



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1931

Niederland

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

zeiten, wenn auch der August reicher mit Regen bedacht ist als der April. Schneefälle gibt es längs der Küste durchschnittlich etwa ein Dutzend gegenüber etwa fünf Dutzend in den wochenlang von starker Schneedecke umhüllten Ardennen.

Wiesen und Weiden ermöglichen durch ihren üppigen Graswuchs eine Viehhaltung, die weit über die eines gleich großen Areals mit Kontinentalklima hinausgeht. Die Tiere grasen, abgesehen von den hochgelegenen Gebieten, bis in den November und Dezember hinein und finden schon im März, ja sogar im Februar wieder Nahrung im Freien. Die Schifffahrt auf den zahlreichen Kanälen und auch auf den Flüssen wird durch Frost zeitweilig unterbrochen. Die Holländer sind eifrige Schlittschuhläufer, aber die große Wasserfestung ihrer beiden volkreichsten Provinzen wurde sehr selten infolge anhaltenden Frostes und starker Eisdecken von feindlichen Heeren in ernste Gefahr gebracht. Die Verbindung der großen Seehäfen mit dem Meere wird durch Treibeis nur gelegentlich erschwert und sehr selten unterbrochen, hat doch das Meer bei Calais noch eine durchschnittliche Januartemperatur von 7 bis 8°. Dennoch ist den Küstenbewohnern trotz ihrer günstigen Weltlage die Ausgestaltung ihrer Seehäfen nicht leicht gemacht, sichere Hafengebieten hat ihnen die Natur nicht geschaffen. Vor der nicht selten stürmischen und dabei nebelreichen Flachküste mit ihren wenig widerstandsfähigen, großen Veränderungen unterworfenen Gestaden liegen Untiefen, deren Gefahren durch Seezeichen, Leucht- und Heulbojen, eine Flottille von Lotsenbooten und durch Küstenstationen zur Rettung Schiffbrüchiger nach Möglichkeit bekämpft und vermindert werden.

DIE EINZELNEN TEILE

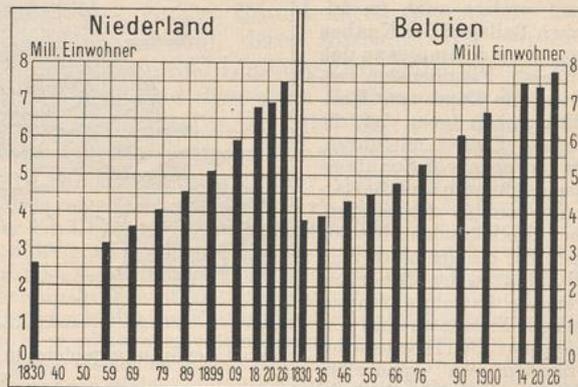
NIEDERLAND

I. ÜBERBLICK

Die konstitutionelle Monarchie von Niederland ist die Nordhälfte jenes Staatengebildes, das nach dem Sturze Napoleons dem Wiener Kongreß und besonders England seine Entstehung verdankte, sich aber in der Julirevolution 1830 teilte mit einer Grenzregulierung, die abgesehen von kleinen Verschiebungen des Jahres 1839 bis heute Bestand gehabt hat. Ihr Gebiet gehörte zu jenen 17 Provinzen, die — einst deutsches Reichsland! — 1548 ein deutscher Kaiser dauernd vom Reiche trennte und die, soweit sie sich

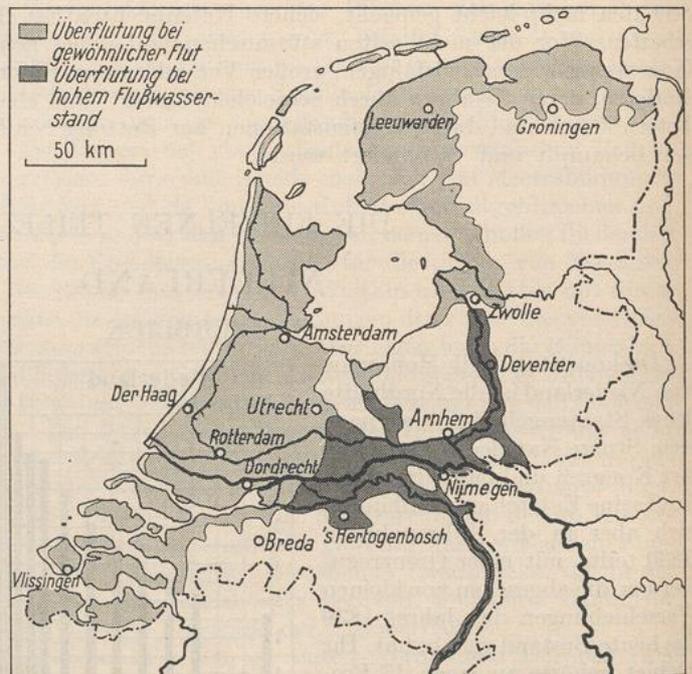
zum Protestantismus bekannten, gegen den Ketzerverfeind Philipp II. ihre Unabhängigkeit erkämpften. Das kleine Königreich von rund 34 000 qkm kann zurückblicken auf eine fast hundertjährige, im ganzen erfreuliche Entwicklung, die freilich die Glanzepoche der Niederlande des 17. Jahrhunderts nicht wieder erreichte. Seine Bevölkerung, die in der Mitte des 19. Jahrhunderts 3 und gegen Ende desselben 5 Mill. Einwohner zählte, ist auf mehr als 7,8 Mill. angewachsen, nicht sowohl durch Zustrom von außen als durch den Überschuß der Geburten (Abb. 392).

Die Niederländer sind Germanen, Enkel von Ahnen nordischer Rasse mit sehr geringer Beimischung fremden Blutes. Die Nachkommen der Friesen, Sachsen und Niederfranken leben in



