

von Westamerika näher rücken und den Stillen Ozean vollends in das Weltverkehrsnetz eingliedern.

Auch durch Förderung der Schifffahrt auf Flüssen und Seen und durch den allmählichen Ausbau eines ganzen Netzes von Binnenlandkanälen suchten die Kulturstaaten der Gegenwart den billigen Wasserweg in möglichst großem Umfang in den Dienst des Handels zu stellen.

Trotz des starken Vorherrschens der Seeschifffahrt hat auch der Landverkehr durch den Bau von Schienenwegen und Eisenbahnen für die Schnellbeförderung von Personen, Postfachen und Eilgütern einen staunenswerten Umfang angenommen, das dichteste Eisenbahnnetz (d. h. die Gesamtzahl der Kilometer im Verhältnis zur Größe des Landes) besitzt Belgien; dann folgen Großbritannien, Deutschland, die Schweiz und Holland. An der Gesamtzahl der Kilometer stehen die Vereinigten Staaten weit an der Spitze (370 000 km).

Auch der Verkehr über Land hat sich heute zum Weltverkehr entwickelt, weil die Überlandbahnen die Randgebiete der Erdkugeln miteinander verknüpfen, z. B. die europäischen Expresslinien, die Pazifikbahnen Amerikas, die sibirisch-ostchinesische Bahn oder die im Bau begriffene Bagdadbahn, die Kap—Kairo-Linie und die geplante australische Überlandbahn.

Schließlich ist nicht zu übersehen, daß auch die durch den Eisenbahnbau stark beeinträchtigten Landstraßen in der Gegenwart durch Fahrrad und Kraftwagen eine vermehrte Bedeutung erhalten. Der Nachrichtenverkehr vollends ist durch Fernsprecher, Telegraph und Unterseekabel dermaßen gesteigert, daß jetzt eine Botschaft den Weg um die ganze Erde in zehn Minuten zurückzulegen vermag. Damit ist ein fast unmittelbarer Gedankenaustausch der gesamten Völker unseres Planeten ermöglicht. In der Tat „steht heute die Welt im Zeichen des Verkehrs“.

Das deutsche Land als geschichtliche Größe.

Einleitung.

Landräume und Geschichte. Herder hat gelegentlich die Geschichte als eine „in Bewegung gesetzte Geographie“ bezeichnet. Nun wäre es freilich über das Ziel hinausgeschossen, wenn man, wie jener Ausspruch vermuten läßt, den Gang der Geschichte lediglich auf geographische Einflüsse zurückführen wollte, aber andererseits läßt sich doch nicht verkennen, daß in der gleichmäßig stillen Wirkung, wie sie die Erdräume ausüben, ein geschichtsbildender Faktor ersten Ranges zu erblicken ist. Durch Lage, Natur der Oberfläche, Klima und Bodenschätze gibt der Raum zumal dem Wirtschaftsleben der Bewohner die bestimmende Richtung und beeinflusst auch maßvoll die politischen Bestrebungen, insofern ein Volk in den Rahmen einer natürlichen Landschaft hineinzuwachsen sucht. Die Geschichte eines Volkes ist daher zugleich eine Geschichte der Bodenbeherrschung: Wir sehen, wie es die Bevölkerung verstanden hat, den Staat nach außen hin abzurunden und auszubauen, bis er sich in einen durch natürliche Grenzen umhegten, einheitlichen Landraum hineinschmiegt (extensive Bodenbeherrschung), und zum andern, wie die Bewohner gelernt haben, durch Ausnützung aller in der Natur des Landes gelegenen Kräfte des Bodens Herr zu werden und ihn zum Vorteil der Gesamtheit zu gebrauchen