



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

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

Handbuch

Deutschland

**Seydlitz, Ernst von**

**Breslau, 1925**

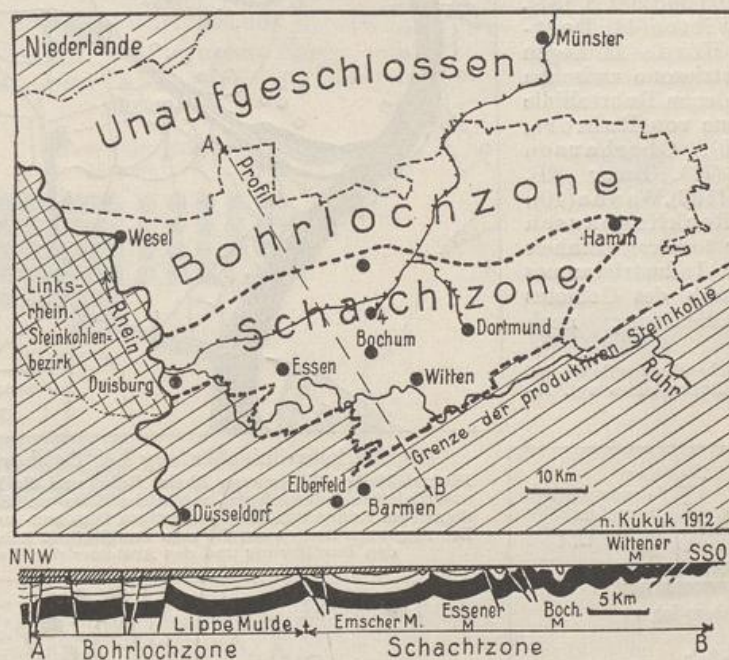
2. Ruhrgebiet

---

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

## 2. RUHRGEBIET

Das Ruhr-Industriegebiet ist landschaftlich die Grenzzone der nach Norden geneigten Pultscholle des Schiefergebirges. Aufragende kleine Härtezone wiederholen abgedämpft noch einmal die strukturellen Züge der rheinischen Gebirgstopographie in der Haar, im Ardey zwischen Witten und Schwerte, im Homert auf der rechten Lenneseite bis hin zu den Bergen an der oberen Ruhr und zum Ebbegebirge bei Lüdenscheid. Im Norden verliert sich alles bergige Land im Schutt der Tieflandsbucht (Abb. 188). Die Ruhr zwingt sich unweit der Ebene durch das anstehende Gestein.



188. Der Steinkohlenbezirk östlich des Rheines.

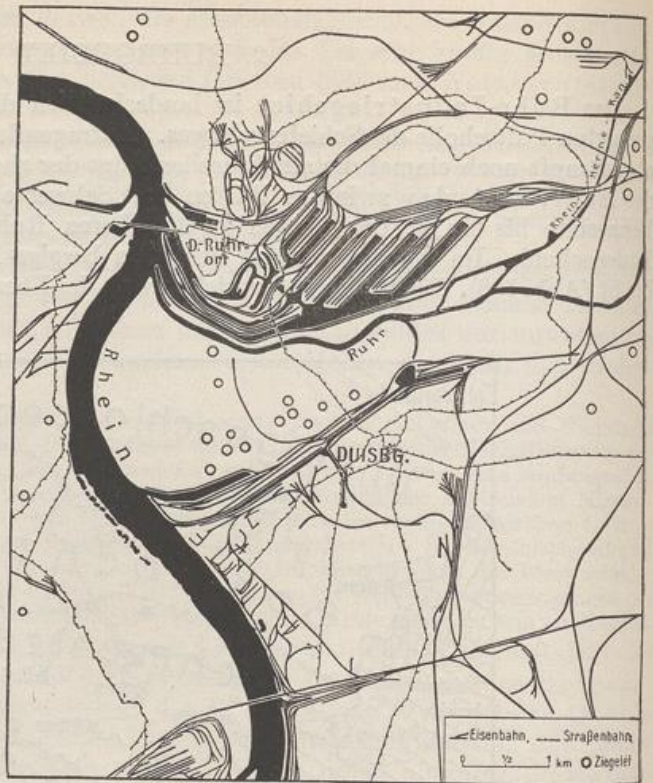
Das unten stehende Profil zeigt entlang des Schnittes A—B der Karte die Muldenbildung des produktiven Karbons (schwarz), das nordwärts immer tiefer sinkt. Daraus folgt die Gliederung des Gebietes in eine Schachtzone, eine Bohrlochzone und eine noch unaufgeschlossene Zone.