392. Das Bevölkerungswachstum Niederlands und Belgiens.

einzelnen Gegenden ziemlich unvermischt, in anderen in schwer unterscheidbarer Verschmelzung nebeneinander, alle im Gefühl nationaler Zusammengehörigkeit, gleichviel, ob sie sich zum Protestantismus (1920: 3,7 Mill.), zum Katholizismus (2,5 Mill.), zu einer der zahlreichen Sekten bekennen oder als konfessionslos (0,5 Mill.) bezeichnen. Zur Schriftsprache hat sich die holländische Mundart entwickelt, dialektische Eigentümlichkeiten in der Umgangssprache finden sich von Provinz zu Provinz, ja hier und da von Ort zu Ort. Die Entdeckung speziell friesischer, sächsischer und fränkischer Züge in Denk- und Empfindungsweise der Niederländer muß umsichtigen und vorsichtigen Lokalforschern überlassen bleiben. Noch immer spiegelt sich in vielen ländlichen Siedlungen die Stammeszugehörigkeit der Bewohner in der Bauart von Wohnung und Stall wider, obwohl zwischen ihnen gelegentlich Behausungen entstehen für Mensch und Tier, die an amerikanische Wellblechbuden erinnern. Sprichwörtlich ist die holländische Sauberkeit. Mit Recht! Ausnahmen sind selten. Gemeinsinn und Ordnungsliebe haben sich seit einem Jahrtausend von Generation auf Generation vererbt. Das „*Batavus litora fecit*“ gilt nicht nur für die Ufer des Meeres, sondern für fast die Hälfte des heimatlichen Bodens, die ohne die Tatkraft und Umsicht seiner Siedler nie in Kulturland umgewandelt wäre und nimmer als solches bewahrt werden könnte. An einsichtigen und begabten Menschen hat es in dem Lande nie gefehlt, in dem unter den Temperamenten das des Phlegmatikers glücklicherweise stärker vertreten ist als das des Sanguinikers. Die witzige Bemerkung des unvergeßlichen *Varenius*, daß im Lande nur Merkur verehrt werde, darf jedenfalls heute nicht mehr als objektive Kritik gelten für ein Volk mit trefflichen Instituten zur Durchforschung seiner Heimat, mit den Universitäten zu Amsterdam (2), Leiden, Utrecht, Groningen und den Hochschulen für Technik (Delft), Handel (Rotterdam), Ackerbau (Wageningen), Veterinärwesen (Utrecht). Frisches und gesundes Volksleben zeigt sich nicht nur bei den Schlittschuhläufern auf überfrorenen Stadtgräben und Kanälen, sondern auch im frischen Ballspiel der Knaben (sogar mit Klumpjes an den Füßen!). Familiensinn verraten die Züge von Radfahrern, von denen viele die kleinen Kinder mitführen, die Gruppen von Sonntags-spaziergängern und die Gartenszenen bei den zahlreichen Landhäuschen. Ein Zeichen für ein gesundes Volk (Bild 432) ist der oft hervortretende harmlose Humor und die Freude an dem verständnisvollen Interesse der Fremden an niederländischer Kulturlandschaft.



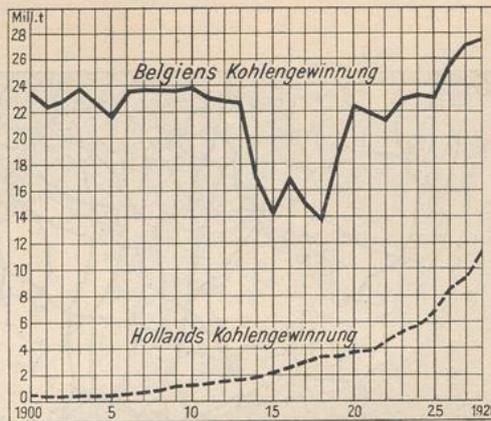
393. Überflutungsgebiete in Niederland ohne Schutz der Deiche.
(Nach H. Blink.)

Die Hälfte von Niederland bleibt unterhalb einer Höhenlage von 5 m über dem Nullpunkt des Neuen Amsterdamer Pegels, der von unserem NN sehr wenig verschieden ist (Abb. 393); nur 2 v. H. des Landes überragen 50 m, und nur in dem östlich der Maas nach S gegen das Gebirge vorspringenden Zipfel steigt eine schiefe, sanftwellige, vielfach von Löß bedeckte, durch scharf geschnittene Bachfurchen zur Maas entwässerte Ebene von 120 m bis zu 322 m an. Niederlands Boden zeigt fast nirgends anstehenden Fels, abgesehen von zwei Dutzend Steinbrüchen in Süd-Limburg (Pietersberg bei Maastricht) und einer Durchragung von Triasbildungen bei Winterswijk im Grenzlande von Westfalen. Das Grundgebirge ist verdeckt durch die seit der Tertiärzeit abgelagerten großen Schwemmelbildungen von Maas und Rhein, vermischt mit Grundmoränen verschiedener



394. Die Steinkohlenlager in Niederland.

(Nach H.-E. Böker).



395. Entwicklung der Steinkohlenförderung.
1929 förderte Belgien 26,9, Niederland 11,6 Mill. t Kohle.

Vorstöße des Inlandeises, sortiert und umgelagert durch ein unruhiges Meer, modifiziert durch Bodenbewegungen und die Tätigkeit der unablässig ihre

Erosionsfurchen und die Ablagerungsstätten für ihre Sedimente verändernden Flüsse. Die Umwandlung ihrer Gefilde gab den Bewohnern Jahrhunderte hindurch überreichlich zu tun, die Frage nach dem Untergrunde interessierte nur, soweit sie in Betracht kam bei Fundamentierung der im Weichlande oft auf Pfahlrosten erbauten Häuser und bei Trinkwassersorgen in sumpfigem und moorigem Gebiet. Sichere, aber noch keineswegs für einwandfreie Erklärung überall ausreichende Anhaltspunkte über den Bau des niederländischen Grundgebirges brachten erst im letzten Menschenalter die wirtschaftlich höchst wertvollen Ergebnisse der Rijksopsporing von Delfstoffen. Sie führten, abgesehen von der Auffindung einiger Braunkohlenlager, zu der Entdeckung wertvoller Steinkohlenflöze (Abb. 394/395), deren Ausbeute sich seit dem Anfang unseres Jahrhunderts in den Minen von Süd-Limburg zwischen Kerkrade und Sittard, im W von Venlo zwischen der Maas und dem alten Hochmoor des Peel und noch a. a. O. gesteigert hat von einigen tausend Tonnen auf 6 Mill. t im Jahre 1924 und 11,6 Mill. 1929. Steinsalzlager sind in der weiteren Umgebung von Winterswijk erbohrt worden und haben seit 1919 zum Betriebe wichtiger Salzwerke geführt.

Angesiedelt haben sich die Menschen zuerst an mehr sandigen als lehmigen, im Vergleich zu fettem Marschboden unfruchtbaren, aber den Überschwemmungen durch Ströme und Meeresfluten nicht ausgesetzten Stätten. Wo man sich der guten Weiden wegen in die von fruchtbarem Schlick überkleideten Niederungen wagte, schuf man sich durch aufgeworfene Erdhügel (Terpen) eine Zufluchtsstätte für Mensch und Tier bei herannahenden Sturmfluten und vereinte sich dann zur Anlage von Dämmen und Deichen, die oft erst nach bitteren Enttäuschungen und schwerem Lehrgeld durch ein zähes und fleißiges Volk in fast tausendjähriger systematischer Arbeit zu Mustern geworden sind für Schutz- und Schirmbauten gesegnet, einer scheinbar unzählbaren Natur abgezwungener Gefilde. Dem Niederländer geben nur noch einige sorgfältig ausgewählte Naturschutzgebiete eine ungefähre Vorstellung von dem einstigen Nebeneinander an Sand, Heide, Moor und Sumpf.

