



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Deutschland

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1925

b) Buchten und Schlauchmündungen

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

Diese Form der Bäderwirtschaft hat längst auch auf einige Stellen der festländischen Küste mit weißem Dünensandstrand übergreifen. Manch kleiner Fischereiplatz wurde auch dort als stiller Badeort die Zuflucht Stärkung und Erholung suchender Großstädter, so Cuxhaven, Büsum (Bild 78, S. 83) und St. Peter im Dithmarschen.

Nur die Halligen, abgesehen von Nordstrand und Pellworm, müssen abseits von dem Strom der Kurgäste ein eigenes, armseliges Wirtschaftsleben führen. Hoch oben auf künstlich aufgeworfenen Wurten sitzen die Einzelsiedelungen mit wenigen Bewohnern, die Fischer und Viehzüchter sind.

Die klimatische Lage der Ostfriesischen Inseln ist außerordentlich günstig. Hier liegt mit $+1^{\circ}\text{C}$ mittlerer Januartemperatur im Winter das wärmste Gebiet des Deutschen Reiches. In manchen Jahren kommt es gar nicht zur Entwicklung von stärkerem Frost, so daß zu Weihnachten nicht selten Rosen im Freien blühen.

So wie die unwirtliche Geest (Bild 79, S. 83) in das Küstengebiet eingreift,

reicht auch das Moorland an einer Stelle ans Meer. Einseitige Wirtschaft wertete den Torf der Moore aus, bis die Idee der Neulandgewinnung auch hier Eingang fand.

Im Gebiete der Elbemarschen des Alten Landes von Harburg abwärts drängen sich die Obstgärten bis hin zur alten Salzstadt Stade. Überall ragen aus den Obstgärten die roten Einzelgehöfte hervor, deren Ziegel in zahlreichen Ziegeleien aus dem fetten Boden der Flußmarschen gebrannt worden sind.

Von allen Wirtschaftsformen steht aber unzweifelhaft die Marschenkultur und Viehhaltung an erster Stelle.

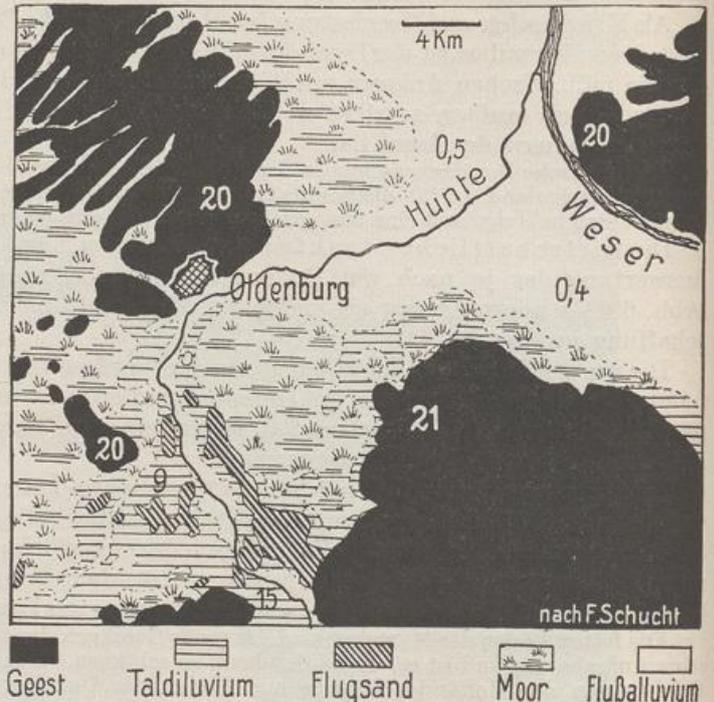
b. BUCHTEN UND SCHLAUCHMÜNDUNGEN

Hart greift das Meer die Küste an. Wo sie kein Deich oder nur unzulängliche Dämme schützten, schlug die Nordsee tiefe Breschen ins Land und ließ Einzelsiedelungen und ganze Ortschaften gemeinsam mit kostbarem Marschenland in den Fluten verschwinden. Dollart und Jadebusen sind auf deutschem Gebiet die tiefsten Wunden, die das Meer dem Küstenland in historischer Zeit geschlagen hat.

Älter und tiefgreifender sind die Lücken, die die großen Ströme Elbe und Weser in den Küstenverlauf gelegt haben. Bei der Ems tritt dies nicht besonders in Erscheinung.

Im Kampf zweier Gewalten, der Fließwasserkraft der Ströme und der Gezeitenbewegungen, sind die Mündungen der Elbe und der Weser zu schmalen Meeresbuchten erweitert worden.

Stromwasser und Ebbestrom wirken zweimal im Laufe von 24 Stunden an der Ausarbeitung des Mündungsschlauches. Beide Kräfte arbeiten gemeinsam an der Erweiterung der Mündung und an dem Aufreißen von Stromrinnen, bei Flutstrom dagegen findet namentlich zur Zeit des



69. Die Bodenarten Nordwestdeutschlands.

Zahlen: Höhenlage in m.

Stromaufstaues in annähernder Ruhelage des Wassers ein inniges Mischen von Salzwasser und Süßwasser statt. Viel Material, Schalenreste kleinster Meeres- und Flußorganismen, Schlamm-, Ton- und Sandteilchen, alles fällt zu Boden und arbeitet entgegengesetzt aufbauend, wie zur Zeit der Ausräumung.

