



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1931

4. Verkehr und Handel

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

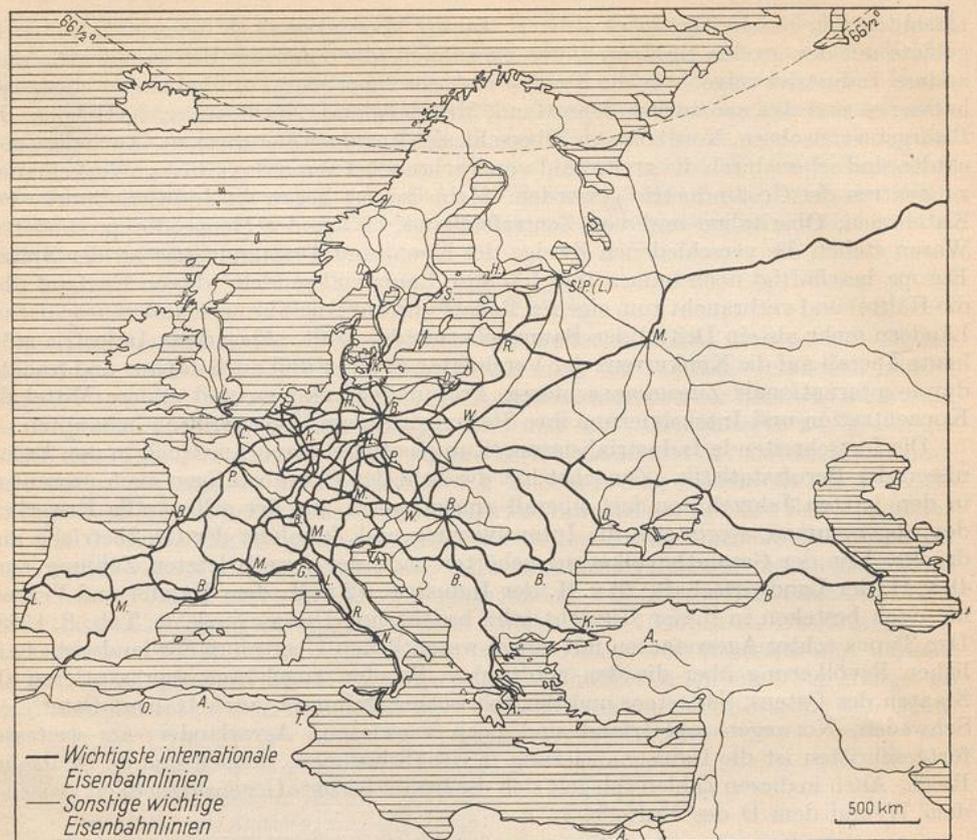
tätsindustrien Beschäftigung zu sichern. Immer aber fallen noch die großen Industriegebiete mit den großen Kohlenrevieren zusammen, die außer der Hüttenindustrie auch andere Industriezweige, wie die Textil- und die chemische Großindustrie, angezogen haben; es sind das namentlich Schottland, Mittelengland, 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.



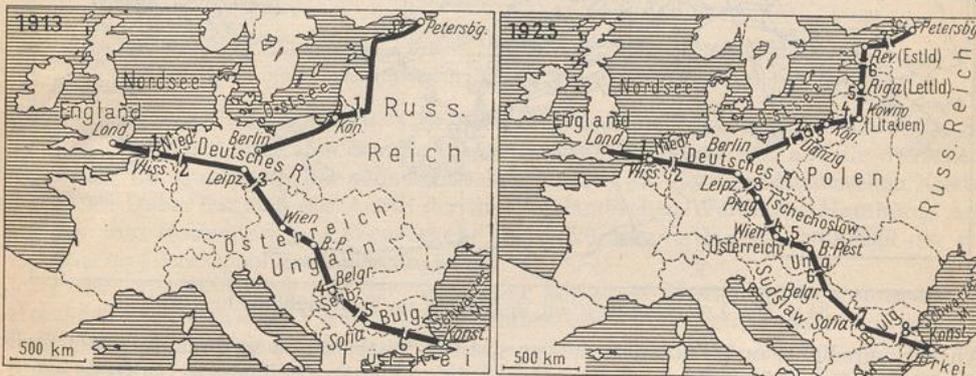
31. Die Haupteisenbahnlinien Europas.

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 Überschienungen 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.