Den Verkehr im Lande vermittelten die Flüsse (Abb. 396), die im großen Delta-gebiet ihren Lauf oft veränderten und ihre heutigen Bahnen von den Ingenieuren des Wasserbaues angewiesen bekamen. Der Rhein, der den Boden Niederlands in einer Meereshöhe von 14 bis 15 m betritt, führt ihm jährlich eine Wassermenge von fast 80 Milliarden cbm zu, ausreichend für einen 2,4 m dicken Wassermantel des ganzen Landes. Die Schlammzufuhr beträgt etwa 2,5 Mill. cbm, also genug, um einen Quadratkilometer mit 2,5 m hoher Decke zu überschütten. In den Wasserreichtum des Deutschlands Boden verlassenden Stromes teilen sich Waal, Niederrhein und IJssel etwa im Verhältnis von 6:2:1. Nur etwa ein Siebentel der Wasserfülle des Rheins

liefert die größeren Wasserstands-schwankungen unterliegende Maas. Ihr Spiegel liegt im N von 's Hertogenbosch gewöhnlich niedriger als der der Waal, zu der ein Überlaß Abfluß des Hochwassers gestattet. Gewöhnlich finden die Maaswasser infolge einer Stromkorrektur ihren Hauptabfluß zum Biesbosch, nicht mehr durch die Alte Maas, die ebenso wie der an Leiden vorüberführende und bei Katwijk durch eine Schleuse ins Meer mündende Alte Rhein alle Bedeutung für den großen Handelsverkehr verloren hat.

Die Landstraßen in Niederland wirkten auf lehmigem Boden bis ins vorige Jahrhundert hinein oft wochenlang mehr verkehrshemmend als -fördernd; heute ist kein Mangel an guten Klinkerchassen, Steinwegen aus gebrannten Ziegeln. Beachtenswert ist, daß noch immer das 1839 durch Verbindung von Amsterdam mit Haarlem eröffnete, erst langsam, dann schneller ausgebaute Eisenbahnnetz (Abb. 397) von 3700 km an Länge übertroffen wird von dem Wasserstraßennetz, das, abgesehen von mehr als 1500 km offenen Flußstrecken, über 3500 km Länge aufzuweisen hat für Kanäle und „Fahrten“.

Im Kampf mit dem Meere, der nie zum Stillstand kommt, waren Niederlands Bewohner lange die Unterliegenden. Der Verlust an Land in historischer Zeit wird auf mehr als 4000 qkm geschätzt, er ward besonders fühlbar in der Provinz Seeland, dem Mündungsgebiet der Ströme, und in der Umgebung der zur Zuidersee gewordenen Fläche des alten Sumpfsees Flevo (Abb. 398a und b). Dafür aber wurde hochwertiges Kulturland, im ganzen bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts fast 3000 qkm, das mit



398a. Die Küste im 1. Jahrhundert nach Chr. (Nach R. Hennig.)



398b. Die Küste im Jahre 1543.
(Nach Historical Atlas of Modern Europe.)

398. Das Vordringen des Meeres an der niederländischen Küste.



399. Polderlandschaft bei Gouda. (Nach der amtlichen Karte 1:25 000.)

Wasser bedeckt war, trocken gelegt: so in der ersten Hälfte des rührigen 17. Jahrhunderts die mehr als 100 qkm umfassenden Polder von Nordholland, die Gefilde von Beemster, Purmer und Wormer, und 1852 das 183 qkm bedeckende Haarlemer Meer. Genau müssen in den großen „Trockenmachereien“, deren Boden zum Teil bis zu 4 m unter dem Nullpunkt des N. A. P. liegt, die durch Grundwasser und Regen beeinflussten Wasserstandsfragen ins Auge gefaßt werden. Mehr als 2000 künstliche Wasserregulierungsanlagen der Waterschappen und Gemeinden sorgen für den dauernden Erfolg der „droogmaking“ (Abb. 399). Für drei Viertel von ihnen liefert noch immer der Wind die Kraft, der die Flügel der für so manches Landschaftsbild charakteristischen Pumpmühlen in Bewegung setzt, ein Viertel, und zwar besonders größere Betriebe, arbeiten mit Dampfdruck und schon mehr als 60 mit Elektrizität (Bilder 418 und 419).

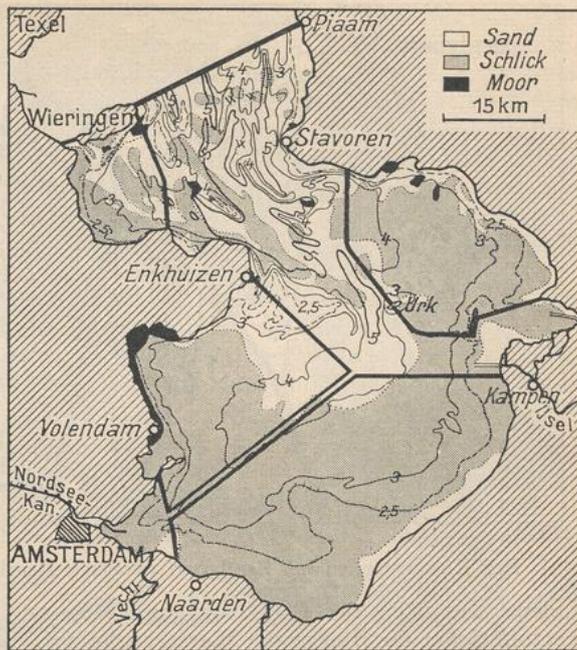
Im Jahre 1918 ward nach vielen Bedenken und trotz gedrückter Wirtschaftslage die Abschließung und teilweise Trockenlegung der Zuidersee (Abb. 400 a und b, Bild 420) als staatliches Unternehmen beschlossen und damit ein Werk in Angriff genommen, für das sich schon im 17. Jahrhundert eine Stimme erhoben und für das 1849 der Ingenieur van Diggelen Vorschläge gemacht hatte. Die 1886 von der Zuiderzee-Vereinigung und die 1892 von einer Staatskommission unter dem Einfluß des verdienten Dr. h. c. Lely ausgearbeiteten Entwürfe weichen nur in den Einzelheiten voneinander ab. Monatsberichte und später Dreimonatsberichte geben über den Fortschritt des großen Kulturunternehmens Aufschluß. Der Absperrungsdeich mit verschiedenen Durchlaßschleusen

bei der Insel Wieringen und nahe dem Ostende ist in Bau. Von den 3550 qkm abgedämmter Seefläche wird nur das 1150 qkm große IJsselmeer mit Wasserstraßen nach Amsterdam und Kampen hin übrigbleiben, und in den nächsten Dezzennien werden mehr als 2200 qkm fast durchweg fruchtbaren Ackerlandes für die Besiedlung gewonnen werden. Die kleinen Fischerinseln Marken, Urk und Schokland sind dann großen Poldern einverleibt.