Es herrscht ein ewiges Hin und Her, ein fortwährendes Ablagern und Umlagern am Talboden der Schlauchmündungen — eine dauernde Gefahr für die Schifffahrt durch die beständige Veränderung der Fahrrinnen (Abb. 70).

Die Gezeitenbewegungen greifen tief ins Land hinein und machen sich noch bei Hamburg und Bremen deutlich bemerkbar.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Mündungschläuche liegt in verkehrsgeographischen Motiven begründet. Schlauchmündungen sind erfahrungsgemäß die günstigsten Stellen für die Anlage von Hafenplätzen.

Gegen die Gewalt des Meeres geschützt wegen der weit ins Land vorgeschobenen Lage, sind sie zum Lande hin den Wirtschaftsgebieten näher gerückt. Das wirtschaftliche Hinterland der Nordseehäfen liegt nicht nur in Küstennähe, sondern weit zurückgebogen im industriellen Gebiet der Mittelgebirge oder gar noch jenseits der Gebirgsschwelle und Landesgrenzen. Mit Vollendung

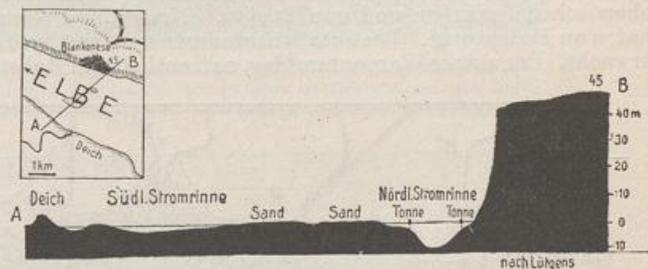
des Mittellandkanals wird der allseitige Anschluß der Häfen an das Hinterland auf dem Wasserwege vollzogen sein. Wo größere Schiffsräume nicht bis Hamburg oder Bremen einlaufen konnten, entwickelten sich Vorhäfen mit ausgedehntem Leichterverkehr und zugleich Anschluß an den Schienenweg.

In Cuxhaven (15) hat Hamburg die günstigste Stelle für die Anlage eines Vorhafens gefunden. Von Bremen aus wurde der Vorhafen mit dem Wachstum der Tonnage und der Zunahme des Tiefgangs nach mancherlei Fahrrinnenschwierigkeiten über Vegesack bis nach Bremerhaven seewärts vorgeschoben. Dort wie in Cuxhaven konnten Hafenanlagen wegen der 3-m-Gezeiten-Differenz nur im Schleusenschutz angelegt werden¹.

Emden liegt so weit seewärts, daß sich die Anlage eines Vorhafens erübrigt hat.

In der verkehrsgeographischen Bedeutung und der Lage zum wirtschaftlichen Hinterland unterscheiden sich die drei großen Nordseehäfen wesentlich (Abb. 89). Nicht die natürliche Lage oder die Geschichte entscheiden über die Größe des Hafens, sondern das wirtschaftliche Einzugsgebiet — im Lande selbst und jenseits des Meeres —, das Absatz- und Aufnahmegebiet. Auch der Weg seewärts, die Ausgestaltung der Fahrrinne, die Besetzung mit Tonnen, Baken, Feuerschiffen und die Befeuerng der Küste ganz allgemein bestimmen den Wert eines Hafens.

Hamburg² (986 [Bild 80, S. 84]) entstand schon zur Zeit Karls des Großen als Grenzbollwerk auf dem hohen, rechten Geestufer der Elbe (Abb. 71), 100 km landeinwärts am breiten Wasserweg der alten Urstrommündungen. Die ehemalige Hansestadt ist mit 986 000 Einwohnern die zweitgrößte des Reiches und war vor dem Weltkriege nächst London der größte Seehandelsplatz Europas. Im Jahre 1912 stand Hamburg in seiner Bedeutung als Seehafen an dritter Stelle auf der Erde (London 37,6 Mill. Reg.-T.; New York 28,8 Mill. Reg.-T.; Hamburg 28,7 Mill. Reg.-T.; Antwerpen 27,5 Mill. Reg.-T.). Dazu kamen im Jahre 1912 für Hamburg noch 12,2 Mill. Reg.-T. Flußverkehr, so daß dadurch die Bedeutung Hamburgs als Welthafen besonders klar gekennzeichnet ist. Nach dem Niedergange, der Hamburgs Bedeutung als Führerin in den Großreedereien der Erde³ besei-



70. Querschnitt der Niederelbe bei Blankenese.

Das rechte Ufer der Elbe steigt bei Blankenese rasch bis 40 m Höhe an. An ihm entlang zieht die durch Tonnen bezeichnete Fahrrinne des Stromes. Breite Sandbänke scheiden das Fahrwasser von der südlichen, seichten Stromrinne. Das Flachufer ist durch Deiche geschützt.

¹ Der neue Fischereihafen in Cuxhaven hat 2 km Kailänge, 900 m Auktionsstände.