Wirtschaftlich zeigt das Ruhrgebiet in Großentwicklung und Vollendung, was die industrielle Wupperlinie weiter südlich schon erkennen ließ. Kohlen und Erze sind die Grundlagen der Entwicklung des größten deutschen Schwerindustriegebietes gewesen. Zwei Drittel der deutschen Kohlenproduktion im größten europäischen Kohlenlager, das in vier Flözwellen bis weit unter 1000 m Tiefe abgebaut wird, haben das heimische Erz und später fremdes Erz zur Verhüttung und Verarbeitung ins Land gezogen. Städte, Großstädte entstanden in schnellem Wachstum, alle schon aus der Ferne durch die industriellen Hochbauten die Zusammenballung von Arbeitsmenschen ahnenlassend. Ein einziger Industrieraum, fast ein einheitliches Häusermeer, reicht vom Rhein bei Duisburg bis Recklinghausen, Witten und Dortmund. Wie in einem gewaltigen Spinnennetz überzieht der Verkehr das Land. Der Kleidungsbedarf der dichtgedrängten Bevölkerung (bis 600 auf 1 qkm) im Gebiet der reichen Kohlenproduktion hat neben der Kohlen-Eisen-Industrie vor allem Textilindustrie aufblühen lassen.

Alles fließt schier unentwirrt in einander: Industrie, Verkehr (Abb. 189), Wirtschaft, Siedlungen. Die noch vor wenigen Jahrzehnten deutlich erkennbaren Doppelreihen der Industriestädte sind heute nur noch auf Karten mit kommunalen Grenzen erkennbar und längst im Landschaftsbilde verwischt.<sup>1</sup>

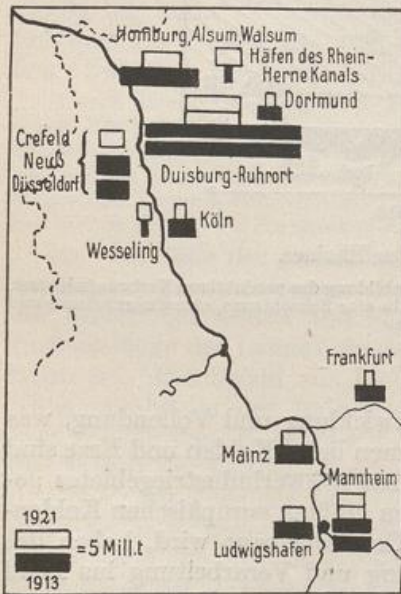
Duisburg (244), Mülheim (128), Essen (439) (Bild 200, S. 182), Bochum (143), Witten (44), Dortmund (295) und Hörde (33) liegen in breiter Industriezone zwischen der stark gewundenen Ruhrallinie und der Nordzone von Ruhrort, Hamborn (110), Oberhausen (99), Bottrop (71), Buer (89), Gelsenkirchen (169), Wanne (40), Herne (64) und Recklinghausen (61). Trotz der äußeren Einheit dieses gewaltigen Industrieraumes läßt sich innerhalb des Gebietes eine gewisse Gliederung nach

<sup>1</sup> Für das überraschend schnelle Wachstum der Städte des Ruhrgebietes vgl. Tabelle 2, S. 363.



