



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

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

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

**Seydlitz, Ernst von**

**Breslau, 1931**

3. Industrie

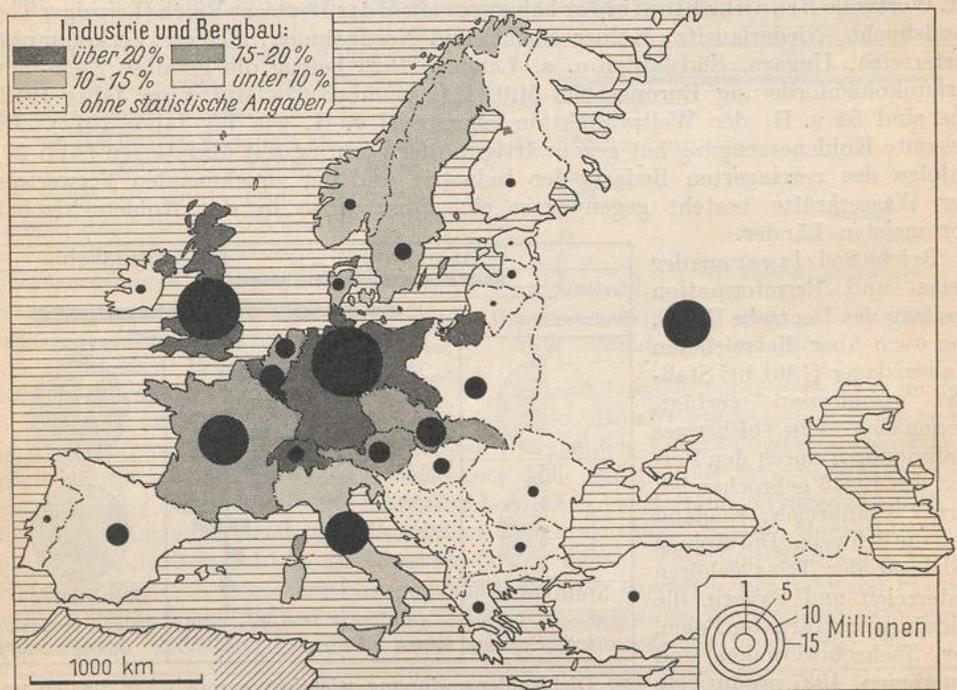
---

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

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.