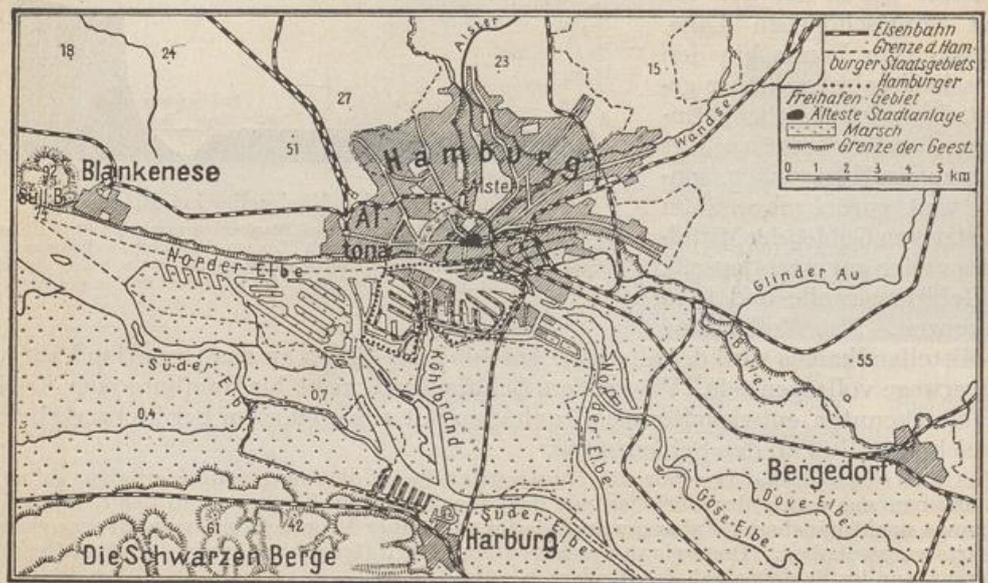
² Hamburg, in seiner politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung. Hsg. von der Deutschen Auslandsarbeitsgemeinschaft Hamburg. H. 1921.

³ Früher war die Hamburg-Amerika-Linie die größte Schiffsreederei der Erde.

tigte, ist nunmehr der Aufstieg des Verkehrs zur alten Höhe wieder erfolgt (Abb. 89). Die handelspolitische Stellung Deutschlands war durch Wegnahme zahlreicher Handelsschiffe stark geschwächt. So war es bei unserer Zwangslage erklärlich, daß die Hapag z. B. nur mit Hilfe nordamerikanischer Kapitalien und in Verbindung mit nordamerikanischen Schiffahrtslinien in alter Weise lebenskräftig erhalten werden konnte. Wesentlichen Anteil an der Bedeutung Hamburgs als Welthafen hatte die nach englischem Vorbild geschaffene Einrichtung eines Freihafens und der Ausbau der Häfen. Zur Zeit des Hochwassers konnten die Ozeanriesen bis unmittelbar an die Kais, die Riesenkräne und die Speicher heranfahren. Die Wasserfläche des Hafengebietes ist etwa 500 ha groß, die Kailänge ist größer als 30 km.

Südhamburg, südlich der Norderelbe, ist das Hafen-Hamburg, nördlich davon liegt das Wohn-Hamburg; beide sind über die Staatsgrenzen hinaus mit Altona (169) und Wandsbek (35) zu einem Wirtschafts- und Wohnkörper zusammengewachsen (Abb. 71).

Die Bedeutung des Hamburger Hafens liegt neben der Einfuhr von Waren aus aller Welt in der Einfuhr von Kaffee, Tee, Petroleum und Getreide und in der Ausfuhr von Produkten der chemischen Industrie und von Zucker. Neuerdings gewinnt Hamburg auch als Auswandererhafen an Bedeutung¹. Die Schiffsbauindustrie ist erst im Laufe des Jahres 1921 zu neuem Leben erwacht. Der starke Warenumsatz, namentlich von Rohstoffen, hat in der Umgebung Hamburgs



71. Hamburg als Hafen (vgl. Bild 80, S. 84/85).

neue Industrien in größerer Zahl ins Leben gerufen. Das wird immer mehr der Fall werden, je schwieriger die Transport- und Frachtverhältnisse in Deutschland werden. Ein Zug zur Entstehung nicht bodenständiger Industrien, auf Rohstoffe gestützt, die Hamburg sonst nur durchliefen, ist zweifellos zu erkennen.

Durch das Diktat von Versailles ist Deutschland gezwungen worden, der Tschechoslowakei ein Freihafengebiet, den sog. Moldauhafen, auf 99 Jahre zu verpachten.

Aus der Fülle der Einrichtungen, die für Hamburgs Bedeutung wirken, ist neben der 1868 gegründeten Deutschen Seewarte die aus dem Kolonialinstitut hervorgegangene Universität zu nennen.

Politisch ist Hamburg mit dem Flußmarschengebiet der obstreichen Vierlande elbaufwärts, dem Vorhafen Cuxhaven und einigen kleinen Exklaven in der Landschaft Stormarn Freie und Hansestadt.

