

Landeskundliche Auswertung des Kartenwerkes¹⁾ der Landesplanung Merseburg.

Von

Privatdozent Dr. Irmfried Siedentop in Halle a. d. S.

Die Aufgabe der Landesplanung ist in den einzelnen Landschaften verschieden, daher ist ein enges Zusammengehen mit der Geographie unbedingt erforderlich. Die Bestrebungen der Landesplanung gehen dahin, „Städte-, Straßen-, Hafen- und Wasserbau, Landwirtschaft, Bergbau und Industrie zum Zwecke einer möglichst rationellen Bodennutzung miteinander in Verbindung zu bringen“. Es sind folgende Probleme zu lösen: die beste Geländenutzung, beste Lage der Erwerbsstandorte und beste Lage und Größe der Wohnstandorte, ferner die Schaffung von Grünflächen, von Versorgungsanlagen (Wasser, Gas, Elektrizität und Kanalisation), sowie die Eingliederung der vielseitigen Verkehrsanlagen. Hand in Hand mit der Kartierung des betreffenden Zustandes geht die Kartierung der vorhandenen Planungswünsche. Unter diesen Gesichtspunkten ist der „Kartenband“ der Landesplanung hergestellt, der in folgendem besprochen und für die Landeskunde von Mitteldeutschland ausgewertet werden soll. Es soll gleich bemerkt werden, daß ein besonderer Textband von der Landesplanung Merseburg im Laufe des Winters 1932/33 herausgegeben wird.

„Die Untersuchungen dieses Werkes sind so aufgebaut, daß der engere mitteldeutsche Industriebezirk sowohl in seinem Eigenleben wie in seiner Bedingtheit durch das weitere Mitteldeutschland auf dem Gebiete des Verkehrs, des Arbeitsmarktes, der Bevölkerungs-

¹⁾ „Landesplanung im engeren mitteldeutschen Industriebezirk ihre Grundlagen, Aufgaben und Ergebnisse.“ Bearbeitet und herausgegeben von der Landesplanung Merseburg unter Mitarbeit des Landeshauptmanns der Provinz Sachsen, der Landesplanung Magdeburg, Westsachsen Leipzig, Ostthüringen, der Städte Dessau, Halle, Leipzig, Magdeburg, der Stadt- und Landkreise und der Wirtschaftskörperschaften des Reg.-Bez. Merseburg und des Landes Anhalt. Merseburg 1932 mit 39 Karten.

bewegung und der Bodeninteressen betrachtet wird. Der Rahmen der landeskundlichen Untersuchungen der Karten 1 bis 18 im Maßstab 1:1 Mill. ist daher das mitteldeutsche Gebiet, das im Süden durch das Erzgebirge und den Thüringer Wald und im Norden durch die norddeutsche Tiefebene, im Westen durch den Leinegraben natürlich begrenzt wird, und das im Osten die Übergangszone der Lausitz erfaßt. Diese Übersichtskarten enthalten die Gemeinden mit mehr als 2000 Einwohnern. Demgegenüber geben die Spezialuntersuchungen der Karten 19 bis 24 im Maßstab 1:200 000 sämtliche Gemeinden des mit der Braunkohle verbundenen mitteldeutschen Industriebezirks wieder.

Ausschnitte aus dem Aufgabenbereich der allgemeinen Landesplanung stellen die Verkehrsübersichtspläne 18 und 22, der Gewerbe-, Wohn- und Grünflächenplan 23 und der Plan der Gas- und Kraftversorgung 24 dar.

Einige verschieden geartete Beispiele der speziellen Landesplanung bilden die Wirtschaftspläne einzelner Gebietsteile in größeren Maßstäben. Sie tragen lediglich den Charakter von Entwürfen, die den Erwägungen zum jeweiligen Zeitpunkt der Planungsaufstellung entsprechen und schaffen daher auch keine endgültige und rechtlich gesicherte Bestimmung für die Flächennutzung. Landesplanung und Städtebau von heute betrachten die Wirtschaftspläne als Programme, die mit den ständig wechselnden tatsächlichen Verhältnissen ihren Inhalt ändern, und die schließlich so geformt werden, daß der verhältnismäßig geringe Flächenbedarf der nächsten Zukunft an richtiger Stelle gedeckt werden kann. Es ist angestrebt worden, den neuesten Zustand der Planungsarbeit wiederzugeben.“

Wir kommen nun zur Besprechung und Auswertung der Kartenblätter.

I. Karten des gesamten mitteldeutschen Gebietes.

Politische Gliederung von Mitteldeutschland (Karte 1). Die Karte zeigt von Preußen natürlich vollständig die Provinz Sachsen und mehr oder weniger große Teile der Provinzen Brandenburg, Hannover, Hessen-Nassau, Schlesien und Westfalen. Ferner sind vollständig die Länder Sachsen, Thüringen, Anhalt und Braunschweig (ohne Thedinghausen bei Bremen). Von den Ländern Lippe, Schaumburg-Lippe und Hessen (Oberhessen) sind nur Teile auf dem Kartenbild vorhanden. Das nördlichste Bayern weist die Regierungsbezirke Unter- und Mittelfranken auf. Hieraus ersieht man schon, daß der mitteldeutsche Raum nach allen Seiten hin unnatürlich vergrößert werden

mußte wegen seiner politischen Zersplitterung. Im Westen durften die braunschweigischen Kreise Holzminden und Gandersheim nicht fehlen, im Norden ist es die Altmark, die berücksichtigt sein wollte. Besonders im Osten ist die Erweiterung sehr stark, hervorgerufen durch die sächsische Kreishauptmannschaft Bautzen. Nach Süden endlich wird die politische Darstellung durch den sächsischen Zipfel um Bad Brambach verschoben. Im großen und ganzen ist die politische Übersicht Mitteldeutschlands gelungen. Leider aber ist die Blattunterlage derart mit Ortsnamen überladen, daß die übergedruckten Verwaltungsbezeichnungen¹⁾ dem Bilde etwas Unruhiges verleihen. Die bei den thüringischen Städten mit mehr als 20 000 Einwohnern punktiert²⁾ angedeuteten Stadtgrenzen³⁾ bestehen heute nicht mehr.⁴⁾ Auf der unteren Hälfte des Blattes hat eine sehr wertvolle Statistik Platz gefunden. Sie verzeichnet von den einzelnen Staaten, Regierungsbezirken usw. die Flächenwerte (1925), Wohnbevölkerung (1925), Zahl der Stadt- und Landkreise und die Zahl der Gemeinden (1929) — ferner die Länge der Grenzen in km und etwas für Mitteldeutschland sehr wichtiges: das Verhältnis der vorhandenen Grenzlänge zur kürzestmöglichen. Die Zerrissenheit des braunschweigischen Staatsgebiets spiegelt sich wieder in dem Wert 1:5,6. Anhalt und Thüringen schneiden etwas besser ab: 1:3,90 und 1:3,52. Die Grenze der Provinz Sachsen, die durch die mitteldeutschen Kleinstaaten am meisten betroffen wird, verhält sich daher zur kürzestmöglichen wie 1:5,38. Von der Provinz Sachsen wieder ist der Regierungsbezirk Erfurt am stärksten betroffen: 1:4,77.⁵⁾ Der Sächsische Staat (1:2,67) wird verhältnismäßig wenig beeinflusst.⁶⁾ Die Statistik der westlichen Kreishauptmannschaften läßt aber die Nähe des Thüringischen Staates ahnen! Schon

1) Für Preußen: Regierungsbezirke und Kreise. Für Bayern: Regierungsbezirke und Bezirksämter. Für Sachsen: Kreishauptmannschaften und Amtshauptmannschaften. Für Thüringen, Braunschweig, Anhalt usw.: Kreise.

2) Bei der Legende „Grenzen“ müßte die Bezeichnung „preußisch“ wegfallen, da auch die Stadtkreise der anderen Staaten eingetragen sind. Ferner sind bei der Bezeichnung „Landkreise bzw. Amtshauptmannschaften“ die Bezirksämter (Bayern) fortgelassen worden.

3) Die Gemarkung von Gotha reicht auf dem Kartenblatt beinahe bis an den Thüringer Wald!

4) Die eingetragenen großen thüringischen Stadtkreise scheinen aus politischen Gründen geschaffen zu sein.

5) Regierungsbezirk Magdeburg 1:2,68. Regierungsbezirk Merseburg 1:2,96.

6) Grenzregulierungen mit dem thüringischen Staat sind durchgeführt worden.

allein diese Berechnungen weisen auf die Unmöglichkeit der politischen Gestaltung von Mitteldeutschland hin.