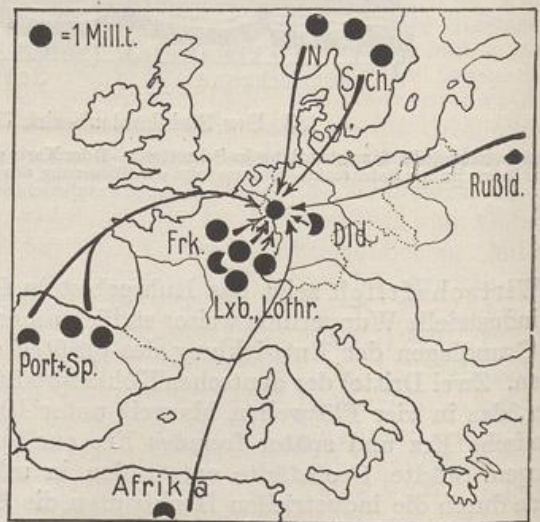
189. Verkehrslinienhäufung bei Duisburg-Ruhrort.

Die natürlichen Wasserwege (Rhein, Ruhr) und die Kanäle mit ihren ausgedehnten Hafenanlagen, zahlreiche Eisen- und Straßenbahnlinien dienen im Ruhrgebiet dem großartigen Personen- und Güterverkehr. Die Ziegelteufel deuten auf die rege Bautätigkeit infolge der wachsenden Bevölkerung und des Ausbaues der Werke hin.



190. Der Verkehr der wichtigsten Rheinhäfen (vgl. Tab. S. 72).

Die Karte zeigt den Rückgang des Verkehrs in den deutschen Rheinhäfen unter den Nachwirkungen des Krieges schon vor der Besetzung des Ruhrgebietes. Am meisten hat Duisburg-Ruhrort an Verkehr eingebüßt. Die Häfen des Rhein-Herne-Kanals verdanken ihren Aufschwung dem Ausbau der nordwestdeutschen Kanäle.



Gesamtverbrauch des Ruhrgebietes

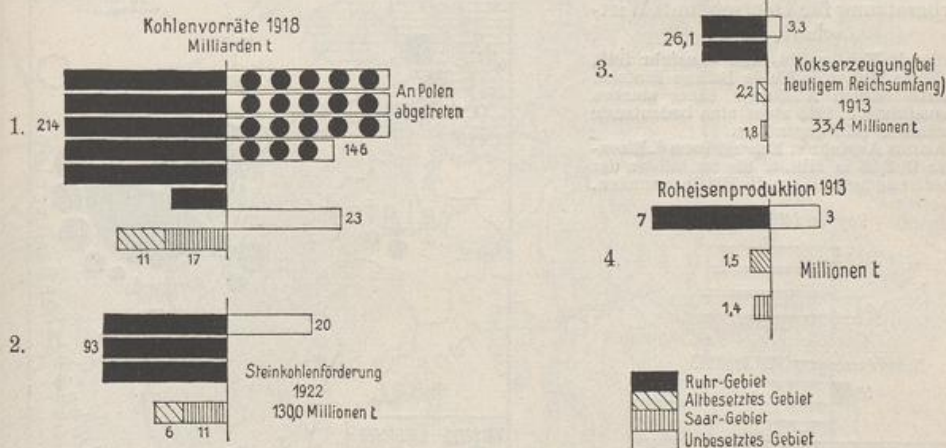
12 Mill.t

191. Erzbezug des Ruhrgebietes im Jahre 1913 (ohne die Manganerze). Die Höhe des Erzbedarfs, sowie die Mannigfaltigkeit der Bezugsquellen sind zu beachten.

bestimmten Erzeugnissen feststellen. So ist Essen mitten im Kohlengebiet die Stadt des Gußstahls der großen Kruppschen Werke geworden, die mehr als 50 000 Arbeiter<sup>1</sup> beschäftigen (Bild 201, S. 182).

