



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1931

2. Die wirtschaftlichen Verhältnisse

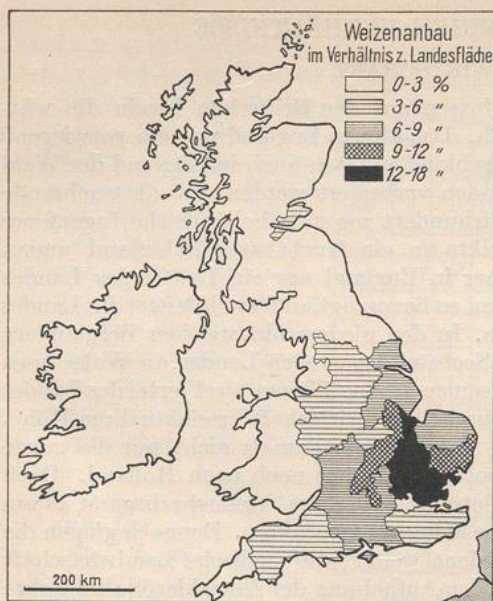
[urn:nbn:de:hbz:466:1-77212](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77212)

2. DIE WIRTSCHAFTLICHEN VERHÄLTNISSE

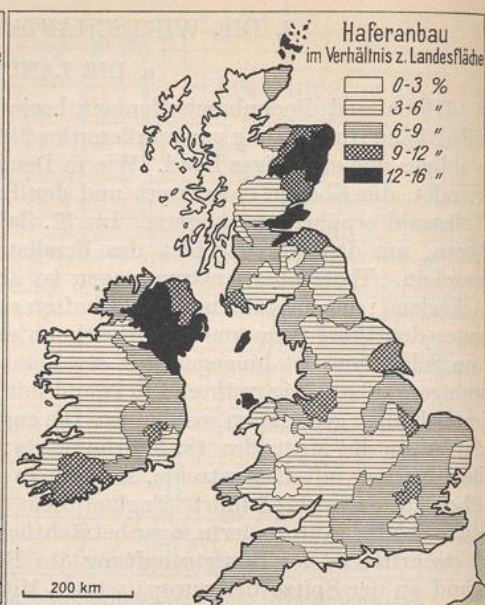
a. DIE LANDWIRTSCHAFT

Klima und Bodenbeschaffenheit beeinflussen auf den Britischen Inseln die wirtschaftliche Ausnützung ganz außerordentlich. Das älteste England war ein vorwiegend waldiges und sumpfiges Land. Wie in Deutschland mußten auch in England der Wald gerodet, die Ebenen entwässert und der Boden verbessert werden, um die wachsende Volkszahl ernähren zu können. Im 17. Jahrhundert zog man holländische Ingenieure heran, um das Marschgebiet des Fendistrikts in ein fruchtbares Ackerland umzuwandeln. Trotz aller Anstrengungen ist aber in England nur ein Drittel des Landes Ackerland; nur die östlichen Grafschaften sind so bevorzugt, daß zwei Drittel des Landes unter den Pflug genommen werden konnten. In den niederschlagsreichen Bergländern von Schottland ist hingegen nur etwa ein Sechstel des ganzen Landes, in Wales noch weniger, anbaufähig, während in Irland mit seinen großen Ebenen ein Viertel des Landes unter Kultur genommen worden ist. Die englische Landwirtschaft erreichte ihren Höhepunkt um die Mitte des 18. Jahrhunderts; sie versorgte damals nicht nur die ganze Bevölkerung mit Brotgetreide, sondern exportierte solches noch nach Holland. Doch schon im Jahre 1765 führte England kein Getreide mehr aus, vielmehr begann es am Ende des 18. Jahrhunderts sogar beträchtliche Mengen einzuführen. Dennoch gingen die Fortschritte in der Bewirtschaftung des Bodens weiter; die englische Landwirtschaft stand an der Spitze der europäischen. Mit der Aufhebung der Getreidezölle im Jahre 1846 mußte sich die englische Landwirtschaft sehr stark umstellen. Es traten zwar Krisen ein, aber kein Niedergang; denn der englische Landwirt wurde durch die Konkurrenz der billiger produzierenden überseeischen Getreideländer gezwungen, aus seinem Boden das Höchste herauszuwirtschaften. Weizenbau war nur noch auf den besten Böden rentabel; seine Anbaufläche ging daher fast um die Hälfte zurück, und es wurden sehr viel Äcker in Weideland zurückverwandelt; denn die Viehzucht trat nun wieder in den Vordergrund der bäuerlichen Wirtschaft. Diese Umstellung vom Ackerbau auf die Viehwirtschaft bedeutete aber durchaus keinen Übergang zur extensiven Wirtschaft, im Gegenteil, es begann die Zeit der Hochzüchtung sowohl des Groß- als auch des Kleinviehs für die Fleisch- und Milchversorgung der Bevölkerung. Auch in anderen Zweigen der Landwirtschaft haben sich die englischen Landwirte den veränderten Marktverhältnissen anzupassen versucht. Ganze Grafschaften sind wegen ihrer Qualitätserzeugung auf einem speziellen Gebiet berühmt geworden. So ist die Hopfengrafschaft Kent zum Obst- und Gemüsebau übergegangen, während Sussex als Viehzuchtgebiet bekannt geworden ist. Auch die alten Molkereigrafschaften im weidereichen Westen, wie Cumberland, Dorsetshire und Devonshire, haben ihre Erzeugnisse sehr verbessert. Der Übergang zur Qualitätserzeugung in der Viehwirtschaft hat zu einer Aufteilung des agrarischen Großgrundbesitzes geführt, da kleinere Bauern mit ihren Familienangehörigen und wenigem Gesinde am günstigsten zu wirtschaften vermochten. So ist auch heute noch die englische Landwirtschaft ein ganz beachtenswerter Zweig im gesamten Wirtschaftsleben Englands und Schottlands, wenn auch nur noch 7,8 v. H. der britischen Bevölkerung in Land- und Forstwirtschaft sowie in der Fischerei beschäftigt sind.

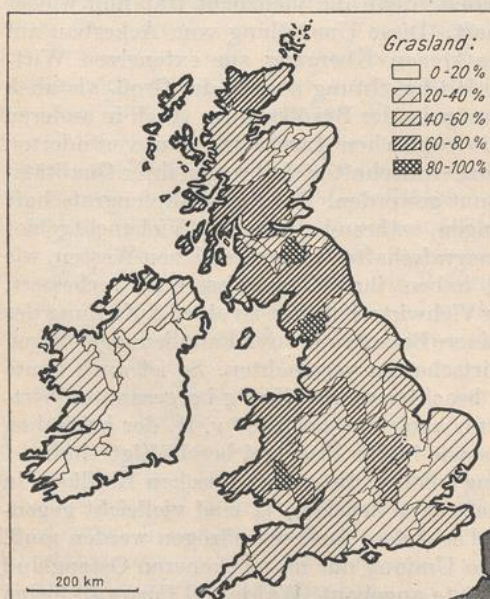
Bei aller Verbesserung und Spezialisierung blieben die geographischen Einflüsse in der Gliederung der englischen Landwirtschaft sehr deutlich, ja sind vielleicht gegenwärtig stärker als früher, da heute eine viel schärfere Auslese vollzogen werden muß. Der anspruchsvolle Weizen wird in größerem Umfang nur im trockeneren Ostengland zwischen der Humbermündung und der Südküste angebaut, Wales und Cornwall liegen schon außerhalb des Weizengebietes (Abb. 497). Die feuchten westlichen und nördlichen Gebiete eignen sich dagegen für den Anbau von Hafer, der im westlichen England, im nordöstlichen Irland und im östlichen Schottland seine größte Ausdehnung hat (Abb. 498). Anderes Getreide kommt hier vielfach nur notgedrungen für den Frucht-



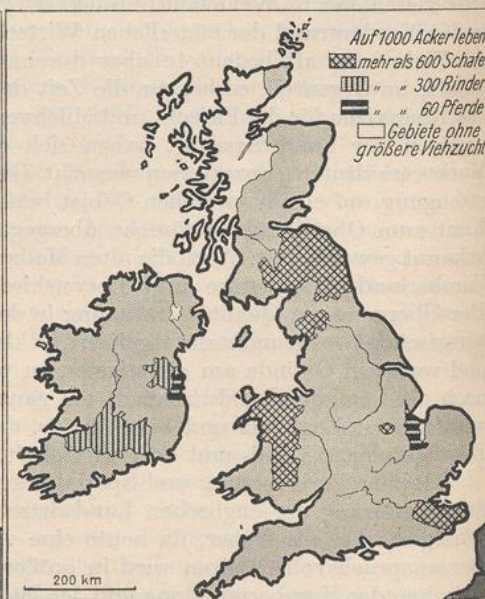
497. Weizenanbau der Grafschaften im Verhältnis zur Landesfläche 1920.



