Deutschland

**Seydlitz, Ernst von**

**Breslau, 1925**

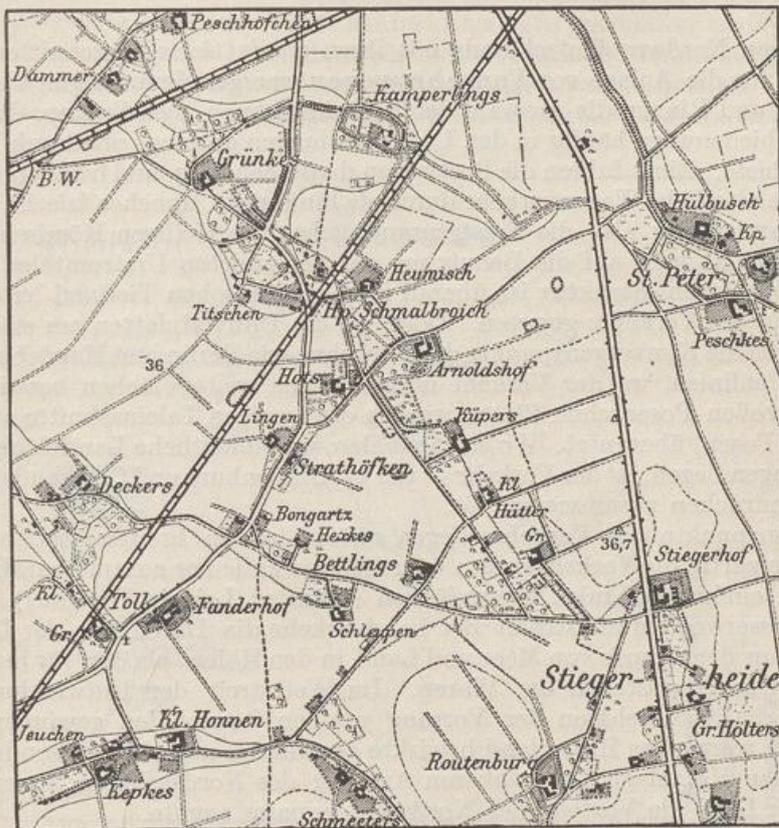
7. Verkehr

---

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

Häuserblocks sind die wesentlichen Merkmale der mittelalterlichen Kolonialstädte. Manche von diesen alten Städten haben ihren Plan nur wenig verändert; bei allen erkennt man den alten kolonialen Stadtkern auch im heutigen vergrößerten Stadtbilde wieder.

Auch die Einzelhausformen der bäuerlichen Siedelungen weisen Unterschiede auf. In breiter Zone greifen von Westelbien, wo sie an den Gebirgsfuß gebannt sind, die mitteldeutschen oder fränkischen dreiteiligen Gehöftformen nach Ostelbien hinüber. Dort nehmen sie neben Teilen



65. Nordwestdeutsche Einzelhoflandschaft.

Ausschnitt aus Blatt 2646 (Kempen) der Karte 1:25000 von Preußen.

von Südbrandenburg ganz Schlesien und Posen, sowie weite Gebiete an der Unterweichsel bis fast zum Pregel ein. Vom Unterrhein bis Rügen herrscht das niederdeutsche oder sächsische Einheitshaus vor; von der Mittelelbe bis in die Weichselgegend die altsächsisch-mitteldeutsche Mischform des Gehöftes. An den Grenzen gegen die Nordsee nimmt das friesische Einheitshaus die Küstenzonen ein; nur nördlich von Schleswig tritt immer stärker der eigentlich dänische Vierkant- oder Flügelbau auf. Pregel- und Memelland haben in dem litauischen Gehöft in Streulage ihren besonderen Haustyp.

### 7. VERKEHR

Die Verkehrsstruktur des Norddeutschen Tieflandes ist mannigfach geographisch bedingt. Zweifellos grundlegend ist die Tatsache, daß das Tiefland an die Mittelgebirgsschwelle angrenzt. Dadurch hat sich für den Verkehr die Notwendigkeit ergeben, randlich vor dem Gebirge in einer Straße die aus dem Gebirgslande ausmündenden Verkehrsadern aufzufangen. Außerdem bestimmen die Wege des alten (glazialen) und des neuen Gewässernetzes die Leitlinien des Tieflandverkehrs<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Kanäle s. S. 63, 64 und 367.