Landesplanungsbezirke und politische Gliederung (Karte 2). Es wird hier eine Übersicht der Landesplanungsbezirke gegeben. Auffallend decken sich diese Bezirke und besonders die örtlichen Planungsstellen der Landesplanung Merseburg mit den industriellen Gebieten Mitteldeutschlands. In den Kreisen mit vorwiegend landwirtschaftlicher Betätigung (z. B. Westthüringen, das östliche Hessen-Nassau) sind die Planungsarbeiten noch nicht anzusetzen. Das Gebiet der Landesplanung für den engeren mitteldeutschen Industriebezirk Merseburg weist mit 1731500 Einwohnern die stärkste Bevölkerung auf, hat aber eine Dichte von nur 142,10 pro qkm. Hieraus ersieht man, daß auch für Mitteldeutschland die Landwirtschaft von großer Bedeutung ist. In den beiden westsächsischen Landesplanungsbezirken Leipzig und Chemnitz ergeben sich Bevölkerungsdichten von 366,58 bzw. 470,79 pro qkm. Das anhaltinische Staatsgebiet¹⁾ gehört zur Landesplanungsstelle Merseburg. Leider wurde eine Erklärung der Farben nicht beigegeben.

Topographische Übersichtskarte (Karte 3). Die Geländedarstellung ist ausgezeichnet gelungen. Es war die schwierige Aufgabe zu lösen, Flachland, Hügel- und Beckenlandschaften und Gebirge in allmählichem Übergang und in schroffer Steilhangabgrenzung kartographisch festzuhalten. Das wurde in der Hauptsache durch Verwendung von Höhenschichtlinien²⁾ und Höhenschraffen erreicht. Auch die Farbenwahl für die drei Landschaften ist als günstig zu bezeichnen: grün – hellbraun – dunkelbraun. Für Flüsse, Bäche, Straßen, Ortschaften, Grenzen usw. wurde die schwarze Farbe verwandt. Sehr glücklich ist die besondere Farbengebung für die Eisenbahnlinien. Diese wurden violett angegeben und unterscheiden sich daher sehr gut von Straßen und Flüssen, was leider auf anderen Karten selten festzustellen ist. Die Eisenbahnstrecken werden in Hauptbahnen, Nebenbahnen, projektierte und Kleinbahnen unterschieden. Die Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenbahnen ist nicht immer genau durchgeführt worden: die Strecken Weißenfels – Zeitz, desgleichen Arnstadt – Saalfeld, obwohl letztere ein Lokaleilzugpaar aufweist. Eine Hauptstrecke wird stets dem Fernschnellverkehr dienen.

¹⁾ Außer Kreis Ballenstedt.

²⁾ 50 m Isohypse gestrichelt, 100, 300, 500 m usw. dünn ausgezogen, 200, 400, 600 m stärker ausgezogen.

Die Größenordnung der Ortschaften ist folgendermaßen gegliedert worden: unter 5000 Einwohner, von 5000—10000, 10000—25000, 25000—50000, 50000—100000 und über 100000 Einwohner.

Auf einer Nebenkarte ist die „mitteldeutsch-böhmische Gebirgsscholle“ (nach Joh. Weigelt) angedeutet. Vier Erläuterungen über die topographischen Grenzen, über die Landschaften (nach G. Braun), über Höhenverhältnisse und Verkehr gruppieren sich unter der Topographischen Übersichtsskizze beiderseits der erwähnten Nebenskizze.

Die topographische Grenze von Mitteldeutschland wird zu weit nach Westen (untere Fulda) und Nordwesten (Leinegraben—Hannover) verlegt. Diese kann aber höchstens etwa mit der thüringischen Westgrenze zusammenfallen, um dann den Wasserscheiden des Eichsfeldes und Oberharzes¹⁾ zu folgen. Der Abschnitt über die Landschaften von Mitteldeutschland ist nicht ganz klar und entspricht auch nicht den geographischen Feinheiten. Für „Thüringer Senke“ gebrauche man lieber den Ausdruck Thüringer Becken, der nicht in Widerspruch zu den vorhandenen tektonischen Horstgebieten steht. Die bei den Höhenverhältnissen als charakteristisch angegebenen 200 und 400 Meter-Schwellen sind für den Übergang vom Flachland zum Hügelland, und vom Hügelland zum Mittelgebirge ohne Bedeutung, da einmal der unvermittelte Übergang sehr stark schwankt und der allmähliche sich nicht durch eine bestimmte Isohypse festlegen läßt. Zum anderen aber ist der Übergang für die kulturellen Verhältnisse ohne Bedeutung, da beispielsweise die eingeschnittenen Täler mit den Städten, Industrie- und Verkehrsanlagen viel tiefer liegen. Kurze Angaben über die Höhenverhältnisse und Reliefenergien der Kamm- und Horstgebirge wären viel wichtiger gewesen, um zum Verständnis der folgenden Karte beizutragen.

In dem Abschnitt schließlich über den Verkehr wird gesagt, daß die Gebirge von zahlreichen Verkehrsstraßen unschwer überschritten werden. Wer einmal mit seinem Wagen verschiedene Pässe (z. B. Oberhof) befahren hat, weiß, welche großen Anforderungen durch die hohen Steigungen an die Kraftfahrzeuge gestellt werden und welche große künstliche Längenentwicklung nötig ist, um die Mittelgebirgshöhen zu überwinden. Ferner wird gesagt, daß der „Eisenbahn-

¹⁾ Vgl. Reichsreform und Harzgebiet. Gutachten über eine Neuregelung der Grenze im Harze zwischen den Provinzen Sachsen und Hannover nach wasserwirtschaftlichen und landeskulturellen Gesichtspunkten. Herausgegeben vom Landeshauptmann der Provinz Sachsen. Merseburg 1930.

personenverkehr den Thüringer Wald und das Erzgebirge an den günstigsten Paßstellen überquert, während der Eisenbahngüterverkehr die Gebirgsschwellen am Durchbruch der Elbe durch das Elbsandsteingebirge, beiderseits des Fichtelgebirges, und in der Senke zwischen Thüringer Wald und Harz umgeht“. So scharf kann man das doch nicht trennen. Der Personenverkehr ist ebenfalls sehr stark im Elbedurchbruchstal und zwischen Thüringer Wald und Harz. Wenn hier starker Güterverkehr nachgewiesen wird, so liegt das daran, daß in diesen natürlichen Durchgangsstellen die direkten Linien Berlin—Dresden—Prag—Wien und Mittelddeutschland (Leipzig)—Westdeutschland (Frankfurt, Köln) liegen. Die Eisenbahnlinien beiderseits des Fichtelgebirges sind typische Gebirgsstrecken (höchste Punkte ca. 600 m) mit starkem Güterverkehr. Ebenfalls die weiter im Nordwesten des Thüringer Waldes liegenden Hauptbahnen (Berlin—München—Stuttgart und Eisenach—München) werden vom Güterverkehr nicht gemieden!

Klimatische Verhältnisse (Karte 4). Zu dieser äußerst wichtigen Karte wäre sicherlich eine fachgemäße Bearbeitung am Platze gewesen. Unnötig scheint mir für ein relativ so kleines Gebiet wie Mittelddeutschland die Eintragung der mittleren Jahresisothermen, und die der Januar-Juliisothermen. Es handelt sich doch in der Hauptsache um ein Gebirgs- und Hügelland, für das die Isothermen keinen praktischen Wert haben, da diese ja auf das Meeresniveau reduziert sind. Entweder man gibt die wahren Temperaturkurven an — was sich praktisch schwer durchführen läßt — oder man bringt für die in Frage kommenden Städte und betreffenden Gebirge die Temperaturmittel in Form einer kleinen Statistik. Anerkennenswert und in ihrer Methode neuartig ist die Eintragung der Windrosen für die einzelnen Orte und Stationen, so daß man die vorherrschende Windrichtung sofort ablesen kann. Überwiegend sind südwestliche Winde da, wo keine Beeinflussung durch Gebirge besteht. Wo die Luftströmungen durch die topographischen Bedingungen abgelenkt werden, herrschen vor oder sind zumindest gleich stark vorhanden westliche oder auch südliche Winde. Altenberg im östlichsten Erzgebirge weist eigenartigerweise überwiegend nördliche Winde auf. Die Windrichtung paßt sich auch vielfach dem Verlauf des Gebirges an (Harz). Auf diese interessanten Verhältnisse wird auch unterhalb der Karte hingewiesen. Für die Darstellung der Regenverhältnisse wurde — wie üblich — die blaue Farbenskala verwandt, wobei tiefblau die regenreichen Gebirge kennzeichnet. Sie fußt auf den G. Hellmannschen Ver-

öffentlichungen.¹⁾ Deutlich tritt der regenreichere Westen und Süden vor der trockeneren, im Regenschatten liegenden Mitte hervor.²⁾ Die Regenkurven hätten aber unbedingt bezeichnet werden müssen, da sich nicht immer, wenn die einzelnen Regenstufen sich drängen, die Niederschlagswerte ablesen lassen. Der Harz ist das regenreichste Gebiet von Mitteldeutschland. Beim Erzgebirge überträgt sich die verschieden hohe Kammlinie deutlich auf die Niederschlagsmenge. Für das Rhöngebirge wurden nicht die neuesten Beobachtungen³⁾ verwandt. Das Gebiet der Wasserkuppe (heute meteorologische Höhenstation) wird von der Regenstufe 90—100 cm eingenommen, obwohl sie die höchste Gebirgserhebung darstellt. Sie müßte aber die Stufe 120—140 cm zeigen, d. h. die Hohe Rhön zeigt die gleichen Niederschlagsverhältnisse wie der benachbarte Thüringer Wald. Die Regenstufen sind für die gesamten oberen Teile des Gebirges anders anzudeuten, so daß sich mit dem Thüringer Wald in dieser Beziehung Übereinstimmung ergibt. — Für das verhältnismäßig kleine Gebiet von Mitteldeutschland hätten die Regenkurven viel genauer gezeichnet werden können, so daß beispielsweise im Thüringer Becken die einzelnen Höhenzüge hinsichtlich der stärkeren Beregnung zu erkennen wären. — In den Erläuterungen wird die Trennungslinie zwischen dem ozeanischen und dem kontinentalen Klima (Königsberg—Leipzig—Schweiz) zu sehr festgelegt, wenn diese sich auch aus den Mittelberechnungen ergibt. Sie muß als stark labil bezeichnet werden. Ihre Lage verschiebt sich je nach der Großwetterlage nach Osten oder Westen.

