



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1931

G. Wirtschaftliche Verhältnisse

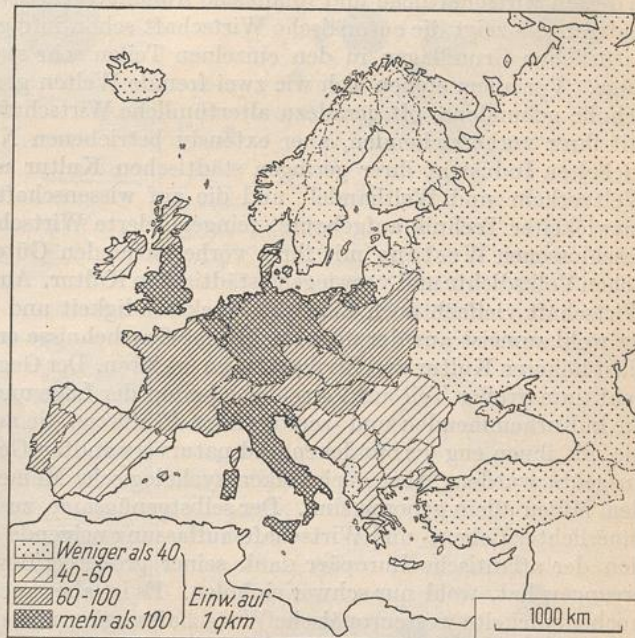
[urn:nbn:de:hbz:466:1-77212](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77212)

	Fläche in qkm	Einwohner in MILL.	Dichte
1. Die 4 Dichteprovinzen Großbritanniens	78 000	33	420
2. Rheinische Dichteprovinz	136 000	34,6	255
3. Mitteldeutsche „	158 000	26,7	170
4. Oberitalienische „	120 000	23,3	190
Insgesamt	492 000	117,6	240

Diesen übervölkerten Landschaften stehen oft sehr dünn bewohnte und in Abnahme begriffene in unmittelbarer Nähe gegenüber, aus denen eben die Abwanderung in die Industriegebiete stattgefunden hat, z. B. den englischen und rheinischen Dichtebereichen die menschenarmen Gebirge von Nordschottland, Wales, der Ardennen u. a. Außerhalb der großen Dichteregion bestehen aber weite, gleichfalls recht dünn bewohnte Flächen, vor allem in Skandinavien, in Nord- und Mittelrußland und im Innern der Südosteuropäischen und Iberischen Halbinsel.

Mit diesen Gegensätzen hängen in der Regel solche der Siedlungsdichte und Siedlungsform zusammen. Die dünn bewohnten Gebiete

Skandinaviens und Rußlands sind zugleich solche ländlicher Kleinsiedlungen; in anderen Gegenden aber herrschen aus verschiedenen Gründen (Auftreten von Quellen, historische Gründe, volkstümliche Neigungen) zwar recht volkreiche, aber weitabständige Siedlungen vor, so daß die Volksdichte doch nicht besonders hoch ist (Ungarn). Eine Folge der wirtschaftlichen Entwicklung ist die fast überall mehr oder weniger stark hervortretende Entvölkerung des flachen Landes, dagegen Zunahme der städtischen Bevölkerung und rapides Anwachsen der Großstädte. Während es 1810 nur 25 Großstädte gab, darunter nur eine Millionenstadt (London), zählte man 1920 190 Großstädte, darunter 9 Millionen- und 25 Halbmillionenstädte, von denen viele in den letzten 50 Jahren ihre Bevölkerung um das Vier- bis Sechsfache vermehrt haben. Auf die vier genannten dichtestbewohnten Gebiete entfallen rund 100 Großstädte.



17. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte der europäischen Staaten um 1925.

G. DIE WIRTSCHAFTLICHEN VERHÄLTNISSE

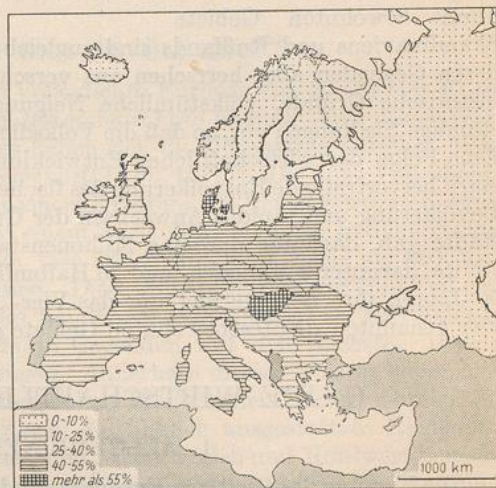
1. ALLGEMEINER CHARAKTER

Die Vorzüge der Weltlage Europas und die teils angeborenen, teils eben dadurch gesteigerten Fähigkeiten seiner Bevölkerung haben die Hochentwicklung der europäischen Wirtschaft zu ihrem heutigen Stand der Intensivierung aller wirtschaftlichen Arbeit und

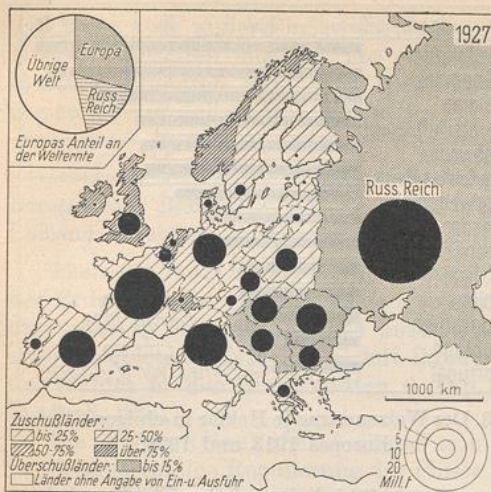
der Verflechtung mit der anderer Erdteile hervorgebracht, welche letztere vor allem durch die Erwerbung außereuropäischen Landbesitzes gesteigert wurde. Dabei kann aber weder von einem einheitlichen noch von einem gleichartigen europäischen Wirtschaftsgebiet gesprochen werden; denn einerseits ist Europa heute mehr denn je in ebensoviel Wirtschaftsgebiete gespalten, wie es Staaten gibt, die sich gegeneinander absperrten, und befindet sich schon aus diesem Grunde im Nachteil gegenüber dem nicht nur vielseitiger ausgestatteten, sondern auch einheitlicher organisierten Nordamerika, in dessen wirtschaftliche und finanzielle Abhängigkeit es immer mehr zu geraten droht; andererseits zeigt die europäische Wirtschaft schon infolge der Verschiedenheiten ihrer natürlichen Grundlagen in den einzelnen Teilen sehr stark voneinander abweichende Züge. Vor allem stehen sich wie zwei fremde Welten gegenüber die noch stark an die Scholle gebundene, oft geradezu altertümliche Wirtschaft des halbasiatischen Ostens mit ihrer vorherrschenden, aber extensiv betriebenen Naturproduktion, ihrer unentwickelten Industrie, ihrer geringen städtischen Kultur und ihrem geringen Anteil an Weltverkehr und Welthandel, und die auf wissenschaftlicher Grundlage und höchst entwickelter Technik aufgebaute, feingegliederte Wirtschaft des nach dem Ozean aufgeschlossenen Westens mit ihrer vorherrschenden Güterproduktion aus Rohstoffen, hohen Volksdichte und vorwiegend städtischen Kultur. Auch im Mittelmeergebiet hat die Wirtschaft vielfach noch Züge der Rückständigkeit und Abgeschlossenheit. Hier sind sie wohl zumeist aus der durch politische Geschehnisse erzeugten Verkümmern einer einst höheren Kultur und Zivilisation zu erklären. Der Gegensatz zwischen West und Ost geht zum großen Teil auf Verschiedenheiten der Lage und Gliederung zurück sowie auf die kulturhemmenden und -zerstörenden Einflüsse, die aus den asiatischen Steppen auf die mit ihnen eng verbundenen und naturverwandten Gebiete des europäischen Ostens ausgeübt wurden. Aber auch völkerpsychologische Momente spielen mit, die nicht aus dem Milieu allein geboren sind. Der selbstgenügsame, zu beschaulicher, wenn auch verinnerlichter Lebens- und Wirtschaftsauffassung neigende Ostslawe wird den Vorsprung, den der atlantische Europäer dank seiner größeren Beweglichkeit und Strebsamkeit errungen hat, wohl nur schwer einholen. Es ist aber auch nicht zu verkennen, daß die hochentwickelte westeuropäische Wirtschaftsregion und die größte Intensität des Wirtschaftslebens zum weitaus überwiegenden Teile mit dem Wohngebiet germanischer oder germanisch beeinflusster Völker zusammenfällt, indem von den romanischen Ländern nur die nördlichen Teile Frankreichs und Italiens an ihr stärkeren Anteil haben, während die gleichfalls atlantisch gelegenen Portugiesen und Spanier ihre einst führende Rolle im Welthandel längst an die germanischen Wirtschafts- und Handelsvölker verloren haben.