Die Hauptlinienführung des Wasserverkehrs weist nach NW. Das will der Abfall der Landform so. In keinem Lande Europas ist die Anordnung aller Wasserwege so gleich gerichtet. Und die Fortsetzungen? — Sie liegen in den Eisenbahnen in Süd- und Südosteuropa und Osteuropa. In Zukunft gesellen sich vielleicht weitere Wasserwege dazu — in dem Maße, wie die Donau oder die osteuropäischen Wasserwege an die im Norddeutschen Tiefland liegende Mündungszentrale angeschlossen werden. Von den großen Verkehrswegen Europas laufen die meisten in dieses zentrale Verkehrsnetz hinein oder durch dieses hindurch oder sind endlich in breitem Verkehrsstrom daran angeschlossen.

Die Ebenen Nordwestdeutschlands mit ihren wenig tief eingeschnittenen Stromwegen boten für die Anlage von Verkehrswegen weniger Hemmungen als Ostelbien, wo Talungen und Rinnen die Auswahl der Verkehrsbahnen beeinflussten. In Ostelbien laufen die Schienenwege häufig in den Urstromtalungen entlang, oft durch Dünen sand und Heidegebiete. Einst fuhren die Postwagen denselben Weg, und früher noch bewegte sich der mittelalterliche Wagenverkehr durch sie hindurch. Manches falsche Urteil über die Mark Brandenburg als „die Erzstreusandbüchse des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation“ geht auf die Benutzung der versandeten Urstromtäler zurück.

Die topographische Struktur ist überall im Norddeutschen Tiefland leitend für die Linienführung des Verkehrs gewesen. Dort, wo die Diluvialplatten am stärksten zerlegt sind, liegen die Konvergenzpunkte des Verkehrs, wie Berlin und Magdeburg. Außerhalb der Tiefenlinien, wo der Verkehr notgedrungen weite Flächen bezwingen muß, wie auf der großen Posenschen Platte, werden die wenigen Taleinschnitte an den engsten Stellen (Posen) überquert. Wo solche fehlen, wo einheitliche Landblöcke zwischen breiten Talungen liegen, ist der Verkehr — wie in Mecklenburg und Ostpreußen — mitten auf dem Landrücken zusammengefaßt.

Konvergenzpunkte des Verkehrs liegen mitten in den breiten Tieflandsbuchten, die spinnennetzartig die Verkehrsadern vom Gebirgsrande her zusammenraffen, um sie in kräftigere, einfachere Linien überzuführen (Münster, Leipzig, Breslau!). So wie die billigeren Wasserwege, durchströmt der Landverkehr die Durchlässe der Landrücken und mündet an der Grenze von Meer und Land in den Häfen, als den für beide Gebiete günstigsten Umschlagstellen der Waren. Im Wettstreit der Entwicklung mußten naturgemäß die Nordseehäfen den Vorrang vor den Ostseehäfen gewinnen. Weites, wirtschaftlich wertvolles Hinterland bewirkte gemeinsam mit einer besonderen Gunst der natürlichen Hafelage den stärkeren Aufstieg der Nordseehäfen; ihnen kommen auch in erster Linie die Vorteile des Nordostseekanals zugute.

Zu diesen Knotenpunkten des Verkehrs, die vorwiegend durch die topographische Lage bedingt sind, gesellen sich im Binnenlande Stellen mit starkem Warenumsatz, Binnenhäfen, mit Wechsel der Waren vom Wasserweg auf den Schienenweg und umgekehrt (Abb. 66). Wirtschaftliche Gründe im Verein mit der technischen Auswertbarkeit der Wasserstraßen haben diese Binnen-Umschlagshäfen entstehen lassen. Duisburg-Ruhrort, Mannheim-Ludwigshafen, Groß-Berlin, Cosel und Breslau sind die eigentlichen Binnenhäfen. Dazu gesellen sich Hamburg und Stettin, soweit es sich um Binnen- (nicht See-) Verkehr handelt.