Die Verbreitung der bedeutenderen Wasserschätze (Karte 5). Der Bearbeiter dieses Blattes, C. Gäbert, hat Mitteldeutschland hinsichtlich seines Wasserhaushaltes in vier große Gebiete eingeteilt.⁴⁾

Kluft- und Spaltenwasser trifft man im Thüringer Wald, Harz, Meißnergebiet, Frankenwald, Fichtelgebirge, Erzgebirge, Lausitzergebirge und im Vorland, überall also im Bereich der kristallinen und paläozoischen Gesteine und der vorherrschenden stark gefalteten Schichtenkomplexe der alten Gebirgshorste und -schwelle. Hier fehlen

¹⁾ G. Hellmann, Regenkarte der Provinz Sachsen und des thüringischen Staates. Veröffentlichung des Kgl. Preuß. Met. Inst. Berlin 1913. Derselbe, Regenkarte von Deutschland, 2. Auflage, Berlin 1919. Derselbe, Klimaatlas von Deutschland.

²⁾ In den Erläuterungen wird dies auch noch besonders hervorgehoben.

³⁾ I. Siedentop, Das Rhöngebirge. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in München, 1929, S. 42f.

⁴⁾ Diese werden wiederum unter der Karte durch Erläuterungen hervorgehoben.

größere Grundwasserströme. Oberflächenwassergewinnung erfolgt in großem Ausmaß durch Talsperren, die sich als vorhandene und geplante zum größten Teil in diesem Gebiet befinden. Man hätte aber unbedingt die fertiggestellten von den in Aussicht genommenen unterscheiden müssen. Für den Thüringer Wald sind drei eingetragen, und im oberen Saaletal befinden sich eine kürzlich erst fertiggestellte und eine vorgesehene. Im Harz und Erzgebirge drängen sich die Talsperren. Im Bereiche der Kluft- und Spaltenwassergebiete sind die Rotliegendenschichten nicht durch die Farbengebung des nächst großen Gebietes, der Grundwasserhorizonte gekennzeichnet, wie in der Erläuterung angegeben. Das Rotliegende gehört wie auf der Karte richtig angegeben, zu dem Kluft- und Spaltenwassergebiet.

Außer dem wenig gefalteten Zechstein kommen für die Grundwasserhorizonte Buntsandstein, Muschelkalk, Keuper, Jura und Kreideschichten in Frage. Diese Grundwasserhorizonte stehen in enger Abhängigkeit zu der Tektonik und sind in einem weiten Gebiete artesisch gespannt. Es handelt sich in der Hauptsache um Gebirgs-vorländer, Thüringer Becken und Elbsandsteingebirge.

Bedeutende Grundwasserströme kommen vor in den diluvialen Urstromtälern, in Verbindung mit aluvialen Talbildungen, örtlich unter artesischer Spannung.

Grundwasserströme sind in diluvialen Sanden und Kiesen, außerhalb der Urstromtäler (Letzlingerheide, Fläming, Ohretal) anzutreffen. Die Hauptrichtung der Grundwasserströme ist in einigen Gebieten durch Pfeilrichtung angedeutet.

Die Flußgebiete (Karte 6). Diese Karte muß mit unendlich großer Mühe gezeichnet sein. Nicht nur die Haupt- und Nebengewässerscheiden wurden eingetragen, sondern es wurde unterschieden zwischen Hauptströmen, Zuflüssen erster und zweiter Ordnung, ferner wichtigeren Zuflüssen dritter und niederer Ordnung.

Mitteldeutschland gehört zum größten Teil dem Elbstromgebiet an. Die wichtigsten Nebenflüsse sind rechts der Elbe: die Schwarze Elster und die Havel (mit der Spree) und linksseitig die Saale mit der Unstrut, Weißen Elster und Bode. Sehr wertvoll ist neben der Eintragung der schiffbaren Flüsse und Kanäle die der Schiffbarkeitsgrenzen für Schiffe unter 170 t, von 170—210 t, 210—400 t, 400—600 t, über 600 t und über 1200 t. Ferner kann man die gewöhnliche Abflußmenge von der geringsten Niedrigwassermenge (Elbe und Saale) unterscheiden. Als neues Moment erscheint die Eintragung folgender projektierter Kanäle: Gera/Leuna—Leipzig—Torgau. Der Stichkanal

Magdeburg–Halle/Leipzig ist nicht vermerkt. Leider ist die Karte derartig überladen, daß die wichtigen Signaturen nicht immer einwandfrei abzulesen sind.

Die Waldverbreitung in Gegenwart und Vergangenheit (Karte 7). Der größte Teil des Gebietes ist von O. Schlüter bearbeitet worden: etwa zwischen Schweinfurt–Eschwege–Hildesheim–Braunschweig–Oebisfelde im Westen und der Elbe–Schwarzen Elster im Osten. Erfreulicherweise macht diese Karte wie auch die vorhergehende im Südosten nicht an der deutschen Grenze halt, sondern zeigt auch eine Bearbeitung des nördlichen Böhmens. Getrennt sind die heutigen Waldgebiete von den ehemaligen, ferner heutiges und ehemaliges Sumpfgelände. Die Karte stellt den Zustand um etwa 500 nach Chr. dar. Auffallend sind zwei große waldfreie bzw. waldarme Siedlungsflächen, die man als zusammenhängend bezeichnen kann: die Mitte und der Osten des Thüringer Beckens, ferner das östliche und nördliche Harzvorland im weitesten Sinne. Das zweite Gebiet zieht sich durch das Böhmisches Becken hin: von Kolin über Prag zum Südabfall des Erzgebirges, Kaaden–Saaz–Teplitz–Aussig. Kleinere waldfreie Gebiete waren um Dresden, Meißen und Bautzen, ferner im Grabfeld (südlich von Meiningen) vorhanden. Heute beschränkt sich der Wald in der Hauptsache auf die Letzlinger Heide, auf den Harz und die südlichen Randgebirge. In den zwischen den früher schon waldfreien und heute waldbedeckten Gebieten liegenden Gegenden hat die Rodungszeit ihren Einfluß ausgeübt, worauf man aus den Flur- und Ortsnamen (-rode) schließt.

Die landwirtschaftlichen Gebiete, abgegrenzt nach Bodenarten, Klima, Bodenbenutzung, Anbau- und Ertragsverhältnissen, Besitz- und Betriebsverhältnissen (Karte 8). Man hat Mittelddeutschland unter Zugrundelegung der Bodenarten in 39 Landwirtschaftliche Bezirke eingeteilt. Die ersten beiden Gruppen im Nordosten von Mittelddeutschland umfassen 18 Bezirke, die sich an die ältere und jüngere Vereisung anlehnen, wobei sich entsprechend der Höhenlage Geschiebelehm-, Sand- und Flußauböden vorfinden. Lößbedeckt sind die südlich daran anschließenden landwirtschaftlichen Gebiete.

Die Hügellandgebiete des zentralen Teiles, umrandet von den Gebirgsschwellen, leiten über zu den Gebirgsgegenden. In den erwähnten nordöstlichen Gebieten wird extensive Viehzucht betrieben. In den fruchtbaren Lößgebieten ist die Besiedelung sehr dicht mit Ausnahme der Börde und des Hallischen Lehm Bodenbezirkes, wo Großgrundbesitz angetroffen wird. In den Gebirgsgegenden herrscht der Kleinbetrieb

vor, der für die ehemalige Industrie- und Heimgewerbebevölkerung die letzte Reserve darstellt, die sie an die Gebirgsscholle bindet.