2. DIE URPRODUKTION

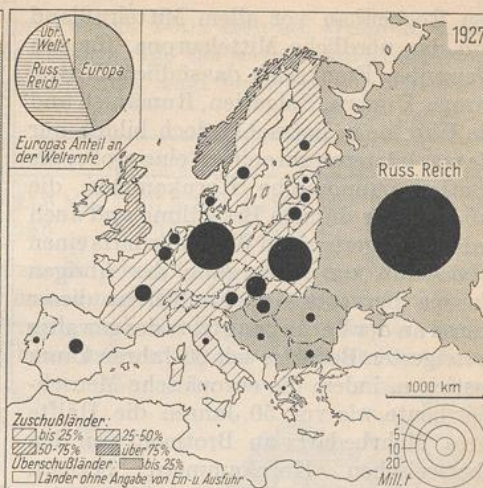
Der Anteil des landwirtschaftlich genutzten Bodens an der Gesamtfläche Europas nimmt im allgemeinen von S gegen die Mitte zu und sinkt dann wieder gegen N und O (Abb. 18). Dabei ist die Art der Nutzung und der Ertrag je nach Boden, Klima und Kulturhöhe sehr verschieden. Im feuchten W, wo der Getreidebau immer weniger lohnend wird, auch in den mitteleuropäischen Gebirgsländern, ist eine hochentwickelte, intensiv betriebene



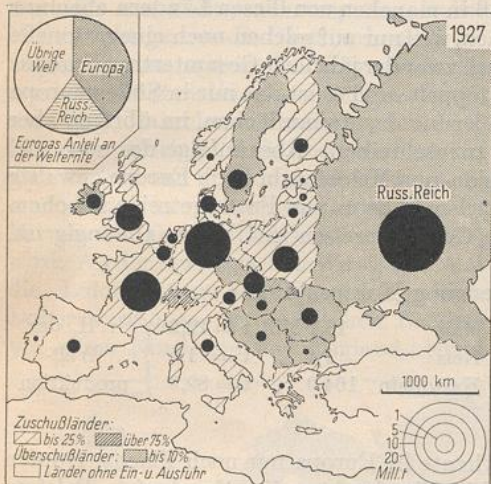
18. Der Anteil des Ackerlandes an der Gesamtfläche der europäischen Staaten, 1928.



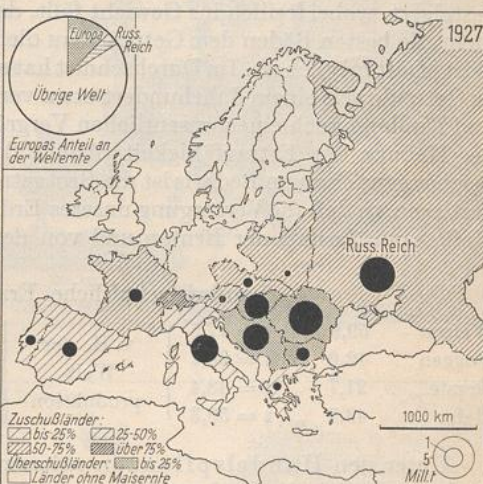
19. Weizen.



20. Roggen.



21. Hafer.



22. Mais.

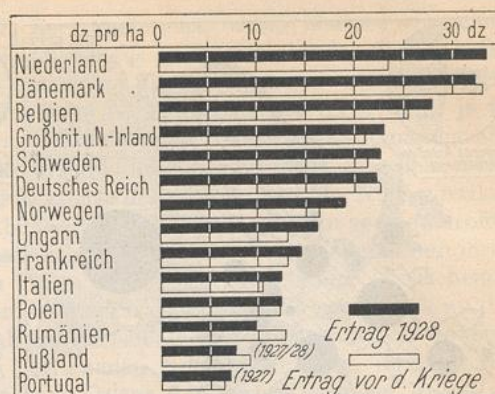
19—22. Erzeugung und Verbrauch der europäischen Staaten an Körnerfrüchten 1927.

Die Kreise geben die Höhe der Erzeugung an. Die Schraffuren lassen den Anteil erkennen, den die angeführten Mengen am Verbrauch der einzelnen Staaten haben. Der Raster bezeichnet die Staaten, die bis zu 15 v. H. ihrer Erzeugung ausführen. Die statistischen Angaben des Russischen Reiches beziehen sich auf den gesamten europäisch-asiatischen Raum des Staates. Für Albanien fehlen statistische Unterlagen, siehe auch Abb. 18.

Viehucht die Hauptidealquelle der landwirtschaftlich tätigen Bevölkerung; das Grasland überwiegt über das Ackerland (England, Schweiz). Letzteres ist auch in manchen der kulturell rückständigen Länder des O und S der Fall, wo dann aber extensive Weidewirtschaft, oft noch auf freier Steppe, vorherrscht (Ukraine, Gebirgsländer im Innern von Spanien und der Südosteuropäischen Halbinsel). In den sommerkühlen und regenreichen Gebieten ist auch der Anbau von Futterpflanzen, Buchweizen, Kartoffeln und Hafer am meisten verbreitet. In der Flachserzeugung steht Rußland noch immer an erster Stelle, dann folgen Irland, Belgien und Lettland, in der Hanferzeugung steht Italien vor Rußland. Als eigentliche Getreideländer (Abb. 19/20) kommen für

den Roggenbau vor allem Mittelrußland und das nördliche Mitteleuropa, für den Weizenbau Frankreich, das südliche Mitteleuropa, Ungarn, Bulgarien, Rumänien und die Ukraine in Betracht; doch bilden nur die vier letzteren zusammen eine große, die pontisch-pannonische Kornkammer, die infolge ihrer dünnen Besiedlung und auch individuell geringeren Weizenbedarfs einen Überschuß zur Versorgung des übrigen Europa hervorbringt. Freilich ist dieser Anteil an der Versorgung trotz des gewaltig gesteigerten Bedarfs seit 50 Jahren kaum gestiegen, indem die europäische Menschheit heute wie vor 50 Jahren die Hälfte ihres Mehrbedarfs an Brotmehl von den überseeischen Kornkammern bezieht.

Denn die pontischen Weizengebiete haben ihre Ertragsfähigkeit auf der Flächeneinheit aus verschiedenen Gründen¹ nicht in gleichem Maße wie die mittel- und westeuropäischen gesteigert, wobei freilich ins Gewicht fällt, daß in manchen von diesen Ländern eben nur mehr die besten Böden dem Getreidebau dienen, weil nur auf solchen noch eine rationelle Wirtschaft möglich ist. Im Durchschnitt hat sich zwar der jährliche Gesamtertrag Europas an Getreide seit einem Jahrhundert etwa verdoppelt, und es ist das nur in Südosteuropa und Rußland auch einer wesentlichen Vergrößerung der Anbauflächen, im übrigen aber der Hebung der Ertragsfähigkeit (Abb. 23) zuzuschreiben. Aber infolge des noch viel rascher gewachsenen Bedarfs ist die Brotgetreide- und Mehleinfuhr nach Europa gewaltig gestiegen, so daß die Versorgung unseres Erdteils mit Brot- und Futtergetreide in hohem Maße vom Ausfall der Ernten und von den Getreidepreisen in Übersee abhängig ist.