Bei Bremen (Bild 81, S. 84) greifen die Flußmarschen 80 km bis tief ins Land hinein und sind die Gezeitenbewegungen noch zu verspüren. Heute ist Bremen der zweite Seehandelsplatz des Reiches mit 270 000 Einwohnern, der vor dem Weltkriege mit Bremerhaven-Geestemünde zusammen einen Schiffsverkehr von etwa 9 Mill. t besaß (Abb. 89). Die alte Bistumsgründung Karls des Großen hatte im Mittelalter Hamburg als Hafen überflügelt. Manches alte Gebäude hanseatischer Blüte zierte heute noch das Stadtbild. Die Fahrinnenschwierigkeiten, die sich bereits im 17. Jahrhundert

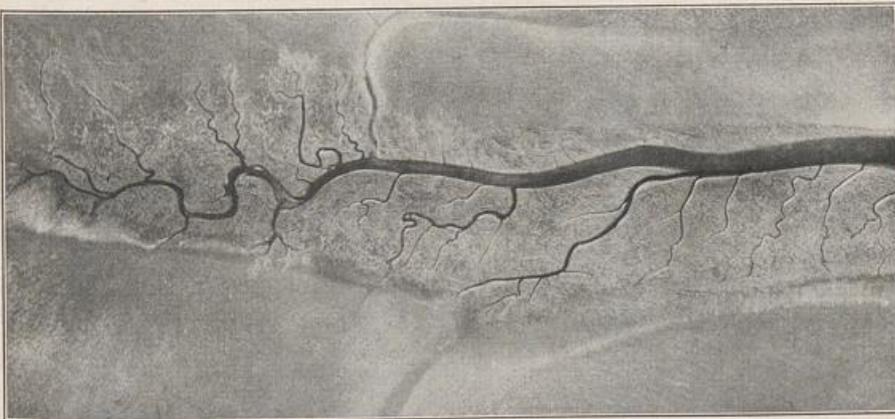
¹ 1923 wanderten über Hamburg über 64 152 Deutsche aus.



72. Morsum-Kliff auf Sylt. Die Insel enthält im versteinungsreichen Untergrund, der z. T. die Oberfläche erreicht, pliozäne Glimmertone und -sande und darüber Geschiebelehme und Deck-sande der Eiszeit, über denen jüngste Dünen lagern. Das Kliff zeigt ein solches Profil.



73. Hallig Langeness (Südküste) ist wie andere Halligen, von denen Oland und Hooge am bekanntesten sind, ein Rest des durch Sturmfluten vernichteten Marschgebietes. Da Dämme fehlen, nagt das Meer dauernd an der Küste. Sturmflut überspült im Winter oft das Weideland, während die auf den »Warften« (Wurten) liegenden Höfe auch dann noch geschützt sind.



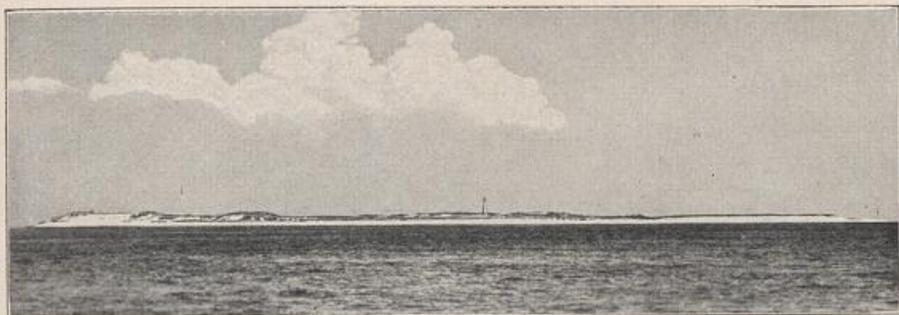
74. Priel südlich Wangeroog. (Aufgenommen 1921.) Die Wasserrinnen im Watt, die sogenannten »Priele«, gleichen in ihrer Anlage einem vielgestalteten Flußnetz. In ihnen fluten die starken Gezeitenströme hin und her; sie werden den unkundigen »Wattläufern« oft gefährlich. (Photogrammetrische Abteilung des Reichsamts für Landesaufnahme.)



75. Das vereiste Watt in der Rantumer Bucht zwischen der Insel Sylt und der nordfriesischen Festlandsküste. (Phot. Graf Franz v. Larisch, Tegernsee.) — Die freie Nordsee kennt infolge des hohen Salzgehaltes und des Seeganges kein Eis. Am Wattenmeer aber wird das in strengen Wintern gebildete Eis durch die Gezeitenströme bewegt, aufgebrochen und zusammengeschoben. Dann sind die Inseln oft wochenlang vom Festland abgeschnitten. Der große Damm durch das Wattenmeer wird auch in dieser Beziehung Änderung schaffen und nicht nur der Landgewinnung dienen.



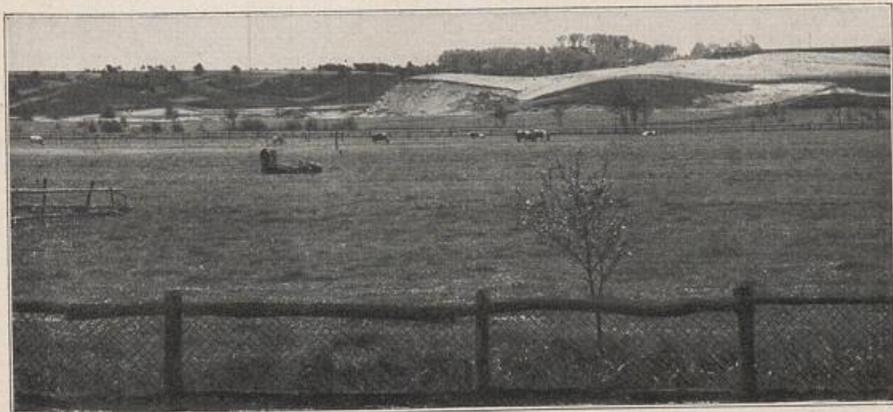
76. Badestrand der Insel Wangeroog mit Dorf bei Flut. Der Rest der alten Dünenküste ist steil ausgenagt durch das Meer, das den Sand weiter am breiten Strande aufbereitet. An Stelle des armseligen friesischen Fischerdörfchens ist jetzt der große Badeort getreten, in dem von der Ursprünglichkeit des Volkslebens kaum noch etwas zu finden ist. Die dunklere Färbung im Meerwasser verrät eine tiefere Rinne, die sich zwischen dem Sandstrand und einem weiter entfernt liegenden Sandriff hinzieht. Letzteres verdankt dem Rückstrom der Wellenberge seine Entstehung. (Photogrammetrische Abteilung des Reichsamts für Landesaufnahme.)



