Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 16 (1923)

Rubrik: Vom Weltverkehr

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

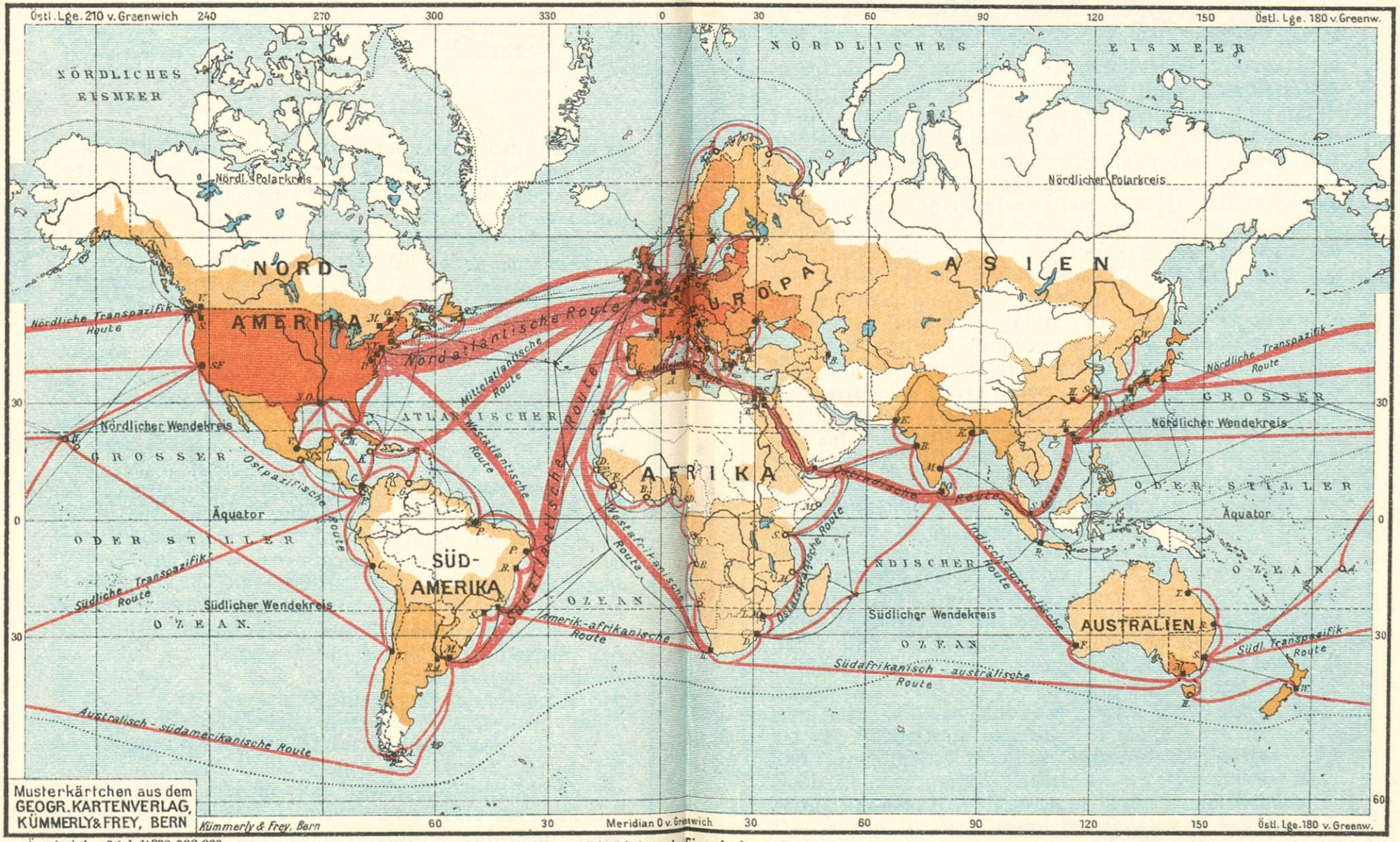
Vom Weltverkehr.