498. Haferanbau der Grafschaften im Verhältnis zur Landesfläche 1920.



499. Anteil des Graslandes an der Landesfläche der Grafschaften 1920.



500. Hauptviehzuchtgebiete der Britischen Inseln 1920.

(Abb. 497—500 nach H. Piggott und R. J. Finch).

wechsel in Frage. Dagegen spielt der Hafer im Schottischen Hochland eine ganz untergeordnete Rolle und nimmt nur kleine Flächen im mittleren England und in Nordostirland ein. Die Kartoffel ist zum größten Teil auf Irland beschränkt, in England dagegen ist sie nur in den Niederungen des Wash und in den Ebenen von Lancashire mit größerer Anbaufläche vertreten.

In den feuchten westlichen Teilen liegen selbstverständlich die Grasländereien und Weiden (Abb. 499). Darum sind die Rinder in den Ebenen und in dem Hügelland Mittel- und Westenglands am meisten verbreitet, aber Großbritannien wird darin noch übertroffen von Irland, das überall, besonders aber in seiner zentralen Ebene, eine sehr erhebliche Viehzucht aufweist (Abb. 500).

Ganz Großbritannien besaß 1928: 22410 qkm Getreideland, d. s. ungefähr 10 v. H. des britischen Bodens, während im Deutschen Reiche ungefähr 25 v. H. der Bodenfläche mit Getreide bestellt waren. An erster Stelle stand der Fläche nach der Hafer mit 10687 qkm, ihm folgten Weizen (5883 qkm) und Gerste (5248 qkm). An Wiesen und Weiden gab es 128750 qkm, das ist mehr als die Hälfte des gesamten Bodens. Im Deutschen Reiche dagegen beträgt deren Anteil an der Gesamtfläche nur ein Sechstel.

Auch in Nordirland liegen die Verhältnisse ähnlich; auch hier sind nur ungefähr 10 v. H. des Landes mit Getreide angebaut, während die Hälfte von Wiesen und Weiden eingenommen wird.

b. DIE FISCHEREI

Durch die Erträge der Fischerei erscheint die britische Nahrungsmittelerzeugung in günstigerem Lichte. Das seichte Meer rings um die Britischen Inseln ist sehr fischreich und bietet für den Fang gute Voraussetzungen. Heringe, Kabeljau, Schellfische, dann Seezungen, Steinbutte und die verschiedensten Schalthiere, wie Austern und Hummer, werden in riesigen Mengen erbeutet. Die Hauptfischgründe liegen in der Nordsee, und es entfallen auf die Ostseite Großbritanniens nicht weniger als drei Viertel aller eingebrachten Fische. Der Hering wird vor allem auf der Höhe der schottischen Küsten gefangen, doch mit dem Südwärtswandern der Heringschwärme im Laufe des Jahres wandert auch der Heringsfang bis zum Kanal. Infolge der großen Ausdehnung der Fischgründe sind auch die Fischereihäfen sehr zahlreich. Der bedeutendste ist Grimsby am Ausgang des Humberästuars, wo etwa achtmal so viel Dampfer wie in Geestemünde gelöscht werden. Von diesem Hafen aus können die frischen Fische an einem Tage nach jedem Punkt Großbritanniens gebracht werden. Der zweitgrößte Fischereihafen (früher Hull) ist jetzt Aberdeen an der Ostküste Schottlands mit einer starken einheimischen Fischerflotte. Zu ihr kommt noch eine große Anzahl fremder Fahrzeuge, die in der nördlichen Nordsee, bei den Shetlandinseln und den Hebriden dem Fischfang obliegen. An die dritte Stelle ist Hull (Kingston-upon-Hull) gerückt, der älteste der Fischmärkte. Auch sonst sind an der Ostküste noch bedeutende Fischereihäfen zu finden, wie Great-Yarmouth, Lowestoft und Ramsgate, die ihre Flottillen nach der Doggerbank und anderen Fanggründen senden. An der Westküste sind Fleetwood (Morecambe Bay) und Milford (Südwestwales) die wichtigsten Anlandeplätze. Die Irische See wird auch von Cardiff und von Liverpool aus abgefischt. Während man in Deutschland längst nicht den eigenen Bedarf selbst decken kann, ist der Fischereiertrag in England trotz größeren Fischkonsums der Bevölkerung so umfangreich, daß noch beträchtliche Mengen, vor allem an Heringen, ausgeführt werden können. Doch wurden 1927 nur 396000 t an Heringen gefangen gegenüber 618900 t im Jahre 1913.

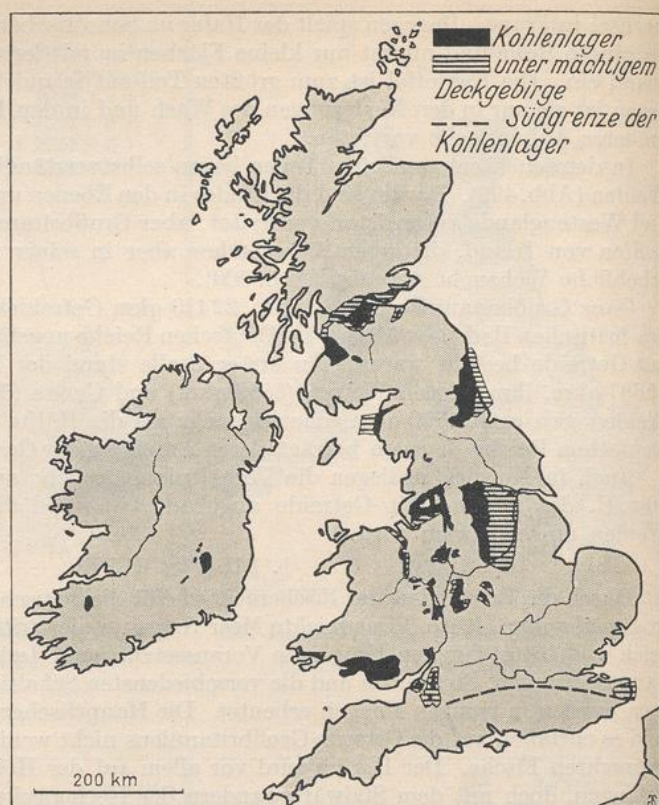
c. BERGBAU UND INDUSTRIE

Die Grundlage für den riesigen materiellen Aufschwung Großbritanniens hat die Natur in den Boden des Inselreiches gelegt. Kohle und Eisen sind die Stützen der gewaltigen britischen Industrie geworden. Große Kohlenlager treten an beiden Flanken und im Süden der Penninen auf, ebenso in den Karbonmulden zu beiden Seiten des

Bristolkanals, nämlich in Südwalles und bei Bristol selbst. Kleinere Kohlenlager finden sich in Mittelengland und in Nordwalles, dazu kommen die ausgedehnten Kohlenfelder der Mittelschottischen Senke. Ja sogar in Südengland sind bei Dover Kohlen erbohrt worden (Abb. 501). Nicht weniger als 1,3 Mill. Menschen waren 1924 im Bergbau tätig, davon im Kohlenbergbau 1,1 Mill. Menschen (gegenüber 0,9 Millionen im Jahre 1928). Man förderte im Jahre 1927 insgesamt 255,3 Mill. t (1928: 241,3 Mill., 1929: 260,8 Mill. t). Davon wurden 1927: 72,3 Mill. t ausgeführt oder als Bunkerkohle verwendet, während 182,4 Mill. t für den einheimischen Konsum übrigblieben, von denen auf die Haushaltungen 40,6 Mill. t entfielen, gegenüber 141,8 Mill. t, die in der Industrie verbraucht wurden.