23. Der Weizen ertrag je Hektar in einigen Staaten Europas 1913 und 1928.

Landwirtschaftliche Erzeugung Europas 1928²

Weizen	59,9 Mill. t = 47,5	} v. H. der Weltproduktion	Mais	13,1 Mill. t = 12,2	} v. H. der Weltproduktion
Roggen	42,0 „ t = 96,1		Reis	1,4 „ t = 1,5	
Gerste	21,7 „ t = 48,4		Kartoffeln	164,9 „ t = 89,9	
Hafer	43,8 „ t = 59,3				

Unter den Handelspflanzen nehmen heute in Europa nur noch Flachs, Hopfen und namentlich die Zuckerrübe (vorwiegend in Mitteleuropa, Nordfrankreich, Belgien, Mittelrußland) eine wichtige Stellung ein; die Rübenzuckerproduktion betrug 1928/29: 84,0 Mill. dz (gegenüber 1913/14: 82,4 Mill.), wovon 22 v. H. auf das Deutsche Reich, 13 v. H. auf die Tschechoslowakei entfielen. Von den Produkten des wärmeren Europa kommt besonders der Wein in Betracht. Von den etwa 6,4 Mill. ha Weinlandes befinden sich über 80 v. H. in Italien, Frankreich, Spanien und Portugal, von dem Ertrag entfallen aber auf Frankreich allein infolge der weit besseren Pflege der Weingärten durchschnittlich über 40 v. H., auf Italien trotz der fast um ein Drittel größeren Fläche nur 30 v. H. Daneben haben unter den mediterranen Baumkulturen besonders noch Oliven, Mandeln, Feigen und Agrumen für die Ausfuhr Wichtigkeit.

Auch die Verteilung der Erzeugung tierischer Produkte ist je nach der Art der Viehhaltung (Abb. 24—26) sehr verschieden, nämlich so, daß die dünnbesiedelten Agrarländer des O zwar zur Versorgung der dichtbewohnten westlichen Länder beitragen,

¹ Das kontinentale Klima des O gestattet mit Erfolg nur den Anbau besonders harkörniger, frühreifer, aber nicht besonders ertragreicher Weizensorten. Dazu kommt der Einfluß der latenten Agrarkrise in Rußland.

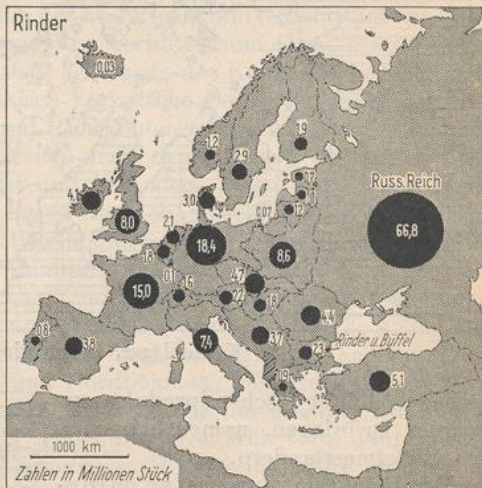
² Bei Rußland ist nur Gesamt Rußland, also der europäische mit dem asiatischen Teil statistisch erfaßbar.

daß diese aber außerdem große Mengen von Fleisch, Fett, Häuten, Wolle u. a. aus Übersee einführen müssen. Die gewaltigen Verluste, die der Viehbestand der kriegsführenden Staaten durch den Weltkrieg erlitten hat, sind heute so gut wie wettgemacht. Im Jahre 1928 gab es in

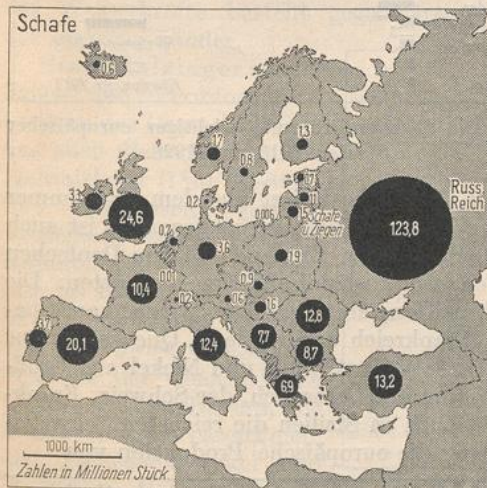
	Pferde	Rinder	Schafe	Schweine
Europa (ohne Rußland)	23,6 Mill.	101,3 Mill.	132,7 Mill.	70,3 Mill.
Rußland (europäischer und asiatischer Teil)	32,0 „	66,8 „	123,8 „	25,2 „

Auch der Holzbedarf Europas kann schon längst nicht mehr aus den Waldungen des Erdteils selbst gedeckt werden, so sehr immer noch Finnland, Rußland und Skandinavien, in geringerem Maße auch Österreich und die Karpatenländer die waldarmen Gebiete im NW und S mit ihrem Überschuß versorgen. (Über die Verteilung des Waldes in den Einzelstaaten s. Tab. II, 6, S. 1090.)

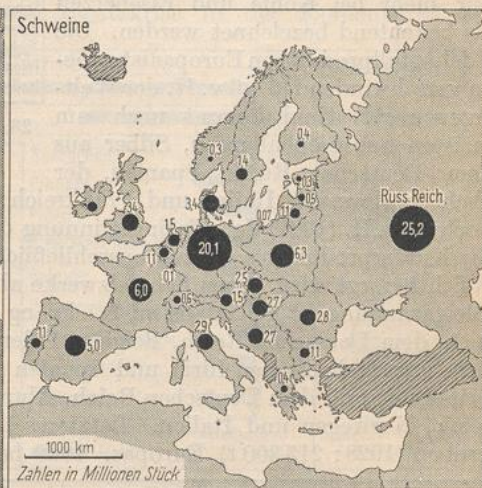
Die Binnenfischerei befindet sich fast überall infolge Regulierung der Flüsse und deren Verunreinigung durch Abwässer im Rückgang und spielt nur noch in Rußland für die Volksernährung eine Rolle. Weit wichtiger ist die Seefischerei, die im Mittelmeer und in der Ostsee vorwiegend als Küstenfischerei auf Sardinen, Sardellen, Makrelen, Thunfische, Schollen, Flundern, Heringe, Aale und Schaltiere, in der Nordsee und im Nordmeer bis nach Island als Hochseefischerei mit modernen Mitteln auf Dorsch und Hering betrieben wird. An der norwegischen Westküste sind die Lofotgewässer ein Hauptfanggebiet. Daher vermögen die nordischen Länder, vor allem Norwegen und England, einen