Die Bevölkerung: Bevölkerungsstand 1925 der Städte mit 20000 und mehr Einwohnern und der kleineren Verwaltungsbezirke unter gleichzeitiger Darstellung des Bevölkerungswachstums seit 1905 (Karte 9). Es wurde die Bevölkerung der letzten Volkszählung (1925) für die größeren Gemeinden (mit 20000 Einwohnern und mehr) durch Kugeln dargestellt, für die Landkreise in Zählpunkten von je 5000 Einwohnern, wobei die Zählpunkte nach der geographischen Lage der wichtigeren Siedlungsgebiete angeordnet sind. Verschiedene Farbstufen zeigen den geringeren oder stärkeren Grad der Zunahme von 1905 bis 1925 an. Durch graue Tönung heben sich die Gebiete mit rückgängiger Bevölkerung heraus. Es handelt sich hierbei um einige Städte Greiz, Bernburg, Eisleben usw., deren Bevölkerungsabnahme sich jedoch in mäßigen Grenzen hält.¹⁾ Diese methodisch interessante Darstellung hat vielleicht den einen Nachteil, daß man die kleinen Kugeln (Zählpunkte = 5000 Einwohner) mit Ortschaften identifizieren könnte. Dem kann man aber wieder entgegenhalten, daß die Punkte von gleicher Größe sind und unmöglich die Ortschaften unter 20000 Einwohnern darstellen können. Die Karte zeigt sehr schön die verschiedenartige Dichte der Besiedelung. Der verhältnismäßig dicht besiedelte Thüringer Wald steht im Gegensatz zum Thüringer Becken, das landwirtschaftlich stark beeinflußt ist. Im Erzgebirge und in seinem Vorland wird die größte Volksdichte erreicht, da hier eine fast ausschließlich gewerbtätige Bevölkerung vorhanden ist. Die wirtschaftliche Not ist heute infolge der Arbeitslosigkeit in diesen Gebieten daher am größten. Dicht besiedelt ist auch die Niederlausitz infolge des Abbaus der Braunkohle. Aus dem dünn besiedelten Nordosten hebt sich die Millionenstadt Berlin gewaltig heraus. Der Harz ist im Gegensatz zu den südlichen Randgebirgen dünn besiedelt.

Bei den meisten Großstädten haben die Vororte sich im Verhältnis schneller entwickelt als diese selbst. Das Wachstum der einzelnen Städte und Siedlungsgebiete ist durch fünf (nicht sechs, denn die graue Farbe stellt die Bevölkerungsabnahme dar) Farbstufen unterschieden. Eine Statistik über die Größenordnung der Städte mit 20000 und mehr Einwohnern ist beigegeben und zeigt die genaue Einwohnerzahl von 1905 und 1925 und die prozentuale Zu- bzw. Abnahme.

¹⁾ Vgl. S. 45.

Die Wandlungen der wirtschaftlichen Struktur 1907 bis 1925 in den mittleren Verwaltungsbezirken und den Großstädten (Karte 10). Dieser Darstellung der Struktur des Erwerbslebens ist die Anzahl der beschäftigten Personen in der Landwirtschaft und im Gewerbe zugrundegelegt worden. Der Flächeninhalt der einzelnen Blockdiagramme entspricht der Anzahl der beschäftigten Personen. Die einzelnen Erwerbszweige sind durch Farben unterschieden. So ist beispielsweise die Landwirtschaft grün schraffiert, Steinkohle schwarz, Textilindustrie gelb, Bekleidungsindustrie braun usw. angegeben worden. An Hand einer Skala läßt sich der Bestand der beschäftigten Personen nach der Betriebszählung von 1925 ablesen. Die Landwirtschaft erhöhte ihre Beschäftigtenzahl fast durchweg nur in geringem Maße, in Nordbayern trat ein Stillstand ein und in Anhalt sogar eine rückläufige Bewegung. Das Jahr 1925 zeigt natürlich gegen heute (1932) noch ganz andere Verhältnisse. Aus den Blockdiagrammen ergibt sich nun folgendes:

Die Erz- und Steinkohlegewinnung in den Mittelgebirgen sowie der Salzbergbau waren rückgängig, während die Braunkohle in der Sächsischen Bucht und in der Lausitz steigende Bedeutung gewann. Die Industrien der Steine und Erden erfuhren durch organisatorische Umstellungen teils Belegschaftsverminderungen, teils Zunahme. Die Metallindustrie suchte mehr die Großstädte und deren Vororte auf, zur Versorgung der verarbeitenden Industrien. Die metallverarbeitenden Industrien gewannen zusehends mit zunehmender gewerblicher Spezialisierung. Die chemische Großindustrie wandte sich dem Merseburger Bezirk zu, wo sie Betriebsstoffe, Rohstoffe und Arbeitskräfte vorfand. Warum man die Bitterfelder Großindustrien nicht in das Kartenblatt und in die Erläuterungen aufgenommen hat, ist mir unverständlich. Infolge Zunahme des Druckereigewerbes vermehrte sich auch die Papierindustrie in den Mittelgebirgen. Innerhalb der Holzindustrie wurden rückläufige Bewegungen durch andere Artikel ausgeglichen. Das gleiche gilt von den Nahrungs- und Genußmittelgewerben. Das Bekleidungsindustrie hat unter der Massenproduktion zu leiden. Das Baugewerbe wurde durch die günstige Konjunktur nach dem Kriege gefördert. Das Handelsgewerbe vermehrte sich entsprechend der wachsenden Zahl der Haushaltungen in den Großstädten mehr als in den ländlichen Bezirken.

Sehr ansprechend ist die

Karte über die Handelsstädte (Karte 11). Es soll hier nur kurz auf die Methode der Kartendarstellung eingegangen werden,

da Einzelheiten viel zu weit führen würden. Man hat die Darstellung der Kreise, aufgeteilt in farbige (Großhandel) und schraffierte Sektoren (Einzelhandel), für die Städte mit mehr als 20000 Einwohnern angewandt. Die Handelsbedeutung dieser Städte ist durch die Anzahl der Erwerbstätigen des Handelsgewerbes dargestellt. An Hand einer Skala kann man wieder die Anzahl der Erwerbstätigen ablesen.

Der Handelscharakter der einzelnen Städte verstärkt sich mit ihrer zunehmenden Größe lebhafter als ihr Bevölkerungswachstum. So vereinigen die Großstädte Leipzig, Chemnitz, Magdeburg, Halle, Erfurt und Plauen auf sich die Hälfte des Handelsumsatzes von Mitteldeutschland bei einem Bevölkerungsanteil von nur einem Viertel.

Folgende Gruppen des Großhandels, die für einige Städte charakteristisch sind, seien kurz erwähnt: Metalle, Maschinen Fahrzeuge, Elektrotechnik für Berlin, Hannover, Frankfurt, Geld-, Bank- und Börsenwesen, Versicherung für Gotha, Frankfurt a. M., Berlin, Hannover, Papierwaren, Verlagsgewerbe für Leipzig und Braunschweig, Holz, Holzwaren, Musikinstrumente für Dresden usw.

Lagerstätten und Standorte des Bergbaus nebst Angabe der wichtigsten Heil- und Mineralquellen, Salinen und Moorbäder (Karte 12). Über das ganze Blatt Mitteldeutschland verteilen sich die Lagerstätten der Braunkohle und des Kali. Sie sind aber nicht zusammenhängend, sondern gliedern sich in einzelne Bezirke: Thüringisch-Sächsischer Braunkohlenbezirk, Lausitzer Braunkohlenbezirk und kleinere Gebiete: Oder-, Braunschweig-Magdeburger und Niederhessischer Braunkohlenbezirk. Schließlich für Kali lauten die Gebiete: Nord- und Südhannoverscher Kalibezirk, Kalibezirk des Norddeutschen Flachlandes, Unstrut-Saale, Südharzer und Hessisch-Thüringischer Kalibezirk. Die sächsischen Steinkohlenlager (auch die nördlich von Halle, neuerdings eingestellt) dienen der örtlichen Versorgung. Eisen- und Manganerzvorkommen finden sich im Thüringer- und Frankenwald und besonders im nördlichen Harzvorland. Ferner darf der Mansfelder Kupferschiefer nicht unerwähnt bleiben und die verschiedenen Fluß- und Schwespatgebiete im Süden und Westen (Riechelsdorf und Oberharz). Erdöl gewinnt im Allergebiet (neuerdings wohl auch im Südharzer Kalibezirk) allmählich Bedeutung.

Tabellen geben noch Auskunft über die geschätzten Vorräte an Steinkohlen (ca. 500—600 Mill. t), Kali 2000 Mill. t), Braunkohle (17790 Mill. t), und Eisenerze 2500 Mill. t). Außerdem sind die Kali- und Steinsalzbergwerke und die verschiedensten Mineralquellen angegeben.

Gebiete der Gesteine (Karte 13). Die einzelnen Gebiete lassen sich sehr gut voneinander abtrennen. Im Westen die hessischen Basalte, im Nordwesten der Harz mit seinem Granit, Syenit usw., Gips und Kalksteinen und die westthüringischen Kalkbezirke, und im Thüringer Wald porphyrische Gesteine und die bekannten Dachschiefer. Im gesamten Osten sehr viel granitische Gesteine (Erzgebirge und Vorland), Kalk und Porphyr (Halle). Östlich des Lausitzer Granitgebietes trifft man wieder auf Basalt.

Die Verwendung der erwähnten Gesteine ist sehr vielseitig: Straßen- und Eisenbahnschotter, Pflastersteine, Bausteine und Dachschiefer.