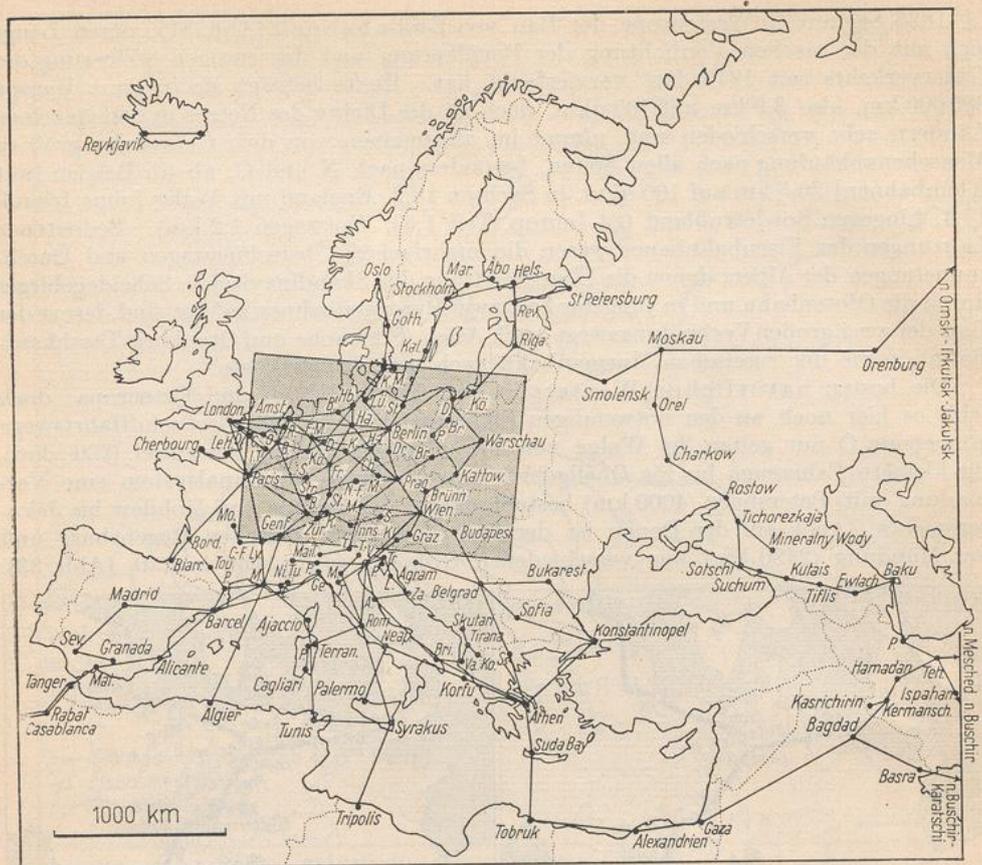


33. Die Donaufahrt von Passau nach Orsova vor und nach dem Kriege.

Vor dem Kriege gab es an der Donau von Passau nach Orsova keine Grenzsperr. Jetzt gibt es vier Grenzsperrn 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%

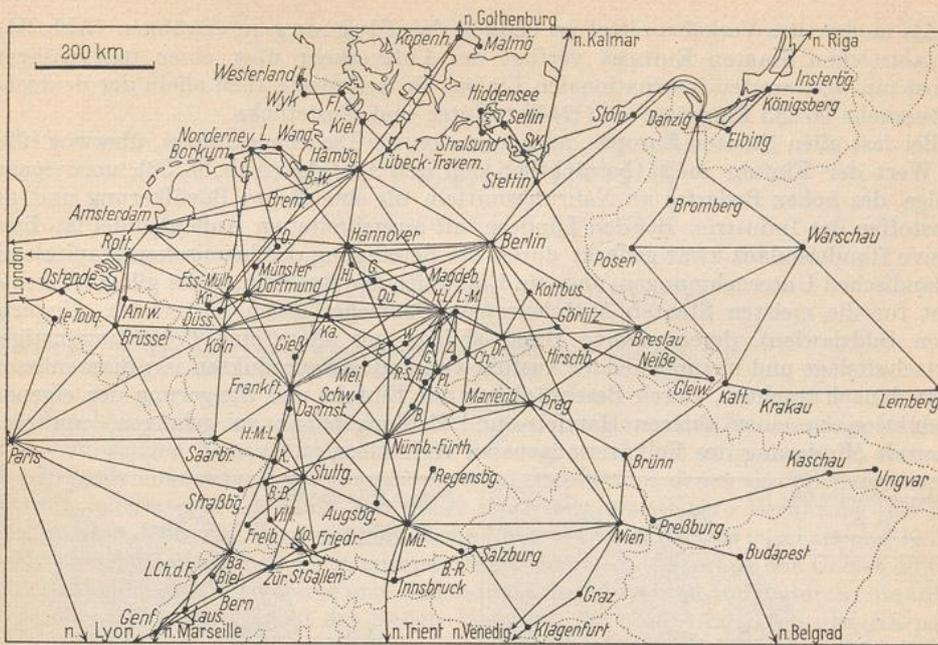
32 und 33. Die Auswirkungen der staatlichen Neugliederung Europas nach dem Weltkriege auf den Verkehr. (Nach W. Ziegler.)