24. Rinder.

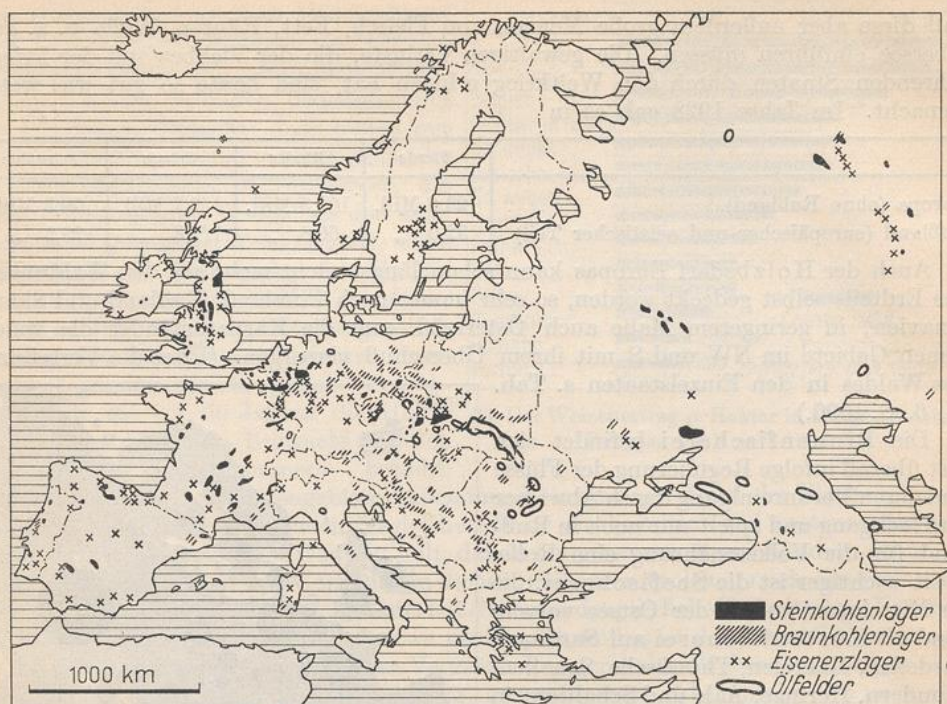


25. Schafe.



26. Schweine.

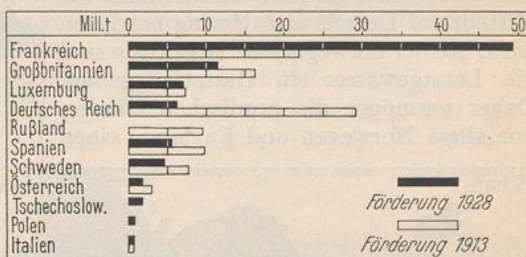
24—26. Der Viehbestand der europäischen Staaten 1928 oder nach der jeweils letzten Zählung. Die Schraffur bezeichnet Gebiete ohne genaue Angaben oder ohne nennenswerten Tierbestand.



27. Kohlenlager, Eisenerzlager und Ölfelder Europas.

großen Teil ihrer Fischereiprodukte zur Ausfuhr zu bringen, namentlich nach den Mittelmeerländern.

Der Reichtum Europas an mineralischen Schätzen (Abb. 27) kann nur mehr bei Kohle und Eisenerzen als bedeutend bezeichnet werden. Die Edelmetallproduktion Europas ist nahezu verschwindend (5—6 v. H. der Weltproduktion). Gold kommt noch am meisten aus Siebenbürgen, Silber aus dem Deutschen Reich, Spanien, der Tschechoslowakei, Italien und Frankreich; Rußland bestreitet aus dem Ural immer noch 55 v. H. (1927) der Platingewinnung der Erde. Relativ zurückgegangen ist auch die Kupferproduktion, die fast ausschließlich von Spanien, England und dem Deutschen Reich besorgt wird, deren Schmelzwerke aber auch ausländische Erze verhütten. Die Bleigewinnung ist gleichfalls im Rückgang begriffen; sie stammt vorwiegend aus Spanien, dem Deutschen Reich, Belgien, Polen, Frankreich und England, Quecksilber aus dem jetzt italienischen Idria und Spanien (1928: 4200 t), Zinn und Nickel aus Großbritannien und dem Deutschen Reich, Aluminium aus Österreich, der Schweiz, Frankreich, Norwegen und Italien. Letzteres hat auch in Sizilien die reichsten Schwefelgruben (1928: 215 300 t) Europas. 1929 betrug die europäische Produktion von



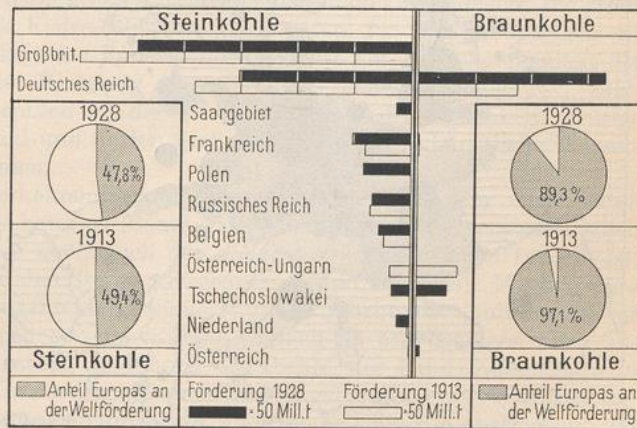
28. Die Eisenerzförderung wichtiger europäischer Staaten 1913 und 1928.

	Kupfer	Blei	Zink	Zinn	Aluminium
1000 t	191	399	712	68	132
v. H. der Weltproduktion .	10,0	22,9	48,7	34,4	50,0

Bezüglich der Eisenerze (Abb. 28) stehen nach Qualität und Eisengehalt die Magnetite aus Schwedisch-Lappland an erster Stelle. Großbritannien hat reiche Kohleneisensteine im sogenannten Blackband in Schottland und im mittleren England, mesozoische Toneisensteine im südlichen England. Die ungeheuer reichen Minettelager von Lothringen, an denen auch Luxemburg Anteil hat, sind nun an Frankreich gefallen, die ober-schlesischen Braun- und Toneisensteine an Polen, so daß das Deutsche Reich heute fast nur auf die Lager im Rheinland und in Hannover angewiesen ist. Ein uralter Abbau von Spateisenstein geht auf dem Steirischen Erzberg um. Unbedeutender sind die Vorkommnisse in Mittelböhmen, der Slowakei und Bosnien, noch recht zukunftsreich die von Südslawien, Mittel- und Südrußland, im Ural und in Spanien. Der gleichfalls uralte Abbau auf Elba ist nahezu eingestellt. 1927 betrug die gesamte Eisenerzproduktion Europas 95,7 Mill. t (= 56,3 v. H. der Weltproduktion; 1929: 106,6 Mill. t.), wobei Frankreich an erster Stelle steht, die Roheisengewinnung 45,3 Mill. t (= 50,3 v. H. der Welt; 1929: 50,1 Mill. t.), wobei immer noch das Deutsche Reich vor Frankreich und Großbritannien steht, da es infolge seines Kohlenreichtums viel fremde Erze verhüttet und Alteisen verarbeitet.

Die größten Steinkohlenvorräte enthält einerseits das Kaledonische Gebirge in Großbritannien, andererseits der Armorikanisch-Varistische Bogen von Südwales über Nordfrankreich und Belgien ins Aachener und Ruhrkohlenrevier, sodann über kleinere Vorkommnisse in Sachsen und Niederschlesien nach dem riesigen ober-schlesischen Revier, an dem auch die Tschechoslowakei und besonders Polen namhaften Anteil haben. Auf der Innenseite dieses Bogens liegen die Kohlenbecken des Französischen Zentralplateaus, des Saargebiets und von Mittelböhmen. Sehr ausgedehnt, aber noch nicht entsprechend abgebaut und auch an Qualität zurückstehend sind die russischen Kohlenfelder (Donezbecken, Mittelrußland, Ural), noch kaum erschlossen die Spaniens, so daß außer Skandinavien und der Schweiz auch Südeuropa in hohem Maße kohlenarm ist. Wertvolle Braunkohlenfelder haben vor allem das Deutsche Reich (Leipziger Tieflandsbucht, Niederlausitz, Kölner Bucht) und Nordböhmen, kleinere Vorkommnisse Österreich, Ungarn, Südslawien u. a. Länder. 1929 betrug die gesamte Stein- und Braunkohlenförderung Europas 832 Mill. t (gegenüber 674 Mill. t im Jahre 1912), das sind 54 v. H. der Weltproduktion (ebensoviel v. H. wie im Jahre 1912). Die gesamte Kohlenherzeugung hat gegenwärtig die der Vorkriegszeit überstiegen (Abb. 29). Infolge des verringerten Bedarfs der Industrie und der zunehmenden Verwertung der Wasserkräfte besteht gegenwärtig eine Absatzkrise in der Kohlenwirtschaft der meisten Länder.

