



Handels-aardrijkskunde : handboek voor de kennis der landen en volken in hun economische en maatschappelijke ontwikkeling

<https://hdl.handle.net/1874/235817>



GROOTE
LEERCURSUS voor
ZELFONDERRICHT

HANDELS-AARDRIJKSKUNDE

DOOR

Dr. H. BLINK

BIBLIOTHEEK UNIVERSITEIT UTRECHT



3162 464 0

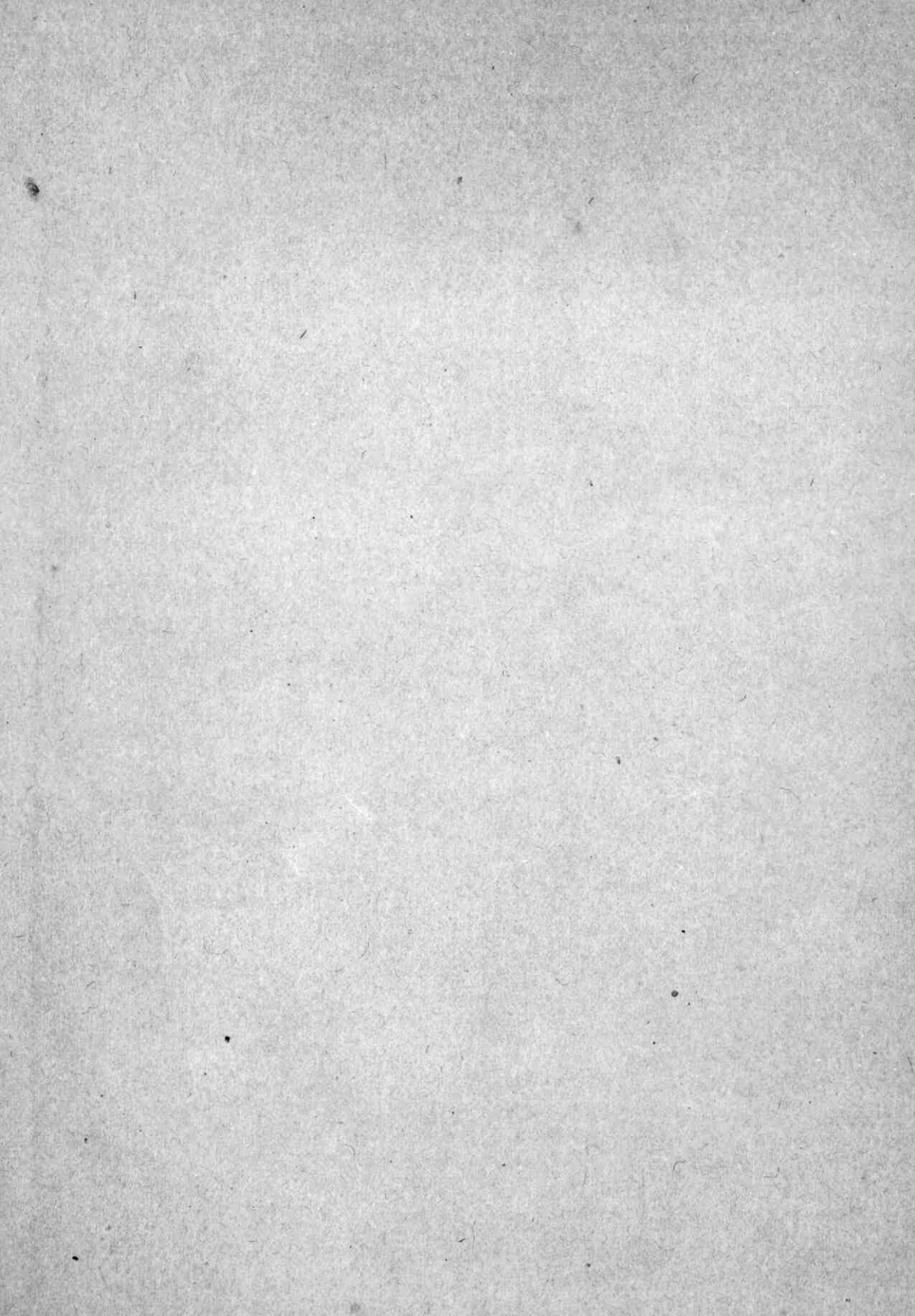
mm 13017

0072317
✓

Universiteit Utrecht
BIBLIOTHEEK CENTRUM UITHOF

4E

2000-15137



7
7

HANDELS-AARDRIJKSKUNDE.

GROOTE LEERCURSUS

VOOR
ZELFONDERRICHT.

De Fransche Taal door C. A. HOFMAN.

Prijs *f* 4.65; geb. *f* 5.25.

De Engelsche Taal door M. E. BARENTZ.

Prijs *f* 4.65; geb. *f* 5.25.

De Duitsche Taal door T. G. G. VALETTE.

Prijs *f* 4.65; geb. *f* 5.25.

De Nederlandsche Taal door de Redactie.

Prijs *f* 0.90; geb. *f* 1.40.

Handels-Aardrijkskunde door Dr. H. BLINK.

Prijs *f* 4.65; geb. *f* 5.25.

Boekhouden en Handelsrekenen door J. D. REIMAN

en H. J. FRANCK.

Prijs *f* 4.65; geb. *f* 5.25.

~~J. E. a. 237~~
00J 2317

GROOTE LEERCURSUS

VOOR

ZELFONDERRICHT.



HANDELS-AARDRIJKSKUNDE



HANDBOEK

VOOR DE

KENNIS DER LANDEN EN VOLKEN IN HUN ECONOMISCHE EN
MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELING

DOOR

D^r. H. BLINK,

Directeur der H. B. S. te Nieuwer-Amstel.



AMSTERDAM.

S. L. VAN LOOY. | H. GERLINGS.

VOORBERICHT.

De schrijver stelde zich hoofdzakelijk ten doel in dit werk een overzicht te geven van handel en nijverheid, landbouw en veeteelt, bergbouw, visscherij enz: in een woord, de bronnen van bestaan en welvaart der volken. Een beknopte aardrijkskundige beschrijving der onderscheidene landen en hun bewoners is hieraan verbonden. Niet alleen zijn de tegenwoordige economische en commercieele toestanden der volken geschetst, doch tevens is door historische overzichten aangetoond, hoe die toestanden zich ontwikkeld hebben. Verder is de opkomst van onderscheidene der belangrijkste handelssteden en hare beteekenis voor den wereldhandel nader in het licht gesteld. Door de factoren van de ontwikkeling dier steden aan te wijzen, leert men toch haar bestaan niet enkel als een bloot feit kennen, maar als het noodzakelijk gevolg van historische, geographische en andere omstandigheden; leert men de maatschappelijke en economische verschijnselen kennen en doorgronden.

Dat wij de landen van Europa het uitvoerigst behandelden, lag in onze bedoeling.

Met de hoop, dat dit een bruikbaar werk moge zijn voor hen, die den handel en de ontwikkeling van den handel wenschen te leeren kennen, zenden wij dit boek de wereld in.

H. BLINK.

Nieuwer-Amstel, Mei 1895.

Handels-Aardrijkskunde.

ALGEMEEN GEDEELTE.

I. De natuurlijke gesteldheid der aarde.

§ 1. De aarde als natuurlichaam. De natuurlijke gesteldheid der aarde is van grooten invloed op het leven en bedrijf der bewoners. Daarom kan eene handels-aardrijkskunde de kennis van de aarde als natuurlichaam niet ontberen. Om deze kennis nu bij de bespreking der verschillende landen goed tot haar recht te doen komen en de zaak duidelijk te doen worden, moeten eenige algemeene grondbegrippen voorafgaan, welke in de onderscheidene landbeschrijvingen toepassing vinden.

Wanneer wij zeer in het algemeen spreken, kan men van den aardbol hoofdzakelijk onderscheiden: A. *den dampkring*, B. *de watermassa*, en C. *den vasten aardbodem*. Elk van deze drie hebben voor de bewoners een bijzondere beteekenis, door de verschijnselen, welke zich daarin afspelen, en door de middelen, die zij aanbieden om daarvan partij te trekken voor de maatschappij. Wij zullen de beide eerste ieder afzonderlijk in het algemeen bespreken; de vaste aardkorst komt bij de landen voldoende voor ons doel tot haar recht.

§ 2. De dampkring. De aardbol is aan alle zijden omringd door een omhulsel van een zeer ijle stof, welke wij de *dampkringslucht* of de *lucht* noemen. Dat luchtomhulsel, hetwelk den aardbol als een zachte schaal insluit, heet in zijn geheel *atmosfeer* (atmós Gr. = damp en sphaira = bol of kogel) of *dampkring*. De atmosfeer toch is het, waar de dampen der aarde in opstijgen en zich mede vermengen.

De dampkring bestaat uit een mengsel van verschillende gassen, en wel naar het volume in hoofdzaak uit 79 pct. *stikstof* en 21 pct. *zuurstof*. De zuurstof is hierin een zeer werkzaam bestanddeel; bij de ademhaling der dieren en bij verschillende ontbindingsprocessen vervult zij eene belangrijke rol. Als het zuurstof-gehalte der lucht tot 17,2 pct. verminderd is, wordt zij reeds ongeschikt om het menschelijk leven te onderhouden. De ongesteldheid, welke bergbestijgers op groote hoogte overvalt, wordt aan het gebrek aan zuurstof der lucht op die hoogten toegeschreven.

Behalve genoemde deelen komen er nog bijmengsels in den dampkring voor. Het *koolzuur*,

een zeer giftig gas, dat evenwel voor de planten van groot belang is, neemt ongeveer 0,03 des dampkrings in. Verder komt er nu meer, dan minder *waterdamp* in de lucht voor. Ook op de stofbestanddeelen der lucht is in den laatsten tijd meer en meer de aandacht gevestigd.

De hoogte, tot welke zich de dampkring rondom de aarde verheft, is niet met juistheid bekend. Doch wij weten wel, hoe zwaar de dampkring gemiddeld op de aarde drukt. *De barometer leert ons, dat de drukking van den geheelen dampkring, op de hoogte van den zeespiegel berekend, ongeveer gelijk staat met die van een laag kwik van 76 c.M. hoog*. Die drukking noemt men den druk van één atmosfeer.

De dampkringslucht is zeer samendrukbaar. Dit heeft ten gevolge, dat de onderste lagen, welke de drukking van al de bovenste onder vinden, zeer worden samengeperst. Hierdoor neemt de dichtheid en de drukking der atmosfeer af, naarmate men hooger stijgt. Op 5500 meter hoogte is de lucht ongeveer de helft ijler dan bij de oppervlakte der zee.

De verschijnselen op aarde, die wij als *temperatuur*, *wind*, *regen* en *sneeuw* enz. aanduiden, hebben plaats in den dampkring. De samenwerking dezer verschijnselen op een enkelen dag noemen wij *het weer* voor dien dag, en de gemiddelde weerstoestanden eener plaats voor een langeren tijd noemen wij het *klimaat* van die plaats.

§ 3. **Temperatuur en verdeeling der aarde in luchtstreken.** Onder de *temperatuur* van eene plaats verstaat men den graad der *lucht-warmte*, zooals die aangewezen wordt door een thermometer, welke buiten de zon, vrij van andere verkoelende of verwarmende invloeden, in de lucht hangt.

De lucht wordt hoofdzakelijk verwarmd door de zon. De zonnestrallen echter verwarmen onmiddellijk de lucht slechts weinig. Hoofdzaak is het, dat de zonnestrallen de aarde treffen en den aardbodem verwarmen; door den verwarmden aardbodem wordt vervolgens de lucht weer verwarmd. Natuurlijk volgt hieruit: a. hoe sterker de aardbodem verwarmd wordt, des te hooger temperatuur verkrijgt de lucht daar boven; b. hoe verder eene luchtlaag van den aardbodem verwijderd is, des te minder wordt zij verwarmd.

Uit het eerste kan men afleiden, dat de lucht boven de zee (dewijl water minder snel door de zonnestrallen verwarmd wordt dan de vaste aarde) bij dag koeler is dan de lucht boven het land. Bij nacht is het evenwel omgekeerd, omdat het water, hetwelk minder snel verwarmd wordt dan de vaste aardbodem, ook de warmte minder snel verliest. Daardoor werkt de zee bij nacht over 't geheel zelfs verwarmend op de lucht, terwijl de vaste aardbodem door uit-

straling dan zooveel wordt afgekoeld, dat zij verkoelenden invloed op de temperatuur uitoefent. Men denke slechts aan de nachtvorsten.

Zooals het bij dag en nacht geschiedt, heeft het ook in den zomer en in den winter der gematigde gewesten hoofdzakelijk plaats. In den winter werkt hier de zee verwarmend, in den zomer verkoelend. Aldus kan men met recht hieruit besluiten, dat *landstreken in de gematigde en koude gewesten, welke onder den invloed der zee staan, de winters niet zoo koud en de zomers niet zoo warm hebben als landen, met welke dit niet het geval is.* Men spreekt daarom van het *gematigde zeeklimaat*, met slechts kleine temperatuurschommelingen bij dag en bij nacht alsook in den loop van een jaar, en van het *vastelands- of continentaal klimaat*, met groote temperatuur-verschillen in den loop van een jaar (bij zomer en winter) en bij dag en nacht.

Uit het tweede, onder *b*, kan men afleiden, dat hoog in de lucht (dus ver van den verwarmenden aardbodem) en op de alleenstaande gebergten de temperatuur der lucht over 't geheel lager moet zijn dan op de vlakke in gelijke omstandigheden.

