

I. Auswahl des Stoffs und Behandlung der Verkehrswege bei dem Unterricht in der Sekunda.

Zu den mannigfachen Verbesserungen, die die Lehrpläne von 1892 gebracht haben, gehört auch die größere Berücksichtigung der Verkehrs- und Handelswege. Hatte man dieselben bis dahin nur gelegentlich bei der Beschreibung der einzelnen Länder herangezogen, so ist wenigstens in den Realanstalten jetzt eine zusammenfassende Behandlung in der Sekunda eigens geboten.

Damit ist zugleich dem Pädagogen die Lösung der wichtigen Frage gegeben, welche Ziele er bei dem Unterricht in diesem Kapitel ins Auge zu fassen hat; denn die Auswahl und die Bearbeitung des Stoffs wird damit in engem Zusammenhang stehen.

Zieht man nun in Erwägung, auf welche Art die fruchtbarsten Resultate zu erzielen sind, so dürfte sich der Schluß ergeben, daß der Schüler den Verkehrsbetrieb in den einzelnen Erdteilen und Ländern so kennen lernen muß, daß er instandgesetzt wird, den Einfluß auf die Preisbestimmung der Waren, die sich daraus ergibt, richtig zu beurteilen. Er ist demgemäß auf die Vorzüge und Nachteile der einzelnen Arten der Beförderung, wie sie an den verschiedenen Stellen des Erdballens vorkommen, und auf die Bedeutung der einzelnen Routen aufmerksam zu machen.*) Von selbst wird er dabei in den Arten der Verkehrswege den Kulturzustand der einzelnen Völker sich widerspiegeln sehen; er wird nach den bis zur Sekunda gesammelten Kenntnissen ermessen können, wie weit die Art des Verkehrs durch die natürliche Bodenbeschaffenheit bedingt ist und wo der Mensch seinem Schaffenstrieb und seiner Kraft ein Denkmal gesetzt hat. — Von selbst

*) Absichtlich habe ich den Personenverkehr nicht herangezogen, weil er bei der ins Auge gefaßten Schilderung ohnehin beleuchtet wird.

wird er den räumlichen Abstand zwischen zwei Orten nicht nach der Meilenzahl zu würdigen lernen, sondern nach den Hilfsmitteln, die die Verbindung bewerkstelligen, und nach der Zeit, die dazu erforderlich ist.

Damit wird meiner Meinung nach dem Schüler eine Grundlage gegeben, aus der im spätern Leben nach manchen Richtungen hin gesündere Anschauungen erwachsen, und es ist nicht Überschätzung des eigenen Fachs, wenn Lehrer der Erdkunde an den Gymnasien bedauern, daß nicht auch ihren Schülern in den Lehrplänen dieses Kapitel zugewiesen ist.

Aus dem Gesagten ergibt sich somit zweierlei. Einmal sind nicht bis ins einzelne ausgeführte Linien zu geben, die darauf hinarbeiten, das Kursbuch zu ersetzen, sodann aber müssen die Verkehrswege auch in den fremden Erdteilen soweit herangezogen werden, daß der Verkehrsbetrieb dadurch genügend charakterisiert wird.

Bei der Behandlung der Straßen geht man am besten von den großen Seehandelsplätzen aus, in denen das Verkehrsleben am meisten pulsiert, weil sie als Ausgangspunkte der oceanischen Welthandelsstraßen zu betrachten sind und die Eingangsporten für das Innere der Kontinente bilden.

Daß man bei der Schilderung der Verbindungsstraßen zwischen diesen Plätzen von dem gegenwärtigen Handelscentrum ausgeht und ihren Verlauf von hier nach den andern Ländern verfolgt, dürfte wohl keinem Zweifel unterliegen.

Bei dem Ausbau der Straßen im Innern werden die Hauptverkehrsadern, die den Continent durchziehen und ihre Verbindung mit den wichtigen Seestädten ins Auge zu fassen sein.

Besondere Schwierigkeit bietet hier das Eisenbahnetz Europas, das bereits in dichten Maschen den Erdteil bedeckt und doch in markanten Linien dem Schüler vorzuführen ist.

Für völlig unfruchtbar halte ich es, das ganze Netz in einzelne Gruppen zu zerlegen, wie das Paulitschke in seinem „Leitfaden der geographischen Verkehrslehre“ gethan hat. Der Schüler gewinnt zu wenig, wenn er die niederrheinische, oberrheinische, schlesische Gruppe u. mit den Knotenpunkten und einzelnen Verbindungen nach außen hin kennen lernt, dabei aber von dem Verlauf einzelner Linien nichts erfährt, ja nicht einmal eine Vorstellung bekommt, wie die Verbindung zwischen den angeführten Gruppen stattfindet.

In Gegenden, wo die Eisenbahnmaschen ein engeres Netz bilden und sich natürlicher Weise in Gruppen absondern, sind sie naturgemäß

auch zu solchen zusammenzufassen; aber ihr Werth wird immer erst aus der Verbindung der Maschen mit den großen Hauptlinien hervorgehen, nach denen sie den Verkehr hinleiten; denn selbst bekommen sie erst durch diese eine über den Lokalverkehr hinausgehende Bedeutung.

Welches aber sind die Hauptlinien in Europa?