77. Südspitze der Insel Sylt (Hörnum Odde) von der Seeseite aus. — Als Rest des alten Küstenstriches ragt Sylt über das Meer. Ältere Schichten des Jungtertiärs bilden den Untergrund, auf den in jüngster geologischer Vergangenheit gewaltige Dünen aufgeweht wurden. Heute brandet das Meer und nagt ständig an ihnen, so Steilabfälle und breiten Sandstrand erzeugend.



78. Fischereihafen von Büsum in Dithmarschen. Das Ein- und Auslaufen der Fischer erfolgt nur bei Flut; bei Ebbe liegt der Hafen weit ab vom offenen Wasser, auf dem Watt herrscht dann die Krabbenfischerei. Die Bojen im Hafen sind Netzbojen.



79. Rand der Geest gegen die Elbmarsch im Lande Kehdingen. Aus den saftgrünen, baumarmen Marschen, die als Weide oder für Obst- und Gemüsebau ausgenützt werden, erhebt sich steil die sandige Geest, unfruchtbar, wie ihr Name (güst = unfruchtbar) sagt. Birken- und Nadelwälder, daneben Heide bedecken sie, und nur in jahrzehntelanger Arbeit kann sie in ertragreiches Ackerland für Roggen- und Kartoffelbau umgewandelt werden.



80. Überblick über den älteren Teil des Hamburger Hafens vom Turm der Michaelis-einzelnen Hafenbecken in schräger Richtung ab. Die Häfen der Nordufer (Sandtor-, Grasbrook- und Schuppen verdeckt. Am Südufer liegt rechts das Fabrik- und Wertgebiet mit den Docks, das von Segelschiff- und Moldauhafen an. Die ganze Südseite (Hintergrund des Bildes)



81. Der Bremer Freihafen. Der Aufschwung der alten Hansestadt erfolgte mit der Eröffnung des Freihafens 1888 und der Unterweserkorrektion, die mittelgroßen Schiffen den Weg nach Bremen selbst gestattet. Das 6,8 m tiefe Hauptbecken der Bremer Anlagen ist 2 km lang und 120 m breit. Großartige Speicher, Lösch- und Ladeeinrichtungen ziehen sich an den Kais entlang.



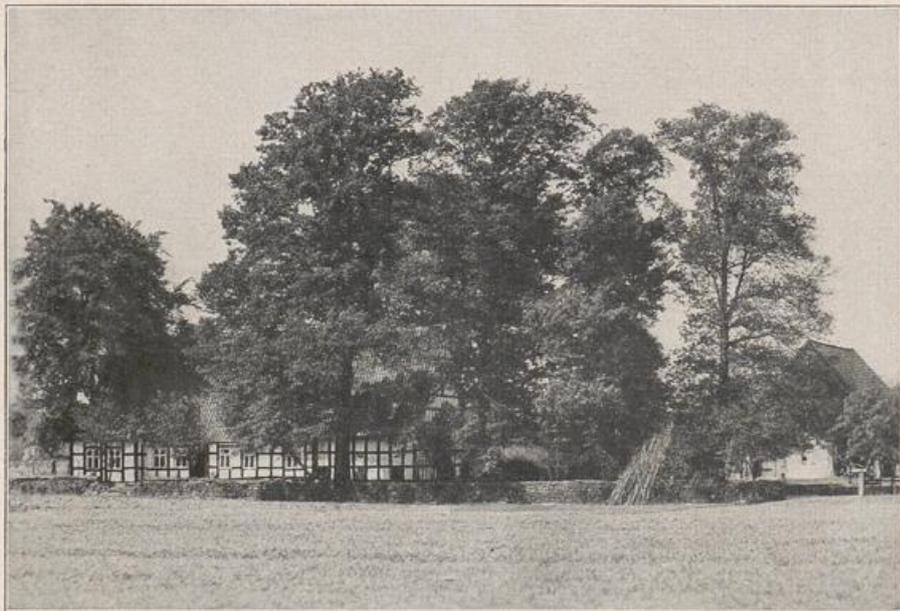
Kirche. Von der Elbe als Zufahrts- und Verbindungsweg des ganzen Hafengebiets zweigen die Bakenhafen) sind z. T. auf dem Bild durch die auf den Kais befindlichen großen Ladehäuser und dem nach Harburg führenden Reiherstieg durchschnitten wird. Links schließen sich India-, Hansagehört dem Hamburger Freihafengebiet an. (Phot. Ferd. Braune, Hamburg.)