Dort, wo sich die beiden Tieflandsbuchten von Köln und Münster treffen und wo das Industriegebiet den Rhein berührt, hat sich in Ruhrort der größte Binnen- und Umschlagshafen Deutschlands entwickelt, dessen Gesamtverkehr 1913 bereits 30 Millionen Tonnen betrug (1922: 14 Mill. t). Hier werden Erze, Holz und Getreide gegen Kohlen, Eisen und Eisenfabrikate ausgetauscht (Abb. 190). Einschließlich aller Vororte birgt Duisburg-Ruhrort fast  $\frac{3}{4}$  Millionen Einwohner. Hier bei Duisburg wird der Dortmund-Ems-Kanal bei weiterem Ausbau große Teile des Rheinverkehrs zum Dollart und damit zur „deutschen Rheinmündung“ ableiten können.

Deutschlands Industrie beruht in erster Linie auf der Steinkohle. Durch den Verlust des größeren Teiles der oberschlesischen Kohlenproduktion und den der Saarkohle ist sie ganz auf die Ruhrkohlen angewiesen. Trotz der zerrissenen Beziehungen zwischen den ehemals deutsch-lothringischen Minettelagern und dem Ruhrgebiet hat dieses durch verstärkte Einfuhr von fremden Erzen seine Stellung als Hochburg der deutschen Industrie behauptet (Abb. 191). Mit der Kohlen- und Eisenindustrie des Ruhrgebietes



1. Die Verteilung der Kohlevorräte in Milliarden t (Schätzung vom Jahre 1918).
2. Die Verteilung der Steinkohlenförderung 1922 in Mill. t.
3. Die Kokserzeugung 1913 auf dem Raum innerhalb der Grenzen von 1922 in Millionen t.
4. Bedeutung des Ruhrgebietes für die Eisenerzeugung Deutschlands 1913 in Millionen t.

192. Die Bedeutung des Ruhrgebietes für den deutschen Wirtschaftskörper.

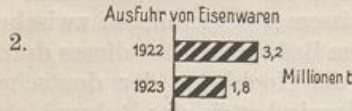
Linke Hälfte: Besetzte Gebiete; rechte Hälfte: Unbesetztes Gebiet, bei Figur 1 einschließlich der seit 1918 an Polen abgetretenen Kohlevorräte.

hängen eine ganze Reihe anderer Industrien zusammen: die Industrie der Teerproduktion, die Leder- und Maschinenindustrie. Dazu gesellen sich an den Rändern des Kohlengebiets die Zement- und Bauindustrie. Landwirtschaft, Handwerk und Handel haben in dem dichtbevölkerten und hochindustriellen Gebiet eine starke Entfaltung gehabt (Abb. 194, 195). Fast die Hälfte des gesamten deutschen Güterverkehrs spielt sich im Ruhrgebiet ab.

Hier liegt nicht nur das industrielle Herz Deutschlands, sondern der Lebensnerv des deutschen Volkes, zugleich eines der großen Kultur- und Wirtschaftszentren der ganzen Menschheit (Abb. 192). Wenn der Weltkrieg und seine Nachwirkungen, wie in fast allen Zweigen des deutschen Wirtschaftslebens, auch hier Hemmungen und zeitweise Abnahme der Produktivität zur Folge hatten, so ist bereits viel von dem Verlust wieder eingeholt worden (Abb. 193). Die Gesamtgüterbewegung (Versand, Empfang und Lokalverkehr) betrug (1913) 189 000 000 t (Gew.-T.) und 1920 (115 300 000 t).

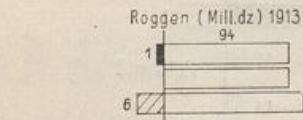
<sup>1</sup> Im Weltkriege beschäftigte Krupp in Essen allein 130 000 Arbeitskräfte. Nach Beendigung des Weltkrieges haben sich die Kruppwerke ganz auf Friedensindustrie verschiedenster Art umgestellt.

Bemerkenswert ist trotz des ständigen Aufstiegs der Industrie und der großen Verluste durch das Diktat von Versailles, daß der Anteil des Auslandes an der Zufuhr zum Ruhrgebiet abgenommen hat (1913 Empfang 32,1% und Versand 33,1% gegen 14,7% und 10,4% im Jahre 1920<sup>1</sup> — Abb. 196).