Weit gefaßt, schließt der Weltverkehr den gesamten gegenseitigen Warenaustausch, Personenverkehr und Nachrichtendienst unter den Völkern der Erde in sich, im Gegensatz zum Verkehr innerhalb der Grenzen eines einzelnen Landes. Da die meisten Staaten ans Meer grenzen, und das Meer eine freie, nach allen Seiten ohne weiteres benutzbare Verkehrsfläche bildet, so vollziehen sich mehr als $^4/_5$ des Weltverkehrs auf dem Meere.

Einst wurden bloß kleinere Meere und die küstennahen Gebiete der Ozeane zur Schiffahrt benützt. Damals war das Mittelländische Meer die Hauptverkehrsfläche der Erde, und in seinen Küstenländern spielte sich die Geschichte des Altertums ab. Nach der Entdeckung Amerikas wurde der Atlantische Ozean, durch den seit 1498 auch der Seeweg nach Indien führte, das wichtigste Meer. Der Verkehr des Mittelländischen Meeres blieb allmählich weit zurück und erfuhr erst 1869 mit der Eröffnung des Suezkanals eine Neubelebung. Die Durchquerung der ungeheuren Wasserfläche des Stillen Ozeans kam erst mit Cook in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts. Auch heute steht der Große Ozean an Bedeutung weit hinter dem Atlantischen Ozean und seinen Nebenmeeren, dem Mittelmeer und der Nordsee. Selbst der Indische Ozean hat stärkeren Verkehr. Der Vermutung, diese halb um die Erde herum reichende Wasserfläche des Großen Ozeans könnte in absehbarer Zeit das wichtigste Schiffahrtsgebiet der Erde werden, stehen eine Menge natürlicher Hindernisse entgegen.

Ein bernischer Weltumsegler hat einmal gesagt, die Segelschiffahrt verhalte sich zur Dampfschiffahrt wie die Poesie zur Prosa. Das mag richtig sein; aber erst mit dem Dampfschiff und dem Dampfroß auf dem Lande wuchs allmählich der Weltverkehr ins Riesenhafte und begann eine Art Arbeitsteilung unter den Völkern der Erde. 1819 durchquerte der amerikanische Dampfer Savannah, als erstes Dampfschiff, mit Unterstützung von Segeln, den

DER WELTVERKEHR



Musterkärtchen aus dem GEOGR. KARTENVERLAG, KÜMMERLY & FREY, BERN

Äquatorialmaßstab 1:230.000.000

Die Dichte des Eisenbahnnetzes

Auf 100 km² entfallen:

- mehr als 10 km Eisenbahnlänge
- 4 - 10 " " " "
- 2 - 4 " " " "
- 1 - 2 " " " "
- weniger als 1 " " " "
- Eisenbahnlose Staaten

Die wichtigsten Dampfschiffahrtswege (Je stärker, desto dichter der Verkehr)

Die bedeutendsten Kabelverbindungen

Die Haupt-Funkverbindungen

■ Häfen mit mehr als 5 Mill. Register-Tonnen Ein- & Ausgangs Verkehr

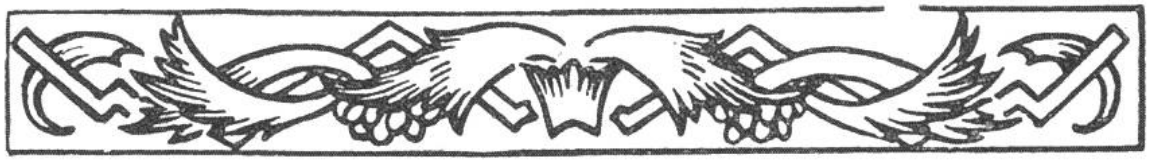
● " " 1 - 5 " " " " " " "

○ " " weniger als 1 " " " " " " "