Das in die elf Provinzen Nordholland, Südholland, Utrecht, Seeland, Brabant, Limburg, Geldern, Oberijssel, Drenthe, Groningen und Friesland gegliederte Königreich ist mit einer durchschnittlichen Volksdichte von 229 Menschen auf dem Quadratkilometer (1930) ein dicht besiedeltes Land, nur in Drenthe sinkt die Volksdichteziffer unter 100, in Nord- und Südholland geht sie über 500 hinaus. Drei Viertel des Landes mit ihrem Weide-, Acker- und Gartenland werden von sorgsamem Viehzüchtern, Ackerbauern und Gärtnern gepflegt, die aber an Zahl zurückstehen hinter den Handel und Gewerbe treibenden Städtern, besonders in den Provinzen, nach denen vielfach Land und Volk benannt werden.

II. DIE LANDSCHAFTEN

1. Das Kernland. Das hochkultivierte Kernland der Monarchie: Nordholland, Südholland bis zum Neuen Wasserwege und Teile von Utrecht, vereinigt auf einem Sechstel des Landes die Hälfte seiner Bewohner, von denen 1930 allein 2 Mill. in fünf Großstädten (Amsterdam, Rotterdam, Haag, Utrecht, Haarlem) leben. Nach dem Meere zu wird es begrenzt durch einen 125 km langen, bis zu 60 m hohen Dünensaum, an dessen Strände sich zwischen den Molen des Neuen Wasserweges beim Hoek van Holland und Helder außer Scheveningen und IJmuiden nur kleinere Bade- und Fischerorte



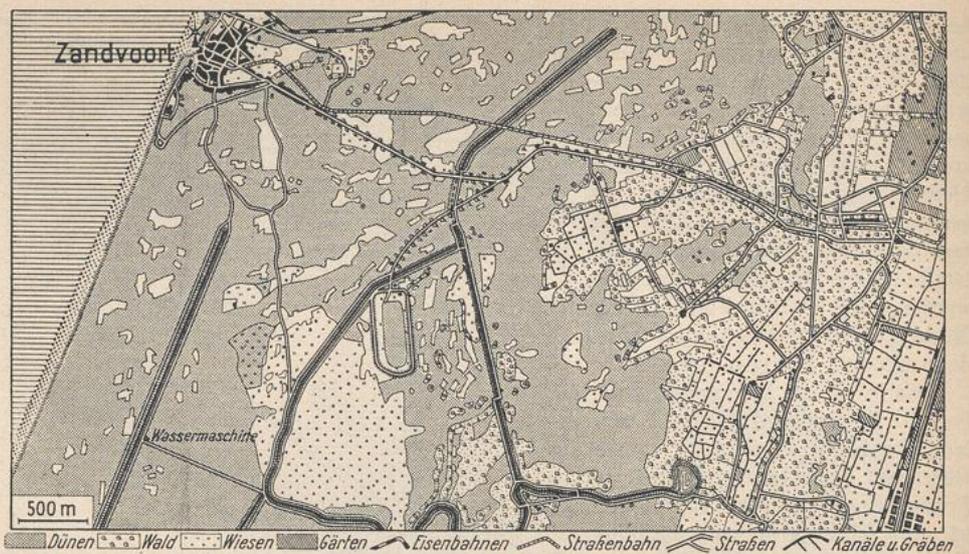
400a. Tiefen- und Bodenkarte der Zuidersee.



400 b. Die Eindeichung der Zuidersee.

1	NW Polder	umfaßt nach dem neuen Plan	20 000 ha	(Wieringer P.)
2	NO	»	»	»
3	SW	»	»	»
4	SO	»	»	»

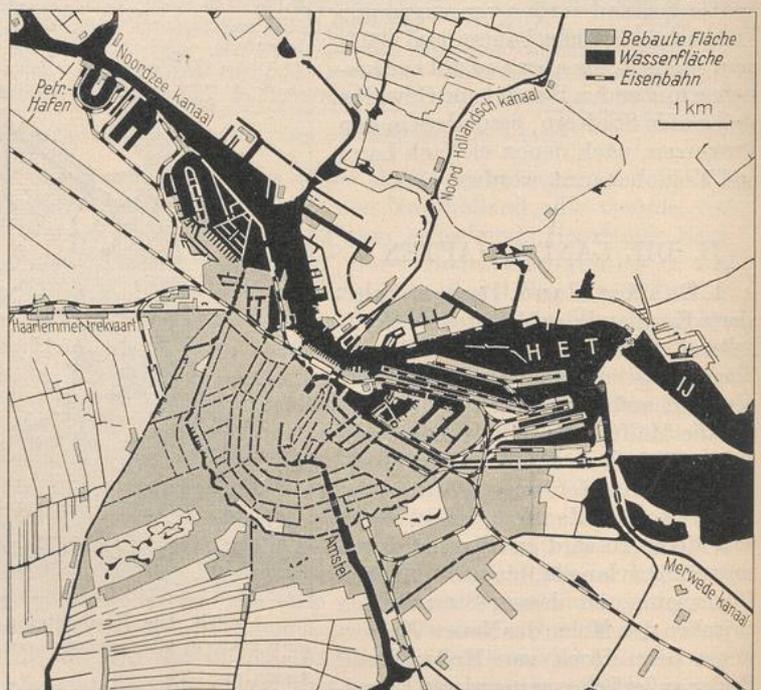
400. Die Trockenlegung der Zuidersee. (Nach R. Schmidt.)



401. Der Küstenstreifen bei Zandvoort (westlich Haarlem). (Nach der amtlichen Karte 1:25 000.)

finden. Inmitten der flachbuckligen Dünenwelt fallen mehr als die vereinzelt Kartoffeläcker die Häuser der Wasserwerke auf, die das gute Grundwasser des kleinen Sandgebirges in die hinter ihnen liegenden Städte leiten. Die Binnenseite der Dünen, die zum Teil das Material zur Erhöhung des niedrigen Hinterlandes geliefert haben, ist vielfach bewaldet und reich an Sommerhäuschen. An ihrem Fuße entlang zieht sich ein Streifen der Gartenkultur mit Treibhäusern, Spalierobst, Blumen- und Gemüsebeeten, dann folgen mit ihren die Ackerflächen weit übertreffenden Weidegründen die eingedeichten Niederungen, überragt von den Silhouetten der Städte und Dörfer (Abb. 401 und Bild 421).