De verwarmende invloed der zon op de aardoppervlakte hangt hoofdzakelijk af van den hoek, waaronder de zonnestralen op aarde vallen. Valen de zonnestralen onder een rechten hoek op de aardoppervlakte, dan geven zij de grootste verwarming, en deze vermindert, naarmate zij schuiner vallen. Hieruit valt reeds af te leiden, wat wij ook bij ervaring weten, dat de zonnestralen het krachtigst verwarmen op den middag te 12 uur, het zwakst bij het ondergaan der zon. Zoo ook verwarmen de zonnestralen in den zomer, als de zon het hoogst aan onzen hemel komt, de aarde krachtiger dan in den winter, als zij niet ver boven den horizon rijst.

Aan den aequator vallen den 20^{sten} Maart en den 22^{sten} September de zonnestralen onder een rechten hoek op de aarde, en in den overigen tijd des jaars wijken zij er weinig van af. Daardoor zal hier op aarde de lucht ook het meest verwarmd worden. En van den aequator naar de polen wordt die hoek steeds scherper, zoodat de verwarming in die richting vermindert.

De duur van de beschijning der zon elken dag is natuurlijk ook van grooten invloed op de temperatuur. Wij weten het toch, dat in den tijd der langste dagen, of liever: in den tijd van den langsten dagelijkschen zonnenschijn, nl. in den zomer, ook gewoonlijk de grootste warmte valt. Dit is een gevolg van den langen duur der beschijning en van de groote hoogte der zon boven den horizon.

Aan den aequator duurt de dag evenals de nacht het geheele jaar door 12 uren. Den 20^{sten} Maart en den 22^{sten} September is dit voor alle plaatsen op aarde het geval.

De zon komt in den loop van een jaar tot 23½° ten noorden en 23½° ten zuiden van den aequator. Den 21^{sten} Juni staat zij 23½° ten noorden van den aequator, en na dien datum keert zij terug. Hier denkt men op aarde een cirkel, die de *noorder- of kreeftskeerkring* heet. Den 21^{sten} Dec. staat zij 23½° ten zuiden van den aequator, en hier is de *zuid- of steenbokskeerkring* getrokken. Na dien datum keert de zon weer naar den aequator terug.

Van den aequator naar de polen worden de dagen ongelijker van duur en neemt de lengte van den langsten dag toe, de lengte van de kortsten dag af. Onder de keerkringen schijnt de zon op zijn langst pl. m. 13½ uur op een dag, en op zijn kortst pl. m. 10½ uur. Naar de polen worden die verschillen steeds grooter. En op 66½° noorder- en zuiderbreedte duurt de langste dag juist 24 uren, en de langste nacht eveneens. M. a. w.: op 66½ N. Br. gaat den 21^{sten} Juni voor één dag des jaars de zon in 24 uren niet onder, en den 21^{sten} December gaat er voor één dag de zon niet op. Zoo is het ook in het zuidelijk halfrond, doch in omgekeerde orde. En op deze breedten heeft men cirkels om de aarde getrokken, *poolcirkels* geheeten.

Tusschen de poolcirkels en de polen worden de verschillen nog grooter. En juist aan de polen wisselt een dag van 6 maanden af met een nacht van 6 maanden.

Wij laten hier een overzicht volgen van den

Duur van den langsten en den kortsten dag op verschillende breedten.

Geogr. breedte.	Langste dag.	Kortste dag.
0° (Aequator)	12 uren 0 min.	12 uren 0 m.
10° "	12 " 35 "	11 " 25 "
20° "	13 " 13 "	10 " 47 "
30° "	13 " 56 "	10 " 4 "
40° "	14 " 51 "	9 " 9 "
50° "	16 " 9 "	7 " 51 "
60° "	18 " 30 "	5 " 30 "
66½ (Poolcirkels)	24 " 0 "	0 " 0 "
70° "	65 dagen	— " — "
80° "	134 "	— " — "
90 (Pool)	186 "	— " — "

Men heeft op grond der boven beschreven beschijning der aarde door de zon de aardoppervlakte verdeeld in *lichtstreken*. Aan beide zijden van den aequator tot de keerkringen, d. i. tusschen 23½ N.Br. en 23½ Z.Br., ligt de *heete lichtstreek of tropische zone*. (Dag en nacht hebben het geheele jaar door kleine verschillen; de zon komt er altijd hoog aan den hemel).

Tusschen de keerkringen ($23\frac{1}{2}^{\circ}$) en de poolcirkels ($66\frac{1}{2}^{\circ}$ breedte), liggen de beide *gematigde luchtstreken*; één in het noordelijk halfrond en één in het zuidelijk halfrond (Het verschil in de lengte der dagen neemt toe, doch gaat niet tot 24 uren. De zonnestrallen vallen meer schuin op de aarde).

Ten N. van den noordpoolcirkel ligt de *noordelijke*- en ten Z. van den zuidpoolcirkel de *zuidelijke koude luchtstreek*. (De lengte der dagen duurt van 24 uren tot $\frac{1}{2}$ jaar; de lengte der nachten in het tegenovergestelde jaargetijde eveneens. De zonnestrallen vallen zeer schuin op aarde).

De groote lengte van de dagen in den zomer op hooge breedte heeft ten gevolge, dat daar in dien tijd de temperatuur nog tamelijk toeneemt, en de plantengroei ver poolwaarts mogelijk wordt.

In de heete luchtstreek tusschen de keerkringen valt 40 pct. der totale aardoppervlakte.

De beide gematigde luchtstreken beslaan te zamen 52 pct. der aardoppervlakte.

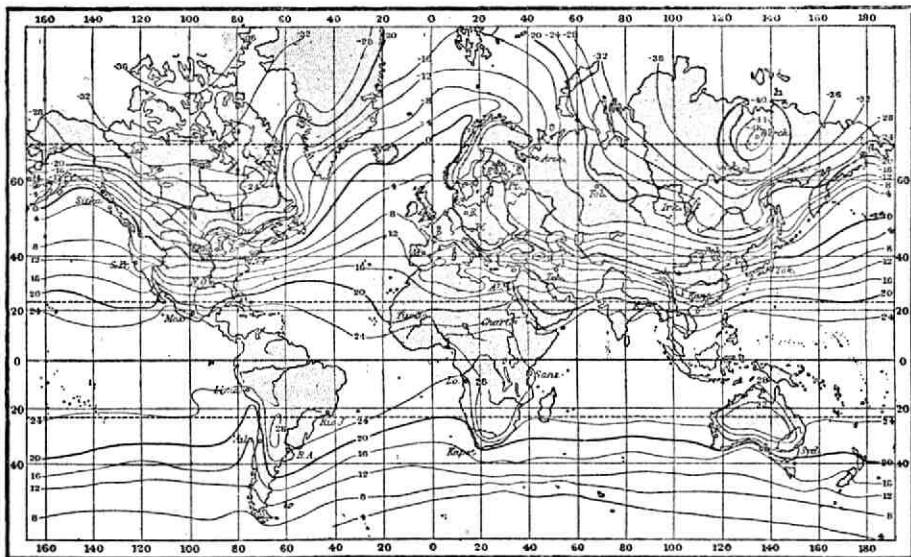
De beide koude luchtstreken beslaan 8 pct. der aardoppervlakte.

§ 4. De verdeling der temperatuur over de aarde. De temperatuur der lucht wordt gemeten met den thermometer. Tegenwoordig wordt veelal de honderddeelige thermometer van Celsius daarvoor gebruikt. Om die temperatuur voor eene plaats gemakkelijk uit te drukken,

berekent men de *gemiddelde temperatuur* voor een dag, een maand, een jaargetijde of een jaar. Hieronder verstaat men dan het gemiddelde der temperatuur-waarnemingen in die tijdsruimte. Voor de kennis van het klimaat van een land is het van veel belang om de gemiddelde temperatuur der koudste en die der warmste maand te kennen. Daaruit kan men de beste gevolgtrekkingen maken omtrent plantengroei enz.

Voor de aardoppervlakte wordt de temperatuur veelal voorgesteld door lijnen, welke de plaatsen op eene kaart verbinden, die gelijke gemiddelde temperatuur hebben. Die lijnen heeten *isothermen* (isos = gelijk, en thermē = warmte), d. i. lijnen van gelijke temperatuur. Hierbij heeft men voor al die plaatsen berekend, hoe hoog de temperatuur zou zijn, als genoemde plaatsen op de hoogte van den zeespiegel lagen, en dit cijfer is aangenomen. De lijnen nu, die de plaatsen op de aardoppervlakte verbinden, welke, gerekend op de hoogte der zee, dezelfde gemiddelde Juli-temperatuur hebben, noemt men *Juli-isothermen*, die van Januari *Januari-isothermen*, die van het jaar *Jaar-isothermen*.

Omdat Juli en Januari voor Europa gemiddeld de warmste en koudste maanden zijn, geven wij op twee kaartjes een overzicht van de Juli- en Januari-isothermen. Deze geven ons aanleiding de temperaturen der verschillende deelen van de aarde met elkander te kunnen vergelijken.



KAARTJE DER JANUARI-ISOTHERMEN. (NAAR HANN).

(De cijfers bij de lijnen duiden de temperatuur op die lijn aan in graden Celsius).

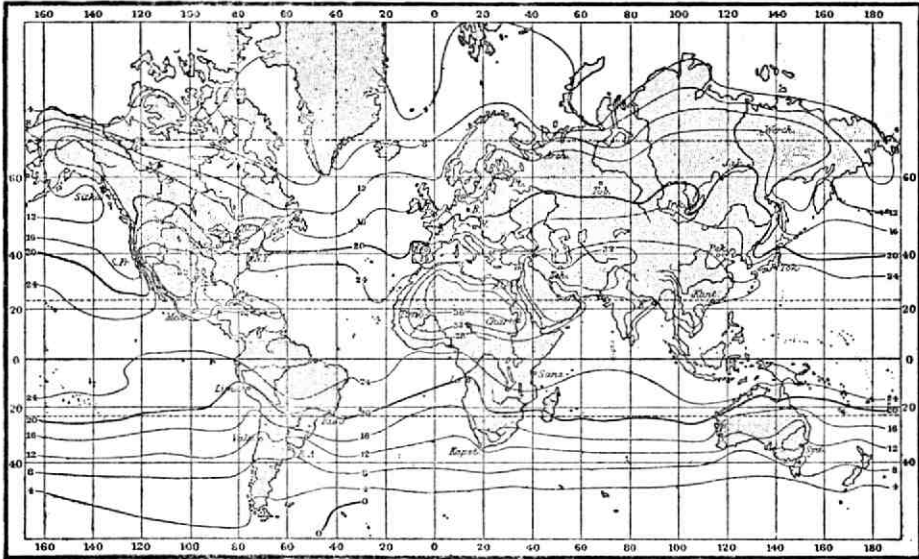
Het kaartje der Januari-isothermen wijst aan, dat de isotherme van 0° C. ten Z.W. langs Noorwegen loopt, dicht bij Hamburg langs gaat, zoo verder over Triëst naar het Z. en over de Krim

naar het O. loopt om ten N. van den Kaukasus Europa te verlaten. Het gebied, dat ten noorden van deze lijn ligt heeft in de koudste maand gemiddeld eene temperatuur, welke lager is dan

0° C., wat er ten Z. van ligt heeft hooger temperatuur.

Ook blijkt uit den loop van de isothermen, dat de temperatuur van West-Europa veel hooger is dan van Oost-Europa op dezelfde breedte. West-Europa heeft een sterk uitkomend *zeeklimaat*, Oost-Europa een *vastelands-klimaat*.

De oorzaak hiervan ligt in de eerste plaats in den invloed der zee, welke, zooals wij boven zeiden, in den winter op deze breedten verwarmend werkt, terwijl gelijktijdig het land de lucht sterk afkoelt. Doch daarenboven oefent een breede stroom van warmer water, die uit zuidelijke streken komt, en welke stroom in den



KAARTJE DER JULI-ISOTHERMEN. (NAAR HANN).

(De cijfers bij de lijnen duiden de Juli-temperatuur op die lijn aan in graden Celsius).

Atlantischen Oceaan langs de noordwest kust van Europa tot in de Noordelijke IJszee doordringt, een verwarmenden invloed uit op de lucht. Die stroom is de *Golfstroom*, welken wij later zullen leeren kennen.

De loop der isothermen wijst ons aan, dat de temperatuur niet gelijkmatig over de aarde verdeeld is, en dat dus op enkele gedeelten der aarde bijzonder verwarmende, op andere verkoelende invloeden werken. De verschillen in temperatuur door de hoogteverschillen zijn bij de isothermen weggecijferd. Buitengewoon koude deelen der aarde in Januari zijn de gewesten in het O. van Siberië bij Werchojansk, en in het noorden van Amerika. De jaarlijksche temperatuurverschommelingen zijn hier zeer groot. Buitengewoon warme gedeelten vindt men in Juli in de Sahara, Arabië en Perzië, alsook in het noorden van Mexiko.

Wij zullen de temperatuur van de verschillende deelen der aarde niet verder beschrijven, doch verwijzen hiervoor naar de kaartjes, die deze in hoofdzaak aanwijzen.

Opmerking. De invloed van de temperatuurverschommelingen in den loop van een jaar op den plantengroei is zeer groot. In Orenburg bijv. (in het O. van

Rusland) op 52° N. Br. groeien meloenen en watermeloenen in de vrije natuur, doch beuken- en ooftboomen zoekt men hier te vergeefs. De zomertemperatuur is er in Juli gemiddeld 22° C., doch de lage Januari-temperatuur van 14° C. onder 0 maakt er den groei van deze boomen onmogelijk. Te Jakutsk in Siberië, waar de Juli-temperatuur gemiddeld 20° C. bedraagt, evenals te Moskou en Parijs, daalt in den winter de temperatuur gemiddeld tot - 40° C. Dit vastelandsklimaat met groote uitersten, maakt in den zomer hier nog graanbouw mogelijk, terwijl de strenge winterkoude allen boomgroei tegen houdt.