Reiche Salzlager aus der Trias- und Permformation besitzen das Deutsche Reich, das auch über die reichsten Kalisalz-lager (1861 bei Staßfurt erschlossen) verfügt, wengleich sein bisheriges Kalimonopol durch den Verlust des Elsaß gebrochen ist, ferner Frankreich, England und die Schweiz. Die alpinen Salzlager der Trias gehören Österreich und Bayern, die miozänen der Karpaten Polen, der Tschechoslowakei und Rumänien. 1927 produzierte Europa mit 12,7 Mill. t 50 v. H. der Weltgewinnung von Salz.

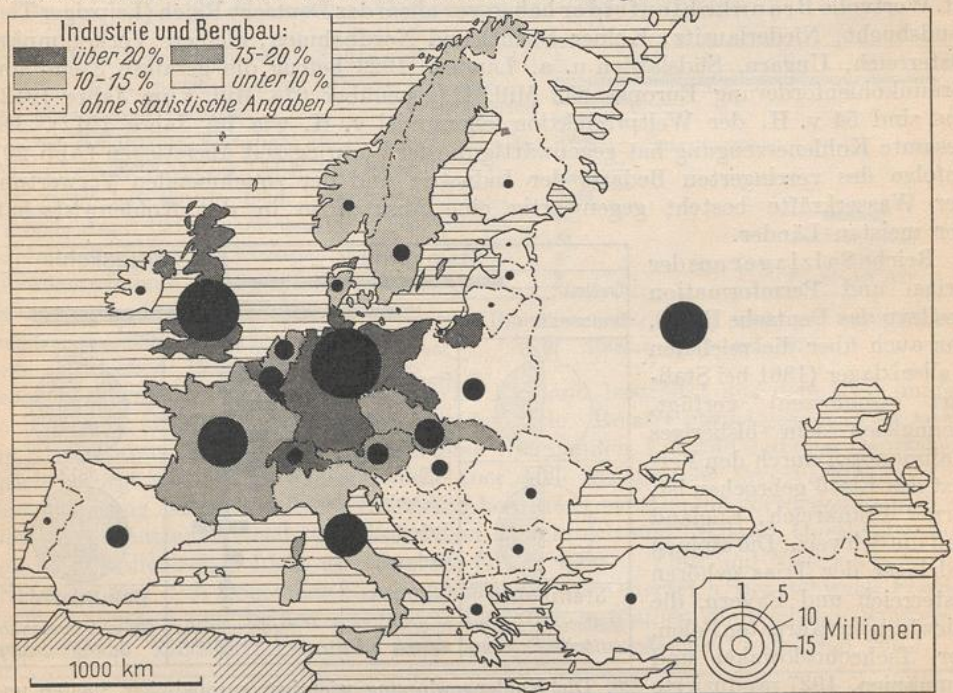


29. Die Kohlegewinnung wichtiger europäischer Staaten und der Anteil Europas an der Weltförderung 1913 und 1928 (Deutsches Reich 1913 mit, 1928 ohne Saargebiet).

Relativ gering ist der Reichtum Europas an Erdöl, das nun durch die Ausbreitung der Kraft- und Luftfahrzeuge immer größere Bedeutung gewinnt. Die reichsten Ölfelder begleiten den Außensaum der Karpaten vom Marchfeld durch Galizien bis an den Nordrand der Walachei, doch bestreiten sie mit denen Frankreichs und des Deutschen Reichs bei 5,7 Mill. t Erzeugung (1929) nur 2,8 v. H. der Weltproduktion. Viel reicher, aber schon außerhalb der physischen Grenzen Europas gelegen, sind die Ölfelder auf der Nordseite des Kaukasus, besonders bei Baku (1929/30: 10,2 Mill. t = 5,5 v. H. der Weltproduktion). Im ganzen bedarf Europa in raffinierten Ölen sowie in Rohölen zwecks Veredelung einer bedeutenden Einfuhr.

3. DIE INDUSTRIE

Das Hauptmerkmal der Umgestaltung des wirtschaftlichen Lebens der letzten fünfzig Jahre ist die durchgreifende Industrialisierung der meisten westlichen Länder Europas, womit der Übergang großer Bevölkerungsschichten von der Landwirtschaft und dem damit vielfach verbundenen Hausgewerbe und dem Kleingewerbe zur großindustriellen Betätigung verbunden war. Auch die Bodenständigkeit der Industrie hat insofern verloren, als nunmehr die Rohprodukte, z. B. Schafwolle, größtenteils aus dem Ausland oder aus Übersee bezogen werden, so daß viele Industriezweige ihre Betriebsstätten nach den Orten der Kohलगewinnung und der besten Ausnutzungsmöglichkeiten der Wasserkräfte verlegt haben, womit eine teilweise Dezentralisation der Großindustrie entstanden ist. Daher sind nun auch Gebirgsgegenden, wie die Alpen und Skandinavien, an der Industrialisierung beteiligt. In ganz Europa sind 1926 durch Ausnutzung der Wasserkräfte etwa 13,1 Mill. Pferdekräfte in den Dienst von Industrie und Verkehr gestellt worden. Andere Länder, wie die Schweiz, mußten trachten, trotz Mangel an Rohstoffen und Kohle dem Überschuß ihrer Bevölkerung durch Ausbildung von Quali-



30. Die in der Industrie tätige Bevölkerung (in schwarzen Kreisen) und ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung der europäischen Staaten um 1920 (nach der jeweils letzten Zählung).

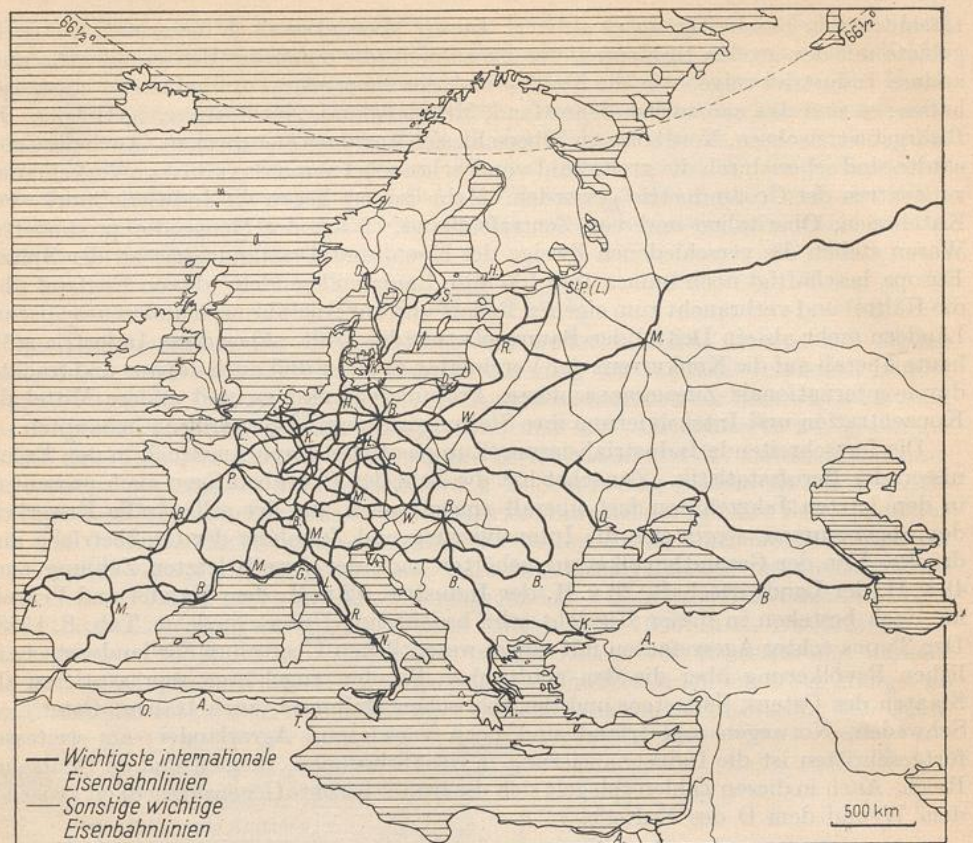
tätsindustrien Beschäftigung zu sichern. Immer aber fallen noch die großen Industriegebiete mit den großen Kohlenrevieren zusammen, die außer der Hüttenindustrie auch andere Industriezweige, wie die Textil- und die chemische Großindustrie, angezogen haben; es sind das namentlich Schottland, Mittelengland, Nordfrankreich, Belgien, das Ruhrgebiet, Sachsen, Nordböhmen, Oberschlesien und das Donezbecken. Auch die Großstädte sind schon durch die große Zahl von Verbrauchern und das günstige Verkehrsnetz zu Zentren der Großindustrie geworden. Mehr isoliert liegen die Industriebezirke von Katalonien, Oberitalien und von Zentralrußland. Nach der Menge der produzierten Waren stehen die verschiedenen Zweige der Eisen- und Textilindustrie an der Spitze; Europa beschäftigt noch immer über 100 Mill. Baumwollspindeln (davon England über die Hälfte) und verbraucht zum eigenen Bedarf und zur Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern mehr als ein Drittel der Baumwollernte der Welt. Aber diese Industrie stößt heute überall auf die Konkurrenz der Vereinigten Staaten und auch Japans und trachtet durch internationale Zusammenschlüsse, Preisübereinkommen und andere Mittel der Konzentration und Intensivierung ihre Stellung auf dem Weltmarkt zu behaupten.