82. Lüneburg. Der »Sand« zeigt am besten die Eigenart der Stadt, die seit der Befreiung von der fürstlichen Herrschaft (1374) das Gepräge des Wohlstands und des Kunstsinns trägt. Die Häuserfronten mit treppenartig aufsteigenden Giebeln, die wechselnde Höhe der roten Dächer, vergoldete Menschen- und Tiergestalten am Gesimse, ferner Beischläge und Erker am Erdgeschoß, kunstvolle Hausschilder, Kranen unter dem Dachfirst, buntglasierte Ziegel neben den rotbraunen und dunkelviolettten Backsteinen, endlich verschiedenfarbiger Hausanstrich verleihen dem Stadtbild eine in Norddeutschland einzig dastehende Lebendigkeit.



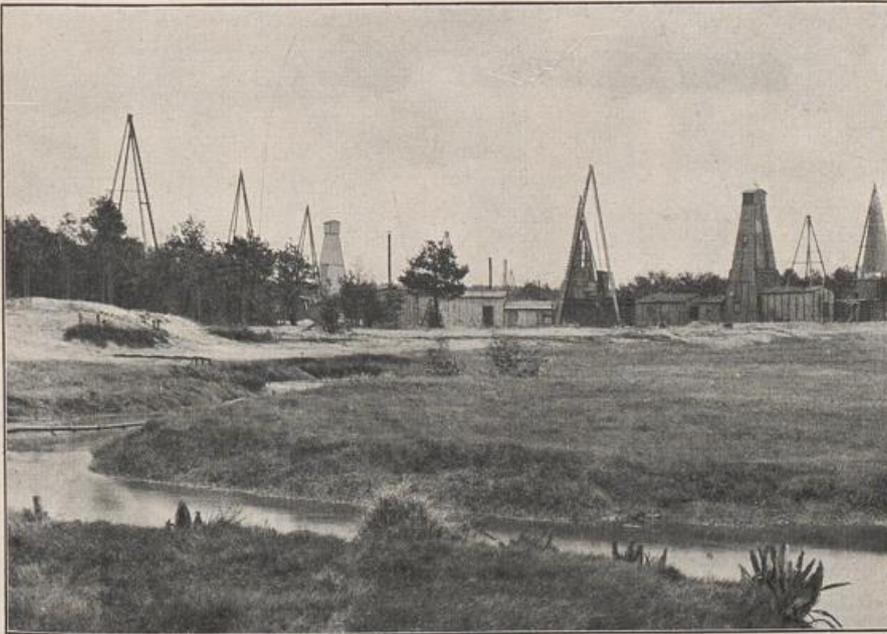
83. Heidelandschaft. Nur der sandige Boden der Lüneburger Heide trägt heute noch ein Kleid aus Heidekraut, das sich bald weithin baum- und strauchlos erstreckt, bald auch von malerischen Wacholdergruppen und einzelnen, mit breit ausladenden Zweigen gezielter Eichen und Buchen durchsetzt ist. Die menschliche Wohnung ist stets von einem Eichenhain umgeben, während die Schafställe mit ihrem bis fast auf die Erde reichenden Dache oft auch frei in der Heide stehen. Wo die einst vom Inlandeis zurückgelassenen Steinblöcke nicht regellos verstreut liegen, sondern eine Anordnung in länglichen Vierecken zeigen, haben wir eine »Steinsetzung«, eine alte Grabstätte, die im Volksmund Hünengrab genannt wird. (Phot. E. Puls, Altona.)



84. Niedersächsisches Bauerngehöft. Der niedersächsische Bauer umgibt in Dorf- wie in Einzelsiedlung sein Haus mit einem Kranz von Eichen, die ihm Windschutz und Schatten spenden. Die Abgrenzung des Eigengutes gegen Nachbarn und Straße geschieht durch Zaun oder Hecke, neuerdings gern durch eine Backsteinmauer. Das Haus war früher in Lehmfachwerk, dann in Backsteinfachwerk hergestellt, jetzt aber gewinnt der massive Backsteinbau an Boden. Zur bequemeren Deckung des Viehes entstand der Typ des Langhauses für Mensch, Vieh und Ernte. Der Scheunerraum, die Tenne, zu beiden Längsseiten von den Krippen der Viehställe flankiert, reicht vom Einfahrtstor bis zu den Wohnräumen an der anderen Schmalseite des Hauses.



85. Moor bei Ibbenbüren. Ibbenbüren gewinnt aus seiner Umgebung zwei Arten von Brennstoff: Torf aus seinen ausgedehnten Mooren und Steinkohle. Die unteren Moorschichten liefern den begehrtesten harten und schweren Torf, während die oberen Schichten heller gefärbten und lockeren Torf zum Feueranzünden spenden. In der trockenen Jahreszeit wird der Torf gestochen, aufgeschichtet und getrocknet. Wegen der weiten Entfernung von seiner Wohnung haust der Torfstecher während des Torfens in einer aus Torf und Zweigen gebauten Hütte.



86. Die Petroleumfelder bei Wietze an der Aller. Die Petroleumfelder Deutschlands sind im Vergleich zu denen anderer Länder bescheiden; immerhin haben die Ölfelder der Lüneburger Heide für das Reich einige Bedeutung, die sich durch neuere Funde bei Nienhagen noch erhöht hat. So erhält das Naturbild der Heide neue, fremdartige Züge, die uns an die Ölgebiete anderer Länder erinnern.