..... Polargrenze dauernder menschlicher Siedelungen

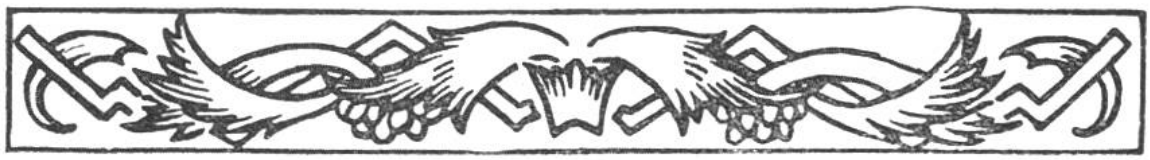
Atlantischen Ozean von Savannah nach Liverpool in 26 Tagen; heute rechnet man 6—8 Tage Überfahrtszeit. 1840 begann die englische Cunardlinie die erste regelmäßige überseeische Dampfschiffahrt. Noch immer behaupteten die Segler eine wichtige Stellung; erst in den 90er Jahren begann der Raumgehalt der Dampfer den der Segler bedeutend zu übertreffen. Für den Personen- und Postverkehr wurden die Segelschiffe, da sie 3—4 mal langsamer fahren, früh ausgeschaltet. Sie konnten sich aber halten für die Fischerei und für den Transport von Schwergütern auf große Strecken.

Um das Jahr 1914 zählte die gesamte Segeltonnage der Welt netto 6 Millionen und die Dampfertonnage 25,5 Millionen netto, zusammen 31,5 Millionen Netto-Registertonnen (NRT) oder rund 46 Millionen Brutto-Registertonnen (BRT). Eine Registertonne ist nicht ein Gewicht, sondern ein Schiffsraum von 2,838 m³. Beim Bruttoraumgehalt sind auch die Maschinen-, Kohlen-, Mannschafts- und Verwaltungsräume mitgerechnet. An der Welthandelsflotte waren die einzelnen Länder vor dem Krieg in folgender Reihenfolge beteiligt: 1. Das Britische Reich (mit fast der Hälfte der gesamten Weltflotte). 2. Deutschland (etwas mehr als $^1/_{10}$). 3. Vereinigte Staaten. 4. Norwegen. 5. Frankreich. 6. Japan. 7. Italien. 8. Niederlande. 9. Österreich-Ungarn. 10. Schweden. Für die letzten Jahre sind die Angaben unvollständig und die Schiffsbestände raschen Veränderungen unterworfen. Jedoch ist nachgewiesen, daß die Vereinigten Staaten nun England sehr nahe kommen und daß Japan im 3. Range steht. Da zur Anschaffung von Schiffen große Kapitalien nötig sind, so entstanden mächtige Schiffahrtsgesellschaften. Die Zahl der ganz großen Reedereien mit über 100000 BRT betrug vor dem Krieg 74; davon besaß Großbritannien 35, Deutschland 10, die Vereinigten Staaten 8, Frankreich 5, die Niederlande 4. Unter den wichtigsten Reedereien und Nationen scheint immer ein Wettstreit geherrscht zu haben, besonders in bezug auf Größe, Schnelligkeit und Ausstattung ihrer Schiffe. Als das größte Schiff der Welt gilt



das von der deutschen Hamburg-Amerika-Linie erstellte und von der englischen White-Star-Line übernommene Schiff „Bismarck Majestic", mit 56500 BRT. Das Riesenschiff kann zu der 1000köpfigen Bemannung noch etwa 4000 Passagiere aufnehmen. Es übertrifft also noch die beiden Schwesterschiffe „Vaterland" und „Imperator". Während mehreren Jahren besaß die englische Cunard-Line die schnellsten Schiffe, die mit einer Schnelligkeit von etwa 25 Knoten oder Seemeilen fahren (1 Seemeile = 1,852 km = $^1/_4$ geographische Meile).