Der Kohlenbergbau ist die Schlüsselindustrie Großbritanniens. Alle anderen Industrien bauen sich auf ihm auf, außerdem liefert er einen wichtigen Beitrag zur britischen Ausfuhr. England ist das erste Kohlenexportland der Welt. Es erfüllt die Engländer mit Sorge, daß der Kohlenbergbau aus seiner Krisis nicht herauskommen will. Die Kommissionen, die ab und zu vom englischen Parlament eingesetzt wurden, haben auf die Verluste hingewiesen, die der unrationelle Abbau der Kohlenlager bringt; so bleibt z. B. die Kohle an der Grenze zwischen zwei Eigentümern stehen, oder es wird von einem Flöz nur der bessere Teil abgebaut. Außerdem erkannte man die schlechte und unökonomische Ausnutzung der Kohle in vielfach veralteten Feuerungsanlagen der Industrie. Eine Kommission schätzte den möglichen Gewinn auf 55 Mill. t Kohle im Jahr, wenn man Elektrizitätswerke auf den Kohlen errichten würde. Außer dieser Ersparnis von einem Fünftel hätte man auch noch den Vorteil, daß man solche Kraftwerke mit minderwertiger Kohle und mit Kohlenstaub feuern könnte, so daß also die Wirtschaftlichkeit noch viel größer wäre. Aber in England hat die Entwicklung der elektrischen Anlagen nur geringe Fortschritte gemacht, die Verwendung der elektrischen Kraft nahm in Großbritannien von 1913 bis 1923 nur um 130 v. H. zu, in Deutschland dagegen um 223 v. H., in Frankreich um 260 v. H. und in den Vereinigten Staaten um 264 v. H.

Da ältere und schlechtere Gruben sich nicht mehr rentieren, so muß man den Abbau auf jene Gruben konzentrieren, die bei guter Qualität reichlich liefern. Es hat schon jetzt eine Wanderung des Kohlenbergbaues nach Osten in die Grafschaften Yorkshire,

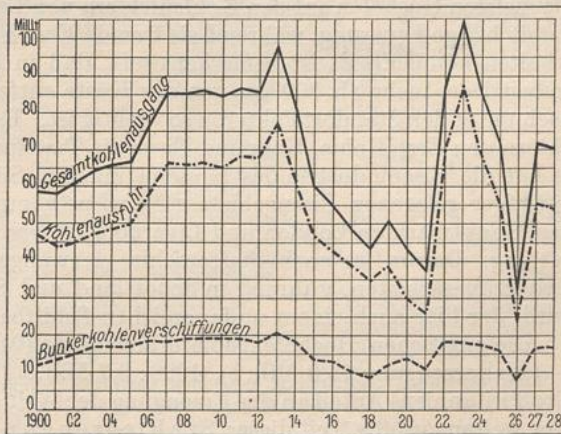


501. Kohlenlager der Britischen Inseln.
(Nach Coal Resources of the World.)

Nottingham und Derby stattgefunden, wo die besteingerichteten Gruben mit der höchsten Produktion bestehen. Dieser Prozeß geht aber nur langsam vor sich, weil die Besitzverhältnisse der Kohlenfelder außerordentlich zersplittert sind und einer großzügigen Verständigung und Umorganisation der konservative Charakter des Engländers entgegensteht. Mit Verbesserung des Abbaues würde auch die Lage der Arbeiter günstiger gestaltet werden können. Schlimm sind vor allem deren Wohnverhältnisse. Die kleinen, oft zeilenförmig aneinandergesetzten Häuschen zeigen das Ärmlichste, was man in Mittel- und Westeuropa an menschlichen Wohnungen sehen kann. Die Familien sind nicht selten auf einen einzigen Raum beschränkt.

Im allgemeinen liegen die Kohlenlager Großbritanniens für Eigenverbrauch und Ausfuhr recht günstig. In der Mittelschottischen Senke finden sich verschiedene Felder einer gasreichen Kohle, die in der Eisen- und Textilindustrie Mittelschottlands verwendet wird. Außerdem geht vom Firth of Forth aus viel Kohle nach den Nord- und Ostseeländern sowie nach dem Mittelmeer, von der schottischen Westküste aber nach dem kohlenarmen Nordirland. Die Kohle des Northumberland-Durham-Distrikts wird zum größten Teil in der Eisenindustrie verwendet und der Überschuß nach London und in die ganze Welt verfrachtet. Die östlichen Penninischen Kohlenlager, die reichsten Großbritanniens, dienen der Wollindustrie des West-Riding von Yorkshire, den Eisenwerken von Sheffield und der Textilindustrie von Nottingham; etwaige Überschüsse gehen nach London. Dagegen wird das Süd-Lancashire-Lager fast ganz von der örtlichen Baumwoll- und Maschinenindustrie, von den chemischen Fabriken und der Schifffahrt auf dem Manchester-Liverpool-Kanal aufgebraucht. Die Nord-Staffordshire-Lager dienen der dortigen Porzellanindustrie, während die bedeutende Eisenindustrie von Süd-Stafford von dem Mittellandkohlenfeld versorgt wird. In der Förderung an erster Stelle stehen die Südwales-Kohlen (das östliche Südwales und Monmouthshire); sie haben eine große Metallindustrie ins Leben gerufen, für die Kupfer aus Chile und Eisenerze aus Spanien zur Verhüttung eingeführt werden. Diese ausgezeichnete Anthrazitkohle eignet sich vorzüglich für die Flotte. Sie wird darum auch in alle Welt verschickt (Abb. 502). Da die Kohlenlager von Südwales, von Durham und der Mittelschottischen Senke fast unmittelbar am Meere gelegen sind, so sind die Bedingungen für den Kohlenexport sehr günstig; ihm dienen große Kohlenhäfen, wie Cardiff, Newcastle und einige kleinere in Schottland.

Unmittelbar mit der Kohle oder doch nicht weit von ihr entfernt, treten in den meisten Revieren Eisenerze auf, die lange Zeit den Rohstoff für eine umfangreiche Eisenindustrie lieferten (Abb. 503). Doch allmählich mußte man für jene Werke, die nicht in den beiden Erzgebieten der West- und Ostküste lagen, Erze von Bilbao einführen. Schon um 1900 wurde die Hälfte des englischen Eisens aus ausländischem Erz gewonnen. Die Verhüttung eigener Erze ging mehr und mehr im Cleveland-Distrikt vor sich, der um 1900 ein Drittel der heimischen Erze lieferte. Aber mit der Zeit sind auch die Clevelandserze an Qualität geringer geworden, und auch der Westen Englands führt immer mehr ausländische Erze



502. Kohlenausfuhr Großbritanniens 1900—1928.

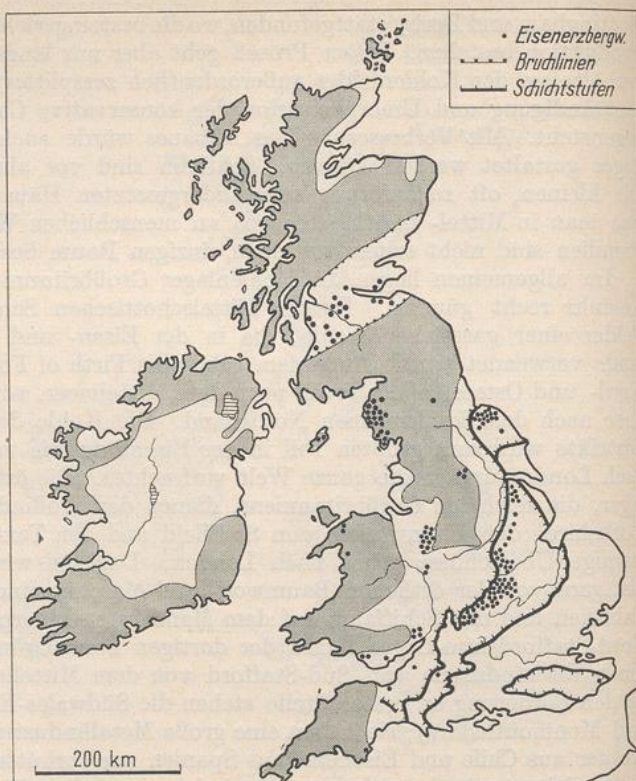
Die vor dem Kriege steigende englische Kohlenausfuhr wurde nur zur Zeit der Ruhrbesetzung überschritten, sonst nicht mehr erreicht. 1929 führte Großbritannien 82,1 Mill. t (davon 16,7 Mill. t Bunkerkohle) aus.

ein. Im Jahre 1928 kamen zur eigenen Produktion von 11,4 Mill. t noch 4,5 Mill. t ausländische Erze. Dennoch gehört England zu den wichtigsten eisenerzproduzierenden Ländern, unter denen es heute an dritter Stelle steht. An Roheisen gewann Großbritannien 1913: 10,4 Mill. t, 1928: 6,7 Mill. t.