Gebiete der Erden (Karte 14). Die nutzbaren Erden werden in der Glas- und Porzellanindustrie, in der Papier- und chemischen Industrie u. a. in der Hauptsache verwandt. Es sollen nur Kaolin (Thüringer Wald, Meißen und bei Halle), Schwerspatlager (im Südharz und Thüringer Wald) und Tone (im zentralen Teil von Mitteldeutschland) erwähnt werden, die zur Herstellung von Ziegeln und Töpferwaren dienen.

Verkehrsübersichtsplan von Mitteldeutschland (Karte 18). Die bisher bei der Besprechung innegehaltene Reihenfolge des Kartenwerkes soll bei den Verkehrsblättern durchbrochen werden. Ich halte es für methodisch günstiger, wenn erst das Übersichtsblatt besprochen wird und dann die Spezialblätter. An die Durchführung des Übersichtsplanes wurden natürlich große Anforderungen gestellt, zumal sämtliche Verkehrslinien, auch die geplanten, berücksichtigt werden sollten. Die leider vorhandene Unübersichtlichkeit hätte sich leicht durch Vereinfachung des Untergrundes und durch eine kräftigere Farbenwahl vermeiden lassen.

Von den Straßen wurden nur die gebracht, denen eine größere Verkehrsbedeutung zukommt. Die Instandhaltung dieser Verkehrswege machen den einzelnen Gemeinden viele Sorgen, da der fremde Durchgangsverkehr infolge der zentralen Lage Mitteldeutschlands sehr stark ist. An den Landesgrenzen fehlen noch verschiedene Anschlußstraßen, die aber von der Landesplanung ins Auge gefaßt worden sind.

Das Eisenbahnnetz ist vollständig, wenn man von der neuen Thüringerwaldbahn absieht. Es wurden auch Klein- und Werksbahnen eingezeichnet. Die großen Hauptbahnen sollen nur kurz angedeutet werden:

Berlin – Halle – Frankfurt (M.)/Stuttgart/München,
 Berlin – Leipzig – München (über Hof und Gera),
 Breslau – Kottbus – Halle – Kassel – Westdeutschland,

Dresden – Leipzig – Erfurt – Kassel – Westdeutschland,
 Dresden – Leipzig – Halle – Stendal – Hannover,
 Berlin – (Magdeburg – Westdeutschland) – Hannover – West-
 deutschland,
 Hamburg – Hannover – Göttingen (Kassel – Frankfurt [M.]) – Fulda –
 München,
 Breslau – Dresden – Hof – Süddeutschland.

Wichtigere Nebenbahnen sind: Erfurt – Magdeburg/Northeim/Saalfeld, ferner die Werrabahn (Eisenach – Lichtenfels), Weimar – Gera, Leipzig – Chemnitz u. a.

Der viergleisige Ausbau ist bei folgenden Bahnlinien geplant, wird aber infolge der schlechten Benutzung der Reichsbahn noch auf sich warten lassen: Berlin – Magdeburg – Hannover, Magdeburg – Halle – Leipzig – Dresden, Berlin – Halle – Erfurt – Bebra – Frankfurt.

Für den mitteldeutschen Frachtverkehr stehen außer den schiffbaren Flußläufen von Oder – Havel – Spree, Elbe – Saale – Unstrut und Weser – Werra – Fulda bisher nur ein Teil des Mittellandkanals und das brandenburgische Kanalnetz zur Verfügung. Die geplanten Kanäle wurden schon erwähnt.¹⁾ Der Südflügel des Mittellandkanals soll aus der bis Merseburg aufwärts kanalisierten Saale bestehen.

Nun noch einiges über den Luftverkehr. Die Fluglinien sind gelb auf das Kartenblatt eingetragen, ferner findet man mit besonderen Signaturen versehen Flughäfen, Verkehrslandeplätze, Hilfslandeplätze und für die Nachtflugstrecken Drehscheinwerfer und Leuchtbaken (Berlin – Hannover). Als Großflughäfen fallen auf: Berlin, Halle-Leipzig, Prag, Magdeburg, Erfurt und Hannover. Von diesen Flughäfen aus kann man alle bedeutenderen Städte²⁾ erreichen. Unterschieden wurden geradlinige, Schönwetter- und Schlechtwetterflugwege in den Tälern. Die Fluglinie von Halle-Leipzig nach den Städten am Nordrand des Harzes besteht heute nicht mehr.

Der Personenverkehr auf den Reichsbahnen (Karte 15). Die Stärke des durchschnittlichen Verkehrs der Personenzüge ist in Bruttotonnen nach dem Stand vom Sommer 1928 dargestellt. Heute (1932) sind die zur Darstellung gelangten Verkehrsbänder natürlich schmaler, da infolge des Tiefstandes unserer Wirtschaft ein empfindlicher Rückgang im Personenverkehr eingetreten ist. Diese Darstellung der Streckenbelastung bringt das Gewicht der Wagen zum Ausdruck und

¹⁾ Vgl. S. 36 f.

²⁾ Kassel ist aus finanziellen Gründen aus der Reihe der Flughäfen ausgeschieden.

enthält Gewichtszuschläge nach der Anzahl der beförderten Personen. Die Zahl der Züge wurde nicht als Maßstab gewählt, da sie nur die Zugfolge, aber nicht die Verkehrsmenge zu erkennen gibt.

Auffallend sind verschiedene starke Verkehrsbänder und deren Anschwellen in der Umgebung der großen Städte (Dresden, Chemnitz, Halle-Leipzig usw.), durch welche Tatsache der lokale Verkehr sich etwas aus dem Verkehr heraushebt. Besonders drei Verkehrssäume treten aus dem Blatt hervor: Berlin–Hannover, Berlin–Halle/Leipzig (Dresden)–Erfurt–Bebra und Dresden–Hof neben vielen anderen mehr oder weniger breiten Bändern. Die südlichen Randgebirge (Thüringer Wald, Erzgebirge usw.) können an nur wenigen Stellen vom Verkehr umgangen werden. Der Harz dagegen bildet im Haupt-eisenbahnnetz eine deutliche Verkehrsinsel.

Der Güterverkehr auf den Reichsbahnen (Karte 16). Gegenüber der vorigen Karte (Personenverkehr) ist die Darstellung über die Güterverkehrsbelastung nur im halben Maßstab durchgeführt worden. Der Eisenbahngüterverkehr ist durch das auf jeder Strecke im Tagesdurchschnitt durchrollende Gewicht der Güterzüge mit ihren Ladungen dargestellt. Wenn beim Personenverkehr einige Verkehrs-säume markant hervortraten, so gleicht sich das beim Güterverkehr ziemlich aus, da eine fast gleichmäßige Verteilung des Verkehrs auf eine große Zahl von Strecken stattfindet. Auffällig stark belastet sind die Kohlenstrecken Hannover–Berlin, Ottbergen–Northeim–Nordhausen–Halle und Kottbus–Berlin/Halle/Leipzig. Strecken mit starkem Personenverkehr decken sich nicht immer mit solchen des Güter austausches. Die Güterzüge leitet man gern auf weniger belastete Linien über. Die Karte:

Der Verkehr auf den Landstraßen (Karte 17) zeigt wieder manche Übereinstimmungen mit der Darstellung des Personen-zugverkehrs auf den mitteldeutschen Reichsbahnen. Es treten deutlich einige Fernstraßen in Erscheinung: Berlin–Magdeburg, Berlin–Halle/Leipzig und Dresden–Leipzig. Auch der Lokalverkehr in der Umgebung der Städte ist vorhanden.

In abgestuften Bandbreiten ist das Gewicht der Fahrzeuge angegeben, die im Tagesdurchschnitt einer Anzahl ausgewählter Zähl-tage auf den einzelnen Zählstrecken verkehrten. Die Verkehrszählung erstreckt sich nicht auf die Gemeindestraßen. Gegen die Zählmethode und ihre Anwendung kann man manche Bedenken geltend machen. Sie kommt aber bei geschickter Auswahl der Zähl-tage den wahren Verhältnissen ziemlich nahe.

Gezählt wurden Lastkraftwagen, Personenwagen, Motorräder und Fuhrwerke. Ein breites Gebiet mit großer Verkehrsdichte zieht sich von der Oberlausitz durch ganz Sachsen über Halle/Leipzig und Magdeburg durch das nördliche Harzvorland nach Braunschweig/Hannover. Erfurts Mittellage im Thüringer Becken tritt deutlich hervor.

Für die Verkehrsplanung ist diese Karte von großer Wichtigkeit. Sie gibt an, in welcher Richtung sich das wirkliche Verkehrsbedürfnis entwickelt. Wenn in den Erläuterungen geschrieben wird, daß zur Zeit nicht der Großdurchgangsverkehr zwischen den einzelnen Wirtschaftsprovinzen im Vordergrund steht, sondern der mehr örtliche Durchgangsverkehr zwischen engeren und weiteren Wirtschaftsgebieten, so stimmt das für ersteres heute nicht mehr. Gerade in den letzten Jahren hat sich auf den deutschen Landstraßen ein enormer Güterfernverkehr entwickelt, der den kleineren Gemeinden bei Instandhaltung ihrer Straßen große Sorge bereitet.