Hoe groot is de tegenstelling van deze streken met Groot-Brittannië en Ierland en de westkust van Noorwegen, waar in den winter de havens niet dichtvriezen. In het zuiden van Engeland, ongeveer op de breedte van Orenburg, zijn de winters zoo zacht, dat de planten der subtropische luchtstreek er in de open lucht kunnen overwinteren. Evenwel is de zomer-temperatuur er niet hoog genoeg om over 't geheel de druiven en abrikozen te doen rijpen.

Uit de kaartjes der isothermen, vooral die van Januari, zien wij den zegenenden invloed van den Oceaan op ons klimaat duidelijk.

§ 5. **Het ontstaan van den wind.** De wind is niets anders dan de beweging of strooming der lucht. Bij eenige kracht dier luchtstroomingen kunnen wij deze op verschillende wijze bemerken.

Die luchtstromingen ontstaan, doordien het evenwicht in de lucht verbroken is. Als op eene plaats A bijv. de lucht krachtig drukt, en op de punten rondom A minder krachtig, zal de lucht van A natuurlijk naar alle zijden wegstromen. Of omgekeerd: als op een punt B eene geringe luchtdrukking bestaat, en rondom B is die luchtdrukking sterker, dan zal van alle zijden de lucht naar B toestroomen. Men drukt dit aldus uit: *de lucht stroomt van plaatsen met hooge luchtdrukking naar plaatsen met lage luchtdrukking*. Dit *hooge* en *lage* ziet op den stand van den barometer. Een gebied met lagen barometerstand noemt men meestal eene *depressie of luchtdruk-minimum* (ook wel kortweg *minimum*), een gebied met hoogen barometerstand een *luchtdruk-maximum* (of *maximum*).

Nu moeten wij hierbij nog iets in 't oog houden. De lucht stroomt niet rechtstreeks van een maximum naar een minimum toe. De aswenteling der bolvormige aarde heeft namelijk ten gevolge, *dat in het noordelijk halfrond de lucht bij haar beweging steeds iets naar de rechterhand, in het zuidelijk halfrond iets naar de linkerhand afwijkt*. Hierdoor ontstaat er eene spiraalvormige toestrooming der lucht naar een depressie en een soortgelijke afstroming der lucht van een maximum. In het noordelijk halfrond gaat de toestrooming naar de depressie in tegengestelde richting

van de wijzers van een liggend uurwerk, de afstroming van het maximum juist er mede overeenstemmend. In het zuidelijk halfrond is het juist omgekeerd. De figuren duiden dit aan. Die lucht-

Beweging der lucht op het zuidelijk halfrond van een maximum. Anti-cyklonale luchtbe-
weging op zuiderbreedte.



Beweging der lucht op het zuidelijk halfrond naar eene depressie. Cyklonale luchtbe-
weging op het zuidelijk halfrond.

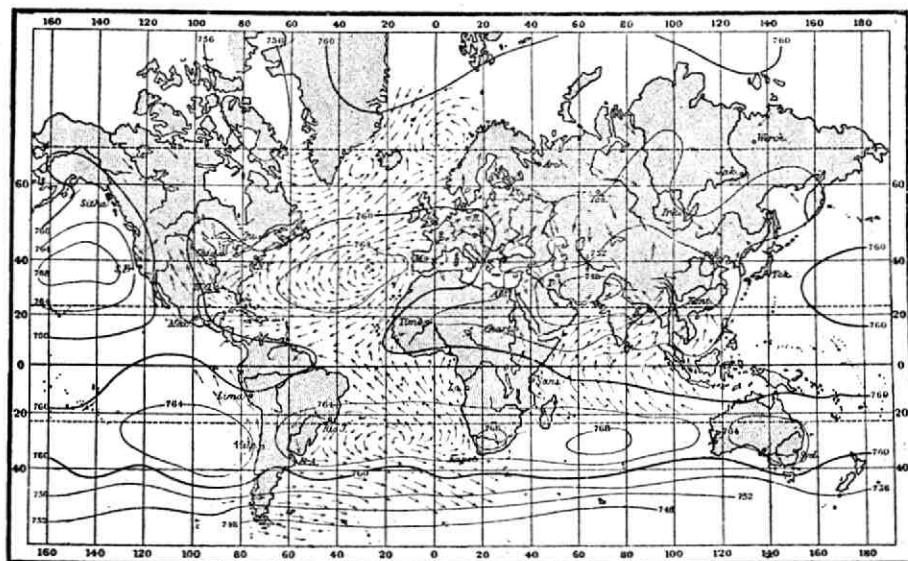


Beweging der lucht op het noordelijk halfrond van een maximum. Anti-cyklonale luchtbe-
weging op noorderbreedte.

Beweging der lucht op het noordelijk halfrond naar eene depressie. Cyklonale luchtbe-
weging in het noordelijk halfrond.

beweging om zulk eene depressie heet *cyklonale*, die om een maximum *anti-cyklonale luchtbe-
weging*.

De hoofdoorzaak, waardoor het evenwicht in de luchtdrukking verbroken wordt, is de ongelijke verwarming der lucht op nabij elkander gelegen plaatsen. Waar de lucht het meest verwarmd wordt, zet zij ook het meest uit, en wordt daardoor soortelijk lichter. De koudere, zwaardere lucht



KAARTJE DER ISOBAREN EN WINDEN IN JULI. (NAAR HANN).

De lijnen verbinden plaatsen met gelijke luchtdrukking in Juli, welke door de cijfers in m.M. wordt aangegeven. De pijltjes wijzen de windrichting aan.

stroomt nu naar die warmere of lichtere lucht toe. Wij zien dit in de kamer, waar de koudere lucht van alle zijden naar de kachel stroomt.

Wij zeiden reeds, dat de lucht boven de zee over dag niet zoo spoedig verwarmd wordt als boven het land, terwijl de lucht boven

het land des nachts het meest wordt afgekoeld. Dit heeft tengevolge, dat aan de kuststreken der heete gewesten over dag de koele en zwaardere zeelucht naar het land stroomt, hetwelk dan meer verwarmd is. Deze luchtstroom, die algemeen in de tropische luchtstreken bekend is, heet de *zeewind*. Hij waait over dag van ± 9 uur des morgens en houdt des avonds op.

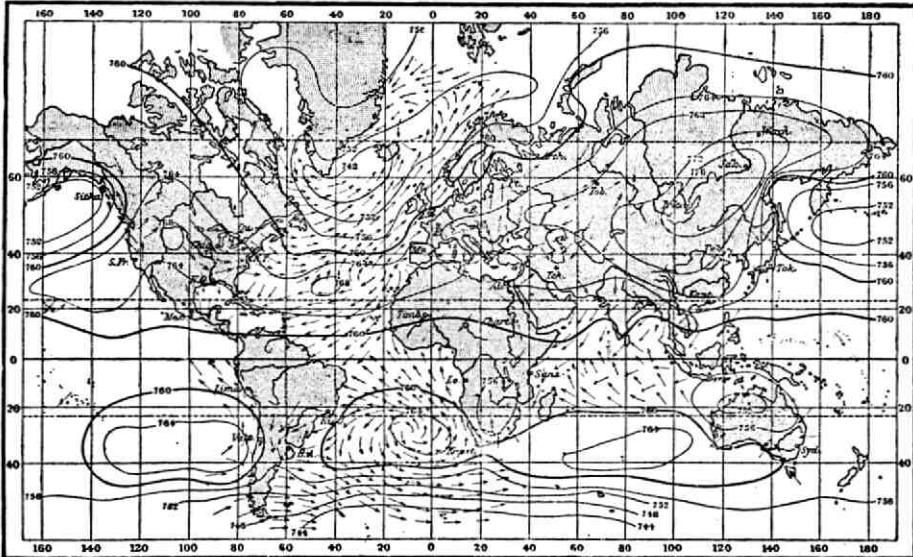
Doch des nachts, als het land meer afgekoeld wordt dan de zee, is het omgekeerd. Dan stroomt de koude lucht boven het land weg naar de zee, waar dan de lucht nog het meest verwarmd is. Deze wind heet de *landwind*, welke des nachts waait, en tegen den morgen ophoudt.

Vrij regelmatig komt die dagelijksche afwisseling van land- en zeewinden in de kuststreken der tropische gewesten voor; evenwel gaat zij niet ver over de zee en niet diep naar het binnenland.

Evenals men over de plaatsen van gelijke temperatuur de isothermen getrokken heeft, worden ook de plaatsen met gelijke luchtdrukking door lijnen vereenigd, *isobaren* genoemd (isos = gelijk, en baros = zwaarte). Dit geschiedt dagelijks op de meteorologische instituten, naar de opgaven, welke men daar van de verschillende waarnemingen in de onderscheidene landen ontvangt. Hierdoor kan men gemakkelijk waarnemen, waar zich depressies en waar zich

maxima van luchtdruk in den dampkring bevinden. Met de wet voor oogen, dat de lucht steeds van een maximum naar een minimum van luchtdruk stroomt, en in het noordelijk halfrond naar rechts, in het zuidelijk halfrond naar links afwijkt, kan men dus uit die gegevens iets omtrent de waarschijnlijke windrichting afleiden.

Doch men vindt, dat in de atmosfeer ook enkele maxima en minima van luchtdruk op sommige plaatsen der aarde regelmatig voorkomen. Zoo zijn er minima, die ontstaan uit de krachtiger verwarming van de aarde in de tropische gewesten, vergeleken met hooger breedte. Hierdoor zet zich in de tropische gewesten de lucht meer uit, de luchtlagen worden hooger, en hoog in die atmosfeer vloeit de lucht naar beide zijden. Deze afstromingen der lucht noemt men *antipassaten*. Op $\pm 30^\circ$ breedte ontstaan er door die afvloeiing gebieden van *hooge luchtdrukking*, zooals de isobaren-kaartjes doen zien. Uit die gebieden van hooge luchtdrukking of maxima stroomt de lucht langs de aardoppervlakte weder naar den aequator. Die winden wijken, even als alle winden, ook af van de oorspronkelijke richting (zie boven), en zoo ontstaat er bij de aarde ten noorden van den aequator tot $\pm 30^\circ$ NB. een N. O. en ten zuiden van den aequator een Z. O. wind. Die winden noemt men de *passaten*. Dit zijn dus regelmatige winden.



KAARTJE DER ISOBAREN EN WINDEN IN JANUARI. (NAAR HANN).

De lijnen verbinden plaatsen met gelijke luchtdrukking in Januari, de cijfers beteekenen de luchtdrukking in m.M. De pijltjes wijzen de windrichting aan.

Als in onzen zomer de zon het noordelijk halfrond sterk verwarmt, ontstaat er boven het vasteland van Achter-Azië en Voor-Indië een krachtige verwarming der lucht, en dientengevolge wordt de luchtdrukking hier lager dan boven de omringende zee. Het kaartje met de

isobaren voor Juli wijst dit aan. In dezen tijd stroomt van de zee de lucht van alle zijden naar het vasteland. Die wind noemt men in Azië *moesson*, en omdat hij van de zee komt, en daardoor veel vochtigheid en regens brengt, *natten moesson*.

Doch in onzen winter, als de zon ten zuiden van den aequator staat, is dit gedeelte van Azië juist kouder dan de zee. In dien tijd stroomt de lucht van het land naar de zee, en deze windrichting valt met den N. O. passaat samen. Men noemt dien wind evenwel in Voor-Indië *moesson*, en omdat hij droog is, den *drogen moesson*.

Zoo wisselt in het Z. en Z. O. van Azië met de jaargetijden de landwind en de zeewind af. Het woord *moesson* beteekent oorspronkelijk ook *jaargetijde*, dewijl de windrichtingen en de jaargetijden hier samengaan. Ook de moessons zijn regelmatig waaiende winden.

Op hooger breedten komen op sommige plaatsen ook vrij regelmatig uitgebreide depressies en maxima van luchtdruk voor. Op de isobarenkaart van Januari ziet men eene depressie in den Atlantischen Oceaan bij IJsland, welke daar in dien tijd vrij geregeld gevonden wordt. De cyclonale luchtbeweging om deze depressie strekt zich over de kuststreken van West-Europa uit, en heeft hier dus Z. W. winden in den winter tengevolge, zooals het kaartje aanwijst.

In Juli ligt er gewoonlijk een maximum van luchtdrukking nabij de Azoren boven den Atlantischen Oceaan, terwijl het minimum bij IJsland meer en meer verdwijnt (zie het kaartje van Juli). De lucht, welke van dat maximum in anti-cyclonale beweging afstroomt, veroorzaakt in het zuidwesten van Europa tot op onze breedte veel Z. W. en W. winden. Hoewel deze winden de meerderheid hebben, worden zij toch veelvuldig door andere afgewisseld. Toch kan men bijna overal een verband tusschen de windrichting en den gemiddelden barometerstand opmerken. Maar in het moessongebied en het passaatgebied zijn de winden het regelmatigst, en deze gewesten noemt men meer bepaald de streken der regelmatige winden.