Die Zukunft der britischen Eisenverhüttung hängt von der Beschaffung billigen und ausreichenden Rohmaterials, also von Erz und Kohle, ab. Besonders günstig gestellt sind dafür die Eisenbezirke von Schottland, Cleveland und Südwales, die alle drei direkt an der See liegen. Auch Westcumberland ist dem Meere so nahe, daß die Brennstoffversorgung billig erfolgen kann. Die mannigfaltigsten Vorteile besitzt der Cleveland-Distrikt, da die Transportkosten für Koks und für die Hochofenschläge (Kalkstein) sehr gering sind und die nahe Lage zu dem großen ostenglischen Industriebezirk den inneren Absatz ebenso erleichtert, wie die Seelage die Ausfuhr ermöglicht.

In Südwales liegen die Hüttenwerke in der Nähe der Kohle oder sogar auf ihr, und in Schottland stehen die meisten Hochöfen auf den Kohlenfeldern von Lanarkshire und Ayrshire; sie besitzen damit billige Feuerung, während sie fremde Erze bei sehr niedrigen Eisenbahnfrachten erhalten können. Es ist bemerkenswert, daß in Großbritannien, trotzdem kaum ein Industrieort mehr als 100 km von der Küste entfernt ist, die geographische Lage dennoch unter den Standortfaktoren so wichtig ist. Es spielen bei diesen schweren Massengütern von Erz, Kohle, Kalk und Eisen die Transportkosten eben eine große Rolle, und es hat die Eisenindustrie des binnenländischen Süd-Stafford mit der Konkurrenz der günstiger gelegenen Eisengebiete schwer zu kämpfen, da diese ihre Erzeugnisse nach den Hauptmärkten London und Liverpool billiger abgeben können, als es Süd-Stafford vermag. Darum ist auch Staffordshire gezwungen, sein Eisen möglichst hochwertig weiterzuverarbeiten, während in Schottland und Südwales vor allem Stahl hergestellt wird, der hier auch einem umfangreichen Schiffbau dient.

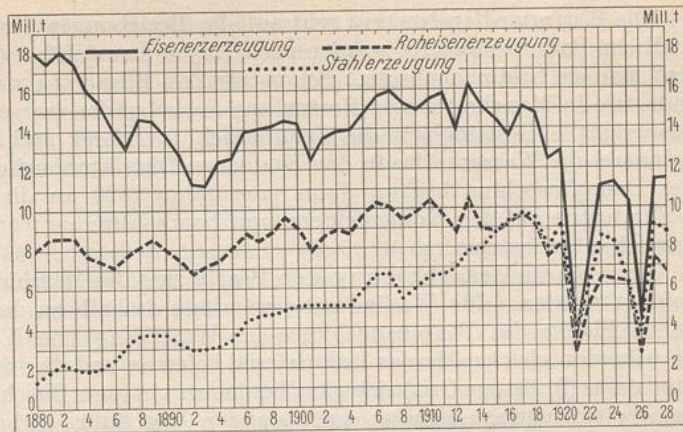
Die englischen Hochofengebiete erzeugten 1913: 7,8 Mill. t Rohstahl — Flußstahl — (Welterzeugung 76,0 Mill. t), 1928: 8,7 Mill. t (Welterzeugung 109,9 Mill. t), so daß Großbritanniens Anteil an der Erzeugung der Welt etwas zurückgegangen ist (Abb. 504). Der weitaus größte Teil dieser Stahlerzeugung wird im Lande selbst weiterverarbeitet. Dabei tritt oft eine weitgehende Spezialisierung und Arbeitsteilung auf. So ist im Black Country Redditch bekannt durch die Herstellung von Nadeln und Angelhaken, Bromsgrove durch seine Drahtstift- und Nadelerzeugung; Dudley stellt Anker



503. Eisenerzbergwerke der Britischen Inseln.
(Nach A. Demangeon.) Die alten Gebirgrümpfe sind gerastert.

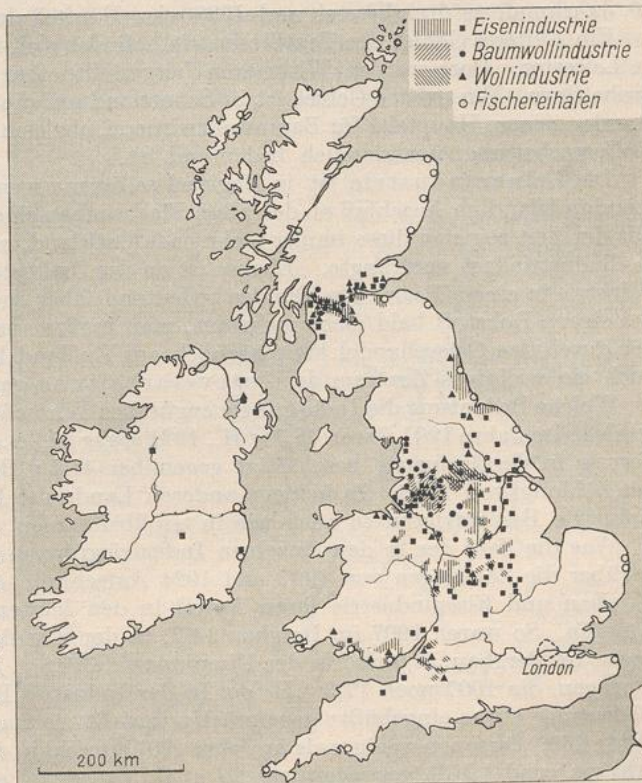
und Ketten her, und Sheffield ist berühmt durch seine aus besonders gutem Stahl hergestellten Messer. Maschinen werden in jedem Eisenindustriegebiet gebaut. Der Schiffbau, eine der bedeutendsten Industrien Großbritanniens, hat sich naturgemäß an der Küste festgesetzt. Nach der Berufszählung vom Jahre 1921 waren 26 v. H. der in dieser Industrie beschäftigten Arbeiter im Gebiet des Tees und Tyne tätig, 22 v. H. im Clydegebiet. Die übrigen verteilen sich auf Southampton und Portsmouth (8 v. H.), das Mersey-Gebiet mit Birkenhead, Booth und Liverpool (7 v. H.) und kleinere Gebiete, zu denen noch Belfast in Nordirland hinzutritt.

Die bedeutendste Fabrikindustrie Großbritanniens ist die Textilindustrie (Abp. 505). Die Wollindustrie ist durch eingewanderte Flamen und französische Hugenotten nach dem Osten und Süden Englands gekommen. Norwich war im 17. und 18. Jahrhundert ein wichtiges Wollzentrum, das sein Tuch bis nach Spanien absetzte. Das östliche England wurde damals der dichtest bevölkerte Teil Großbritanniens und gleichzeitig der gewerbereichste, aber auch im Severntal und in Manchester hat die Weberei zeitig Eingang gefunden. Das Wollgewerbe ist vom Staate sehr gefördert worden, und als die alte Tuchindustrie Irlands als Konkurrent empfunden wurde, hat das englische Parlament die irische Tuchindustrie kurzerhand verboten.



504. Großbritannien als Eisenproduzent (1880—1928).

Seit 1914 übersteigt die Stahlerzeugung diejenige des Roheisens. Mit der Abnahme der Förderung eigener Eisenerze muß Großbritannien immer mehr ausländische Erze beziehen. (1929: Roheisenerzeugung: 7,7 Mill. t, Rohstahl (ohne Schweißstahl) 9,8 Mill. t.)