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 Erdteils 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.

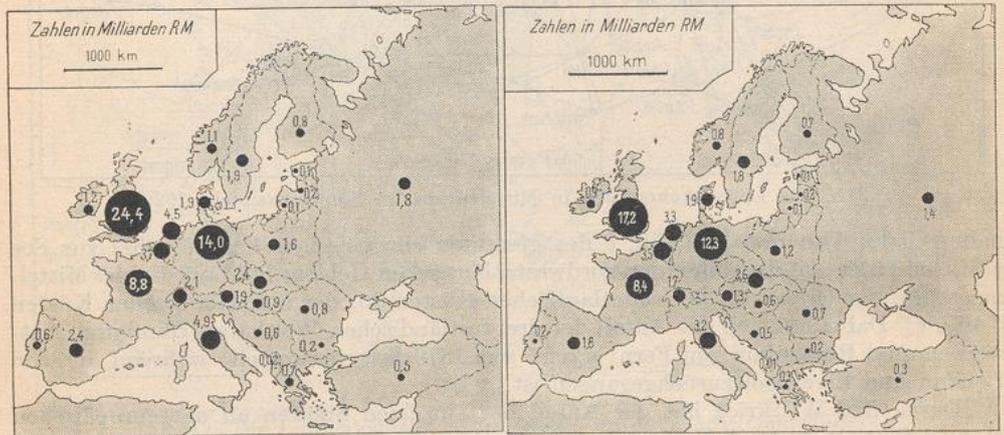
Die europäischen Handelsflotten in 1000 Brutto-Tonnen (1930)

Großbritannien	Norwegen . . .	3 670	Niederland . . .	3 090	Spanien	1 230
u. Kolonien 23 380	Frankreich . .	3 530	Schweden . . .	1 620	Dänemark . . .	1 090
Deutsches Reich 4 230	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.

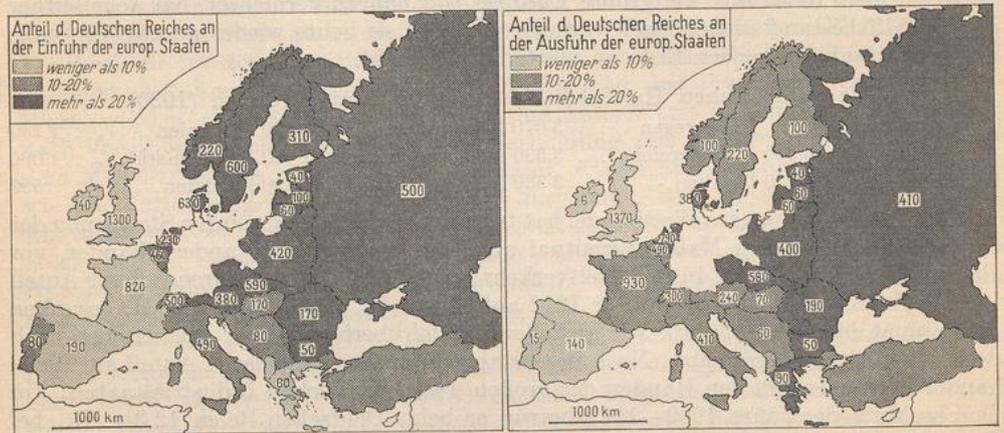
Bei fast allen Staaten Europas, ausgenommen die Tschechoslowakei, überwog 1928 der Wert der Einfuhr meist beträchtlich den der Ausfuhr (Abb. 35/36), vorwiegend infolge des hohen Bedarfes an Nahrungsmitteln für eine dichte Bevölkerung und an Rohstoffen der Industrie. Bei den Ländern mit ausgebreitetem 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.