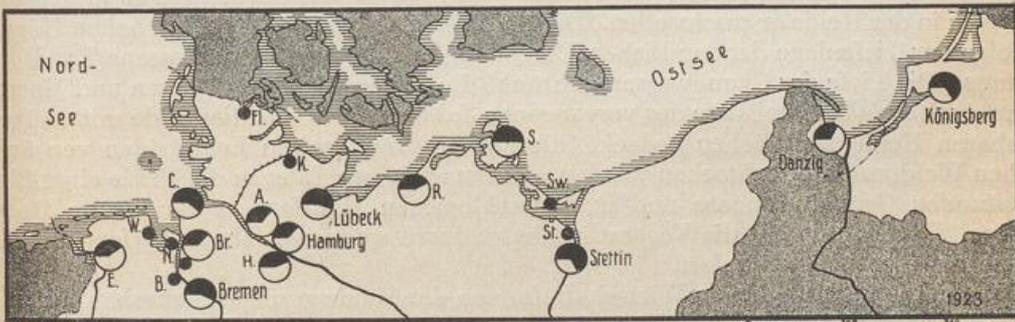
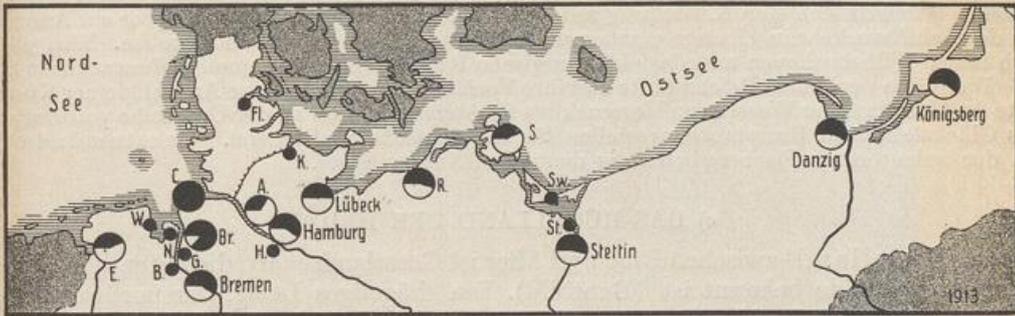
87. Köln am Rhein. Seit Römerzeiten hatte die Übergangsstelle über den Fluß eine hervorragende Bedeutung für den Menschen. Die Festungswerke der Stadt zwangen zur Enge der Anlage und erklären das Fehlen großer Plätze und breiter Straßen in der inneren Stadt. Erst die Neuzeit brachte große Erweiterungen des Stadtbildes nach dem Fall der alten Befestigungen. (Phot. Aero Lloyd Luftbild G. m. b. H.)



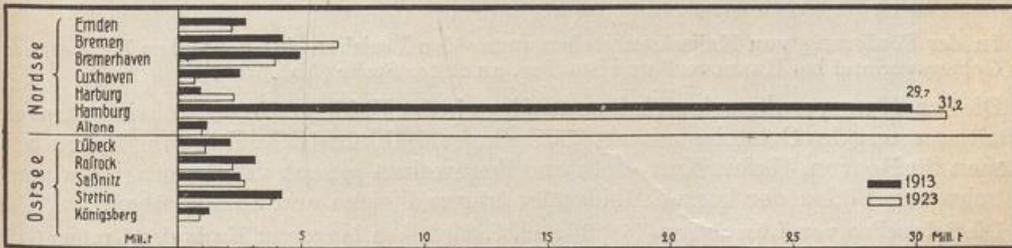
88. Münster i. W. Der alte Teil der Stadt trägt rein altdeutsches Gepräge. Von der prächtigen Lambertikirche zieht sich am Prinzipalmarkt die Hauptstraße hin, deren Bürgerhäuser ihre in gotischem und im Renaissancestile mannigfaltig gestalteten Giebel der Straße zuehren. Spitzbölgige Laubengänge ziehen sich unter allen Häusern hin und gewähren trocknen Zugang zu den Läden, die im Untergeschoß der Häuser angebracht sind.

bemerkbar machten und die zur Gründung etappenweise seewärts angelegter Vorhäfen nötigten, haben Bremen hinter Hamburgs schneller Entwicklung zurückbleiben lassen.

Bremens Bedeutung als Hafen ist sowohl durch den Ausbau Bremerhavens wie durch die Spezialisierung im Warenverkehr gewachsen. Es ist Sitz des Norddeutschen Lloyd und zahlreicher anderer Schiffahrtsgesellschaften. Bremen galt lange Zeit als der bedeutendste deutsche Auswandererhafen. Reis, Tabak¹ und von den Rohstoffen Wolle und Baumwolle werden in der



● Hafen unter 1 Mill. t. Verkehr ohne Angabe der Flagge.
 ◐ 50% der Schiffe unter fremder Flagge.
 ◑ 50% der Schiffe unter deutscher Flagge.



89. Der Verkehr in den deutschen Seehäfen 1913 und 1923.

Die wichtigsten deutschen Seehäfen drängen sich an den Schlauchmündungen der Weser und Elbe zusammen. Hamburg nimmt unter ihnen eine überragende Stellung ein (vgl. das Diagramm unten, bei dem die schwarzen Säulen den Gesamtverkehr von 1913, die weißen den von 1923 angeben). Die Ostseeküste hat ihren bedeutendsten Hafen in Stettin. Die beiden übereinanderstehenden Karten zeigen, welche Rolle der Schiffsverkehr unter deutscher Flagge (schwarz) vor und nach dem Kriege in den wichtigsten Häfen spielte.