In de gematigde luchtstreken, en in de gewesten met regelmatig afwisselende winden bij het overgaan van den eenen wind in den anderen, ontstaan dikwijls kleine, diepe depressies in de atmosfeer. Naar deze heeft dan eene zeer snelle toestrooming der lucht plaats. Dit verschijnsel noemt men een *kringstorm* of *cykloon*. De kringstormen boven den noordelijken Atlantischen Oceaan heeten *Huricanen*, boven den Groeten Oceaan ten O. van China *Typhons*.

De depressies dezer kringstormen bewegen zich veelal snel door de atmosfeer, en vrij geregeld volgen zij in de verschillende jaargetijden

nagenoeg dezelfde banen, de *stormbanen* genoemd. De meteorologen wijzen deze stormbanen voor verschillende jaargetijden op kaarten aan.

De winden hebben veel invloed uitgeoefend op het wereldverkeer. In den tijd, toen de stoom nog niet als bewegkracht gebruikt werd, waren het de zeilschepen, die de verste deelen der aarde verbonden. Dat in dien tijd reeds met praktische oogmerken veel aandacht gewijd werd aan de richting der winden, spreekt van zelf. De regelmatig waaiende winden op den Atlantischen Oceaan werden daarnaar met den naam *passaten* d. i. winden, welke de passage bevorderen, bestempeld. De Engelschen noemden deze winden zeer praktisch „*trade-winds*” d. i. handelswinden. Doch ook voor de gezondheid op aarde zijn de luchtstroomen van groot belang. Verder dienen zij als bewegkracht in de industrie (windmolens). En voor het klimaat van een land zijn vooral de winden van veel belang, daar de regenverdeling een gevolg is van de windrichting. Het gunstig klimaat van West-Europa, met zachte winters en veel vochtigheid, is grootendeels aan de heersche winden te danken. Overal hangt de neerslag voor een groot deel af van de windrichting. En van den neerslag hangt de plantengroei voor een groot gedeelte weder af.

§ 6. Neerslag uit den dampkring en verdeling van den regen. Het water op aarde verkeert in een voortdurenden kringloop. Het verdwijnt van de aardoppervlakte, en stijgt als damp in de atmosfeer op, wordt door de luchtstroomen in alle richtingen vervoerd, en waar de omstandigheden hiervoor gunstig zijn, condenseert de damp weder, om als *regen*, *sneeuw* of *hagel* neer te vallen, of als *dauw* op de voorwerpen neer te slaan. Gezamenlijk noemt men deze verschijnselen den *neerslag* uit den dampkring.

De waterdamp op zich zelve is onzichtbaar. Wanneer de lucht door eenige oorzaak afkoelt, verdicht de daarin aanwezige waterdamp, en wordt zichtbaar als *wolken*. Wanneer de verdichting nog verder gaat, ontstaat er *regen*. En als de kleine waterdeeltjes in de atmosfeer bevrozen, ontstaan de fijne ijskristallen, die wij *sneeuw* noemen. Hoog in de lucht is de temperatuur zoo laag, dat er het geheele jaar door sneeuw ontstaat en valt; in de poolstreken op geringe hoogte, in de heete gewesten op een aanzienlijke hoogte.

De afkoeling bij de regenvorming ontstaat vooral door het opstijgen en uitzetten der waterdamprijke lucht. Daardoor komt het ook, dat de wind, die over een gebergte gaat, zooveel regen doet ontstaan, en dat de berglanden over 't geheel de regenrijkste deelen der aarde zijn.

Ook is de vermenging van warme en waterdamprijke lucht met een kouden luchtstroom dikwijls de oorzaak van wolkenvorming en van het ontstaan van regen.

De regenverdeling over de aardoppervlakte is van veel belang voor den plantengroei, en daardoor ook voor den handel. Regenlooze ge-

westen als de woestijnen brengen weinig of niets voort, en worden dan ook zoo goed als niet bewoond.

Een uitgebreid gebied met weinig of bijna geen regen (minder dan 20 cM. per jaar) strekt zich door het noorden van Afrika (*de Sahara*) uit, loopt midden door Arabië, door Perzië en het land van den beneden-Indus (*de Thur-woestijn*). Verder vindt men in Centraal Azië in de *Kirgizien steppe*, waarbij zich de Europeesche *Kaspische steppe* aansluit, en in de *Gobi-woestijn* van China, uitgestrekte gewesten met regenarmoede. In de Vereenigde Staten van Noord-Amerika heerscht regenarmoede ten noorden van de Golf van Californië in de *Mohave woestijn*, in de Staten Nevada en Arinzona.

In het zuidelijk halfrond zijn het binnenland van Australië, de kuststreek van het Deutsche gebied in Z. W. Afrika, de oostelijke streken van Patagonië, alsmede de streek van de Argentijnsche Republiek onmiddellijk aan den oostvoet van de Cordilleras, zeer arm aan regen.

De berglanden zijn over 't geheel rijk aan regen, vooral aan de windzijde. De wind, die tegen de bergen opstijgt, koelt door die opstijging af en geeft regen. In Europa zijn daardoor de Alpen, de Pyreneën en de Kaukasus het rijkst met regen gezegend. Bovenal de zuidelijke helling van den Himalaja met het aangrenzende gebied van Hindostan is een gewest met buitengewoon veel regen. Zoo ook de westkust van Voor-Indië en de westkust van Achter-Indië. In deze gewesten is het de natte moesson, welke bij de gebergten opstijgt en den regen doet ontstaan. Zoo is ook het Z. O. van China (vooral rondom Kanton) door de moessons een regenrijk gebied.

De tropische gewesten zijn over 't geheel regenrijk. De meeste regen valt hier bij den hoogsten zonnestand. Dit is de tijd, welke hun winter vormt, en die meer door verschil in regenval dan door temperatuurverschillen gekenmerkt wordt.

De regenval is van veel belang voor den plantengroei, zeiden wij. Hierbij komt echter niet alleen de absolute hoeveelheid regen per jaar, maar ook de verdeeling van den regen over de jaargetijden in rekening. Bij de bespreking der onderscheidene landen zullen wij daarop de aandacht vestigen. Sneeuw valt in de heete gewesten alleen op hooge gebergten; in de gematigde luchtstreek meestal alleen in het winterjaargetijde op de vlakte.

§ 7. **De zee.** Het grootste gedeelte der aardoppervlakte is met water bedekt. In het algemeen kan men wel zeggen, dat $\frac{3}{4}$ van de aardoppervlakte water en $\frac{1}{4}$ land is. De uitgestrekte samenhangende watermassa's noemt men *zeeën of oceanen*. Men onderscheidt thans vijf hoofd-zeeën: den *Atlantischen Oceaan*, den *Grooten Oceaan*,

den *Indischen Oceaan*, en de *Noordelijke- en de Zuidelijke IJszee* of de *Poolzeeën*.

De zee dringt met vele inhammen in het vasteland der aarde door. Groote inhammen der zee noemt men *binnenzeeën*. Hoewel wij de *Zuiderzee* een binnenzee noemen, is zij in vergelijking tot de overige, welke men als zoodanig bestempelt, daartoe eigenlijk te klein. De kleinere inhammen dragen naar grootte, vorm en wijzen van ontstaan nog verschillende namen, als: *zeeboezem, golf, fjord, baai, haven, reede, haff, kanaal, sond* enz. Het bestaan van veel inhammen in de kust heeft tengevolge dat het land in nauwe verbinding met de zee komt, dat de kust zich tot een lange lijn ontwikkelt, of m. a. w., dat er een groote *kustontwikkeling* ontstaat. Een lange kustontwikkeling is natuurlijk voordeelig voor het zeeverkeer; de scheepvaart zal hierdoor zeer bevorderd worden, vooral wanneer die inhammen ook door wateren met het binnenland in verbinding staan. Men kan dit bij verschillende landen bevestigd zien.

Het water der zee is zout van smaak. Dit is een gevolg van het keukenzout, chloornatrium, dat in het water is opgelost. Het zoutgehalte van het water der zeeën is gemiddeld $\pm 3\frac{1}{2}$ ‰. Aan de kusten der Middellandsche zee (die meer zout bevat) wordt het winnen van zeezout uitgeoefend, hetwelk door de hooge temperatuur aldaar bevorderd wordt. Spanje, Portugal en Italië winnen jaarlijks ± 12 mill. K. G. zeezout.

§ 8. **De beweging der zee. Zeestroomen.** Het water der zee komt door verschillende oorzaken in beweging. In de eerste plaats is het de wind, die de zeeoppervlakte voortdurend in een schommelende beweging houdt. Hierdoor ontstaan de *windgolven*. De windgolven doen het water op- en neergaan, doch verplaatsen het weinig of niet in horizontale richting.

Doch als de wind lang op het water waait, drijft hij mettertijd toch de waterlagen der oppervlakte vooruit. Dan ontstaat er een *drift* of *stroaming* in het water, die men *zeestrooming* noemt. Dergelijke zeestroomingen komen voor in al de oceanen. Zij ontstaan meest in de gewesten der regelmatige winden, doch zetten zich ook buiten deze voort.

De zeestroomingen worden onderscheiden in *warme- en koude zeestroomingen*. De warme zijn die, welke hooger temperatuur hebben dan de lucht; met de koude is het omgekeerde het geval. In het algemeen kan men wel zeggen, dat warme zeestroomingen zulke zijn, welke van lager breedte naar hooger breedte (in de richting van den aequator naar de polen) stroomen. De koude zeestroomen zijn dan die, welke eene richting hebben van de polen naar den aequator.

De koude zeestroomen verkoelen de temperatuur der landen waar zij langs stroomen, de warme verhoogen de temperatuur.

Daardoor zijn de zeestroomen van veel invloed op de natuurlijke gesteldheid der landen. Op de kaartjes van de isothermen ziet men langs de kusten deze lijnen veelvuldig ombuigen, waaruit blijkt, dat de eene kust te koud, de andere te warm is. Meestal wordt dit alleen door de koude en warme zeestroomen veroorzaakt.

De belangrijkste zeestroomingen zijn de volgende:

I. De *Aequatoriaalstroom* is een dubbele stroom, die nagenoeg evenwijdig met den aequator tusschen 20° N. en Z. Br. zich van het O. naar het W. beweegt. Deze stroom ontstaat hoofdzakelijk door het regelmatig heerschen der N.O. en Z.O. passaten.

II. De *Aequatoriaalstroom* stuit in het W. van den Atlantischen Oceaen op de kust van Amerika. Hierdoor ontstaat er een stroom ten O van de kust van Noord-Amerika naar het noordoosten, de *Florida-stroom*. De *Florida-stroom* gaat op ± 40° N. Br. in den *Golfstroom* over, die naar het N.O. zich voortzet tot nabij de kust van Europa, en hier in de Poolzee doordringt. De *Golfstroom* is een warme strooming, omdat hij het water van zuidelijke streken medevoert, en daardoor is hij van zeer gunstigen invloed op het klimaat van Europa. De hooge temperatuur en de rijke neerslag in West-Europa zijn voor een groot gedeelte aan den *Golfstroom*, in verband met de heerschende winden, te danken.

III. Langs de oostkust van Zuid-Amerika gaat een tak van den *Aequatoriaal-stroom* naar het Zuiden, de *Braziliaansche stroom* genoemd, eveneens een warme stroom.

IV. De *Labrador-stroom* is een koude stroom, welke uit de straat Davis komt, en langs de kust van Labrador tot nabij New-Foundland naar het zuiden gaat.

Ten westen van Zuid-Afrika vindt men een koude stroom, de *Benguela-stroom* of *Zuid-Afrikaansche-stroom*, die tot nabij den aequator naar het noorden gaat en daar overgaat in den *Aequatoriaalstroom*.

V. In den Grooten Oceaen wordt ten O. van China en Japan de *Koeroe-Siwo* of *Zwarte-stroom* gevonden, die naar het N.O. gaat tot nabij de westkust van Amerika. Deze stroom komt veel met den *Florida-stroom* en den *Golfstroom* overeen, en is even als deze een warme stroom.

Aan de westkust van Zuid-Amerika gaat een koude stroom naar het noorden, de *Peruaansche* of *Humboldt-stroom* genoemd, welke veel met de *Benguela*- of *Zuid-Afrikaansche stroom* overeenkomt, en even als deze koud is.

Op de isothermen-kaartjes (zie pag. 3 en 4) kan men zien, dat de *Zuid-Afrikaansche stroom* en de *Humboldt-stroom* verkoelenden invloed op de temperatuur der kust van Z.W. Afrika en Z.W. Zuid-Afrika uitoefenen.

§ 9. **Vloed en ebbe.** Behalve door de stroomingen komt de zee nog in beweging door den invloed der maan en der zon op de aarde. De hemellichamen toch oefenen wederzijds aantrekkingskracht op elkander uit, en die aantrekkingskracht neemt af in omgekeerde reden met de vierkanten van de afstanden. Daardoor zal de aantrekking van de zon en van de maan op het water aan die zijde der aarde, welke naar haar toegekeerd is, grooter zijn dan aan de tegengestelde zijde. Door dit **verschil in aantrekkingskracht** wordt het evenwicht in de watervlakte verbroken, en zoo ontstaan er op de plaatsen, waar die hemellichamen recht boven staan, en tegelijk aan de tegengestelde zijde, golfvormige waterverheffingen, die men *vloed* noemt. In de tusschenliggende deelen wordt daarentegen het water lager en dit verschijnsel noemt men *ebbe*. De zon en de maan doen ieder deze verschijnselen ontstaan, doch de maan krachtiger dan de zon, omdat genoemd **verschil in aantrekking** bij de maan grooter is.