II. Karten des engeren mitteldeutschen Industriebezirks und der angrenzenden Gebiete.

Standorte und Belegschaft der Industrie- und Bergbaugebiete 1927 (Karte 19). Zugrunde liegen Industriekarten und die Topographische Übersichtskarte des Deutschen Reiches 1:200000. Das Gebiet wird durch Verwaltungsgrenzen und Grenzen des Vorkommens der Bodenschätze (Stein, Braunkohle, Kalisalz und Kupfererz) aufgeteilt. Die Größe der Ortsbeschriftung entspricht ihrer Wohnbevölkerung.

Dargestellt werden nun die Betriebe mit 10 und mehr Arbeitnehmern nach der Statistik der Gewerbeaufsichts- und der Bergbehörden. Die verschiedenen Gewerbegruppen und Klassen werden je nach der Betriebsgröße¹⁾ in kleineren oder größeren farbigen Kreisen und Sechsecken (Braunkohlenbergbau und Industrie der Steine und Erden) zur Darstellung gebracht. Die größeren Städte bieten auf dem Kartenblatt ein wirklich farbenprächtiges Bild, dessen Zusammenstellung unendliche Mühe gekostet haben muß.

Die fast gleichmäßige Standortverteilung und starke Dezentralisation der Industrie im dargestellten Raume erklärt sich aus der verstreuten Lage der Gewinnungsstätten der Bodenschätze, ferner aus dem regen Zusammenhange der Industrie mit der intensiven

¹⁾ Belegschaft 10, 20, 50, 100, 200, 500, 1000, 2000, 5000 und 10000 (Leuna).

Landwirtschaft, ist aber auch durch das wichtige Netz gleichmäßiger Eisenbahnlinien in der mitteldeutschen Bucht begründet.

Das Kartenblatt wird durch die Linie Apolda – Weißenfels – Eilenburg in zwei Teile zerlegt. Im fruchtbaren Norden ist es die Industrie der Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte (Zuckerindustrie), die den Anstoß zur Erschließung der Braunkohlenfelder gab. Diese wurden dann auch von dem Kalibergbau und dessen chemischen Verarbeitungsbetrieben ausgenützt. Südlich der oben erwähnten Linie liegen die sächsisch-thüringischen Gewerbe, die nicht so die Abhängigkeit von den Bodenschätzen aufweisen. Auch die hier vorhandenen Braunkohlengruben bedingen keine Großindustrie.

Manchen Städten geben gewisse Industrien ihr Gepräge, so die Maschinenindustrie für Magdeburg, Halle und Leipzig, die Textilindustrie für Apolda, Gera und Leipzig, die chemische Industrie für Staßfurt-Leopoldshall, Bernburg, Bitterfeld und Leuna, der Erzbergbau für Eisleben und Umgebung und endlich die Industrie der Steine und Erden für Eisenberg.

Der besprochenen Karte über die Standorte und Belegschaft der Industrie- und Bergbaugebiete kann man seine Anerkennung nicht versagen.

Bevölkerungsstand der einzelnen Gemeinden vom Jahre 1925 und Bevölkerungswachstum vom Jahre 1905 (Karte 20). Im Gegensatz zur Darstellung über die Bevölkerung Mitteldeutschlands¹⁾ werden hier auch die einzelnen Gemeinden berücksichtigt. Die Orte werden durch Kreise veranschaulicht, deren Durchmesser ihrer Größe entspricht. Ein brauner oder weißer Sektor dieser Kreise läßt die Bevölkerungszunahme oder -abnahme erkennen. Die Zunahme ist in sieben verschiedenen Stufen (bis 80%), die Abnahme in vier Stufen (bis 20%) angegeben.

Die Städte haben im allgemeinen gleichmäßig zugenommen, wenn man von Jena, Weimar, Chemnitz und Bitterfeld absieht. Sehr stark ist die Zunahme in den Braunkohlengebieten: Mücheln ca. 50% und Neu-Rössen ca. 85%. Eine deutliche Bevölkerungsabnahme ist im Nordwesten des Kartenblattes wahrzunehmen, in Gebieten mit überwiegend landwirtschaftlichem Großbetrieb, und im Kali- und Mansfelder Kupfererzbezirk: Staßfurt (ca. 15%), Bernburg, Eisleben, Sangerhausen, Artern usw.

¹⁾ Vgl. S. 38.

Tägliche Pendelwanderungen der Erwerbstätigen zwischen den Wohnorten und wichtigeren Betriebsorten im Jahre 1929 (Karte 21). Die Darstellung fußt auf einer Erhebung über die täglichen Berufswanderungen zwischen Wohn- und Arbeitsorten. Trotz der Verringerung des Pendelverkehrs während der Wirtschaftskrise bleibt der Wert der Karte bestehen. Aus den Erläuterungen geht hervor, daß im Herbst 1929 etwa 180 000 Pendler täglich von 2113 Wohnorten zu 1096 Arbeitsorten wanderten. Leipzig steht mit 29 000 Pendlern an erster Stelle, dann folgen Leuna mit 16 500, Magdeburg mit 8 000, Halle mit 7 500 usw. Der obere mit Ringlinie eingefasste Sektor jedes Betriebsortes stellt den Anteil der am Ort wohnenden Arbeiter dar, die übrigen Sektoren den Anteil derer, die täglich von außerhalb zuwandern und dabei eine Wegzeit bis über eine Stunde mit der Eisenbahn oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Sehr stark und auch weitreichend ist der Einfluß des Leunawerkes.

Die Großstädte decken ihren Arbeiterbedarf nur zum geringeren Teil aus der Umgebung, während es bei einigen Orten umgekehrt ist: Leuna, Bitterfeld, Wolfen, Piesteritz usw. Wenn dieser Pendelverkehr als Vorstufe einer dauernden Ansiedelung am Arbeitsort gedeutet wird, dann erwachsen den Landesplanungen große Aufgaben.

Verkehrsplan (Karte 22). Eingetragen sind vorhandene und geplante Straßen, Kanäle und Eisenbahnen, auch Güterbahnhöfe. Ziel der Planung ist, den Raum für die Erweiterung und Verlegung von Straßen, Bahnen, für Anlage von Kanälen und Anfluggelände der Flugplätze gegen Verbauung zu sichern. Der Abbau der Braunkohle stellt hierbei örtliche Aufgaben.

Bei den Großstädten fallen vor allem die geplanten Umgehungsstraßen auf, die dem Fernverkehr Rechnung tragen. Leider treten die geplanten Straßen gegenüber den vorhandenen nicht deutlich genug hervor, bei den Bahnen ist es umgekehrt, die heutigen Linien sieht man kaum. Die Straßensignaturen hätte man umtauschen sollen.

Plan der Gewerbe-, Wohn- und Grünflächen (Karte 23). Die geplanten Gewerbe- und Wohnflächen entsprechen einem Höchstbedarf der nächsten 30 Jahre. Die geplanten Kanäle und vorhandenen Eisenbahnen und Straßen begünstigen die Gewerbestandorte. Die überall eingetragene Einstundenzone der Gewerbeorte umschließt sämtliche Wohnorte, von denen aus die Erwerbstätigen bei Benutzung der Bahn in höchstens einer Stunde zur Arbeitsstätte gelangen können. An Grünflächen ist unser Gebiet sehr arm. Die Stadt Halle liegt etwa im Mittelpunkt des waldlosen Elster-Saalebezirkes. Hier gewinnen

daher die Talniederungen für die Volkserholung erhöhte Bedeutung. Dargestellt sind ferner die Naturschutzgebiete, soweit man von solchen reden kann.

Überlandnetz der Elektrizitäts- und Gasversorgung (Karte 24). Das engere Mittelddeutschland ist nicht nur von einem dichten Netz von Hochspannungsleitungen überzogen, sondern auch die Ferngasversorgung hat in den letzten Jahren erstaunliche Fortschritte gemacht. Von Leipzig strahlen nach allen Seiten Ferngasleitungen — natürlich unterirdisch — auseinander, sogar bis Magdeburg. Die Braunkohle hat die Elektrizitätsversorgung wesentlich erleichtert. Der Landesplanung erwächst die Aufgabe, die vorhandenen Leitungen vor baulichen Anlagen zu schützen, und den Bau von Leitungen durch Einpassung in die Pläne der Wirtschaft zu erleichtern.

III. Wirtschaftspläne.

Wittenberg, Piesteritz und Umgebung (Karte 25). Die Stadt Wittenberg gilt heute als wichtiger Gewerbestandort, da sie an dem Kreuzungspunkt zweier wichtiger Bahnlinien liegt und am Elbstrom eine günstige Verkehrslage einnimmt. In und um Wittenberg haben sich in neuerer Zeit chemische Großbetriebe und Verbrauchsgüterindustrien niedergelassen. Braunkohlenlager und das Vorkommen von Tonen und Sanden ermöglichen örtliche Industrien. Diese Bodenschätze sind mit in das Kartenbild aufgenommen worden. Die geplanten Industrieflächen hat man in ihrer Nähe und an den Stichkanälen untergebracht und durch Grünflächen von den Wohnräumen getrennt. Das Überschwemmungsgebiet nimmt einen ziemlich breiten Raum ein.