Der überseeische Schiffsverkehr folgt gewissen Richtungen, die man als Straßen oder Routen bezeichnet. Die wichtigste von allen ist die Nordatlantische, vom Kanal gegen Nordamerika (New York). Auf dieser Straße vereinigt sich mehr als die Hälfte des Schiffsverkehrs der Erde. Die Mittelatlantische Route, von Nordwest-Europa nach den westindischen Inseln, Mittelamerika und zum Panamakanal; sie bewältigte schon früher $^1/_{10}$ des Weltverkehrs, und hat durch den Panamakanal eine Zunahme erfahren. Als sehr ruhige und sichere Straße gilt die Südatlantische Route, von Europa nach der brasilianischen Küste und den La Plata-Ländern. Ihr kommt etwa $^1/_{20}$ des Weltverkehrs zu. Geringeren Verkehr hatte bis jetzt die Afrikanische Route, die der Westküste Afrikas folgt und beim Kap der Guten Hoffnung zum Teil ihre Fortsetzungen nach der Ostküste Afrikas, nach Ostindien und Australien hat. In starker Zunahme begriffen ist die Westatlantische Route zwischen Nord- und Südamerika. Unter allen Straßen an 2. Stelle mit ungefähr $^1/_8$ des Weltverkehrs steht die Mittelmeer-Suezkanal-Ostindische Route mit Fortsetzung nach Australien und Ostasien. Auch diese nimmt zum Teil ihren Anfang im Atlantischen Ozean. Im Pazifischen oder Großen Ozean verkehren am meisten Schiffe zwischen Nordamerika und Ostasien; einige Linien sind auch gegen Australien gerichtet; andere führen den beidseitigen Küsten entlang. Der Verkehr hat im Indischen und im Großen Ozean bedeutend zugenommen.



Von großer Wichtigkeit sind die Punkte, wo der Seeverkehr mit dem Festlandverkehr in Verbindung tritt; da sind die Meereshäfen entstanden und zugleich auch die größten Städte der Welt. Natürlich sind da am meisten, wo sich die Schiffahrtslinien zusammendrängen, wie am Ärmelmeer oder im Süden der Nordsee; sie fehlen nie an Meerengen, wenn wichtiger Landverkehr die Meerenge kreuzt. Die Waren benützen möglichst lange den billigeren Seeweg. Darum entstanden die Warenhäfen weit landeinwärts an gut schiffbaren Strömen oder an tief landeinwärts dringenden Buchten; hier ist zugleich ein natürlicher Schutz vor Sturm und Brandung. Der Personen- und Postverkehr benützt dagegen solange wie möglich die raschern, wenn auch teurern Eisenbahnen. Weit ins Meer vordringende Plätze, wenn sie sonst den Anforderungen entsprechen, werden darum für diesen Verkehr vorgezogen.

Nach dem angekommenen Netto-Tonnengehalt stellen sich die wichtigsten Hafenplätze um das Jahr 1913 wie folgt: 1. London 18,7 Millionen. 2. Liverpool 15,1 Millionen. 3. New York 14,5 Millionen. 4. Hamburg 14,2 Millionen. 5. Antwerpen 13,8 Millionen. 6. Las Palmas 12,5 Millionen. 7. Rotterdam 12,3 Millionen. 8. Cardiff 11,5 Millionen. 9. Newcastle einschließlich North und S. Shields 11,0 Millionen. 10. Hongkong 10,7 Millionen.

Nach dem Wert der ein- und ausgelaufenen Waren ist die Reihenfolge eine andere; die 10 ersten sind: New York, London, Hamburg, Liverpool, Antwerpen, Marseille, Le Havre, Bremen, Kalkutta, Bombay.

Die Festlandwege spielen häufig bloß die Rolle eines Sammel- und Verteilungsnetzes. Große Schiffahrtsströme gehen wie mächtige Fangarme weit in die Kontinente hinein. Neben ihnen sind die Eisenbahnen die hervorragendsten, zuverlässigsten und raschesten Verkehrswege.

Gleichsam die geistige Triebkraft des Weltverkehrs ist das Nachrichtenwesen, das sich durch Briefpost, Telegraph und Telephon über die ganze Erde erstreckt. Warum sollten die Völker, die solche Verbindungen haben, nicht erfolgreich miteinander arbeiten und wirtschaften können! A. S.