505. Verteilung wichtiger Industrien Großbritanniens und Irlands.

Die Baumwollindustrie geht auf die Beziehungen Englands zu Indien zurück. Indische Baumwollgewebe wurden nach England eingeführt und hier so sehr geschätzt, daß man sie bald nachahmte. Schon zur Zeit Elisabeths siedelte sich die Baumwollindustrie in Manchester und Boston an; auch London war ein wichtiges Zentrum, bis Arkwright in Nottingham die Spinnmaschine erfand und daraufhin die Baumwollspinnerei die Wasserkräfte in den ländlichen Distrikten aufsuchte. Mit der Einführung der Dampfmaschine begann dann vom Jahre 1820 an die Entwicklung der Baumwollindustrie auf den Kohlenfeldern von Lancashire; sie wurde die bedeutendste aller britischen Industrien.

Auch für die Verarbeitung der Wolle sind die Maschinen zuerst in England eingeführt worden. Die Wollindustrie wanderte deshalb zu den Wasserkräften der östlichen Flanke des Penninengebirges im Westriding von Yorkshire, wo die großen Schafherden gleichzeitig das Rohmaterial lieferten und das weiche Wasser des Kohlen sandsteins (Millstone Grit) sich ganz besonders gut zum Bleichen, Färben und Zurichten der Wollerzeugnisse eignete; auch standen hier billige Arbeitskräfte zur Verfügung. So wurden Leeds und Bradford die Zentren der außerordentlich konzentrierten Wollindustrie, für die nach dem Übergang zur Dampfmaschine die riesigen Kohlenlager dieses Bezirkes zur Verfügung standen (Bild 530). Ein Teil der Wolle mußte aber frühzeitig aus dem Auslande bezogen werden; so im Jahre 1860 die Hälfte, im Anfang des 20. Jahrhunderts drei Viertel und 1928 vier Fünftel des gesamten Wollverbrauchs.

Ein weiteres Gebiet der Textilindustrie befindet sich in Nottingham am Trent und in Leicester. Dort werden Wirkwaren hergestellt, aber auch das dazu notwendige grobe Garn. Ein drittes Gebiet ist in Schottland um die Stadt Paisley am Clyde entstanden, einem Hauptsitz für Baumwollzwirnerie, obgleich auch die anderweitige Baumwollverarbeitung hier ziemlich bedeutend ist.

Die Leinenindustrie ist in England selbst nur wenig entwickelt. Dagegen entstand in Irland im Anschluß an den alten Flachsanzbau eine bedeutende Leinenindustrie. Mit der Zeit zog sich diese immer mehr nach Ostirland, nach Ulster, wo sie die Baumwollindustrie fast verdrängte. Ebenso ist an der Ostküste von Schottland die Leinenindustrie in einem Bezirk um Dundee bedeutend; aber auch hier, wie in Irland, reichte der eigene Rohstoff bald nicht mehr aus, man mußte ausländischen Flachs einführen, der durch den Ostseehandel hauptsächlich aus Rußland kam. Neuerdings ist Dundee auch ein wichtiges Zentrum der Juteverarbeitung geworden.

Welche Bedeutung die Industrie im englischen Wirtschaftsleben hat, zeigen folgende Zahlen: Im Jahre 1901 waren 48,3 v. H., 1921 sogar 51,3 v. H. der erwerbstätigen Bevölkerung in der Industrie beschäftigt gegenüber 41,4 v. H. im Deutschen Reiche nach der Zählung von 1925. In keinem anderen Lande der Erde ist der Anteil der in der Industrie Beschäftigten so hoch wie in Großbritannien.

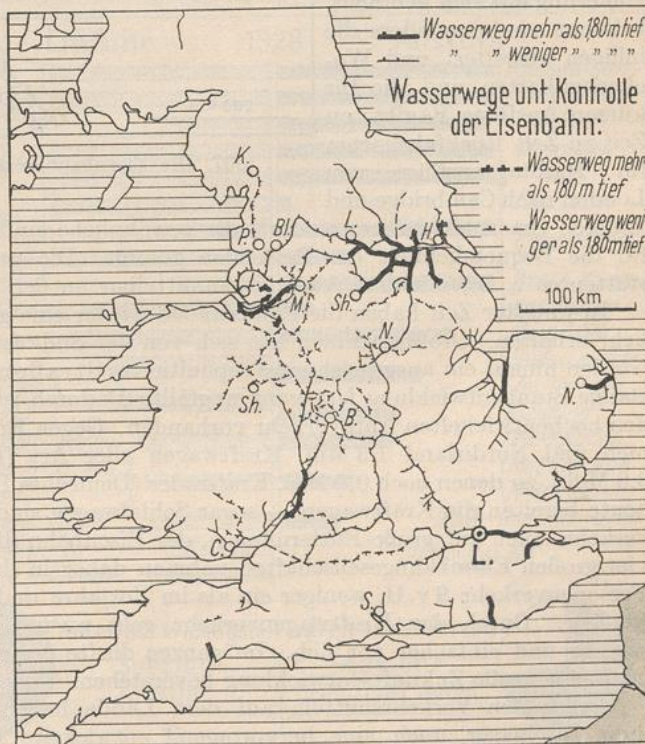
Was die Zahl der in den einzelnen Industriegruppen Tätigen anbelangt, so geben darüber die Zählungen von 1907 und 1924 Aufschluß. Aus ihnen erkennt man, daß Bergbau und Eisenindustrie ihren Anteil in den letzten zwei Jahrzehnten erhöhen konnten. So waren 1907 im Bergbau 14,3, in der Eisenindustrie 18,4 v. H., 1924 dagegen im Bergbau 17,0 und in der Eisenindustrie 19,8 v. H. tätig. Die Textilindustrie hingegen, die 1907 noch 17,3 v. H. der in der Industrie Beschäftigten aufwies, hat an Bedeutung etwas eingebüßt: gegenwärtig umfaßt sie nur 15,2 v. H., sie beschäftigte 1924: 2600 Personen weniger als im Jahre 1907, obwohl in dieser Zeit die Gesamtarbeiterzahl um rund 1 Mill. gestiegen ist.

Ist so die Gesamtzahl der in der Industrie Beschäftigten absolut und relativ gestiegen, so trifft doch diese Industrialisierung nicht alle Teile des Landes gleichmäßig. Vielmehr zeigt sich, daß nach dem Kriege die Industrie besonders südlich von Cheshire, Yorkshire und Lincolnshire stärker zunimmt als im Norden. Vor allem sind davon London und die bisher ländlichen Gebiete des Südostens betroffen. Diese Verschiebung

ist nicht allein darauf zurückzuführen, daß in den alten Industriegebieten starke Überbevölkerung, große Arbeitslosigkeit und hoher Steuerdruck herrschen. Vielmehr gehen diese Verschiebungen oftmals auf neue Industrien (Kunstseidenindustrie) zurück, die durch Zollschutz besonders begünstigt werden, oder auf solche, die sich in ihrer Rohstoffversorgung umstellen. So verringert sich der Gegensatz zwischen ländlichen und Industriegebieten in England immer mehr.

d. VERKEHR UND HANDEL

Da der Aufschwung der britischen Industrie schon in der Zeit vor dem Eisenbahnbau vor sich ging, mußte man zur Verfrachtung der billigen Massenartikel in weitem Maße Binnenwasserstraßen (Abb. 506) heranziehen. Die horizontale und vertikale Gliederung des Inselreiches begünstigen diese Art des Verkehrs ungemein, ist doch kein Punkt Großbritanniens mehr als 120 km vom Meere entfernt und ist doch die Anordnung der Bergländer derart, daß fast immer bequeme Durchgangspforten vorhanden sind. Die niedrigen Wasserscheiden konnten leicht überwunden und dadurch die einzelnen Flußsysteme miteinander in Verbindung gebracht werden. Die ertrunkenen Flußmündungen gestatten selbst Seeschiffen, weit ins Binnenland hineinzufahren; dem Themseästuar verdankt London seine bedeutende Stellung als Seehafen, und auf der Westseite schafft der Bristolkanal mit der Severnmündung ähnlich günstige Verhältnisse. Die Flüsse selbst haben weit hinauf den Charakter von Tieflandsflüssen, die infolge der reichen Niederschläge in den Quellgebieten auch eine günstige Wasserführung aufweisen. Um die Industriegebiete untereinander und mit dem Meer zu verbinden, hat man sich veranlaßt gesehen, für wirtschaftliche Zwecke ein künstliches Kanalsystem zu schaffen. Doch die meisten englischen Kanäle gehen auf das 18. Jahrhundert zurück, sie genügen darum mit ihren Ausmaßen kaum noch den Ansprüchen des modernen Verkehrs. Der einzige Großschiffahrtskanal geht von Liverpool nach Manchester. Doch hat auch dieser die Erwartungen, die man besonders in Manchester hegte, nicht ganz erfüllt; denn Manchester hat den Baumwollhandel Liverpools nicht an sich ziehen können. Dieser Kanal jedoch ist ein wichtiger Standort für neue Industriezweige geworden, die auf ihm die benötigten Roh- und Kraftstoffe erhalten können. Der Kanal hat aber auch noch eine andere Bedeutung, indem er eine Konkurrenz für die Eisenbahn bildet und dadurch die Frachten der Eisenbahnen auf einem niedrigen Stand hält.