Gesamtgüterverkehr (in t<sup>1</sup>) in den Umschlagshäfen des Binnenverkehrs

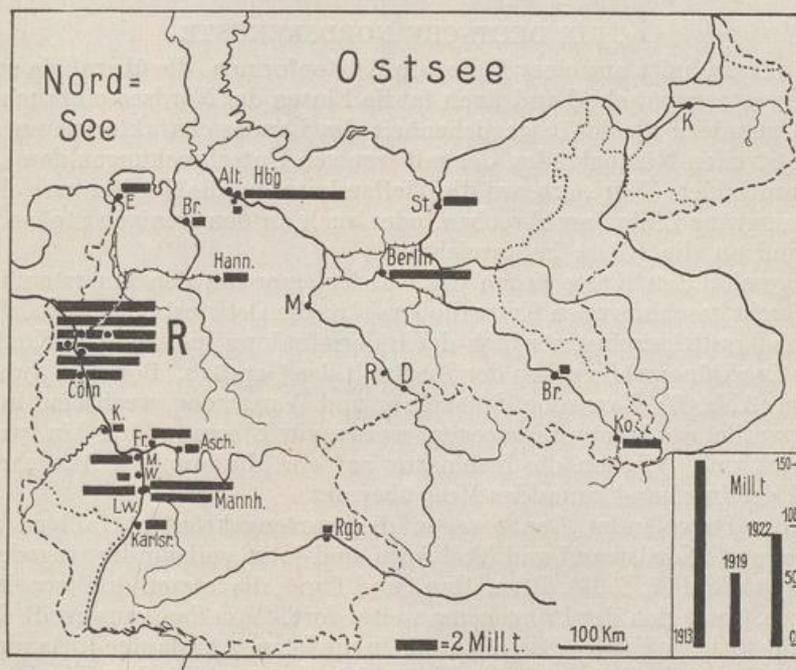
	1913	1922
Duisburg-Ruhrort . . . . .	28,9 Mill. t	14,0 Mill. t
Hamburg . . . . .	12,6 „ „	4,9 „ „
Mannheim-Ludwigshafen	10,3 „ „	9,9 „ „
Berlin (wichtigere Häfen)	8,2 „ „	4,0 „ „
Stettin u. Swinemünde .	4,2 „ „	1,8 „ „
Cosel . . . . .	3,7 „ „	1,8 „ „
Breslau . . . . .	1,6 „ „	0,5 „ „

<sup>1</sup> Gewichtstonnen zu 1000 kg.

Die Gesamtgüterbewegung auf den deutschen Wasserstraßen betrug 1913 bereits 156,246 Mill. t. Davon entfielen auf die Häfen von Duisburg-Ruhrort 28,7%, das zur Zeit der größte Binnen-Umschlagsort Europas sein dürfte, und auf den binnenländischen Warenverkehr Hamburgs 12,5%.

In neuerer Zeit haben sich zu diesen Umschlagsplätzen der Binnenschifffahrt im Bereich des Norddeutschen Tieflandes trockenere Verkehrszentren gesellt.

Um den Güterverkehr in den industriellen Produktionszentren nicht stocken zu lassen, sind großzügig angelegte Verschiebebahnhöfe geschaffen worden. In diesen werden die Güterwagen nach Bestimmungsgebieten innerhalb Deutschlands zusammengestellt, und auf diese Weise wird der zweckmäßigste und schnellste Güterverkehr zwischen Gewinnungs-, Verarbeitungs- und Verbrauchsgebieten vermittelt.



66. Gesamtverkehr in den wichtigeren deutschen Binnenhäfen 1922 und Gesamtverkehr 1913, 1919 und 1922.

Nach Wirtschaft und Statistik 1923.

Neben vielen kleineren bestehen heute etwa zwanzig Verschiebebahnhöfe mit einem täglichen Verkehr von mehr als 4000 Güterwagen. (Im Westen drängen sich diese trockenere Verkehrszentren im Ruhrgebiet; Wustermark regelt außerhalb Berlins die Sortierung der Güterwagen, Breslau und Peiskretscham besorgen die Ostgruppierung.)

Bei allen Konzentrationspunkten des Verkehrs ist das Verkehrsnetz spinnennetzförmig ausgestaltet worden. Dabei mußte sich der Formengegensatz zwischen Tiefland und Gebirgsland dem Verkehrsnetz aufprägen. Dort freie Ausgestaltungsmöglichkeiten in der Ebene und im flachwelligen Hügellande, hier ein starkes Gebundensein an tief ins Gebirge eingebettete Hohlformen und an die Tore, die zum Tiefland führen. Unter diesen Umständen ist das Verkehrsnetz der Reichshauptstadt am vollendetsten ausgestaltet worden.