Die fortschreitende Industrialisierung Europas findet ihren Ausdruck in den Ergebnissen der Berufsstatistik. Zunächst hat die Zahl der Erwerbstätigen auch prozentual in den letzten Jahrzehnten fast überall zugenommen, die der selbständig Erwerbenden abgenommen, worin sich die Intensivierung und Zunahme der Großbetriebe ausdrückt. Von der Gesamtbevölkerung gehörten nach der jeweils letzten Zählung rund 48 v. H. der Landwirtschaft, 26 v. H. der Industrie, 12 v. H. dem Handel und Verkehr an, doch bestehen in dieser Hinsicht sehr bedeutende Unterschiede (s. Tab. S. 1088). Den Typus echter Agrarstaaten mit einem wesentlichen Überschuß der landwirtschaftlichen Bevölkerung über die den städtischen Berufen zugehörige repräsentieren alle Staaten des Ostens, Südostens und der Iberischen Halbinsel, auch Italien, Österreich, Schweden, Norwegen und Irland sind noch vorwiegend Agrarländer; am weitesten fortgeschritten ist die Industrialisierung in Großbritannien, Belgien und im Deutschen Reich. Auch in diesen Zahlen spiegelt sich die früher betonte Gegensätzlichkeit zwischen dem W und dem O des Erdteils.

4. VERKEHR UND HANDEL

Europas Verkehrslage und Verkehrsbedingungen wurden bereits einleitend berührt. Bedeutungsvoll sind in dieser Hinsicht die Aufgeschlossenheit gegen den Ozean, die reiche horizontale Gliederung, namentlich durch tief eingreifende Mittelmeere, die große Zahl guter Naturhäfen und die Eisfreiheit fast aller Küsten, für den Landverkehr die im allgemeinen gute Wegsamkeit des Reliefs und die meist gute Durchgängigkeit der Gebirge, besonders auch in der Richtung der größten Verkehrsspannung, N-S, zahlreiche gute natürliche Wasserstraßen und die vielfach sich bietende Möglichkeit, niedrige Wasserscheiden im Schollenland und in den großen Ebenen durch künstliche Wasserstraßen überschreiten zu können.

Die Verkehrswege und Verkehrsmittel des Binnenlandes haben nur mehr selten einen altertümlichen Charakter bewahrt (Saumverkehr in einigen Gebirgen, namentlich Südeuropas, für dessen Ebenen auch noch der hohe zweirädrige Karren typisch ist, straßenloser Wagenverkehr auf den Steppen Südrußlands und Ungarns). Mit dem Bau von besseren Landstraßen begann man meist erst im 18. Jahrhundert, mit der Anlage von Kunststraßen in den Alpen erst nach 1800, vielfach an alte Römerstraßen anknüpfend. Heute läßt der Zustand und auch die Dichte des Landstraßennetzes in manchen Teilen, besonders in Osteuropa, wo auch der Mangel an Baumaterial Schwierigkeiten macht, noch vieles zu wünschen übrig. In jüngster Zeit hat die Ausbreitung des Kraftwagenverkehrs (1929: etwa 4,5 Mill. Kraftwagen) den Landstraßen eine neue Bedeutung verliehen, so daß diese bereits den Eisenbahnen Konkurrenz zu machen beginnen.



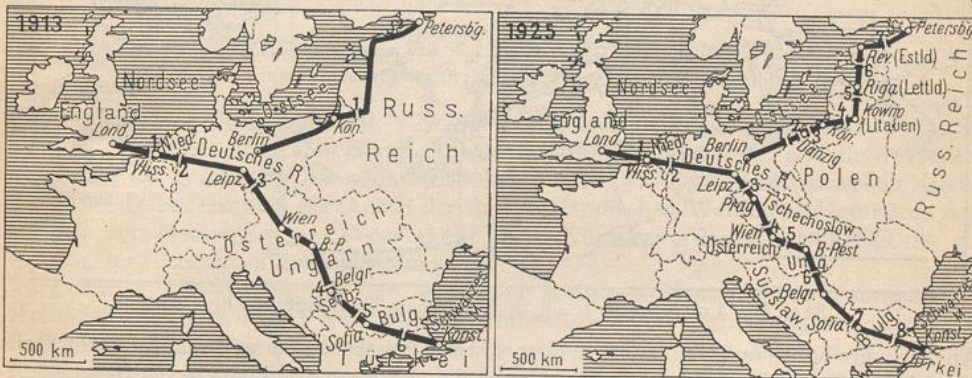
31. Die Haupteisenbahnlinien Europas.

Länge der Wasserstraßen in den europäischen Ländern

Land	Flüsse und Seen km	Kanäle km	zusammen km	Länge in km auf 100 qkm
Rußland und Ukraine . . .	39 200	7 000	46 200	1,1
Deutsches Reich	10 000	2 220	12 220	2,6
Frankreich	6 850	5 250	12 100	2,2
Großbritannien	2 350	5 140	7 490	2,4
Schweden	5 600	470	6 070	1,3
Finnland	5 000	500	5 500	1,4
Niederland	1 640	3 560	5 200	15,3
Italien	1 600	920	2 520	0,8
Rumänien	2 150	50	2 200	0,8
Belgien	950	1 250	2 200	7,3
Polen	1 800	200	2 000	0,5
Südslawien	1 240	260	1 500	0,6
Ungarn	550	—	550	0,6
Spanien	500	—	500	0,1
Österreich	340	20	360	0,5
Tschechoslowakei	280	—	280	0,2
Schweiz (Seen)	200	—	200	0,5
			rund 107 000	im Durch- schnitt etwa 1,1

1825 beginnt in Westeuropa der Bau von Eisenbahnen (Abb. 31), deren Länge sich mit der raschen Verdichtung der Bevölkerung und der riesigen Steigerung des Güterverkehrs seit 1870 fast vervierfacht hat. Heute beträgt sie in ganz Europa 386 000 km, also 3,9 km auf 100 qkm, doch ist die Dichte des Netzes in den einzelnen Ländern sehr verschieden und nimmt im allgemeinen von dem Gebiet der größten Menschenanhäufung nach allen Seiten, besonders nach N und O, ab (in Belgien [mit Kleinbahnen] 36,5 km auf 100 qkm, in Sachsen 18,2, England mit Wales [ohne Irland] 17,4, hingegen Sowjetrußland 0,4 [europ. Teil 1,5], Norwegen 1,2 km). Bedeutende Leistungen des Eisenbahnbaues waren die mehrfachen Überschneidungen und Durchtunnelungen der Alpen, denen die Überschreitung des Skandinavischen Scheidegebirges durch die Ofotenbahn und in jüngster Zeit zwei Pyrenäenbahnen gefolgt sind, ferner der Bau der zwei großen Verbindungswege nach Asien (Sibirische und Orenburg-Taschkent-Bahn), sowie der russischen Murmanbahn nach der Eismeerküste.