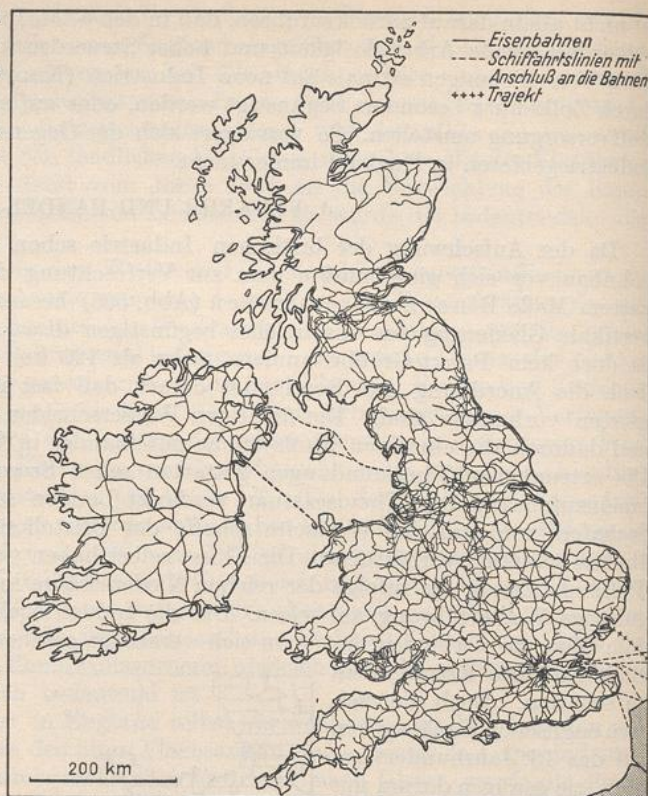
506. Die Binnenwasserstraßen Englands.
(Nach Geo. G. Chisholm.)

Für den Eisenbahnbau war die Oberflächengestaltung der Inselwelt ebenfalls sehr vorteilhaft (Abb. 507). Das ganze Eisenbahnsystem ist von Privatgesellschaften von London aus entwickelt worden, und auch heute noch zeigt die Eisenbahnkarte das typische, von London ausstrahlende System, dessen einzelne Strahlenbündel verschiedenen Gesellschaften angehören. Durch den Aufkauf von Kanälen haben sich die Eisenbahngesellschaften der lästigen Konkurrenz der Binnenschifffahrt zum wesentlichen Teil entledigt. Der Wettbewerb der Gesellschaften untereinander (heute sind es noch vier) hat viele Fahrvergünstigungen für die Bevölkerung mit sich gebracht, bekannt sind besonders die billigen Arbeiter- und Wochenendkarten und die für kürzere Ausflüge. Es gibt von Zeit zu Zeit Rückfahrkarten für Halbtagsausflüge von London nach Cambridge und

anderen Orten, die billiger sind als die gewöhnliche einfache Fahrt. Auch sonst wird für die Bequemlichkeit des Reisenden gesorgt. Die größeren Bahnhofsanlagen gestalten es z. B., mit dem Auto bis unmittelbar an den Bahnsteig heranzufahren.

In jüngster Zeit haben die Landstraßen wieder eine große Bedeutung für den Verkehr erhalten. Großbritannien hat sich von der Südküste bis nach dem schottischen Norden hinauf ein ausgezeichnetes asphaltiertes Straßennetz geschaffen, auf dem die lästige Staubentwicklung fast ganz wegfällt. Dadurch ist eine günstige Grundlage für den hochentwickelten Autoverkehr vorhanden. Gegen Ende 1928 besaßen Großbritannien und Nordirland 1,3 Mill. Kraftwagen aller Art (Deutsches Reich Mitte 1929 0,6 Mill.), zu denen noch 0,7 Mill. Krafträder (Deutsches Reich 0,6 Mill.) kamen. Schon heute bereiten die Kraftwagen — sogar Schlafwagen sind eingestellt — im Überlandverkehr, auch auf große Entfernungen, der Eisenbahn die schärfste Konkurrenz. Die vier großen Eisenbahngesellschaften nahmen daher in den Sommermonaten 1928 im Personenverkehr 9 v. H. weniger ein als im Vorjahre und im Frachtgeschäft 5 v. H. weniger. Durch den Kraftwagenverkehr geht auch der Umschlag in den Häfen rascher und einfacher vor sich. Im ganzen dürfte demnach dem Kraftwagenverkehr noch eine große Zukunftsentwicklung bevorstehen.

Außer den Verkehrsmitteln auf dem Lande haben die Britischen Inseln dank ihrer Inselnatur auch eine hervorragend entwickelte Küstenschifffahrt, mittels der z. B. von London aus der Güteraustausch mit allen Hafenstädten in direktem Verkehr vor sich gehen kann. Doch der Binnen- und Küstenverkehr ist nur ein Glied