Amsterdam (Abb. 402, Bild 422 und 423), einst eine Häuserreihe am Amsteldamm mit Schiffsverbindungen über die Zuidersee, nahm einen gewaltigen Aufschwung nach dem Sturze von Ant-



402. Amsterdam. (Nach der amtlichen Karte 1:50 000.)

werpen, dessen Flüchtlinge hier Unterkunft und eine Stätte ihres Wirkens fanden. Die zum großen Teil auf Pfahlrosten erbaute Stadt, deren Wachstum noch die halbringförmig umeinanderliegenden Grachten widerspiegeln, entwickelte sich zur ersten Seestadt Europas, wurde Sitz der Ostindischen Compagnie, erster Markt für Kolonialwaren, Hauptplatz der Banken und Diamantschleifereien, eine Stätte reichen Kulturlebens. Bewundernswert ist das Ringen des durch die Natur und den Wettbewerb Englands gefährdeten Platzes. Als die Schifffahrtswege über die Zuidersee verschlammten und den wachsenden Ansprüchen neuzeitlicher Schiffsgefäße nicht mehr genügten, erbaute Amsterdam 1825 den Nordholländischen Kanal nach Helder, 1876 durchstach es die Dünen und schuf sich den 28 km langen, von 7,7 auf 9,8 und demnächst auf 15,5 m vertieften Nordseekanal mit den Molen und jüngst großartig ergänzten Schleusen von IJmuiden, das, von Hochöfenschornsteinen überragt und berühmt als Markt der Nordseefischerei, zu einer Siedlung von 15 000 Einw. herangewachsen ist. Im Jahre 1892 ward durch den Merwedekanal die Verbindung mit dem Rhein verbessert. Amsterdam ist heute eine Stadt von $\frac{3}{4}$ Mill. Einw. Als Handelsplatz wurde es allerdings überholt von dem aus einer Mittelstadt schnell zu einem Gemeinwesen von mehr als 580 000 Einw. gewordenen Rotterdam (Abb. 403 a u. b, Bilder 424 und 425). Der Emporkömmling war bevorzugt durch den großen Frachtverkehr des Rheins und erhielt im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts in dem 1904 vollendeten Neuen Wasserweg



403 a. Stadt und Hafen von Rotterdam mit den großen Hafenbauten am linken Maasufer.



403 b. Die Verkehrsanlagen Rotterdams. (Nach dem Archiv für Eisenbahnwesen 1926.)
(Zahlen = Wassertiefe in m.)

eine 30 km lange, den größten Seedampfern das Einlaufen ermöglichende Verbindung mit dem Ozean. Von der Höhe des vielstöckigen „Weißen Hauses“ schweift das Auge über die mit ihren Vororten strahlenförmig weit in das grüne Gefilde hineingreifende Stadt, über die zahlreichen Hafenbecken zu beiden Seiten des großen, durch eine Insel geteilten und von langen Brücken überspannten Stromes, über die Kais mit ihren Eisenbahngleisen, Schuppen und Kränen und den vortrefflichen Umladevorrichtungen zwischen See-, Fluß- und Eisenbahnverkehr. Der Neue Wasserweg führt vorüber an dem fabrikreichen Schiedam (43)¹ und an Vlaardingen (30), dem Haupthafen für die 12000, dem Herings- und Kabeljaufang in der Nordsee obliegenden Fischer. Dem Verkehr mit den Nachbargebieten dienen Kanäle und die Eisenbahnen nach S über Dordrecht nach Antwerpen, nach N zu den Hauptorten von Holland. Über Delft (49) mit seinen Holländerei-, Brennerei- und Töpfereierzeugnissen führt uns der Schienenstrang zur Residenzstadt Haag (1930: 433), mit breiten Straßen, schönen Alleen und schattigen Parks. Durch das „Westland“ mit seinen großartigen „Treibhauskulturen“ in Gemüsen und „Brüsseler Trauben“ gelangen wir über das geschichtlich denkwürdige Leiden (70) mit Wollfabriken und Bleichereien nach Haarlem (117), dem Mittelpunkt der Bloembollenkultur (Bild 426), und dann weiter über Amsterdam und Zaandam (Bild 421), direkt über Beverwijk, nach Alkmaar (26) und Helder (31). Das Land im NO Rotterdams durchfährt über Gouda (27) die Eisenbahn nach Utrecht (Bild 427). Die über 150 000 Einw. zählende, durch reges geistiges Leben ausgezeichnete Stadt war schon zur Zeit römischer Herrschaft ein wichtiger Verkehrs- und Brückenplatz, später hochangesehener Bischofssitz. Inmitten fruchtbarer, aber künstlich entwässerter und leicht überstaubarer Gefilde ist die von Forts umgebene Großstadt noch heute ein strategisch wichtiger Platz zur Deckung der holländischen Wasserfestung von der Landseite.

2. Seeland. Zwischen dem Hoek van Holland und der belgischen Grenze bilden den von Untiefen umsäumten Strand vier Reihen niedrige, hier und da durch Dämme verstärkte Dünen, auf denen Strandgräser und Seedorf wachsen. Hinter ihnen liegt zwischen breiten Flußarmen eine Anzahl flacher Marschinseln (Bild 428). Deiche schützen die durch Kanäle, Ulmenalleen, auch einige Trambahnen miteinander verknüpften freundlichen Siedlungen mit ihren sorgfältig gepflegten Feldern und Wiesen. Wald findet sich nur vereinzelt an der Leeseite der Dünen. Ein Teil der Marschinseln wurde schon im 12. Jahrhundert eingedeicht, beträchtliche Partien wurden seit dem 14. Jahrhundert angegliedert, während an anderen Stellen Land verloren ging. Zur besseren Verbindung der Inseln Seelands mit dem Zentralgebiet grub man im 17. Jahrhundert den Kill; nahe seiner Mündung in das Holländische Diep führt über das breite Gewässer eine lange Brücke der Rotterdam und Antwerpen verknüpfenden Eisenbahn. Diese, oft auf Dämmen und Brücken laufend, zweigt bei Rozendaal eine Linie ab nach Beveland und Walcheren zu dem als Überfahrtsstelle nach England wichtigen Vlissingen (21). Es hat heute alle nur für die Küstenfahrt oder die Fischerei in Betracht kommenden Plätze der seeländischen Inseln überflügelt: das vom Meere so gut wie abgeschnittene Middelburg, das geschichtlich denkwürdige Brielle, das noch von seinen alten Befestigungen umgebene Hellevoetsluis, Brouwershaven und Zierikzee. Auf dem linken Ufer der Westerschelde und des Hont ist Terneuzen zu erwähnen am Eingang des zur Baumwolleinfuhr nach Gent benutzten Kanals, ferner Sluis, an dem vorüber einst die Hanseaten nach Brügge fuhren.