Dessau-Roßlau-Zerbst (Karte 26). Es handelt sich hier um ein sehr wichtiges und vielseitiges Industriegebiet inmitten fruchtbarer Landwirtschaft. Die anhaltische Landeshauptstadt Dessau hat verarbeitende Industrien landwirtschaftlicher Erzeugnisse, Maschinenfabriken, Fahrzeugwerke und Holzindustrie. Roßlau hat ebenfalls Holzindustrie, daneben aber auch chemische Werke und Porzellanindustrie. Hauptsitz der deutschen Thermometerindustrie ist Zerbst, daneben sind aber auch Eisen- und chemische Fabriken vertreten. Infolge der günstigen Verkehrslage dieses Gebietes hat man nördlich der Elbe und östlich der Mulde Industrieflächen geplant.

Bitterfeld und Umgebung (Karte 27). Die Braunkohle bei Bitterfeld ermöglicht verschiedene Betriebe: Chemische Großindustrie, Elektrizitätskraftwerke, Papierindustrie und Betriebe der

Steine und Erden. Neue Wohnflächen werden außerhalb der Braunkohlevorkommen und auf wiedereingeebnetem Tagebaugelände offen gehalten. Für die vorhandenen Wohnflächen sieht die Planung keine Erweiterung vor, da diese doch teilweise dem Bergbau zum Opfer fallen. Die geplanten Industrieflächen liegen nördlich und westlich von Bitterfeld, die zu den Winden ungünstige Lage ist historisch bedingt. Wichtige Verkehrswege sollen bei Erweiterung des Braunkohleabbaues auf Pfeilern stehen bleiben.

Hettstedt-Sandersleben (Karte 28). Die riesigen Schutthalden des Kupferbergbaues bedecken ansehnliche Flächen. Bei weiterem Rückgange dieses Bergbaues werden die geplanten Wohnflächen in absehbarer Zeit nicht benötigt werden. In beiden Orten sind durchgreifende Verkehrsverbesserungen nötig, um dem steigenden Harzdurchgangsverkehr gerecht zu werden. Ein Entwässerungsplan des Gebietes oberhalb von Hettstedt ist dem Kartenblatt beigegeben worden (Karte 29).

Gesamtsiedelungsplan für das engere Hallische Wirtschaftsgebiet (Karte 30). Sehr deutlich tritt der alte Stadtkern von Halle aus dem Kartenbild hervor. Die nächste Wohnfläche wird als bebauter Stadtgebiet bis 1919 bezeichnet. Stadterweiterungen der Nachkriegszeit liegen in der Hauptsache im Süden, wo sie das Siedelungsbild beherrschen. Für die Zukunft hat man auch hier große Siedelungsflächen aufgespart, desgleichen zwischen Saale und Heide und rund um Reideburg. Wenn aber der Bevölkerungszuwachs der deutschen Großstädte auch weiterhin ausbleibt, so wird die Bebauung dieser Flächen noch auf sich warten lassen. Oder kann sich unsere Wirtschaft heute eine Umschichtung der Stadtbevölkerung von den Mietskasernen zu Einfamilienwohnungen leisten?¹⁾ Industrieflächen wurden nach dem Norden als Umrandung des projektierten Trothaer Hafens gelegt. Ferner umgeben diese den Bahnkörper im Osten. Hier nehmen geplante Eisenbahnanlagen einen ziemlich großen Raum ein. — Durch Eintragung der Höhenlinien ergibt sich ein plastisches Bild von der Stadtgrundlage.

Schkeuditz und Umgebung (Karte 31). Große Bedeutung hat die Stadt Schkeuditz durch den Flughafen Halle/Leipzig erhalten. Eine Verlängerung der Überlandbahn von Leipzig bis zum Flughafen ist in den Plan mit aufgenommen worden. Ferner wurden zur Sicherung des Anfluges um die Rollfeldgrenze verschiedene Schutzzonen ein-

¹⁾ Für Halle wäre die Lösung dieses Problems besonders erwünscht.

gezeichnet. Für die Stadt ergeben sich für die Zukunft noch verschiedene Aufgaben, wie sie die Zwischenlage von zwei Großstädten mit sich bringt. Erwähnt sei nur die Autofernstraße Halle-Leipzig. Der Süden des Blattes wird von dem Überschwemmungsgebiet der Elster eingenommen.

Arbeitsstätten und Wohnorte der Erwerbstätigen im Wirtschaftsgebiet Merseburg-Leuna-Geiseltal (Karte 32). Zur Darstellung gelangt die Anzahl der Arbeitnehmer am Wohnort, nach ihrer Werkszugehörigkeit. Die einzelnen Werke werden durch verschiedenfarbige breite Ringe angedeutet, die Orte dagegen durch Kreise, die entsprechend der Werkszugehörigkeit seiner Erwerbstätigen in verschiedenfarbige Sektoren aufgeteilt sind. Dabei ergibt sich, daß ein sehr großer Prozentsatz der Erwerbstätigen günstig zum Arbeitsgebiet wohnt. In verschwindend wenigen Fällen gehören die Arbeitnehmer eines Ortes nur einem Werk an. Selbst von Neu-Rössen wird gependelt.

Westliches Geiseltal (Karte 33). Die Braunkohlenlager des Geiseltales sind bekanntlich sehr ergiebig. Rohbraunkohle wird an verschiedene Fabriken versandt. Die Mächtigkeit des Kohlevorkommens lohnt den Abbruch und die Verlegung von Verkehrswegen. Die Bevölkerung wandert allmählich aus. Ihre Wohnhäuser werden abgebrochen, ohne an anderer Stelle wieder aufgebaut zu werden. Die Planung hat nur auf Arbeiterwohnflächen Rücksicht zu nehmen.

Weißenfels (Karte 34). Die Stadt liegt an der Eingangspforte nach Thüringen und ist daher als Verkehrssammler bekannt. Seine Bedeutung wächst durch die Nachbarschaft wichtiger Braunkohlenindustrie und einer aufblühenden Landwirtschaft. Das flachere Land im Norden bietet für zukünftige Industrie Raum. Eine Umgehungsstraße ist vorgesehen.

Zipsendorf-Meuselwitz und Umgebung (Karte 35). Dieses Gebiet gehört zu den ältesten mitteldeutschen Braunkohlenrevieren. Heute werden tiefere Braunkohlenflöze nach neueren wirtschaftlichen Methoden nochmals aufgeschlossen. Die Planung steht hier vor wichtigen Aufgaben, da verlassene Bergbaugebiete wieder besiedelt werden. Die Landesgrenze Preußen-Thüringen zerlegt das Braunkohlegebiet in zwei Teile, sodaß eine zwischenstaatliche Verständigung nötig ist.

Corbetha-Spergau-Dürrenberg (Karte 36). Die Aufgaben dieses Bezirkes bestehen in verkehrstechnischer Richtung. Die vielen Eisenbahnlinien bieten genügend Ansatzflächen für die Industrie.

Zeitz und Umgebung (Karte 37). Eine vielseitige Industrie — Textil, Kinderwagen, Metallwaren, Maschinen- und Schokoladenherstellung — ist in Zeitz und Vororten ansässig. Zukünftiges Industriegelände ist am Bahngelände und am projektierten Kanal Gera-Leipzig vorgesehen. Die Planung wird hier dadurch erschwert, daß einige Vorortgemeinden die gleichen wirtschaftlichen Interessen haben wie die Stadt Zeitz.

Naumburg-Kösen-Freyburg (Karte 38). In diesem Gebiet kommt es mehr auf die Pflege des Waldes und der Weinberge an. Industrie ist eigentlich nur in Freyburg (Kalk- und Zementwerke) vorhanden.

Entwicklungsplan für die Stadt Magdeburg und ihr Einflußgebiet (Karte 39). Die Magdeburger Industrie ist ganz auf ihre Umgebung eingestellt. Die fruchtbare Börde ermöglichte eine landwirtschaftliche Verarbeitungsindustrie, während für die im Südwesten von Magdeburg liegende Bergbauindustrie der technische Bedarf geliefert wird. Infolge der günstigen Verkehrslage (Elbstrom und viele Hauptbahnen) hat sich der Magdeburger Handel ein weites Absatzgebiet schaffen können. Hinsichtlich des Eisenbahngeländes im Stadttinneren werden verschiedene Änderungen vorgeschlagen. Die Zukunftsaufgabe der Stadt ist die Schaffung eines Industriegeländes im Norden zwischen dem Mittellandkanal und den bisherigen Häfen. Am Mittellandkanal ist ein Schiffshebewerk mit einem Abstiegskanal vorgesehen, der die Verbindung mit den Elbehäfen herstellt. Dadurch wird Magdeburgs Stellung als nördlicher Industriepfeiler von Mitteldeutschland wesentlich gestärkt werden. Die Planungsarbeiten werden erschwert durch die verschiedene Lagerung der Industriegebiete. Magdeburg ist, was die Grünflächen anlangt, vor anderen Großstädten bevorzugt. Diese zu erhalten und auszubauen ist eine weitere wichtige Zukunftsaufgabe der Planung.