Hauptsache nach Bremen eingeführt. Die Einengung im Handel ist durch einen gewissen Zwang in der geographischen Lage Bremens bedingt, sofern sein Hinterland durch die weit nach Norden vorspringenden Mittelgebirge und die kurze Laufstrecke der Weser verhältnismäßig klein ist. Der geplante Weser-Main-Donau-Kanal wird im Verein mit dem Mittellandkanal eine

¹ Bremen ist der Hauptmarkt für ausländische Tabake.

v. Seydlitz, Handbuch. 27. Bearbtg.

einschneidende Veränderung im Verhältnis Bremens zum wirtschaftlichen Hinterlande mit sich bringen.

Politisch ist Bremen mit Bremerhaven Freie Reichsstadt.

Der westlichste Nordseehafen Emden (27) hat sich erst seit dem Ausbau der „deutschen Rheinmündung“ durch den Dortmund-Ems-Kanal, sowie durch den Kanalanschluß an die Jade stärker entwickelt. Sein wirtschaftliches Hinterland greift tief ins rheinisch-westfälische Industriegebiet hinein. In der breiten Jadebucht war Wilhelmshaven (29) zum Kriegshafen mit großen Werftanlagen ausgebaut worden. Heute wandelt sich Wilhelmshaven allmählich zum Handels-hafen. Wie weit sich eine Einstellung auf den örtlichen Küstenverkehr oder aber ein Anschluß an den Schiffsverkehr in Übersee ergeben wird, läßt sich heute noch nicht absehen. Wirtschaftlich bilden Wilhelmshaven und das oldenburgische Rüstringen (53) eine Siedlungseinheit (82).

Die Häfen der Freien Reichsstädte und ihre Vorhäfen, Emden und eine Anzahl kleiner Küstenorte im Unterlauf der Weser (von Vegesack bis Geestemünde) und an der Unterelbe von Harburg bis Glückstadt sind Hauptausgangsstellen für die deutsche Seefischerei. Geestemünde (29) ist der bedeutendste Fischereihafen der deutschen Nordseeküste.

c) DAS HÜGELLAND DER HEIDE

Das Hügelland¹ zwischen Elbe und Aller ist Geestlandschaft, die unter dem Namen Lüneburger Heide bekannt ist (Buntbild). Ein hügeliges Land, der nordwestlichste Ausläufer des südlichen Landrückens, der bei Magdeburg in breitem Tale unterbrochen wird, um dann von den Hügeln der Altmark bei Stendal und Gardelegen zu kräftigeren Formen in der Heide anzuschwellen. Die Heide hebt sich mit ihren 170 m hohen Hügeln infolge der Tiefenlage der randlichen Umgebung aus dieser als geschlossene Landform heraus. Die Tiefe des Grundwassers schränkt die Ausbreitung von Wiesen und Mooren sehr stark ein. Bis zur Mitte des vergangenen Jahrhunderts war die Heide mit unübersehbaren Heidekrautflächen bedeckt, die nur auf vereinzelt Lehmböden von ärmlichen Waldinseln unterbrochen wurden. Hier und da, wo Täler in die Heide eingriffen, entstanden Grünlandsmoore und in abgeschlossenen Hohlformen vereinzelte Hochmoore. Der Mensch hat die Vegetationsdecke durch weitausgedehnte Aufforstung mit Kiefern wesentlich verändert.

Wenn die ursprünglichen Wirtschaftsformen der Heide geringer Ackerbau auf den wenigen Lehmböden, Schafzucht und Bienenzucht waren, so sind jetzt neue Impulse ins Wirtschaftsleben gebracht worden. Rings um die Heide hat man Kalisalze und Erdöl erbohrt und im Gebiet der Aller bei Celle (Abb. 64) und Wietze bereits der Gewinnung erschlossen (Bild 86, S. 87).

In der Förderung von Kalisalzen stehen unter den Bezirken des deutschen Kalibergbaues das Gebirgsvorland bei Hannover² und Staßfurt an erster Stelle (Abb. 168).

Die Schaffung von Agrarland hat neuerdings in der Heide große Fortschritte gemacht. Zertrümmerung des Ortsteins mittels Stahlpfluges und künstliche Düngung haben weite Flächen für Roggen, Hafer, Kartoffeln und Buchweizen je nach der Bodenart gewonnen. Die schweren Böden der kurzen Heidetäler tragen Weizen und Zuckerrüben.

Die Solquellen von Lüneburg (28) (Bild 82, S. 85) haben lange vor Karls des Großen Gründungen Siedler herbeigezogen. Die günstige Lage der altertümlichen Stadt förderte den Salzhandel. Heute ist man auf die Salzausstattung der Umgebung wieder zurückgekommen und hat Lüneburg zum Solbad gemacht. Harburg (66) hat sich als Heiderandstadt, Brückenkopf und Hafen schnell zur größten Stadt der Heide entwickelt.

¹ K. Olbricht, Beiträge zur Landeskunde der Lüneburger Heide. Halle 1909. — Vgl. die Heidebücher von Hermann Löns.

Bezirk	Wirkliches Salzgewicht aller Förderung	Reinkali K ₂ O
Hannover	29,1 Millionen dz	3,3 Millionen dz
Staßfurt	19,9 " "	2,1 " "
Halle—Mansfeld—Unstrut	11,3 " "	1,1 " "
Südharz	17,4 " "	2,3 " "
Werra	14,6 " "	1,7 " "