Zoo bestaat er dus door de maan en door de zon gelijktijdig op twee tegengestelde plaatsen der aarde in de groote zeeën vloed en eveneens op twee plaatsen ebbe. Als de vloed en ebbe van zon en maan samenvallen, wordt de vloedgolf het hoogst en het ebbedal het laagst. Dien vloed noemt men *springvloed*: hij heeft plaats bij nieuwe- en volle maan, wanneer zon, aarde en maan zich ongeveer in één rechte lijn bevinden. Bij kwartierstanden der maan, als zon en maan niet in een zelfde richting ten opzichte der aarde staan, ontstaat er vloed van de maan waar de zon ebbe veroorzaakt, en dus zijn op dien tijd de waterverheffingen het geringst. Men noemt deze laatste *doode getijden*.

De maan wentelt schijnbaar dagelijks in 24 uren en 50 minuten rondom de aarde. Daardoor zullen bij springvloeden in dien tijd achtereenvolgens de deelen der aarde tweemaal in het ebbe- en tweemaal in het vloedgedeelte komen. Aldus heeft men tweemaal in 24 uren 50 min. vloed en tweemaal in dien tijd ebbe.

Die verheffing van het water der zeeën bij vloed aan de kusten heeft ten gevolge, dat de riviermonden en ondiepe inhammen beter bevaarbaar worden. Daardoor is dit verschijnsel voor de scheepvaart van groot belang. De vloed zou eigenlijk moeten invallen, als de maan en de zon door den meridiaan gaan en 12 uren later. Door verschillende oorzaken valt evenwel de vloed niet op dien tijd in, maar een korter of langer tijd later. Dit verschil noemt men *haventijd*. De haventijd is verschillend voor de onderscheidene havens. Daarom heeft men den haventijd opgeteekend en in almanakken opgegeven, om aldus den zeelieden het uur van vloed en ebbe steeds te doen kennen.

De nauwkeurige kennis der zeeën, van haar natuurlijke gesteldheid, haar stroomen enz. is voor den handel van veel belang, omdat het wereldverkeer nog steeds over de zeeën plaats heeft. Vooral in vroegere tijden was dit het geval, terwijl de handelaar toen tegelijkertijd zeevaarder was. En hoewel thans beider arbeid meer gescheiden is, staan zij toch nog nauw met elkander in betrekking, en heeft de handel bij het wereldverkeer het meeste belang.

Doch ook voor de natuurlijke gesteldheid der landen, voor hun klimaat en plantegroei, heeft de zee veel beteekenis. Zoo is de verbinding met en de invloed der groote oceanen van groote fysieke en economische beteekenis voor elk land. Om dit aan te toonen behoeft men slechts Nederland of Engeland met het oosten van Rusland te vergelijken. Wij zezen hierop reeds bij het bespreken van het zeeklimaat.

En behalve voor het verkeer is de zee nog van groote beteekenis voor de visscherij.

§ 10. **Algemeene slotopmerkingen.** De verschijnselen en toestanden van lucht en water komen hoofdzakelijk aan de oppervlakte der aarde voor, en hebben dus direct invloed op het dieren- en plantenleven. Doch ook de gesteldheid van den vasten aardbodem is hierop van grooten invloed. De hoogte der aardoppervlakte boven de zee, de onffenheid der aardoppervlakte, d. i. de afwisseling vlakten en bergen, het bestaan van rivieren enz., ook zij zijn van groote beteekenis. Verder mag ook de samenstelling van den bodem, d. i. de aardlagen waaruit die bestaat, niet uit het oog verloren worden. De plaatsen op aarde, waar de bodem rijke schatten van bruikbare delfstoffen bezit, zijn, wanneer zij met het wereldverkeer in betrekking kunnen gebracht worden, van grooten invloed op het volksleven.

De bevolking-der aarde heeft zich in den loop der eeuwen verbreid onder den invloed van de natuurlijke produkten en voordeelen, welke de onderscheidene deelen des aardbodems opleverden. Evenwel was de natuurlijke gesteldheid der landen niet de eenige factor in het proces der volksverbreiding. Daarbij toch kwamen talrijke historische gebeurtenissen, die hier de bevolking groepeerden, elders, te midden van een rijke en gunstig werkende natuur, de volken in hun ontwikkeling tegenhielden. Wij behoeven er slechts aan te denken, hoe de oorlogen de schoonste streken en dichtst bevolkte gedeelten der aarde verwoestten.

De verbreiding der bevolking en der welvaart is aldus een ingewikkeld proces, dat zich gedurende de historie heeft afgespeeld. Wij kunnen dit hier niet in bijzonderheden nagaan.

De ontwikkeling van de natuurlijke gesteldheid der aarde kunnen wij wegens de plaatsruimte evenmin verder in bijzonderheden algemeen nagaan. Zoo ook mogen wij geen ruimte vragen, om over de verbreiding der bevolking, over het ontstaan van staten, over verschillende

beschavingstoestanden, over rassen enz. in het algemeen te spreken. Bij de behandeling der werelddeelen komen wij hierop nog nader terug. Alleen zullen wij eenige algemeene beschouwingen over den handel en over onderwerpen, die met den handel in betrekking staan, hier laten volgen.

II. *Algemeene onderwerpen voor den handel van beteekenis.*

§ 11. **Het begrip handel en de wijze van uitvoering.** Onder *handel* verstaat men de beroepmatige inkoop of ruiling van goederen, met het doel deze weder te verkoopen. De taak van den handel is dus niet om de koopwaren of ruwe produkten zelf voort te brengen, doch om ze te verplaatsen naar die streken, waar ze meer waard zijn, of over te doen in handen van eigenaars, die daaraan meer behoefte hebben. Zoo berust de internationale handel vooral op de verschillende geographische gesteldheid van de onderscheidene deelen der aarde, alsmede op de verschillende behoeften der onderscheidene volken.

De handel wordt onderscheiden als *groothandel* of handel „en gros” en *detailhandel*. De groothandel zet de koopwaren in het groot om en brengt ze meest in handen van wederverkopers of industrieelen. De detailhandelaar vormt de verbinding tusschen den groothandelaar en de consumenten. Terwijl de groothandel op enkele plaatsen of in weinige steden, welke daarvoor een gunstige geographische ligging hebben, of die door historische omstandigheden een tak van handel hebben ontwikkeld, geconcentreerd is, is de kleinhandel over het geheele land in grootere en zelfs in kleinere plaatsen verspreid. Daardoor heeft de eerste op het gebied der handelsgeographie de meeste beteekenis, de laatste is meer van belang voor de kennis van het innerlijke economische volksleven.

De groothandel vindt hoofdzakelijk zijn grond in de onderscheidene produkten, welke de verschillende streken der aarde voortbrengen. Dit is namelijk met den reëelen handel het geval; geenszins met speculatie van koop en verkoop. Daardoor dan ook is de groothandel internationaal. En de koopman, wiens taak het is om het ruilen der produkten tot stand te brengen, vindt dus eigenlijk zijn grond van bestaan in de ongelijkmatige gesteldheid van bodem, klimaten enz. der aardoppervlakte; met andere woorden: in de ongelijkmatige verspreiding van nuttige produkten.

Ruiling en verwisseling van goederen zal reeds in de oorspronkelijke maatschappijen hebben plaats gegrepen. Zij geschiedt dan ook bij de onbeschaafde volken in de binnenlanden van Afrika, Australië en elders. Evenwel „handel”

in de tegenwoordige beteekenis kan die ruiling niet genoemd worden.

Niet zelden had die ruilhandel op een eigenaardige wijze plaats. Zoo verhaalt Herodotus van een zoogenaamden „*stommen handel*”, dien de oude Karthagers met een volk op de westkust van Afrika dreven. Wanneer zij hier met de schepen waren aangekomen, legden zij hun koopwaren op het land en gingen weder terug in het schip, nadat zij met rook een teeken hadden gegeven. Op dit teeken naderden de inboorlingen, zij legden naast de waren goud neder, en gingen daarna terug. De Karthagers namen vervolgens in oogenschouw, of het neergelegde voldoende was, en namen in dit geval den nedergelegden prijs mede. In het tegengesteld geval lieten zij het goud liggen en gingen te scheep om een hooger bedrag af te wachten.

Op dezelfde wijze werd aan het eind der vorige eeuw in de streken aan den Niger nog een *stommen handel* gedreven.

Al zeer vroeg zagen enkele personen in het tot stand brengen van de ruiling der produkten een voordeel, en zij wijdden zich van zelf geheel aan den handel. De taak om de waren te vervoeren van de eene plaats naar de andere was hieraan verbonden. Handel en scheepvaart waren daardoor dikwijls in dezelfde hand.

De handel staat dus met de middelen van verkeer in het nauwste verband. In de eeuwen, toen het verkeer nog met veel moeite verbonden was, kwamen koper en verkooper elkander bij gunstige gelegenheden te gemoet. Aan de groote kerkelijke feestdagen, die de bevolking soms van verre streken samenbracht, werden tegelijkertijd marktdagen met detailhandel, en soms met groothandel, verbonden. Zoo ontstonden naast de groote kerkmissen de „*kermissen*”, in den zin van jaarmarkten. Op dezelfde wijze worden door de Boeren in de Zuid-Afrikaansche Republiek nog tegenwoordig aan het kerkbezoek op de dorpen de handelsaffaires verbonden.

De detailhandel op markten is in deze eeuw veel verminderd. De groothandel heeft nog haar centra, de kleinhandel is meer algemeen verbreid geworden. En de markten en missen, in de oudheid de handelsvereenigingspunten, zijn meer en meer verdwenen. In plaats van deze zijn de handelsbeurzen opgekomen, waar enkel de handelaren elkander ontmoeten. De waren werden op de missen en markten werkelijk aangevoerd; op de beurzen worden ze niet aangevoerd, doch op monster of staal verhandeld.

§ 12. Iets over de ontwikkeling van het marktwezen. De *markten*, later veelal *missen* genoemd, dagteekenen uit den oudsten tijd. In het Oosten vond men reeds lang vóór den aanvang onzer jaartelling tijdelijke markten op de plaatsen, waar de bevolking voor godsdienstige

doeleinden van tijd tot tijd samenkwam. De karavananen van godsdienstige pelgrims werden gevolgd door de handelskaravananen. De feesten in Syrië, Mesopotamië, Palestina, Egypte en Arabië stonden in het nauwste verband met den Phoenicischen landhandel. „De markten van Haran, Batne en Mabug waren wijd en zijd beroemd”; de volken stroomden, zooals Jeremia zegt, naar de feesten van Bel samen. Te midden der steppen en woestijnen verschaften de hier en daar verspreide oasen de onontbeerlijke rustpunten, waar koopers en verkoopers gewoon waren elkander te ontmoeten, waar pleisterplaatsen of herbergen gebouwd werden (thans *karavanseirais* geheeten) en zelfs geheele koloniën ontstonden, gewoonlijk aan eene godheid gewijd, onder wier bescherming men handel dreef. Deze punten werden later niet zelden het doel van vrome bedevaarten zoowel als van handelsbelangen.

De kleine zoowel als de groote feesten der oude Hebreërs waren eveneens met markten verbonden. Gedurende het Loofhuttenfeest sloegen Phoenicische handelaren te Jeruzalem hunne kramen op in de nabijheid van den tempel. Zoo was het met de groote feesten in alle steden gesteld. En ook in het Westen werd in de oudheid zoowel als in lateren tijd dit gebruik gevonden.

Bij de groote Olympische spelen in Griekenland verschenen vele kooplieden om handel te drijven. Athene, Rome, Syracuse, Karthago, Alexandrië en later Konstantinopel hadden in de oudheid reeds permanente markten.

De eigenlijke Europeesche missen ontstonden in de middeleeuwen. De verbindingswegen waren nog slecht, het reizen was nog onveilig, terwijl het geen schande gold voor den ridder den koopman te berooven. Goed gewapend trokken de kooplieden in groot aantal van plaats tot plaats. Zij verdedigden zich zelve of ontvingen van verschillende landheeren, welker gebied zij doortrokken, tegen betaling een vrijgeleide. De plaatsen, waar zij wisten eene groote menigte menschen te vinden, samengestroomd uit een uitgestrekt gebied, werden aangedaan. De groote kerkelijke feestdagen of missen gaven hiertoe aanleiding. Aldus werd de handel ook hier aan Christelijke feesten verbonden. De geestelijkheid begunstigde dezen handel, en bood haar bescherming aan. Zoo werden de bisschopszetels langs den Rijn van Constanz en Bazel tot Utrecht te gelijkertijd de belangrijkste handelsplaatsen.

Evenwel, met de toenemende verbetering van het verkeer moesten de missen eindelijk wel wijken. Zij waren niet meer noodig bij de veranderde omstandigheden. De meeste zijn dan ook tot den rang van onbeduidende marktjes en tot vermakelijkheden gedaald. Slechts een viertal hebben in West-Europa als zoodanig zich eenigszins staande gehouden. Het zijn die te Leipzig,

Frankfort a. d. Main, Beaucaire in Frankrijk en Sinigaglia in Italië. Rusland, waar de maatschappelijke toestanden nog zooveel achter zijn bij het Westen, heeft zijn beroemde mis te Niezjni-Nowgorod.

Nederland heeft geen wereldberoemde missen gehad. De handel was hier in de 16de eeuw die der meeste landen eeuwen vooruit. Het handelsverkeer toch had in Nederland door het water zich spoediger ontwikkeld, en de Nederlandsche kooplieden en schippers brachten de handelsprodukten gaarne elders ter markt. Daarvoor waren zij vrachtaarders.

De eigenlijke markten in Nederland zijn dus slechts centra, waar de binnenlandsche produkten worden aangevoerd, hetzij van granen, hetzij van vee, boter en kaas.