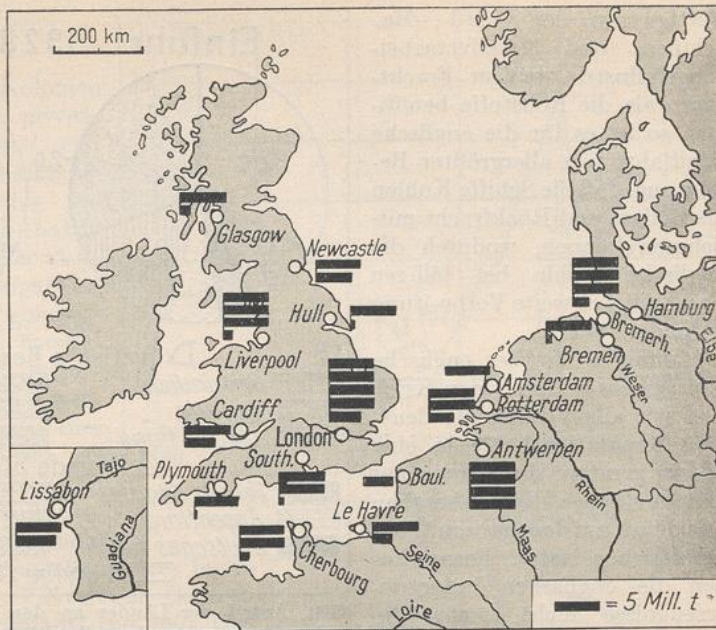


507. Die Eisenbahnen auf den Britischen Inseln.

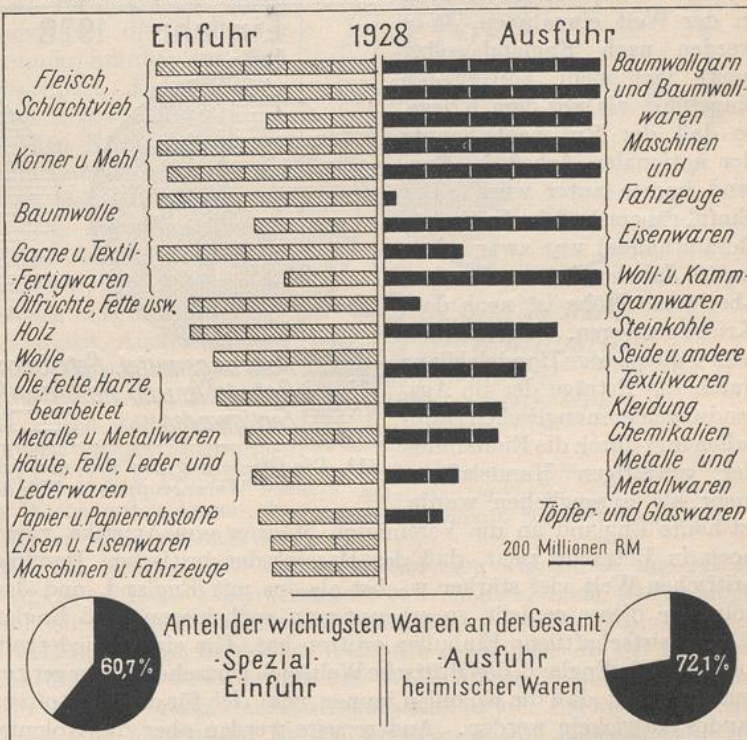
in der Kette des gewaltigen Gesamtverkehrs, den Großbritannien als Zentrum des Britischen Weltreiches aufweist (Abb. 508). Darum läßt sich auch der englische Handel (Abb. 509—514) nicht darstellen ohne einen Blick auf die Verflechtung Großbritanniens mit seinem Reich und der gesamten Weltwirtschaft.

Infolge seiner starken Industrialisierung und infolge der damit zusammenhängenden Bevölkerungsverdichtung ist Großbritannien eines der wichtigsten Einfuhrgebiete für Lebensmittel geworden.

Das Getreide kann es bis zur Hälfte aus dem Britischen Weltreich beziehen, während es in der Versorgung mit tierischen Nahrungsmitteln hauptsächlich auf den nicht-britischen Welthandel angewiesen ist. Außer den Lebensmitteln benötigt die englische Industrie gewaltige Mengen von Rohstoffen aller Art, wie Wolle, Baumwolle, Leder, Öl, Eisenerze, Kupfer usw. Für diese Einfuhr steht die größte Handelsflotte der Welt zur Verfügung, die in England selbst wieder Industrieerzeugnisse als Rückfracht findet. Da aber die



508. Die nordwesteuropäischen Welthäfen. Schiffsverkehr in den Häfen des Nordatlantischen Ozeans im Mittel von Ein- und Ausgang in Registertonnen netto, 1925

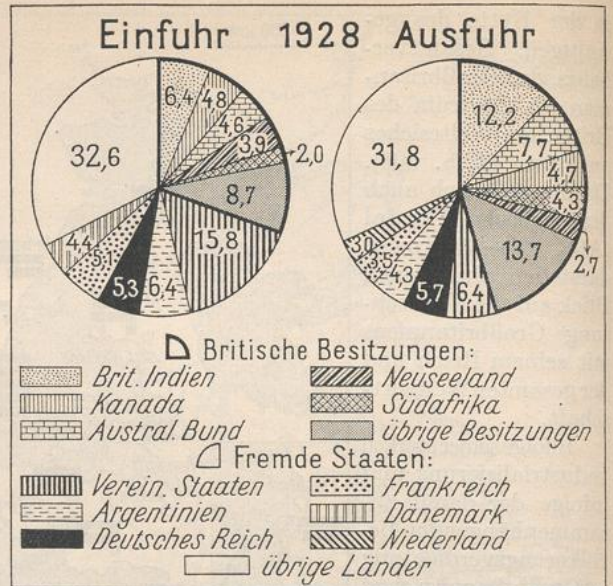


509. Die wichtigsten Waren der Ein- und Ausfuhr Großbritanniens 1928 nach Abzug des Durchgangshandels.

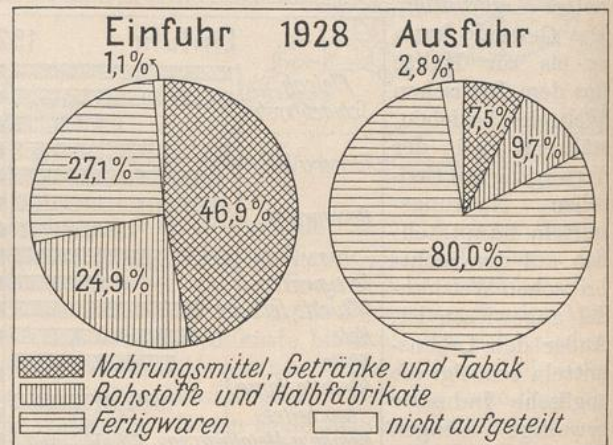
Fertigwaren der Textil-, Maschinen- und Metallverarbeitungsindustrie weniger Frachtraum als die Rohstoffe benötigen, so ist es für die englische Schifffahrt von allergrößter Bedeutung, daß die Schiffe Kohlen als Ballast und Rückfracht mitnehmen können, wodurch die englische Kohle bei billigen Frachten weltweite Verbreitung gefunden hat.

Immerhin ist der englische Kohlenabsatz durch den Krieg und vor allem durch die deutsche Reparationskohle in eine Krisis geraten, die schwer auf dem englischen Kohlenbergbau und damit auf dem ganzen Wirtschaftsleben lastet. Ferner haben die englischen Industrieerzeugnisse nicht mehr die große Bedeutung wie früher, da sie eine monopolartige Stellung in der Welt einnahmen. Ja es werden nach England selbst heute viel mehr Fertigwaren eingeführt als vor dem Kriege, so daß der Ruf nach Schutz der nationalen Arbeit in England immer lauter wird. Der Einfuhrüberschuß im britischen Gesamthandel war zwar schon im 19. Jahrhundert vorhanden, aber seine Höhe ist nach dem Kriege gestiegen. Während aber früher die passive Handelsbilanz durch die Erträge der im Ausland angelegten englischen Kapitalien und durch die Einnahmen der gewaltigen Handelsflotte mehr als ausgeglichen wurde,

ist heute England an die Vereinigten Staaten von Amerika verschuldet. Wenn man noch in Betracht zieht, daß der Handel der britischen Dominions mit der außerbritischen Welt viel stärker wächst als der mit England, und das trotz der Vorzugszölle, die dieses genießt, so erkennt man auch hieran, daß England durch den Krieg starke wirtschaftliche Einbußen erlitten hat. Um einem Niedergang vorzubeugen, versucht man in England, das Britische Weltreich wirtschaftlich enger zusammenzuschließen; man erwartet, daß die Kolonien immer mehr sich für die Rohstoffversorgung des Mutterlandes entwickeln werden. Andererseits werden aber die Kolonien selbständiger und wirtschaftlich kräftiger und vielseitiger. Es ist darum heute nicht zu übersehen, ob England dieses schwierigste Problem seiner Wirtschaftspolitik zu lösen imstande ist.



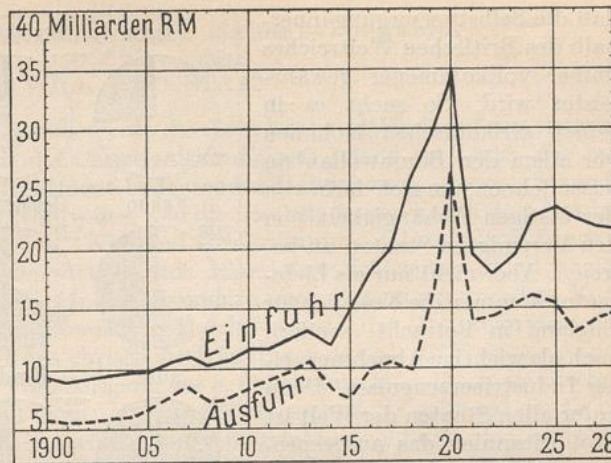
510. Anteil der Länder an der Ein- und Ausfuhr Großbritanniens in Hundertteilen 1928. (Beachte die Bedeutung, die der Handel mit den britischen Besitzungen für Großbritannien hat.)