Nach diesem kurzen Überblick über die einzelnen Blätter des Kartenbandes der Landesplanung kann man nur wünschen, daß dieses Werk in allen Kreisen der Provinz Sachsen und angrenzenden Gebieten eine gute Aufnahme finden möge. Wenn wir Geographen auch hin und wieder eine rein fachmännische Bearbeitung für erwünscht hielten, so kann doch dies die günstige Beurteilung des Gesamtwerkes keines-

wegs beeinträchtigen. Möge daher auch unsere Kritik, die wir an einigen Blättern üben mußten, von den Herausgebern richtig verstanden werden. Was uns angenehm berührte, ist die Tatsache, daß allen Karten die geographischen Bedingungen, also die natürlichen Gegebenheiten zugrunde gelegt wurden. Das tritt sehr schön bei den Verkehrskarten zutage. Es braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden, daß der Kartenband als wertvoller Beitrag der landeskundlichen Literatur von Mitteldeutschland zu gelten hat. Ähnliche kartographische Darstellungen von einheitlichen Wirtschaftsgebieten sind in der letzten Zeit erschienen¹⁾ und werden sicherlich auch in Zukunft noch unbearbeitete Wirtschaftsräume behandeln.

Aber auch für die künftige Planung — hierauf beruht ja die Aufgabe des Kartenbandes — werden wertvolle Winke gegeben, vorausgesetzt natürlich, daß die Wirtschaftskrise bald überwunden wird und eine normale Aufwärtsentwicklung unseres gesamten Wirtschaftslebens einsetzt. Hiermit geht Hand in Hand eine ideale Bevölkerungspolitik, die ihre Hauptaufgabe in der Anlegung gesunder Wohnflächen sieht.

Und noch ein drittes kommt hinzu. Unter den Mitarbeitern befindet sich auch der Landeshauptmann der Provinz Sachsen. E. Hübener ist

¹⁾ Behrmann-Maull, Rhein-Mainischer Atlas für Wirtschaft, Verwaltung und Unterricht, Frankfurt a. M. 1929. Das verkehrsanziehende mittlere Rhein- und untere Maingebiet wird hier entgegen seiner staatlichen Zerrissenheit an Hand von Text und natürlichen-kulturellen Kartenquerschnitten schlechthin als der Lebensraum des Rhein-Maingebietes aufgefaßt. Den nördlichen Teil des rhein-mainischen Lebensraums (größter Teil des Reg.-Bez. Kassel) könnte man sehr gut mit der Altmark oder überhaupt mit dem Norden des Reg.-Bez. Magdeburg vergleichen! Da leicht die Gefahr der Überspannung des Lebensraumes besteht, so wird man beide nicht mit den Kerngebieten zu vereinigen haben.

Der Raum Westfalen. Im Auftrag der Provinz Westfalen herausgegeben von H. Aubin, O. Bühler, B. Kuske und Aloys Schulte, Berlin 1931/32. Dieses Werk umfaßt drei Bände und einen Sonderband, der Karten zur Geographie, Geschichte, Kultur, Wirtschaft und Verwaltung enthält, und ist ebenfalls im Hinblick auf die zu erwartende Neugliederung des Reiches erschienen. Die Bände vermitteln die Kenntnis vom Wesen Westfalens in Vergangenheit und Gegenwart.

Wirtschafts- und verkehrsgeographischer Atlas von Schlesien, herausgegeben von Walter Geisler, Breslau 1932. Zu den 50 Kartenblättern gehört eine Textbeilage, in der vom Herausgeber eine Einführung und Erläuterung zu den einzelnen Karten gegeben wird. Das Werk ist rein geographisch orientiert und legt daher Wert auf die Wechselwirkung zwischen Raum und Volk. Sehr ansprechend im Druck und in der Farbenwahl sind die überaus zahlreichen Karten, zu deren Herstellung viele Mitarbeiter gewonnen wurden.

allen durch seine vielen Veröffentlichungen zur mitteldeutschen Frage¹⁾ bekannt. Wir gehen daher wohl nicht fehl, wenn wir den Kartenband der Landesplanung Merseburg zugleich als einen wertvollen Beitrag zur politischen Neugliederung Mitteldeutschlands bezeichnen. Das ist auch schon daraus zu ersehen, daß auf der ersten Karte die politische Gliederung von Mitteldeutschland behandelt wird. Man versteht es gar nicht, daß heute (1932) die innerpolitische Zerrissenheit von Mitteldeutschland noch auf dem Kartenblatt besteht. Vielleicht wäre man nicht einmal traurig, wenn eines Tages auf dem Wege der Notverordnung die viel besprochene Reichsgliederung durchgeführt würde. Kein Bundesstaat auf der Erde gliedert sich so widersinnig wie das Deutsche Reich. Daß die Reichsreform doch einmal kommen muß, wird wohl kein vernünftig denkender Mensch bestreiten wollen. Für die Lösung des mitteldeutschen Problems halte ich den „Frankfurter Entwurf“ von A. Weitzel²⁾ für annehmbar. Die Bezeichnung „Obersachsen“, die nicht für das Thüringer Becken paßt, ließe sich leicht durch Mitteldeutschland ersetzen. Die Ostgrenze verläuft von Südost anfangs der sächsischen Grenze folgend, hält sich aber bis nördlich von Magdeburg rechts der Elbe, um darauf in nicht allzu großer Entfernung von dieser Großstadt nach Westen umzubiegen. Der Wasserscheide Weser-Elbe folgt sie über den Oberharz und über das Eichsfeld zur mittleren Werra, wo sie noch näher zu bestimmen ist. Der Werrabogen zwischen dem Ringgau (Thüringische Pforte) und der Vorder-Rhön (Vacha) bleibt außerhalb des mitteldeutschen Raumes. Die Rhön kann nur mit ihrem östlichen Teil (Wasserscheide Ulster-Felda) zu Mitteldeutschland gehören. Wenn hierdurch der Hessisch-Thüringische Kalibezirk³⁾ zerteilt wird, so ist das nicht so

¹⁾ Mitteldeutschland auf dem Wege zur Einheit. Denkschrift über die Wirkung der innerstaatlichen Schranken. Im Auftrage des Provinzialausschusses der Provinz Sachsen herausgegeben vom Landeshauptmann der Provinz Sachsen, Merseburg 1927. Diese Denkschrift ist allen denen, die mit der Literatur über die Neugliederung des Reiches vertraut sind, wohl bekannt. Sie hat nicht nur zur Lösung des Problems Mitteldeutschland beigetragen, sondern es wurde auch seit Erscheinen dieses Werkes die Literatur zur Neugliederung des Reiches stark angeregt. Seitdem wurden manch wertvolle Denkschriften herausgegeben.

E. Hübener, Die Neugliederung Mitteldeutschlands. Zeitschrift „Reich und Länder“, Stuttgart 1929. Der Verfasser sieht die Lösung des Problems Mitteldeutschland in der Dreiteilung des Gebietes: Provinz Sachsen, Freistaat Sachsen und Thüringen. Die Ziehung der Grenzen müßte aber im Einklang mit den geographischen Gegebenheiten erfolgen.

²⁾ Behrmann-Maull, a. a. O. Kartenblatt 28 d.

³⁾ Vgl. S. 40.

tragisch zu nehmen, da hier die Kaliindustrie bei weitem nicht die Rolle spielt wie im Osten die Braunkohle. Die mitteldeutsche Grenze verläßt am Ellenbogen (nördliche Hohe Rhön) bereits das Gebirge wieder, um der Werra-Main (Fr. Saale)-Wasserscheide nach dem Kamm des Thüringer Waldes zu folgen. Der weitere Verlauf auf dem Kamm der südlichen Randgebirge ist klar vorgezeichnet.

Es wurde schon einmal darauf hingewiesen, daß die von der Landesplanung verwandte Kartenunterlage weit über den Rahmen des mitteldeutschen Raumes hinausgeht. Im allgemeinen wurde der eben angedeutete Lebensraum von Mitteldeutschland eingehalten. Gegen die Eingliederung des unteren Fulda-Werra-, oberen Weserflußgebietes und des Leinetalgrabens mit Hannover und dem nordwestlichen Harzvorland hatte ich mich schon ausgesprochen. Der Raum darf auch nicht überspannt werden. Daß der nördliche Teil des Regierungsbezirkes Magdeburg mit der Altmark einer norddeutschen Provinz zugeschlagen werden muß, braucht wohl nicht besonders betont zu werden. Man kann nur hoffen, daß später der Kartenband „Landesplanung im engeren mitteldeutschen Industriebezirk Merseburg“ für die Neugliederung der mitteldeutschen Reichsprovinz eine wertvolle Arbeitsunterlage bilden möge.