Die besten natürlichen Wasserstraßen haben Mittel- und Osteuropa; doch fehlt es hier noch an den notwendigen Flußregulierungen. Als Großschiffahrtswege können im O nur gelten die Wolga von Astrachan bis Nishnij Nowgorod (2200 km), für kleinere Fahrzeuge bis ins Quellgebiet, von wo durch ein Kanalsystem eine Verbindung mit Petersburg (4000 km) besteht, ferner der Dnjepr von Mohilew bis Jekaterinoslaw. Auch auf der Donau ist der Dampferverkehr zwischen Regensburg und der Mündung (2490 km) aus verschiedenen Gründen nicht sehr lebhaft (Abb. 33).



32. Die Verbindungen London-Leipzig-Konstantinopel und Berlin-St. Petersburg vor und nach dem Kriege. Die Zahlen geben die Grenzübergänge an.

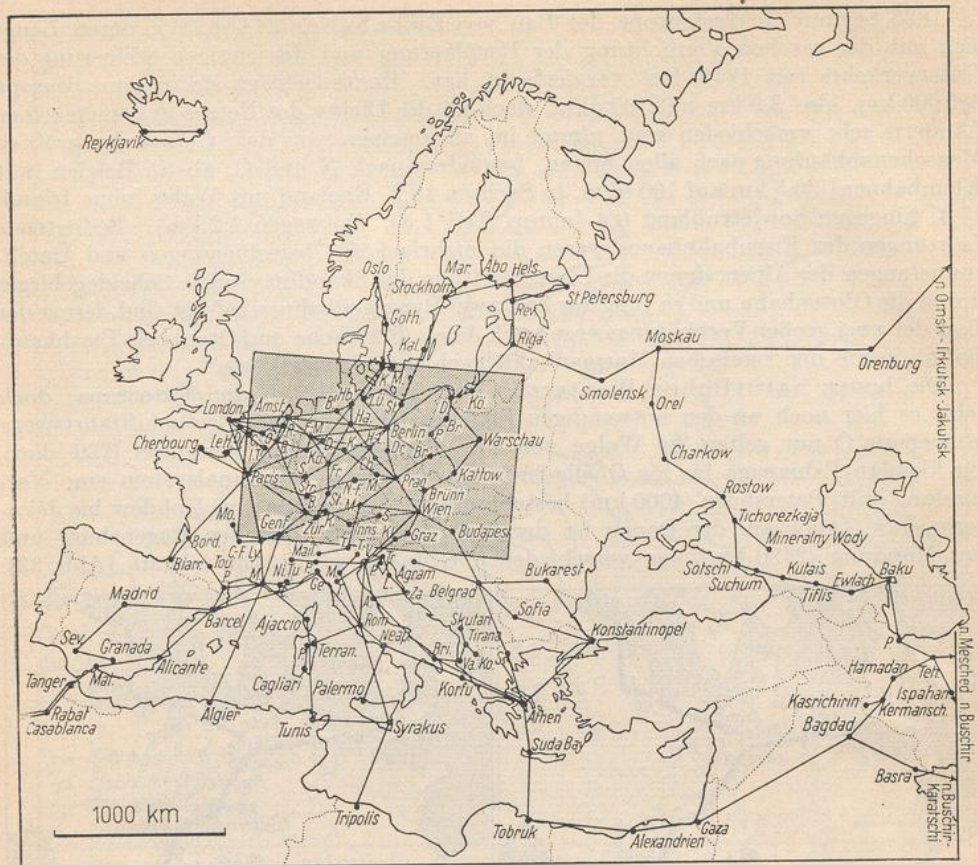


33. Die Donaufahrt von Passau nach Orsova vor und nach dem Kriege.

Vor dem Kriege gab es an der Donau von Passau nach Orsova keine Grenzsperrre. Jetzt gibt es vier Grenzsperrren und sieben Kontrollstationen.

Zeitverlust durch Revisionsaufenthalt an den Grenzen i. Jahre 1924:	Donau-Verkehr:
5000 Frachtkahrtage	1911: 6.803.000 t 100%
10.000 Transportschleppertage	1923: 3.924.000 t 57%
5000 Schleppertage	1924: 3.757.000 t 54%

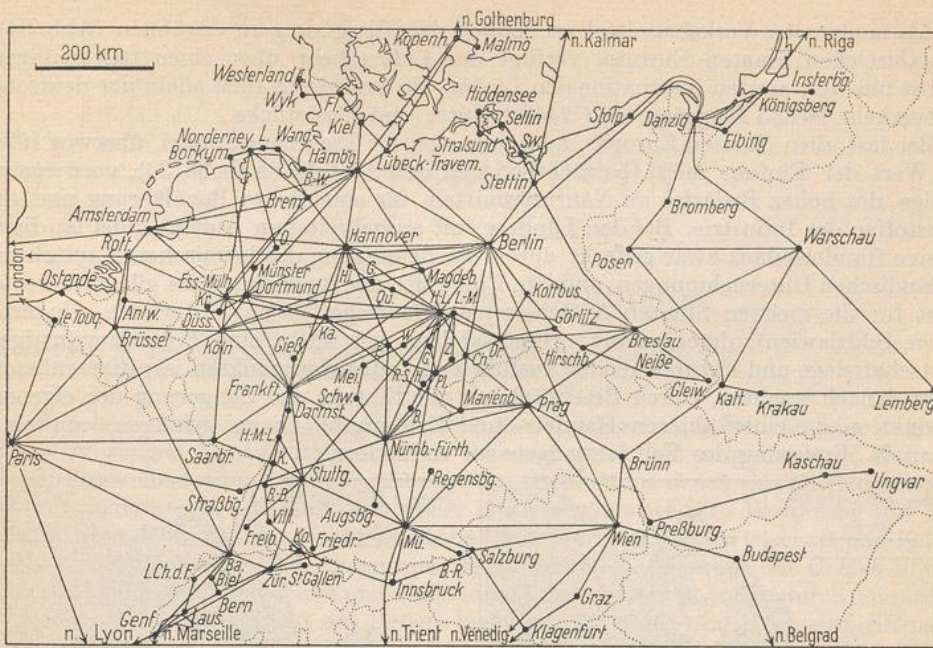
32 und 33. Die Auswirkungen der staatlichen Neugliederung Europas nach dem Weltkriege auf den Verkehr. (Nach W. Ziegler.)



34 a. Die Luftverkehrslinien in Europa im Sommerhalbjahr 1929.

An Verkehrsdichte und Transportmengen steht in Mitteleuropa weitaus an erster Stelle der Rhein, für größere Fahrzeuge bis Mannheim (600 km), für kleinere bis Basel schiffbar. An zweiter Stelle steht die Elbe. Geringere Bedeutung haben Oder, Weser und Weichsel, die französischen und englischen Flüsse. Die Kanäle hatten schon vor dem Eisenbahnzeitalter namentlich in Rußland, England und Frankreich einen gewissen Wert, wurden aber dann vernachlässigt und kamen erst in jüngster Zeit, zum Teil nach Vergrößerung ihrer Ausmaße und Verbindung mit modernen Kanalbauten, wie dem Mittellandkanal in Nordwestdeutschland, wieder zur Geltung; andere Bauten, wie die Verbindung des Rhein- und Donausystems, sind in Ausführung begriffen. Am dichtesten ist das Kanalnetz in Niederland (ungefähr so dicht wie das Eisenbahnnetz) und in Belgien. Auch Südschweden und Finnland verfügen über zahlreiche Kanäle, die die Seen untereinander verbinden. Das Kanalnetz der Po-Ebene dient hauptsächlich der künstlichen Bewässerung.