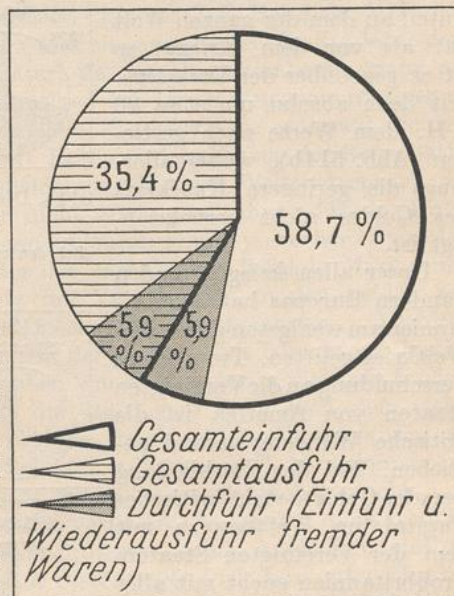
511. Die Gliederung der Ein- und Ausfuhr Großbritanniens nach Warengruppen in Hundertteilen 1928.

e. ENGLAND UND SEIN WELTREICH

Alle englischen Kolonien vor Cromwell waren private Handelsniederlassungen; erst unter ihm wurde Jamaika als erste staatliche Kolonie erworben. Von nun an haben die Engländer mit zäher Ausdauer ihr Weltreich aufgebaut, indem sie dabei jede günstige politische Gelegenheit benutzten, den älteren Kolonialmächten wertvolle Besitzungen wegzunehmen. Im Laufe von drei Jahrhunderten ist so das gewaltige Britische Weltreich von 40 Mill. qkm mit 460 Mill. Einwohnern entstanden, das mehr als ein Fünftel der Gesamtfläche des festen Landes und fast ein Viertel der Gesamtbevölkerung der Erde umfaßt (Abb. 460). Dieses Weltreich wurde durch zahlreiche Flotten- und Kohlenstützpunkte verknüpft und durch eine gewaltige Kriegsflotte, die Mitte des 19. Jahrhunderts unumschränkt auf den Meeren herrschte, geschützt. Das englische Kolonialreich zeichnet sich vor anderen dadurch aus, daß es allen Klimagürteln der Erde angehört. Weite Länderräume der gemäßigten Zone eignen sich vortrefflich als Siedlungsgebiete, welche die überschüssige Bevölkerung des Mutterlandes aufnehmen können. Aus diesen Siedlungskolonien sind die mit Selbstverwaltung ausgestatteten Dominions Kanada, Südafrika, Australien und Neuseeland entstanden. Sie genießen im Britischen Weltreich große Selbständigkeit, schließen sich sogar durch Zölle gegen das Mutterland ab. Außer diesen Siedlungskolonien besitzt England in den Tropen und Subtropen wichtige Wirtschaftskolonien, in denen neben der Eingeborenenwirtschaft der Plantagenbau möglich ist. Dazu treten Herrschaftskolonien wie Indien und im gewissen Sinne auch Ägypten, deren Eigenwirtschaft von England mehr oder weniger stark im Hinblick auf seine eigenen Bedürfnisse beeinflußt wird (Abb. 510). Gold und Diamanten werden vorwiegend im Britischen Weltreich gewonnen. In der Rohstoff-erzeugung für die Textilindustrie ist es in Jute und Wolle führend. Ebenso steht das Britische Weltreich in der Erzeugung von Kautschuk, Kakao und Tee an erster Stelle. Wichtig für das industrielle Mutterland ist die Versorgung mit Lebensmitteln aus seinen Kolonien, wie Kanada, Australien und Südafrika. Das wirtschaftspolitische Streben Englands ist darauf gerichtet, seine Kolonialgebiete so weiterzuentwickeln,



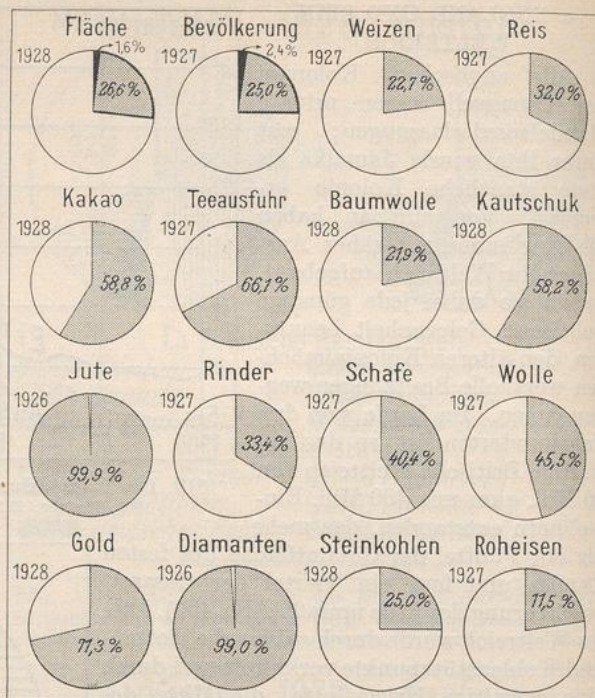
512. Die Entwicklung des britischen Außenhandels. 1929: Einfuhr: 22,7; Ausfuhr: 14,9 Milliarden RM.



513. Anteil der Durchfuhr am Gesamthandel Großbritanniens in Hundertteilen (1928).

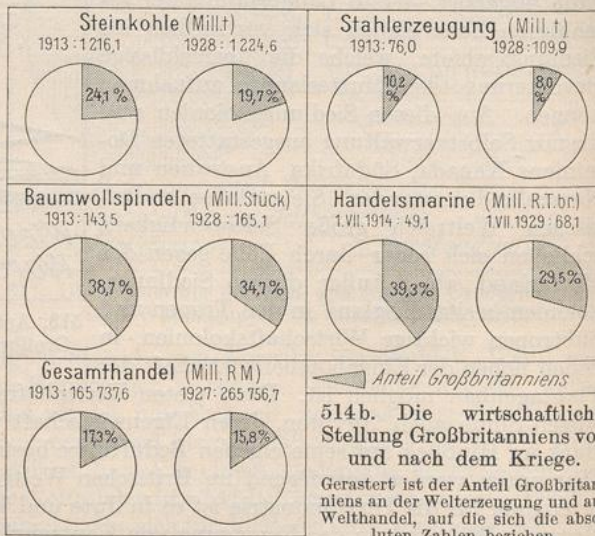
daß die Selbstversorgung innerhalb des Britischen Weltreiches immer vollkommener gewährleistet wird. So sucht es in seinen afrikanischen Kolonien vor allem den Baumwollanbau auszudehnen, um sich darin von der lästigen Abhängigkeit von den Vereinigten Staaten zu befreien. Aber nicht nur als Lieferanten kommen die Kolonien für England in Betracht, sondern auch als wichtige Abnehmer seiner Industrieerzeugnisse. Denn unter allen Staaten der Welt ist Großbritannien das ausgesprochenste Industrieland. Wenn auch sein Gesamthandel gegenwärtig einen etwas geringeren Anteil an dem der ganzen Welt hat als vor dem Kriege, so ist er gegenüber der Vorkriegszeit doch absolut um etwa 60 v. H. dem Werte nach gestiegen (Abb. 514b), wobei allerdings die geringere Kaufkraft des Goldes nicht berücksichtigt ist.

Unter allen kriegsführenden Ländern Europas hat Großbritannien am wenigsten durch den Weltkrieg gelitten. Trotz seiner Verschuldung an die Vereinigten Staaten von Amerika ist die britische Währung gesund geblieben. Bei der Erschließung fremder Gebiete steht britisches Kapital im Wettbewerb mit dem der Vereinigten Staaten. Großbritannien sucht mit aller Macht seinen Anteil an der Weltpetroleumgewinnung zu vergrößern, um die Ölfeuerung seiner Schiffe, vor allem seiner Kriegsflotte, sicherzustellen. Andererseits hat es mit Holländisch-Indien zusammen ein Gummimonopol geschaffen, das von der Automobilindustrie der Vereinigten Staaten von Amerika sehr unangenehm empfunden wird. So berühren sich im Britischen Weltreich Weltwirtschaft und Weltpolitik auf das engste.



514 a. Die wirtschaftliche Stellung des Britischen Weltreiches innerhalb der Welt.

Bei den ersten beiden Kreisen bedeutet der schwarze Kreisabschnitt den Anteil Großbritanniens.



514 b. Die wirtschaftliche Stellung Großbritanniens vor und nach dem Kriege. Gerastert ist der Anteil Großbritanniens an der Welterzeugung und am Welthandel, auf die sich die absoluten Zahlen beziehen.