Wir müssen zwischen o.-w. und n.-s. Routen unterscheiden. — Naturgemäß drängt der Hauptverkehr nach den großen Hauptstädten und den Hafenplätzen, welche für den Weltverkehr von Wichtigkeit sind, und bei der Gestaltung des Erdteils, dessen Rumpf nach W. zu sich immer mehr verschmälert, bleibt nur für wenige Hauptadern Raum, die dann von O. nach W. zu verfolgen sind. — Naturgemäß von O. nach W.; denn die öden Länder Sibiriens und Centralasiens bestimmen den Verlauf der Straßen nicht, ziehen die einzelnen Routen nicht in besonderer Weise an, wohl aber thun dies die wichtigen Plätze in den w. Ländern.

Die ö. Hauptstädte Petersburg, Moskau, Odessa, Bukarest und Constantinopel sind als Ausgangspunkte zu nehmen, und es wird zu verfolgen sein, durch welche Punkte die Richtung der von hier auslaufenden Hauptlinien bestimmt wird.

Nicht geringere Wichtigkeit haben aber auch die n.-s. Linien. Sie verbinden die Seestädte der n. Meere mit denen des Mittelmeers (Brindisi, Neapel, Marseille) und kommen deshalb dem Verkehr sehr zu statten. — Es ist z. B. nicht unwesentlich, daß Eilfracht und Briefe in einem s. Hafen noch auf den indischen Dampfer befördert werden können, wenn dieser schon einige Tage den n. Hafen verlassen hat. Den Personen wird die langwierige Umschiffung Europas erspart; sie können noch geraume Zeit daheim wirken und erreichen nichtsdestoweniger im Mittelmeer zur rechten Zeit den Dampfer. Dazu kommt, daß diese Linien, von den wichtigsten Seestädten ausgehend, zugleich geeignet sind, die Waren nach dem Innern des Kontinents zu bringen, und es werden die andern Routen schon aus diesem Grunde bei ihnen Anschluß suchen.

Hieraus ergibt sich zugleich, wie weit die außereuropäischen Eisenbahnen zu berücksichtigen sind. Von Nord-Amerika abgesehen, haben wir nur auf wenigen Hauptstraßen (Potsdam-Berlin, die transkaspische Bahn, die Eisenbahnen Ostindiens, Alexandrien-Sues, die transandinische, die Panamabahn) Eisenschienen, im übrigen ist man neben den befahrenen Flüssen hauptsächlich auf Karawanenwege angewiesen. Die letztern werden demnach, was den Verkehr im Innern der Kontinente betrifft, in erster Linie in Betracht kommen; die Eisenbahnen, die wir außer den oben

erwähnten Haupttrouten in einigen Ländern finden, haben vorzugsweise lokale Bedeutung, die erst erweitert wird durch den Anschluß an die Karawanenstraßen und die oceanischen Linien.

Ein vollständig falsches Bild von den Verkehrsverhältnissen müßte aber der Schüler bekommen, wenn die wenigen Eisenbahnen als die wichtigsten Vermittler des Verkehrs in den Vordergrund geschoben werden, er über die andern Straßen garnicht oder in ganz mangelhafter Weise unterrichtet wird. Es wäre dasselbe, als wenn man die Verbindung zwischen Hamburg und Venedig im Mittelalter charakterisieren sollte und sich damit begnügen würde, c. 80 km guten Weges an verschiedenen Stellen von Deutschland zu beschreiben, ohne zu erklären, warum diese der zu beschreibenden Straße zu gute kämen.

Bei den oceanischen Straßen kommt es darauf an, den Verkehrsbetrieb zwischen den Haupthafenplätzen Europas und denen der andern Erdteile dem Schüler anschaulich zu machen. — Man kann dieses dadurch erreichen, daß man ihm die Dampferlinien, die von den europäischen Häfen ausgehen, vorführt, die Plätze bestimmt, die dadurch verbunden werden und die ungefähre Zeit angiebt, welche die Verkehrsvermittlung zwischen den wichtigsten Plätzen erfordert. Dabei ergibt sich aber eine derartige Masse von Memorierstoff, daß man zu der Frage gedrängt wird, ob die Last, die dem Schüler aufgebürdet wird, auch annähernd mit dem Erfolg im Verhältnis steht; man braucht dabei noch garnicht, wie dies Paulitschke thut, die Namen für die einzelnen Linien und für jede Dampfschiffahrtsgesellschaft anzugeben. Mich bestimmten diese Bedenken, in dem von mir und Bernerker bearbeiteten „Hilfsbuch der Geographie“ von einer Aufzählung der einzelnen Linien abzusehen und es dem Lehrer zu überlassen, durch eine geeignete Schilderung im Unterricht den Schüler zu orientieren, wobei dann einige Hauptlinien zur Erläuterung vorgeführt werden können, ohne daß sie der Schüler als ein „*πλῆθος ἐξ ἀεί*“ sich einzuprägen veranlaßt wird.

Im Lehrbuch eine derartige Auswahl zu treffen, erschien mir gefährlich. Der Schüler gewinnt zu leicht den Eindruck, daß die in seinem Buch angeführten Linien eine so hervorragende Bedeutung haben, daß er von den übrigen nicht viel halten dürfe, und es liegt so die Gefahr nahe, daß er eine einseitige Anschauung bekommt.

Ich lasse im folgenden eine Erweiterung vom Kapitel der Verkehrs- und Handelswege der Jetztzeit folgen, wie es in dem „Hilfsbuch“ für den Schulgebrauch gegeben ist. Ich nehme dabei an, daß gar manchem eine eingehende Behandlung behufs näherer Orientierung erwünscht sein dürfte.