



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1931

F. Verrkehrstellunf und Verkehrsraum

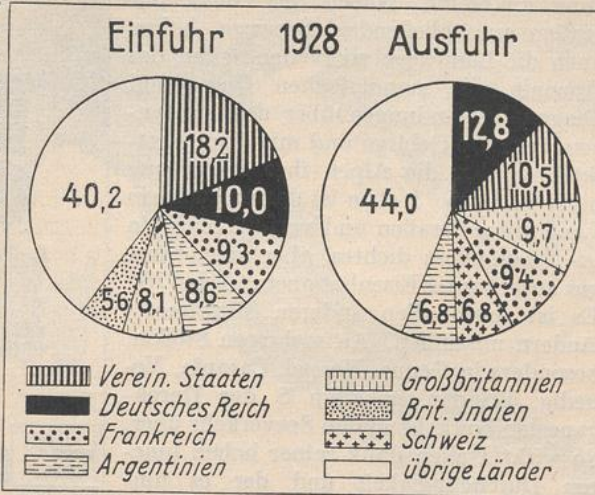
[urn:nbn:de:hbz:466:1-77212](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77212)

schaftlichen Aufschwung, kann aber weder mit seiner zentralen Stellung in der Weltwirtschaft während des späteren Altertums noch mit der im ausgehenden Mittelalter verglichen werden, wo es wiederum den Welthandel beherrschte und bei reicher Entfaltung des Gewerbes das wirtschaftlich fortgeschrittenste und reichste Land Europas war. Die Italiener waren damals die geachteten Seefahrer Europas, die Lehrmeister der atlantischen Seefahrernationen, und ihre Verdienste an der Entdeckung Amerikas sind an allererster Stelle zu nennen.

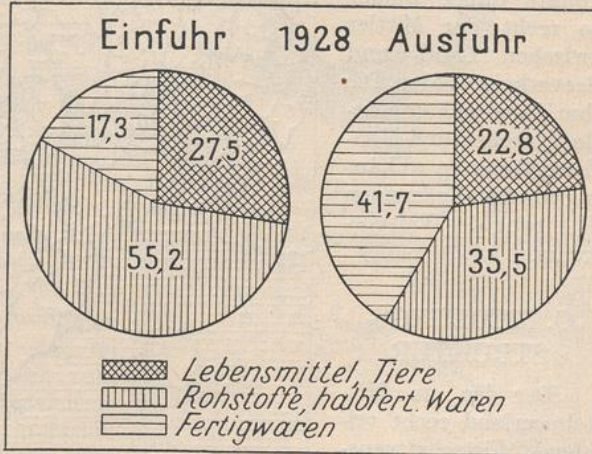
F. VERKEHRSTELLUNG UND VERKEHRSSRAUM

Die bei einer ganz anderen Verkehrskonstellation in früheren Epochen erreichten Höhepunkte können nicht wiedergewonnen werden. Der Welthandel hat andere, transozeanische und transkontinentale Wege eingeschlagen, und nur Seitenwege laufen über Italien. Aber immerhin weist das zweimalige Wirtschafts- und Handelsmaximum auf die Gunst der Verkehrsbedingungen hin, an denen auch nach veränderter Lage Italien, wenn freilich nur in dem heute möglichen Maße, teilhat (Abb. 776). Im lokalen Verkehrsbereich des Mittelmeergebiets nimmt noch heute Italien die bevorzugteste Stellung ein, und eng sind die Beziehungen zwischen diesem und dem übrigen Europa.

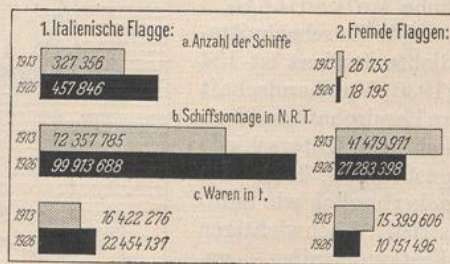
Tief stoßen Ligurisches und Adriatisches Meer gegen die Mitte des Erdteils vor, und bis in die Schweiz, nach Österreich und Ungarn, selbst bis nach Süddeutschland reicht der sich an die Schiffsstraßen anschließende natürliche Verkehrsbereich. Genua und Triest, letzteres an der Stelle von Venedig, sind im N die wichtigsten Seetore (Abb. 777). Im S nimmt Italien mit dem Hafen Neapel an dem Verkehr der mediterranen Längslinie teil, während Palermo



774. Herkunfts- und Bestimmungsländer des italienischen auswärtigen Handels 1928.



775. Der auswärtige Handel Italiens nach Warengruppen (1928).



776. Der Seeverkehr Italiens 1913 und 1926.

und Messina und auch Livorno im N eine geringere, mehr lokalere Verkehrsbedeutung zukommt. Neben der Gunst der Italien umschließenden Seewege haben auch die Landwege zu beiden Seiten des Apennin mit mannigfachen Quer- und Diagonalverbindungen über das im ganzen wegsame Gebirge und mit ihrer Fortsetzung über die Alpen ihre Bedeutung nicht verloren. Italien ist darum auch ein Land guter Straßen und verfügt über ein im N besonders dichtes, aber auch sonst gut ausgebautes Eisenbahnnetz (Abb. 778). Es ist darin allen anderen Mittelmeerländern unähnlich. An mehreren Stellen, besonders in Genua, Neapel, Catania, Venedig, Brindisi, geht im S der Durchgangslandverkehr in den Seeverkehr über. So wirkt Italien dank seiner hohen inneren Durchgängigkeit und der es umschließenden maritimen Verkehrsflächen als ein Verkehrssteg, eine Landbrücke, und konnte daher immer so recht der Mittler zwischen Land- und Seeverkehr werden. Die ihm dabei zukommende Verkehrs- und Handelsgeltung ist abhängig von der allgemeinen Richtung des Weltverkehrs.

G. SIEDLUNGS-STRUKTUR

Der für ein Mittelmeerland recht reichen Wirtschaftsausstattung Italiens entspricht die relativ sehr hohe Volksdichte.

Die Durchschnittsdichte Italiens ist 134 (1930). Von Landschaft zu Landschaft sind freilich die Unterschiede groß (Abb. 779). Im ackerbaulich wie industriell hochwichtigen Festland-Italien gehören weite Flächen



777. Der Schiffsverkehr der wichtigsten Häfen Italiens 1928.



778. Das Eisenbahnnetz Italiens.