3. Das Land im Süden der Maas. Die Provinz Nordbrabant besteht außer einem Zipfel Marschland bei Bergen op Zoom und einem Streifen längs der Maas aus dem sandigen, sanft nach N geneigten Schwemmkegel, den die Maas in der Diluvialzeit gebaut hat. Langsam durchziehen kleine Bäche ein von Kleinbauern in Kultur genommenes Heidefeld. Um ein fürstliches Jagdschloß, 's Hertogenbosch, und in dem befestigten Breda (44) entwickelten sich Mittelstädte. Beide sind heute weit überholt

¹ Die in Klammer stehenden Zahlen geben für Niederland, Belgien und Luxemburg die Einwohner abgerundet in Tausenden an, nach Berechnung für 1928.

von Tilburg (74), der aus Dörfern zusammengewachsenen Fabrikstadt für Wollweberei. Gleich ihm haben sich Eindhoven (65), Geldrop u. a. zu Sitzen der Woll-, Kattun- und Leinwand- und der Tabakindustrie entwickelt, in einem Gebiet, das den kinderreichen Kleinbauern bescheidenen Verdienst wünschenswert macht. Eindhoven wird überragt von dem Riesenbau einer Glühlampenfabrik.

Im O geht das sandige Heideland bis fast an die Maas; auf der Grenze von Nordbrabant ist es bedeckt von dem durch Veenkolonien stark eingeengten Hochmoor des Peel. Ein Zipfel Limburgs streckt sich im O der Maas, höher und höher bis über 300 m ansteigend, nach S (Bild 429). Er ist bedeckt von einer fruchtbaren Lößdecke und ergiebig durch das, was der Untergrund in Bergwerken und Steinbrüchen liefert. An der alten Übergangsstelle über die dem Verkehr dienstbare Maas ist als Verkehrsknotenpunkt und Brückenstadt Maastricht zu einem Gemeinwesen von 60 000 Einw. emporgewachsen, das gegenwärtig durch den neuen Julianakanal und die kanalisierte Maas eine wichtige Verkehrsverbindung nach dem holländischen Kohlenrevier erhält.

4. Der Rhein durchfließt nach Überschreitung der deutschen Grenze Niederland eine kurze Strecke als sogenannter Oberrhein (Bovenrijn) und teilt sich dann in einem von ihm selbst zwischen den Ablagerungen früherer Epochen abgesetzten Alluvialland in Waal, Niederrhein, Lek und IJsel. Die in der Vergangenheit sehr unsteten Flußläufe haben heute ihre durch Menschenhand angewiesenen Bahnen zwischen stattlichen, das vor den Hochfluten geschützte Land mehrere Meter hoch überragenden Deichen. Auf Rheinalluvium liegen im IJselthal die Städte Zutphen, Deventer, Zwolle und Kampen. Rheinalluvium ist das Fruchtgefilde der Betuwe, das sich im Schutz der Dämme von Lek und Waal lang hinstreckt mit seinen Getreide- und Rübenfeldern, seinen üppigen Weiden und Obsthainen in der Nähe schmucker Bauerdörfer und gewerbtätiger Orte. Bei Elst, in dessen Umgebung auch Tabak gebaut wird, zweigt sich die Längsbahn der Betuwe ab von dem diese querenden Schienenstrang, der über zwei große Flußarme hinweg Arnheim und Nijmegen miteinander verknüpft. Beide Städte liegen an dem die Flußniederungen stattlich überhöhenden Diluvialrande. Arnheim (76) ist nicht nur belebter Handels- und Marktplatz, sondern auch ein behaglicher Sitz vieler Rentner inmitten eines Kranzes schmucker Landhäuser am Veluwesaum (Bild 430). Auch das schon in alter Zeit wegen seiner Lage besiedelte und befestigte Nijmegen (Nimwegen) ist ein wegen seiner freundlichen, hügeligen Umgebung vielbesuchter Platz. Nach W zu erstrecken sich unterhalb der 77 000 Einw. zählenden Stadt die bedeihten Niederungen an Waal und Maas.

Ganz anders geartet ist das Land zwischen Lek und IJsel. Es besteht aus zwei ungleichen Teilen von diluvialem Erdreich, getrennt durch die zum Teil sehr fruchtbare Eemniederung, die bis zu der Zuidersee reicht. Der schmale westliche Teil endet im NNO von Utrecht unweit des sumpfigen Naturschutzgebietes von Naarden in dem an Landhäuschen reichen Gooilande. Zwischen Arnheim und Harderwijk an der Zuidersee dehnt sich die vielfach sandige Veluwe aus, auf deren breitem Rücken der Wind mehrfach Dünen zusammengeweht hat, denen die Forstkultur zur Vergrößerung des nur 7,3 v. H. von Niederland einnehmenden Waldareals mehr und mehr Boden abgewinnt.

5. Der Nordosten. Es ist erwähnt, daß im Lande jenseits der IJsel mehrfach Bodenschätze erbohrt worden sind. In dem Eisenbahnknoten Hengelo, der inmitten der sächsischen Bauerdörfer in letzter Zeit schnell zu 30 000 Einw. herangewachsen ist, und in den benachbarten Städten Enschede (51) und Almelo (31) herrscht rege Gewerbetätigkeit in Baumwollweberei und -spinnerei, Färberei usw. Im N von Almelo, in den Gefilden der Provinz Drenthe, sind viele Fehnkolonien entstanden auf dem aus dem Untergrunde der langen Torfgräben herausgehobenen Boden, umgeben von Kartoffel- und Getreidefeldern, so daß das ehemals fast 900 qkm umfassende Gebiet der Hochmoore auf ein Drittel zusammengeschrumpft ist. An flache Bodenwellen, aus deren Moränenblöcken einst Hünengräber zusammengesetzt wurden, reihen sich die Provinzen Friesland, ein großer, durch Dampfmaschinen seine Entwässerung vollziehender

der „boezem“, und Groningen. Es sind keine Gegenden, die der Fremdenschwarm wegen ihrer Schönheit aufsucht, aber sie wie ihre Bewohner gefielen 1853 Bismarck so gut, daß er schrieb: „Ein reizendes Ländchen, ganz flach, aber so buschig grün, heckig, um jedes nette Bauernhaus für sich ein Wäldchen, daß man sich nach der stillen Unabhängigkeit sehnt, die da zu wohnen scheint.“ Viel Marschland ist am Wattenstrand und am Dollart durch die tüchtige Küstenbevölkerung gewonnen worden, auch in das Hinterland drang sie kolonisierend vor. Kanal und Eisenbahn verknüpfen die Städte Harlingen (10) und Leeuwarden (48) mit den Orten Groningen (Bild 431) und Delfzijl. Groningen wurde Knotenpunkt von Kanälen und Ausgangspunkt einer großartigen Moorkolonisation im Süden der Stadt. Es hat heute schon mehr als 100 000 Einw.