In de handelstaal noemt men echter niet alleen de plaats, waar handel gedreven wordt, de *markt*, maar met overdrachtelijke beteekenis breidt men dit begrip ook uit tot de plaatsen, waarmede gehandeld wordt, zoodat men spreekt van de Oost-Indische markt enz. Verder wordt met *markt* aangeduid de plaats, waar kooplieden uit verschillende oorden, hetzij in persoon of door briefwisseling en telegrammen, zaken doen. In dien zin kan men bijv. zeggen, dat Londen de wereldmarkt is, dat Amsterdam een koffiemarkt is, enz.

Voor verschillende produkten zullen wij de markten bij de nadere bespreking leeren kennen.

§ 13. **De beurzen en het beurswezen in eenige landen.** In plaats van de vroegere jaarmarkten en missen zijn tijdens de nieuwe geschiedenis de *beurzen*¹⁾ ontstaan, zeiden wij reeds. Onder een beurs verstaat men de regelmatig terugkeerende samenkomst van kooplieden en handelsbemiddelaars of makelaars tot het koopen of verkoopen van waren en artikelen. Met de beurs wordt echter zoowel het gebouw der samenkomst als de samenkomst der kooplieden zelf aangeduid.

Er bestaat een kenmerkend verschil tusschen den handel op een beurs en op een markt. Op de laatste worden de waren over 't geheel werkelijk ten verkoop aangevoerd, en ter beurze daarentegen worden zekere hoeveelheden van een bepaalde soort of monster of staal, of ook enkel op den naam af verkocht. Terwijl

¹⁾ Omtrent de afleiding van het woord *beurs* is men het nog niet eens. Enkelen leiden het woord af van 't mid. Lat. *bursa* = lederen beurs, geldbuidel, een naam die in de middeleeuwen de beteekenis van „genootschap” verkreeg. Anderen meenen, dat het woord afkomst kan de koopmansfamilie van de *Beurse*, in de 14de eeuw te Brugge woonachtig, ten wiens huize de Italiaansche kooplieden samenkwamen, en die in den gevelsteen van zijn huis drie geldbeurzen had aangebracht. Dit laatste gevoelen verkrijgt meer waarschijnlijkheid.

aldus op de markten allerlei soorten van waren verkocht worden, kunnen op de beurs alleen enkele koopwaren, die men gemakkelijk kan aanduiden of doen kennen, verhandeld worden.

Vee bijv. kan niet op de beurs verhandeld worden; met granen, koffie, ijzer, petroleum, effecten enz. is dat wel het geval.

De beurs is natuurlijk een gevolg van den handel: een middel der kooplieden om elkander gemakkelijk te ontmoeten. Daarom zijn deze instellingen ook enkel aan de belangrijke handelscentra gebonden. Hier zijn zij als het ware van zelf ontstaan uit de zich openbarende behoefte.

De geschiedenis der beurzen is nog niet volkomen bekend. Wel had men in het oude Rome reeds samenkomsten van kooplieden, doch de eigenlijke beurzen dagteekenen eerst van den aanvang der nieuwe geschiedenis; haar opkomst gaat samen met de ontwikkeling van het moderne handelswezen. In de 16de en 17de eeuw zien wij verschillende beurzen verrijzen; zoo in 1531 te Antwerpen, in de 15de eeuw te Amsterdam, in 1549 te Lyon en Toulouse, in 1556 te Londen, in 1558 te Hamburg, in 1566 te Rouen en in 1571 te Bordeaux. De beurzen ontstonden dus bijna alle in steden met zeehandel, waar bij de uitbreiding van het scheepvaartverkeer en de ontdekkingen in den aanvang der nieuwe geschiedenis het eerst de moderne groothandel gevestigd werd. Markten en missen bleven langer bestaan in het binnenland, waar de verkeersmiddelen verre achterstonden. Eerst de spoorwegen hebben hier den modernen handel overgebracht.

De beurzen hebben gedeeltelijk een officieel karakter. Zij werden op de meeste plaatsen door het stedelijk bestuur opgericht en zijn aan stedelijke verordeningen onderworpen. Groot is evenwel de invloed der regeering op de beurzen in de meeste plaatsen niet, zoodat zij hoofdzakelijk gemengde privaat- en staatsinstellingen zijn.

In Engeland en in Noord-Amerika hebben zich de beurzen als privaat-vereeningen onafhankelijk van de regeering ontwikkeld, en dit zelfstandig karakter hebben zij tot op dezen tijd bewaard. Evenwel staan zij onder het toezicht van den Staat zooals alle erkende vereeningen.

In Berlijn staat de beurs onder de verordening van 1885. De leiding der beurs voor gelegenheden staat hier onder het collegie van oudsten, het bestuur der Berlijnsche Koopmanschap. Dit collegie heeft in vele gevallen eene regelende macht, doch is in andere gevallen aan de regeering onderworpen. De leiding der beurszakegelegenheden geschiedt door een commissariaat. De beurs te Berlijn bestaat thans nog uit effectenbeurs en produktenbeurs; de warenbeurs voor fabrikaten en halfabrikaten der textielnijverheid is in 1888 opgeheven.

In Oostenrijk komt de inrichting der beurzen, volgens de wet van 1875, veel met die in Berlijn overeen.

Ook in Frankrijk moet tot de oprichting van beurzen de machtiging der regeering verleend worden, terwijl de leiding der beurzen aan de kamers van koophandel is opgedragen. Opmerkelijk is de monopolistische inrichting van het makelaarschap op de effectenbeurs van Parijs. De makelaars behooren tot het *Parquet* of tot de „*Coulisse*”. Het *Parquet* is samengesteld uit de van staatswege benoemde en beëdigde makelaars (agents de change), van welke er slechts 60 aangesteld worden. Ieder van hen moet een borg van 250,000 franc stellen. De naam *Parquet* is afkomstig van de plaats der bijeenkomst. De leden van het *Parquet* vormen eene vereeniging, die uit haar midden een bestuur kiest (chambre syndicale). De leden van het *Parquet* hebben alleen het recht den handel in effecten enz. tot stand brengen, doch mogen geen handel voor eigen rekening drijven. Deze officieele makelaars, en bij overlijden hun erfgenamen, hebben het recht een opvolger aan te wijzen, mits onder goedkeuring van den Minister van Financiën.

Tegenover het monopolie van het *Parquet* ontstond oppositie en hieruit is de „*Coulisse*” voortgekomen. Hieronder verstaat men de talrijke particuliere makelaars, die terzijde van het *Parquet*, op de Beurs te Parijs zaken doen. Aanzienlijke banken en firma's behooren hiertoe. Zelfs wordt beweerd, dat de *Coulisse* meer zaken doet dan het *Parquet*. De *Coulisse* doet hoofdzakelijk „handel op tijd”, en hoewel ook de kassahandel niet is uitgesloten, wordt toch de vereffening meest door het *Parquet* tot stand gebracht. Hoewel de *Coulisse* volgens de wet eigenlijk ongeoorloofd is, wordt zij toch steeds geduld.

Behalve in Parijs hebben de ambtelijke makelaars nog in 6 andere Fransche steden zich als *Parquet* georganiseerd. De borgstelling is hier kleiner (10,000 à 40,000 franc).

Voor de toelating van waarde-papieren tot verhandeling op de Beurs moet de syndicale-kamer der ambtelijke makelaars de toestemming geven.

Op de Fransche produkten-beurs is bij de wet van 1866 de handel vrijgesteld. Toch kunnen de aangestelde makelaars (courtiers de marchandises) onder zekere omstandigheden ook hier veel invloed uitoefenen, o. a. op koersnoteringen enz.

In Londen vindt men behalve een steenkolen- en een graanbeurs, ook de *Royal Exchange*, of de beurs van alle handelswaren en voor den wissel- en geldhandel. Doch bovenal verdient de Londensche effectenbeurs (*Stock Exchange*) de aandacht. Als bestuur van deze instelling fungeert een jaarlijksch door en uit de leden der Effecten-Sociëteit gekozen commissie, het „Committee for ge-

neral purposes”. Hoewel geheel van de Regeering onafhankelijk heeft toch de Londensche beurs een buitengewoon strenge controle op de leden, veel strenger zelfs dan in de staten van het vasteland. Elk, die in genoemde effecten-vereeniging wil opgenomen worden, moet door drie leden, welke op zijn minst vier jaar lid zijn en steeds in zaken hun plichten hebben vervuld, worden voorgesteld. Verder zijn de voorstellers verplicht ieder tot 500 £ voor den door hen voorgestelde te betalen, als hij binnen 4 jaar faillieert. Voor degenen, die 4 jaar of langer bediende van een lid zijn, is de toetreding iets gemakkelijker. Terwijl bankroetiers geweerd worden, kan aan leden der beurs, die geheel buiten hun schuld bankroet zijn gegaan, het recht gegeven worden op de beurs nog voort te gaan met het doen van zaken.

Zoo zijn er een tal van bepalingen gemaakt, om zekerheid en vertrouwen te geven aan den beurshandel. Zelfs is er het verlenen van lichtvaardig crediet strafbaar gesteld. Wij zullen deze verordeningen niet verder bespreken, doch verwijzen hen, die belang hebben hierover meer te weten, naar K. E. MELSEHEIMER and W. LAURENCE, *The law and customs of the London Stock Exchange*, Londen 1879.

De effectenbeurs te New-York is, evenals die te Londen, eene onafhankelijke private instelling. Het ledental is hier beperkt, en het lidmaatschap kan verkocht worden, evenals dat van het *Parquet* aan de Parijsche beurs. Wie als medelid nieuw opgenomen wordt, zonder de plaats van een oud lid gekocht te hebben, moet een entrée van 10,000 dollars betalen; ingeval hij de plaats heeft gekocht 500 dollars. De verordeningen zijn in Amerika niet zoo streng als te Londen. Ook op de andere beurzen te New-York en in de groote steden van Noord-Amerika is het aantal leden meestal beperkt, terwijl het lidmaatschap verkocht kan worden.

In Nederland heeft de Amsterdamsche beurs de grootste internationale beteekenis. Aanvankelijk kwamen hier de kooplieden op de open straat samen om zaken te doen bij de Nieuwe brug, of met regenachtig en guur weder in de Warmoesstraat bij de St. Olofspoort, waar men dan op de stoepen der huizen onder de luifels stond. Des winters werd ook beurs gehouden in de Oude kerk. Reeds in het laatst der 15de eeuw was hier de beurs bekend. Nadat men, van de open straat, de beurs naar een gebouw op het Damrak bij de Oude brug verplaatst had, werd in 1608 met de stichting van een bepaald daarvoor ingericht gebouw aangevangen, aan het eind van het Rokin op den Vijgendam. Dit gebouw was in 1613 gereed. In 1668 werd deze Beurs vergroot en bleef vervolgens bestaan tot 1845, toen zij door de tegenwoordige vervangen werd. De telkens gemaakte

plannen om een nieuwe beurs te bouwen, kwamen tot nog toe niet tot uitvoering.

Het bestaande reglement op de Effectenbeurs te Amsterdam is in 1876 vastgesteld door de Vereeniging voor den Effectenhandel te Amsterdam, en verving de destijds bestaande reglementen van het Beurscomité voor Publieke fondsen en van de Effecten-Sociëteit, die beide tegelijkertijd in genoemde Vereeniging werden opgelost. Het bestuur van genoemde Vereeniging draagt zorg voor de officiële prijsnotering der effecten.

In Nederland heeft men nog eene Effectenbeurs te Rotterdam; verder minder omvangrijke graanbeurzen of beurzen voor andere afzonderlijke handelsartikelen in verschillende steden.

De belangrijkste beurzen voor den effecten-, wissel- en geldhandel zijn wel die van *Londen, Amsterdam, Parijs, Frankfurt, Berlijn, Weenen, Antwerpen, Brussel en New-York*. De Londensche Beurs is zeker de toongeeftster op de geld- en fondsenmarkt; zij heeft den grootsten omvang, terwijl leeningen van alle landen hier verhandeld worden. Doch ook de Amsterdamse effecten-beurs blijft van grooten invloed op den effecten-handel, waartoe de groote kapitalen, welke Nederland bezit, en die niet altijd met voordeel in den goederenhandel belegd kunnen worden, aanleiding geven.

De Frankforter beurs was vroeger voor den effecten-, wissel- en geldhandel in Duitschland de voornaamste, doch vindt in den laatsten tijd een mededingster in de zich sterk uitbreidende Berlijnsche beurs. Op beide beurzen vinden bovenal de Duitsche staats-, bank-, industriele-, handels- en spoorwegeffecten, die weinig naar het buitenland gaan, een ruime markt, terwijl er ook vele buitenlandsche fondsen worden omgezet. Voor den wissel- en geldhandel zijn beide belangrijk.

De Parijsche beurs komt als geldmarkt de Londensche nabij, doch is voor den effectenhandel niet van die beteekenis als de beurzen te Amsterdam en Frankfort. In de Fransche staatschulden en aandeelen in Fransche industriele ondernemingen, welke weinig naar het buitenland gaan, heeft die beurs veel omzet; voor Turksche, Egyptische, Spaansche, Italiaansche en soms ook voor Oostenrijksche en Russische fondsen geeft zij den toon aan.

De New-Yorksche effectenbeurs verhandelt hoofdzakelijk Amerikaansche fondsen. Door de vele Amerikaansche spoorwegaandeelen en obligatiën, welke in den laatsten tijd de Europeesche markten overstroomden, is deze beurs voor Europa van groot belang. Als geld- en wisselmarkt bekleedt de New-Yorksche beurs een eerste plaats en oefent zij grooten invloed uit op den koers van wissels en geld in Europa.