Der Seeverkehr hat sich im Lauf der Jahrhunderte vom Mittelmeer und der Ostsee immer mehr nach der atlantischen Seite der Erdteile verlegt und besitzt heute seinen Schwerpunkt in den englischen, niederländischen, belgischen und deutschen Häfen, die sowohl der Zufuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen der Industrie als auch der Ausfuhr von Fabrikaten und Kohle dienen, obwohl der Mittelmeerverkehr durch die Eröffnung des Sueskanals (1869) eine neue Belebung erfahren und der Ostseeverkehr durch den Nordostseekanal (1895) einen direkteren Anschluß an das offene Meer er-



34b. Die Luftverkehrslinien in Mitteleuropa im Sommerhalbjahr 1929.

halten hat. Von den 306 Mill. t des gesamten europäischen Fernverkehrs zur See entfielen 1912: auf die Häfen des nordwestatlantischen Gebiets 142, auf die des Mittelmeers 85, der Ostsee 40, der südatlantischen Küsten 35, der nordatlantischen Küsten 4 Mill. t. Dabei hat sich der Anteil der drei festländischen Welthäfen Hamburg, Antwerpen und Rotterdam am Fernverkehr seit 1870 fast verdoppelt, während der von London und Liverpool zurückgegangen ist.

Durch den Weltkrieg hat der Anteil der einzelnen Staaten an der europäischen Handelsflotte bedeutende Veränderungen erfahren. Die Vereinigten Staaten von Amerika treten nun mit einer eigenen Flotte in den europäischen Häfen auf, die deutsche Handelsflotte, vor dem Krieg die zweitgrößte Europas, war nahezu vernichtet, hat aber seither ihren Schiffsbestand wieder rasch vermehrt, so daß sie heute wieder an zweiter Stelle in Europa, auf der ganzen Erde an vierter Stelle steht.

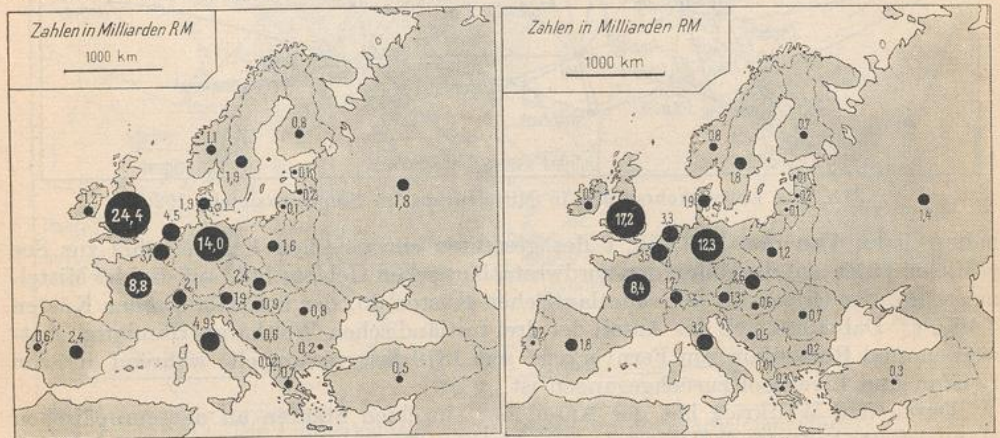
Die europäischen Handelsflotten in 1000 Brutto-Tonnen (1930)

Großbritannien	Norwegen . . .	3 670	Niederland . . .	3 090	Spanien	1 230
u. Kolonien	Frankreich . . .	3 530	Schweden	1 620	Dänemark	1 090
Deutsches Reich	Italien	3 330	Griechenland . .	1 390	Belgien	550

Der Anteil Europas am Welthandel hat trotz der gewaltigen absoluten Steigerung der Güterbewegung in dem Maße prozentual abgenommen, wie auch andere Länder, vor allem U. S. A. und Japan, in den Weltverkehr eingetreten sind. Während dieser Anteil 1890 noch 73,6 v. H. betrug, war er 1912 auf 67,4 v. H., 1928 auf 52,5 v. H. gesunken und nimmt in dem Maße ab, wie sich der Handel überhaupt vom Atlantischen nach dem Stillen Ozean verschiebt. Noch immer aber liegt der europäische Anteil am Welthandel vorwiegend in den Händen der großen westeuropäischen Industriestaaten. Im Durchschnitt der Jahre 1909—1913 betrug er beim Deutschen Reich 12,3 v. H., bei Großbritannien (ohne Kolonien) 16,7 v. H., Frankreich 9,1 v. H., Niederland 6,8 v. H., 1928 dagegen Deutsches Reich 9,4 v. H., Großbritannien und Irischer Freistaat 13,9 v. H., Frankreich 6,2 v. H., Niederland 2,8 v. H.

Als modernstes Verkehrsmittel ist endlich das Flugzeug zu erwähnen (Abb. 34). In zahlreichen Staaten Europas verfügt der Luftverkehr über einen regelmäßigen Dienst mit bestimmten internationalen Linien. So beförderte 1929 allein der deutsche Luftverkehr 96 835 Fluggäste und 2456 t Güter und Poststücke.

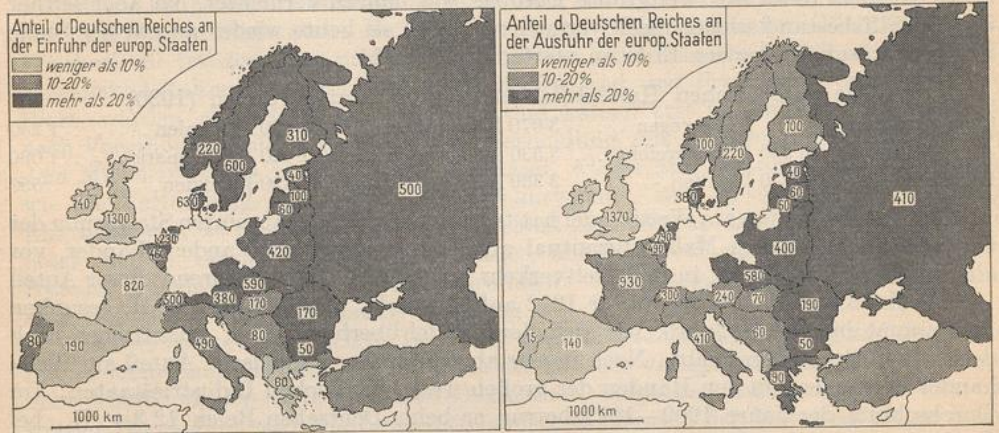
Bei fast allen Staaten Europas, ausgenommen die Tschechoslowakei, überwog 1928 der Wert der Einfuhr meist beträchtlich den der Ausfuhr (Abb. 35/36), vorwiegend infolge des hohen Bedarfes an Nahrungsmitteln für eine dichte Bevölkerung und an Rohstoffen der Industrie. Bei den Ländern mit ausgebreitetem Außenhandel ist diese passive Handelsbilanz zwar gedeckt durch die Beteiligung des heimischen Kapitals an ausländischen Unternehmungen und die Einkünfte der Reederei. Dies gilt aber heute nicht für die meisten Staaten Mitteleuropas (Deutsches Reich, Österreich, Ungarn, Polen, Südslawien), deren passive Handelsbilanz vor allem eine Folge ungünstiger Wirtschaftslage und unzureichender Ausfuhr von Industrieprodukten ist; diese müssen daher danach trachten, durch Beschränkung der Einfuhr und Steigerung der eigenen Produktion zu einer aktiven Handels- und Zahlungsbilanz zu gelangen, um eine dauernde Minderung des Volksvermögens zu verhindern.



35. Einfuhr.

36. Ausfuhr.

35 und 36. Der Außenhandel der europäischen Staaten nach seinem Wert in Milliarden RM. 1928.



37. Einfuhr.

38. Ausfuhr.

37 und 38. Der Anteil des Deutschen Reiches am Außenhandel der europäischen Staaten 1928. Die Zahlen geben den Wert der Einfuhr bzw. Ausfuhr in Mill. RM. an. Sie stützen sich auf die Angaben der einzelnen Staaten.