6. Die Küsteninseln Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland, Schiermonnikoog und Rottum, die zwischen dem Marsdiep und der Westerems den Außenstrand bilden, sind getrennt durch Seegatten, die nur von kleinen Fahrzeugen benutzt werden können. Das sie umspülende Meer hat nicht mehr den Tidenhub wie bei den Inseln Seelands. Während er bei Vlissingen 4 m übersteigt, beträgt er beim Hoek van Holland nur noch 2, bei Texel 1,5 m und überschwemmt nur den Strand und die flachen Schaare, in welche die Inseln nach O auslaufen. Abgesehen von einem diluvialen Kern des unter der Einwirkung von Menschenhand aus zwei Teilen zusammengewachsenen Texel, besteht die ganze Inselkette aus alluvialen Sandplatten, auf deren Rücken kleine Dünengruppen liegen. Sie ist dünn bevölkert, auf 450 qkm leben nur 12 000 Menschen. Die Hälfte davon machen die Bewohner Texels aus; auf dem kleinen, von Seevögeln umflatterten Rottum wohnte lange Zeit nur ein Strandvogt. Sorgsam kultivieren die Bewohner der Fischerdörfer mit Benutzung des wenigen angeschlickten Bodens ihre kleinen Feldparzellen und Gärten. Hier und da finden sich im Sommer Badegäste ein; einige Leuchttürme und Rettungsstationen grüßen die an der Küste entlang fahrenden Schiffe.

III. DIE WIRTSCHAFTLICHEN VERHÄLTNISSE

Niederlands wirtschaftliche Bedeutung ist unverhältnismäßig groß, namentlich auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs. Ihm fehlen zwar die ernährungswirtschaftliche Unabhängigkeit und eine große Schwerindustrie, dabei hat es aber sowohl in der Landwirtschaft wie auch in der Industrie weltwirtschaftliche Bedeutung auf einzelnen Gebieten.

Obwohl in Niederland fast doppelt so viel Leute in Industrie und Handel wie im Landbau beschäftigt sind, liefert doch die sorgsame und umsichtig erweiterte Bodenkultur von fettem und magerem Lande noch reichlich Erzeugnisse für die Ausfuhr (Abb. 405 u. 406). Abgesehen von den Produkten des fast 1000 qkm umfassenden Gartenlandes, kommen dafür entsprechend dem Überwiegen des Graslandes über das Ackerland (rund 12 000 gegen 9000 qkm) in erster Reihe der Verkauf von Vieh und Molkereierzeugnissen in Betracht. Zuckerrüben und sehr viele Kartoffeln liefern den Rohstoff für Zucker- und Kartoffelmehlfabriken. Auf den Ackerfeldern nimmt den größten Raum ein der Roggenbau, dann folgen Kartoffeln und Hafer. Mehr als die Hälfte des Ackerlandes ist Pachtland. Großgrundbesitz fehlt. Knapp 2 v. H. des Bodens werden bewirtschaftet von Bauern, die mehr als 100 ha unter dem Pfluge haben. Reichlich die Hälfte aller Betriebe ist kleiner als 5 ha, ihnen nach an Zahl stehen die Wirtschaften zwischen 5 und 50 ha, welche aber drei Viertel des gesamten Ackerlandes bebauen, von dem wiederum ein Zehntel auf die 50—100 ha großen kommt.

Zu den Produkten des holländischen Ackerbaues, der Weidewirtschaft, des Gemüse-, Blumen- und Obstbaues gesellen sich Industrieartikel, wie Kakao, Schokolade, Margarine, Tabak und Kunstseide als Gegenstände der Ausfuhr.

Die Eigenart der Wirtschaft Niederlands beruht auf der Gunst seiner geographischen Lage, auf seinem Kolonialbesitz und auf der Tatsache, daß es sich mit Erfolg dem Ausbau der in den Nachbarstaaten nicht oder ungenügend entwickelten Erwerbszweige zugewandt hat.

Die geographische Lage Niederlands machte es zu einem wichtigen Durchgangsgebiet und zu einem bedeutsamen Vermittler des Handels zwischen den west- und mitteleuropäischen Staaten einerseits, den überseeischen Ländern andererseits. In der Struktur des niederländischen Außenhandels kommt diese Tatsache deutlich zum Ausdruck.

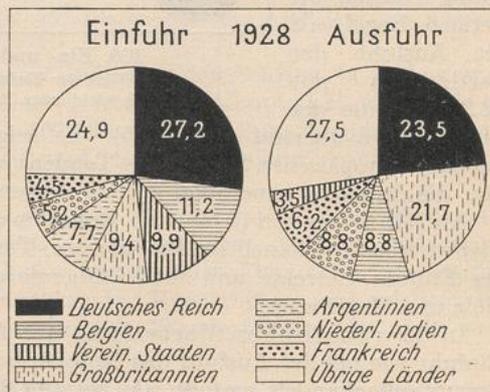
Nicht minder bestimmend für die Wirtschaft Niederlands ist der Besitz seines in hartem Ringen erworbenen tropischen Kolonialreiches, das der Einwohnerzahl nach siebenmal, dem Gebietsumfang nach sechszigmal so groß ist wie das Mutterland und das zu einem großen Teil bereits wirtschaftlich erschlossen ist, im übrigen in einer raschen Aufwärtsentwicklung sich befindet. Die niederländischen Kolonien üben nicht nur mit mehreren Produkten sowohl der Landwirtschaft (Zucker, Kautschuk, Kaffee, Tee) als auch des Bergbaues (Zinn, Petroleum) entscheidenden Einfluß auf die Weltmärkte aus, sondern sie liefern auch die Rohstoffe für bedeutsame Industrien des Mutterlandes. Zugleich sind die Kolonien ein wichtiges Absatzgebiet für dessen Fertigwarenerzeugung.

Beide Tatsachen, geographische Lage und Kolonialbesitz, bedingen den hohen Stand des niederländischen Handelsverkehrs, insonderheit auch des Überseehandels, dessen Bedürfnissen eine Handelsflotte dient, die, auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, nur von der norwegischen und englischen übertroffen wird.

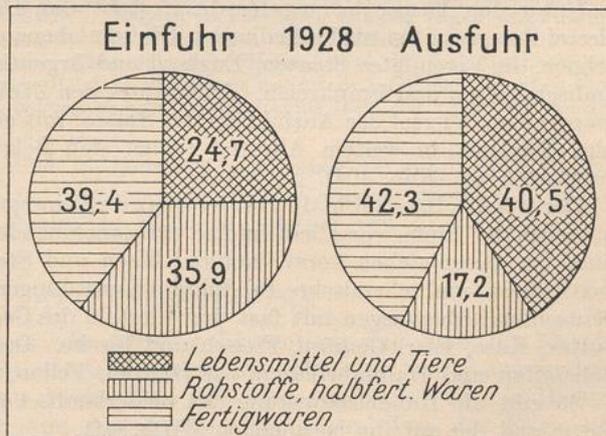
Auch der Außenhandel Niederlands, der im gesamten Welthandel mit einem Anteil von etwa 3 v. H. im Jahre 1928 an neunter Stelle steht, ist in doppelter Beziehung von besonderer Eigenart. Diese besteht zunächst darin, daß ein großer Teil — im Durchschnitt etwa die Hälfte — des gesamten Außenhandels auf den Durchgangshandel entfällt, der erst seit 1917 in der Statistik von dem Spezialhandel getrennt wird. Die leicht erklärliche Ursache dieser Erscheinung wurde bereits erwähnt. Sodann aber ist die Zusammensetzung des Spezialhandels, der regelmäßig mit einem beträchtlichen Einfuhrüberschuß abschließt, insofern eine ungewöhnliche, als einer starken Einfuhr von Rohstoffen nicht, wie es sonst meist der Fall ist, ein Ausfuhrüberschuß an Fertigwaren, sondern ein solcher an Nahrungsmitteln gegenübersteht.