De Brusselsche beurs verhandelt vele Belgische effecten; de Weener effectenbeurs hoofdzakelijk Oostenrijksche. Door den geld- en wisselhandel hebben zij echter meer internationale beteekenis.

De *Hamburger beurs*, een der oudste van Duitschland (van 1558), heeft als effectenbeurs weinig invloed naar buiten. Goederenhandel en scheepsbeweging zijn hier hoofdzaak, terwijl zij als geld- en wisselmarkt van meer belang is, een gevolg van den grooten goederenhandel van deze stad.

§ 14. Handelspolitiek en handelstractaten.

De handel, de nationale zoowel als de internationale, is in den loop der eeuwen geenszins vrijgelaten. De aardoppervlakte was steeds verdeeld in steden, provinciën, staten enz., ieder met een eigen heerschappij, met eigen belangen en met verschillend denkende en handelende besturen. Dit alles had ten gevolge, dat men binnen deze grenzen de bewoners, door wetsbepalingen of vrijheidsbeperkingen, voordeelen trachtte te verschaffen boven die van buiten. Nu werd de eene, dan de andere bepaling daarvoor uitgevonden. Doch ook eveneens voerden regeeringen of vorsten uit eigenbelang, uit strategische beginselen, nl. met het doel om een vijandelijken staat te treffen, of ook wel om enkele takken van industrie te verheffen, verbodsbepalingen of beperkingen in tegen het vrije verkeer.

Zoo ontstonden er uitvoerpremiën en invoerrechten, differentieele rechten, doorvoertollen, handelsverdragen enz. Ook het verwerven van koloniën kan men als een middel beschouwen, om aan eenig rijk bepaalde handelsvoordeelen te verzekeren.

De verordeningen, handelingen en verdragen van een staat ten opzichte van den handel met het buitenland, kan men in het algemeen wel zijn „handelspolitiek” noemen.

In de middeleeuwen, met hare vele bijna zelfstandige steden of kleine staatsgebieden, had de handelspolitiek meestal een beperkt of lokaal karakter. Doch de moderne handelspolitiek is hoofdzakelijk ontstaan met de groote, geconcentreerde staten van onze eeuw, waardoor locale rechten, bepalingen en afsluitingen zijn opgelost in groote, nationale beginselen. In Duitschland is zelfs het „Zollverein” of de eenheid van tolleren, de Duitsche staatseenheid voorafgegaan.

De handelspolitiek, om door tolleren en verbodsbepalingen, de bewoners van een land te bevoorrechten, was in de oudheid niet zeer ontwikkeld. De handelspolitiek der Phoeniciërs, der Karthagers en der Atheners berustte hoofdzakelijk op hun aktief optreden in het buitenland, alsmede op hun kolonisatie. In het uitgebreide Romeinsche wereldrijk, werd de handel der voornaamste cultuurlanden reeds tot één binnen-

handel vereenigd, en de buitenlandsche handelspolitiek trad daardoor op den achtergrond. Evenwel gedurende de ontwikkelingsperiode van dit Rijk kan men zeggen, dat de handelsnijd der kooplieden te Rome niet zelden het grondbeginsel was van de politiek der stad, o.a. tegen Karthago. De bekende uitspraak van Cato, „ceterum censeo Carthaginem esse delendam”, waarmee deze op de verwoesting dier stad aandrong, was gedeeltelijk de uitdrukking van handelspolitiek.

Gedurende de middeleeuwen had de handelspolitiek van de handelssteden Pisa, Genua en Venetië ten opzichte van de Middellandsche Zee-landen en van het Oosten hoofdzakelijk ten doel, om door krijgsmacht en diplomatieke behendigheid invloed te verkrijgen. Hetzelfde moet gezegd worden van het Hanze-verbond in den tijd van zijn bloei. Beschermende rechten, invoerrechten en verbodsbepalingen van invoer bestonden gedurende dien tijd wel enkele in de steden-republieken, doch dergelijke maatregelen hadden op een beperkt gebied weinig algemeene beteekenis. Eerst in de groote staten van de nieuwe geschiedenis konden die bepalingen algemeenen economischen invloed verkrijgen.

De ontwikkeling van groote staten tot georganiseerde nationale lichamen in de 17de eeuw bracht ook mede, dat de belangen van een grooter geheel tegenover het buitenland behartigd konden worden. Een gevolg hiervan was de ontwikkeling van *nationale handelsstelsels*, met eene reeks van economische, financieele- en andere maatregelen en verordeningen. Daarbij kwam nog de invloed van het toen als juist erkende *mercantiele stelsel*, hetwelk uitging van het beginsel, dat de rijkdom van een volk is af te meten naar de hoeveelheid edel metaal, welke onder dat volk circuleert. Was het wonder, dat men bijna in elk land middelen beraamde, om het geld en edel metaal binnen de grenzen te behouden, en tot dat doel het vrije verkeer met het buitenland op allerlei wijzen belette?

Wij mogen hierbij niet verder stilstaan. Wij wijzen er enkel op, dat de reactie tegen de maatregelen van het mercantiele stelsel en van de bescherming van den nationalen arbeid, op den grondslag der leer van den Engelschen staathuishoudkundige Adam Smith tot de leer van het vrijhandelstelsel leidde, welke in het midden van deze eeuw in de meeste Europeesche staten werd gehuldigd en ingevoerd. Groot-Britannië stond hierbij in de voorste rij en andere staten volgden meer of minder spoedig.

Evenwel werd de vrijhandel gedurende de laatste jaren in Duitschland en Frankrijk, alsook in Oostenrijk en Italië, weer beperkt, en hoorde men van tijd tot tijd ook in Nederland stemmen opgaan voor de vroeger zoozeer afgekeurde bescherming. Gelukkig evenwel in ons land nog zonder resultaat.

De jongste beperking van den vrijen handel in genoemde landen is meestal ingevoerd onder de fraaie leus, den nationalen arbeid te beschermen, doch diende feitelijk, om de schatkisten der Rijken te stijven door hooge invoerrechten op enkele veelgebruikte produkten. In Duitschland wist Von Bismarck aldus de verhooging der invoerrechten op buitenlandsch graan en vee en op buitenlandsch ijzer en linnen te doen aannemen in den Rijksdag, in naam om den nationalen landbouw en de nijverheid te bevorderen. Deze politiek is evenwel door Bismarcks opvolger, den Rijkskanselier Caprivi, gelukkig verlaten. Vele invoerrechten werden hier weer verlaagd en in Februari 1892 traden nieuwe, vrijzinnige bepalingen in Duitschland in werking.

De wederzijdsche handelsbetrekkingen van de volken worden tegenwoordig meestal geregeld door internationale verdragen tusschen de soevereine staten, *handelsverdragen* genoemd. Dergelijke sociaal-commercieele staatsverdragen zijn er in deze eeuw vele gesloten. Zij zijn zoowel bestaanbaar met het beschermend- als met het vrijhandelstelsel. De uitdrukking, waarmee de meeste handelsverdragen aanvangen: „pleine et entière liberté de commerce”, „volledige en algeheele handelsvrijheid”, welke op het beginsel van vrijhandel schijnt te wijzen, heeft hier een andere beteekenis, en bedoelt, dat er geen *verbodsbepalingen* van invoer en uitvoer gemaakt mogen worden, uitgezonderd om gezondheidsredenen of andere bepaalde gevallen. Een algemeen gebruikte clausule in de meeste der handelsverdragen is deze, dat de eene contractant bij den andere alle voorrechten zal verkrijgen, „die aan de meest begunstigde natie worden toegestaan.”

De handelsverdragen tusschen de staten worden meestal voor 12 jaar gesloten. Niet alle handelsverdragen bevatten bepaalde regels omtrent de invoerrechten, maar vele zijn zoo ingericht, dat het tarief der meest begunstigde natie erkend wordt. Gedurende het tijdperk van het verdrag heeft dus de internationale handel tusschen de verbonden staten veel vastheid en staat hij niet aan schommelingen van tarieven bloot.

De 19de eeuw is de eeuw der collectieve internationale handelsverdragen. Reeds het continentale stelsel van Napoleon I, hoewel uit krijgskundige en politieke beginselen voortvloeiend, kan als een collectief handelsverbond tusschen de Europeesche staten worden beschouwd. Het Deutsche „*Zollvereinsverdrag*” van 1833, waardoor de tolgrenzen der kleine Deutsche staten geleidelijk werden opgeheven, is eveneens een collectief-verdrag.

In 1860 wist de Engelsche vrijhandels-agitator Cobden een Engelsch-Fransch handelsverdrag tot stand te brengen. In Engeland leidde dit tot bijna volkomen vrijheid, in Frankrijk tot

beperkte vrijheid van handel. Op den grondslag van dit verdrag is het zogenaamde systeem der West-Europeesche handelsverdragen ontstaan. Door wederzijdsche tariefverdragen waren successievelijk de meeste staten van West-Europa onderling verbonden geworden en vormden zij gezamenlijk een handels-verbond met gematigde tarieven van invoerrechten en een verhoogd generaal-tarief voor hen, die daar buiten stonden.

Dit stelsel heeft de handelspolitiek van Europa tot op onzen tijd hoofdzakelijk beheerscht. Alleen was er na 1880, zooals wij zeiden, bij den afloop der verdragen in verschillende staten, een streven om bij het aangaan van het nieuwe verdrag de invoerrechten te verhoogen.

Zoo duurde het voort tot 1 Febr. 1892, toen de verdragen weder waren afgelopen. Nu besloot Frankrijk, misschien wel om Duitschland eenigszins te treffen, zijn handelstraktaten op te zeggen, en het voerde twee tarieven van invoer in, een hoog en een laag tarief. Het laatste zou zijn voor hen, met wie Frankrijk nog weder traktaten sloot van tarieven op den voet der meest begunstigde natie. Doch aangezien dit laagste tarief nog aanzienlijk hooger was dan de oude invoerrechten, was geen staat bereid tegen zulke geringe voordeelen nieuwe traktaten met Frankrijk te sluiten. Daardoor kwam Frankrijk geheel buiten de verdragen.

Duitschland trok hiervan partij. Reeds langen tijd ging Duitschland zwanger van het plan, om het politiek drievoudig verbond van het Deutsche Rijk met Oostenrijk-Hongarije en Italië door een nadere vereeniging ook op handelsgebied te bevestigen. Met dit doel werden in December 1891 tusschen Duitschland, Oostenrijk-Hongarije en Italië tariefverdragen gesloten, welke ten doel zouden hebben, „gedurende langeren tijd een vasten grondslag voor de bevordering van het wederzijdsch ruilverkeer van bodem- en industrievoortbrengselen te leggen, en tegelijkertijd geschikte aanknoopingspunten voor het tot stand brengen van handelsverdragen met andere staten te verkrijgen.”

Op die wijze kwam het „*stelsel der Middelen-Europeesche handelsverdragen*”, zooals men het wel genoemd heeft, tot stand. Sedert 1 Febr. 1892 traden deze verdragen in werking en zij zijn voor 12 jaren geldig. In de eerste plaats zijn zij gesloten tusschen Duitschland, Oostenrijk-Hongarije, Italië, Zwitserland en België. Nederland heeft met Duitschland een handelstraktaat, waarbij beide landen elkander een behandeling op den voet der meest begunstigde mogendheid hebben toegestaan.

Frankrijk staat dus sedert 1891 bijna alleen en buiten de handelsverdragen met andere natiën. Zwitserland weigerde in 1892 weer een verdrag met Frankrijk te sluiten. Ook Nederland heeft

het handelsverdrag met Frankrijk opgezegd. Met Spanje, dat zeer hooge invoerrechten heft, heeft Frankrijk slechts een voorloopige overeenkomst gesloten. Frankrijk en Portugal zetten echter de grenzen volgens verdrag vrij voor elkander open.

In de Vereenigde Staten van Noord-Amerika is in 1891 de Mac Kinley-wet goedgekeurd, welke hooge invoerrechten op de dagelijksche levensbehoefden stelt. Evenwel heeft deze wet reeds ontevredenheid in dat Rijk verwekt, zoodat de Republikeinen, welke haar hadden doorgedreven, bij de volgende verkiezing de nederlaag leden tegen de Democratische partij, welke een meer vrijzinnige handelsstaatkunde is toegedaan. In denzelfden zin werd er ook beslist door de presidentskeuze van 1892.

Nederland heeft handelsverdragen met verschillende landen gesloten. Hiervan zijn o. a. de verdragen met Spanje, Portugal en Rumenië afgelopen, doch naar wij meenen zijn de onderhandelingen met deze laatste landen tot nieuwe overeenkomsten nog voortgezet, zoodat weldra de bekrachtiging door de Staten-Generaal van nieuwe verdragen met die landen kan verwacht worden.

§ 15. Behartiging der handelsbelangen door de regeering in den vreemde. Consuls en consulaire ambtenaren.

Om de belangen van den handel en de scheepvaart in het buitenland te behartigen zijn door de meeste regeeringen verschillende bepalingen gemaakt, en ambtenaren aangesteld. In Nederland is de tweede afdeling van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken gewijd aan Handelspolitiek en Consulaire zaken. Hiertoe behooren o. a. de behartiging der Nederlandsche handels- en scheepvaartbelangen in en met betrekking tot het buitenland, waartoe o. a. gerekend worden: *a.* de zorg voor de naleving der bestaande verdragen en overeenkomsten ter verzekering van die belangen; *b.* het sluiten van nieuwe verdragen en overeenkomsten, voor zoo veel noodig na voorbereiding der deelneming van Nederland aan internationale congressen en conferentiën, nopens onderwerpen, welke met handel en scheepvaart in verband staan; *c.* het verstrekken van inlichtingen aan en omtrent het buitenland op het gebied van tariefwetgeving, landbouw, fabriekswezen, spoorwegwezen, zee- en quarantaine-maatregelen enz.; *d.* de regeling van, en het toezicht op den consulaire dienst.