193. Folgen des „Friedensvertrages“ und der Ruhrbesetzung für Deutschlands Wirtschaft.

1. Deutschlands Kohlen-Ein- und -Ausfuhr 1913, 1922, 1923 in Mill. t. (Weiße Balken Einfuhr, schraffierte Balken Ausfuhr). Einer starken Kohlenausfuhr i. J. 1913 steht eine bedeutende Kohleneinfuhr 1923 gegenüber.
2. Deutschlands Ausfuhr v. Erzeugnissen d. Eisenindustrie 1922/23 in Mill. t. Sie ist infolge der Ruhrbesetzung beinahe um die Hälfte gesunken.



194. Die Abhängigkeit des Ruhrgebietes.

Die Eigenerzeugung des Ruhrgebietes an Roggen und Kartoffeln in Mill. dz 1913 im Vergleich zu der Erzeugung der besetzten und unbesetzten Gebiete (Signaturen s. Abb. 192).

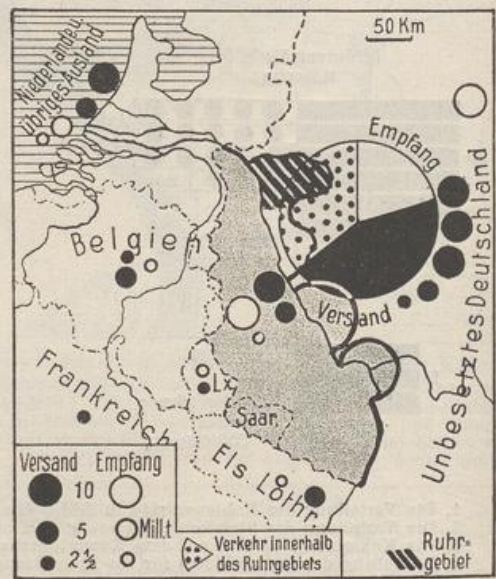
Gesamtbedarf 8,6 Mill. Dz.

Zufuhr 7,8 Mill. Dz.

Eigenerzeugung 0,8

195. Brotgetreideversorgung der besetzten Gebiete 1922/23.

Infolge ihrer dichten Besiedlung sind sie auf starke Zufuhr von Lebensmitteln angewiesen. So ist das Ruhrgebiet eng mit dem Münsterland verknüpft. Die Besetzung hatte jene Verbindung mit Gewalt gelöst.



196. Die Verkehrsbeziehungen des Ruhrgebietes 1913.

Das Ruhrgebiet ist in seinem Absatz eng mit dem unbesetzten Deutschland verknüpft; ebenso ist das jetzt besetzte linksrheinische Gebiet mit dem Ruhrgebiet verbunden. (Zahlen für Abb. 192-196 aus Wirtschaft und Statistik 1923.)

3. HESSISCHES BERGLAND

In diesem wird der Zug der deutschen Mittelgebirge nach Landschaftsformen und Baumaterial unterbrochen. Berge und Hügel, unter denen Tafel- und Kuppenformen überwiegen, liegen in scheinbar wirrer Anordnung in dem senkenreichen Land zwischen Westerwald und Thüringer Wald (Abb. 197), nach Norden bis an die Vereinigung von Werra und Fulda reichend.

In vorwiegend rheinischem Streichen zerbarst der Schichtenverband und brachte zum Teil im Zusammenwirken mit Einbiegungen die aus Süddeutschland bekannten triassischen Gesteine vom Buntsandstein bis zum Keuper in gleiche oder tiefere Lage als die ältere Umgebung. So wie sich die süddeutsche Stufenlandschaft, durch starke Niveauverschiebungen gestört, ins Hessische Bergland fortsetzt, greift von der Mittelrheinebene

<sup>1</sup> Der französische Ruhrbruch (1923) hat sowohl dem Lokalverkehr im Ruhrgebiet als auch dem Verkehr mit dem übrigen altbesetzten Gebiet und dem Saargebiet starke Fesseln angelegt. Vgl. dazu: Wirtschaft und Statistik. Jahrg. 1923, Nr. 5, 1924, Nr. 10.