Hinsichtlich der Fertigwaren zeigt Niederlands Außenhandel dem Werte nach eine fast ebenso große Einfuhr wie Ausfuhr, was darauf hinweist, daß das Land zwar über eine entwickelte Industrie verfügt, die auch für den Weltmarkt arbeitet, daß es aber andererseits bei dem hohen Lebensstand seiner Bevölkerung zur Befriedigung seiner Bedürfnisse an Industrieerzeugnissen auch noch das Ausland in Anspruch nehmen muß (Abb. 405).

Insgesamt entfallen in den letzten Jahren dem Werte nach von der Einfuhr auf Rohstoffe und Fabrikate bei annähernd gleichen Anteilen zusammen etwa 75 v. H., dagegen auf — vorwiegend bearbeitete — Lebensmittel nur 24—25 v. H. Dagegen stehen in der Ausfuhr die — zur



404. Anteil wichtiger Länder an der Ein- und Ausfuhr Niederlands in Hundertteilen des Wertes.



405. Die Gliederung der Ein- und Ausfuhr Niederlands nach Warengruppen in Hundertteilen des Wertes.

größeren Hälfte
verarbeiteten —

Nahrungsmittel
mit etwa 40 v. H.
an erster Stelle,
während auf die
Fertigwaren ein
reichliches Drittel,
auf Rohstoffe und
Halbfabrikate ein
reichliches Sechstel
entfallen.

Allerdings brachte
das Jahr 1928
insofern eine Ver-
schiebung und da-
mit eine Abwei-
chung von der bis
herigen Regel, als
die Ausfuhr der
Fertigwaren mit
42,3 v. H. die der

Lebensmittel übertraf (Abb. 405). Es zeigt sich offenbar auch bei Niederland wie bei allen europäischen Staaten die Tendenz zur Entwicklung nach der industriellen Seite hin, die durch die neuerdings schnell steigende Kohlenförderung noch begünstigt wird.

An Einzelwaren (Abb. 406) stehen in der Ausfuhrliste Tiere und Erzeugnisse der Viehwirtschaft, pflanzliche Erzeugnisse, Textilwaren, Minerale und Metalle voran, in der Einfuhr Getreide und Mehl, Minerale und Metalle, Textilwaren, Kolonialwaren, Holz und Holzwaren.

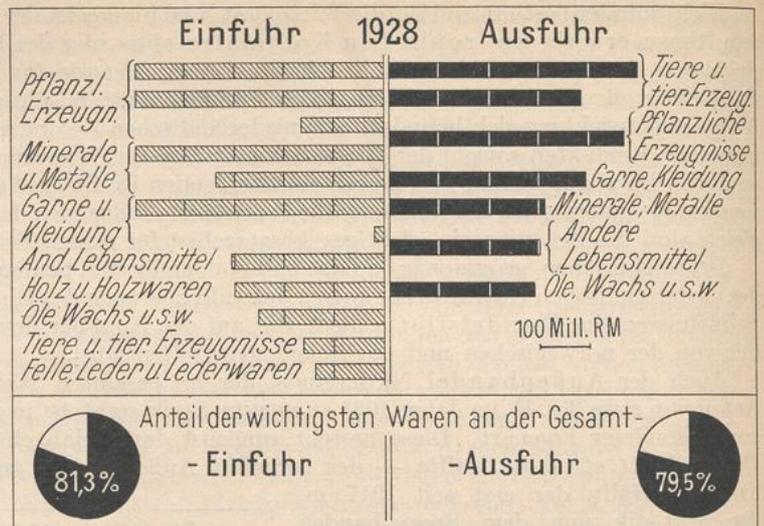
In der räumlichen Verteilung des Außenhandels überwiegt sowohl bei der Einfuhr wie bei der Ausfuhr das Europageschäft, das zwei Drittel bis drei Viertel des Gesamtaußenhandels umfaßt. An zweiter Stelle steht dem Gesamtumsatz nach Amerika, das aber in der Ausfuhr von Asien übertroffen wird; auf Afrika und Australien entfällt nur ein ganz geringer Anteil von zusammen durchschnittlich 3 v. H.

Unter den Einzelbezugsländern steht das Deutsche Reich mit etwa einem Viertel der gesamten niederländischen Einfuhr obenan. Ihm folgen mit je 11—8 v. H. Belgien, die Vereinigten Staaten, England und Argentinien, mit etwa je 5 v. H. Niederländisch-Indien und Frankreich. Auch unter den Zielländern steht Deutschland mit knapp einem Viertel der Ausfuhr an der Spitze, mit einem nicht viel kleineren Betrag folgt England, in weitem Abstand reihen sich Belgien, Niederländisch-Indien und Frankreich an (Abb. 404).

Der niederländisch-deutsche Handel bewegte sich in den letzten Jahren in aufsteigender Linie, vor allem infolge der zunehmenden deutschen Ausfuhr nach Holland. In dieser stehen voran Kohlen, Eisen und Stahl, Maschinen und Werkzeuge, Textilwaren und chemische Produkte (Kunstdünger usw.). In der Ausfuhr nach Deutschland überwiegen mit fast drei Vierteln des Gesamtwertes die Nahrungsmittel: Butter, Käse, Eier, Gemüse, Fleisch und Fische. Der Rest besteht überwiegend aus Rohstoffen und Halbfabrikaten, wie Häuten, Fellen, Pflanzenölen, Garnen, Eisen.

So gibt die Handelsbewegung des niederländischen Staates ein Spiegelbild seiner Natur und der auf ihr beruhenden Wirtschaft.

Über weitere Einzelheiten der Wirtschaft und des Außenhandels vergleiche die Tabellen Seite 1110f.



406. Ein- und Ausfuhr wichtiger Handelsgüter.

Wert der Einfuhr 4,5; der Ausfuhr 3,4 Milliarden RM.

Für die wichtigsten Handelsgüter im einzelnen vgl. Tabelle S. 1111.