Onder *consuls* verstaat men tegenwoordig in het algemeen de ambtenaren, die over de rechten van vreemdelingen waken en hun zoo noodig bescherming verleenen. In dit geval zijn zij aldus gevolmachtigde ambtenaren, die de regeering, door welke zij benoemd zijn, vertegenwoordigen. Bovenal is hun in de meeste landen de bewaking, de bevordering en de bescherming

der handelsbelangen opgedragen. Ook is den consul een zekere rechtsmacht toegekend, terwijl in nagenoeg alles, wat de scheepvaart-politie betreft, schippers en scheepslieden aan zijn uitspraak onderworpen zijn. Verder bezit hij meestal verschillende ambtelijke bevoegdheden, die voor de onderscheidene rijken niet gelijk zijn. Evenwel het grondbeginsel der consulaire inrichtingen stemt bijna overal overeen.

De taak der consulaire ambtenaren in Nederland is geregeld bij het Koninklijk Besluit van 27 Juni 1874. Hierin wordt de taak der consulaire ambtenaren omschreven, welke hoofdzakelijk daarin bestaat, dat zij de Nederlanders in den vreemde, en dus bovenal hen, die betrokken zijn bij handel en scheepvaart, met raad en daad moeten bijstaan. Verder moeten zij de aandacht vestigen op alles, wat zou kunnen strekken om de handels- en scheepvaartbetrekkingen van Nederland en hare Overzeesche Bezittingen met het buitenland uit te breiden. Daarvoor dienen ook de Consulaire Verslagen en Berichten, welke in druk verschijnen en à 5 cent (ƒ3,00 per jaar) verkrijgbaar zijn. De consuls geven inlichtingen omtrent den handel en het bedrijf in de verschillende streken, waar zij zich ophouden.

De consuls zijn verdeeld in rangen. De *consul-generaal* is voor een geheel land of district aangesteld. Hij heeft meestal *consuls*, *vice-consuls* en *consulaire agenten* onder zich, die voor kleiner gebied aangesteld zijn en lager in rang staan.

In de meeste handelssteden van Europa heeft Nederland consulaire ambtenaren gevestigd. De Staatsalmanak geeft de namen en woonplaatsen der vreemde consuls in Nederland en der Nederlandsche in vreemde handelssteden jaarlijks op.

§ 16. Voorwaarden voor de toelating van Nederlanders in vreemde landen. De handel heeft ten gevolge, dat een tijdelijk verblijf in vreemde landen dikwijls noodzakelijk is. Daarom deelen wij de voorwaarden mede, waaronder die toelating van Nederlanders geschiedt.

In het algemeen kan men wel zeggen, dat voor de toelating legitimatie-papieren of paspoorten noodig zijn. Doch in eenige staten is dit voor de Nederlanders afgeschaft. De staten, waar voor de Nederlanders de paspoorten zijn afgeschaft, zonder dat daarbij eenige regels zijn gesteld voor hunne toelating of legitimatie, zijn de volgende: Frankrijk, België, Groot-Britannië, Duitschland, Oostenrijk-Hongarije, Zweden en Noorwegen, Italië en Denemarken. Het wordt echter den reizigers in hun belang en ter voorkoming van vergissingen aanbevolen zich van eenig stuk te voorzien, waaruit desnoods hunne identiteit kan blijken.

In Zwitserland is ieder geschrift, door de bevoegde macht in het vaderland van den houder afgegeven en zijn signalement inhoudende, on-

geveiseerd reeds voldoende voor de toelating.

In Spanje moeten reizigers voorzien zijn van andere papieren tot legitimatie van hun persoon en van het doel hunner reis; zij kunnen evenwel ook zonder papieren worden toegelaten op hun verklaring, gestaafd door twee bewoners.

Voor Rusland wordt een door de legatie geveiseerd paspoort vereischt, met opgaaf van signalement. Voor Rumenië, Turkije, Bulgarije en Griekenland wordt een geveiseerd paspoort gevorderd. In Portugal wordt mede een paspoort gevorderd, doch is het gewone visa afgeschaft.

§ 17. Intercontinentale en interoceanische wegen voor den wereldhandel. De wereldhandel vormt de verbinding van landen, welke de produkten of waren leveren, met die, welke ze noodig hebben. Daardoor vormen niet enkel de steden, maar eigenlijk de centra van productie en consumtie de eindpunten der handelswegen.

De handel heeft de gemakkelijkste en voordeligste wegen gezocht, om de plaatsen van productie en consumtie te verbinden. Aldus zijn de wegen voor den wereldhandel ontstaan, waarlangs de aanzienlijkste hoeveelheden goederen vervoerd worden. Die wereld-handelswegen zijn gedeeltelijk landwegen, gedeeltelijk zeewegen.

De belangrijkste intercontinentale wegen voor het handelsverkeer zijn de volgende:

I. Van Noord-Europa (Londen, Hamburg, Nederlandsche en Belgische havens) over Berlijn en Moskou naar Noord-Azië. Eerst zijn het spoorwegen, in Noord-Azië worden die door karavanen-vervoer vervangen.

II. Van Noord-Europa door Duitschland en Oostenrijk over de Zwarte Zee of Konstantinopel naar Voor- en Midden-Azië. Eerst spoorwegen en rivierscheepvaart; verder zeevaart, en in Azië, uitgezonderd kleinere afstanden, meest karavanen-vervoer. De noordelijkste dezer richtingen gaat den Donau afwaarts naar de Zwarte Zee, over de Zwarte Zee naar Poti, met den Tiflisspoorweg van hier naar Tiflis, Baku enz., en verder naar Perzië. De zuidelijkste dezer routes gaat met de Turksche spoorwegen naar Konstantinopel, over den Bosporus naar Skutari, om vervolgens de Klein-Aziatische karavanen-wegen te bereiken.

III. Van Midden-Europa (Havre, Parijs, Bordeaux) door Duitschland en Rusland naar Noord-Azië over Moskou.

IV. Van Noord-Europa door Duitschland en Oostenrijk (Triëst) over de Middellandsche Zee naar Alexandrië, Suez enz.

V. Van Noord-, West- en Middel-Europa door Frankrijk over Marseille of door Duitschland, Zwitserland en Italië over Brindisi naar de Levant.

VI. Zeer belangrijk is de route over Suez door de Roode Zee naar Azië en over Point de Galle naar Calcutta, China, Japan, den Nederlandsch-Indischen Archipel en Australië.

VII. De groote Chineesch-Russische landweg van *Tientsin* (bij Peking in China) door Mongolië over *Urga*, verder door Siberië over *Kiachta*, *Irkutsk*, *Krasnojansk*, *Tomsk*, *Omsk*, *Jekaterinenburg* en verder door Europeesch Rusland. Gedeeltelijk is deze weg in Azië karavanen-weg, gedeeltelijk riviervaart. Deze weg is de grootste landweg der aarde, die de golf van Petschili in het oosten, met de Nawa in het westen verbindt.

De interoceaanische wegen voor den wereldhandel verbinden twee hoofdzeeën. Als zoodanig kan men o. a. beschouwen:

1. Het kanaal van Suez tusschen den Indischen Oceaan met de Roode Zee en de Middellandsche zee.

2. De verbindingswegen tusschen de oostelijke Middellandsche Zee en de Perzische golf, over Beirut, Damaskus en Bagdad, of van Skutari naar Bagdad. Beide zijn eerst karavanen-wegen en verder is het riviervaart, den Tigris en de Schat-el-Arab af naar de Perzische golf.

3. In de Vereenigde Staten van Noord-Amerika werd in 1869 de eerste Pacific-spoorweg voltooid, waardoor de Atlantische Oceaan en de Groote Oceaan verbonden werden door een lijn van Omaha naar San Francisco, een afstand die door den sneltrein in 5½ dag wordt afgelegd, terwijl vroeger de post er 25 dagen voor noodig had. Nog drie andere Pacificlijnen, 1 noordelijke en 2 zuidelijke, zijn sedert tot stand gekomen.

In Midden-Amerika is de verbinding tusschen de Oceanen tot stand gebracht door een spoorweg over de landengte tusschen *Aspinwal* en *Panama*. Door de Pacific-lijnen bovengenoemd is het vervoer langs dezen weg zeer afgenomen.

§ 18. Middelen van handelsverkeer. A. Spoorwegen. Vroeger had de groote handelsbeweging hoofdzakelijk plaats te water, zoodat vóór deze eeuw de scheepvaart nog het eenige middel was, om groote vrachten over verre afstanden tegen billijke kosten te vervoeren. De negentiende eeuw heeft door den aanleg van spoorwegen een groote omkeering gebracht in het wereldverkeer, zoodat thans het vervoer zoowel te land als te water plaats heeft.

De omvang van de spoorwegverbindingen geven wij in absolute cijfers en in vergelijking tot de oppervlakte des lands en der bevolking. De cijfers gelden voor 1888, en hoewel deze thans een weinig gewijzigd zijn, heeft dat toch geen invloed van belang op dit overzicht.

LANDEN:

I. Europa.

	Kilom. spoorweglengte op het eind van 1888.	Spoorweglengte op 100 K.M. ² oppervlakte 1888.	Kilometer spoorweglengte op 10,000 bewoners.
Duitsche Rijk . .	40826	7,6	8,5
Pruisen	24332	7,0	8,4
Beieren	5350	7,0	9,7
Saksen	2325	15,5	7,0
Wurtemberg . . .	1473	7,6	7,3
Baden	1414	9,4	8,7
Elzas-Lotharingen	1457	10,0	9,3
Overige Duitsche Staten	4475	8,6	9,1
Oostenrijk-Hongarij	25731	3,8	6,1
Groot-Brit. en Ierl.	31897	10,1	8,4
Frankrijk	35264	6,7	9,2
Rusland en Finland	29420	0,5	3,2
Italië	12352	4,2	4,0
België	4828	16,4	8,0
Nederl. (voor 1890)	2610	8,0	5,7
Zwitserland	2974	7,2	10,1
Spanje	9669	1,9	5,5
Portugal	1913	2,1	4,1
Denemarken	1969	5,1	9,3
Noorwegen	1562	0,5	7,9
Zweden	7527	1,7	15,9
Servië	526	1,1	2,6
Rumenië	2475	1,9	4,6
Griekenland	670	1,0	3,3
Europeesch Turkijë	1649	—	—
Europa	214252	2,2	6,1

II. Amerika.

Vereen. Staten van Noord-Amerika . .	251292	2,7	40,0
Britsch Noord-Am.	20442	0,2	42,4
Overige Staten . . .	32271	—	—

III. Azië.

Britsch-Indië	18550	0,6	0,9
Japan	426	0,3	0,3
Overige Staten . . .	2107	—	—

Het bovenstaand overzicht leert ons, dat België, wat de lengte der spoorwegen in vergelijking tot de grootte des lands betreft, bovenaan staat. Daarop volgen Saksen, Groot-Britannië en Elzas-Lotharingen.

In vergelijking tot de bevolking verkrijgt men een andere rij. België toch heeft een zeer dichte bevolking, en daardoor wordt het achteruitgeschoven in deze volgorde. Daar echter de spoorweglengte en niet het vervoer is gerekend, blijkt uit het eerste duidelijker de dichtheid van de spoorwegen in een land.

B. Scheepvaart. Wegens de goedkoopere vrachtprijzen neemt het vervoer per schip nog altijd eene eerste plaats in bij het wereldverkeer. Vooral voor het vervoer over zeer groote afstanden is de scheepvaart nog van groot belang. De scheepsbouw en de inrichting der schepen heeft een hoogen graad van volkomenheid bereikt; de veiligheid op zee en de snelheid van vervoer zijn daardoor zeer bevorderd.

De zeilschepen hebben in den laatsten tijd de concurrentie met de stoomschepen niet kunnen volhouden, zoodat het aantal zeilschepen bijna overal vermindert, dat der stoomschepen toeneemt. Voor het transport van zware, goedkope artikelen, als steenkolen, rijst, granen, ertsen, hout, enz. worden nog altijd zeilschepen aangewend, en zullen zij zich kunnen handhaven, zoolang de prijs der steenkolen, als tegenwoordig, het gebruik van stoom duur maakt.

Volgens de zeer vertrouwbare opgaven van het bureau Veritas bestond de handelsvloot der geheele aarde in 1892 uit 27044 zeilschepen en 12103 stoomschepen. De gezamenlijke inhoud der zeilschepen bedraagt 9475670, die der stoomschepen bijna evenveel, nl. 9159008 register-tonnen ¹⁾. Hierbij moet men in het oog houden, dat dezelfde tonnen inhoud van stoomschepen een grooter effectief vervoervermogen hebben dan die der zeilschepen, daar de stoomschepen sneller vervoer geven. Daarom kan men in het algemeen 1 ton van een stoomschip met een vervoervermogen van 3 ton van een zeilschip gelijkstellen, en hiermede moet rekening gehouden worden bij het vergelijkend overzicht.

Groot-Britannië staat bovenaan op het gebied der scheepvaart. Meer dan de helft (54% der tonnen inhoud) der totale scheepsruimte, vaart onder Britsche vlag (\pm 158000 schepen). Daarop volgen in afdalende reeks Duitsland, de Vereenigde Staten, Noorwegen, Frankrijk, Italië, Spanje, Rusland, Nederland en vervolgens Zweden, Denemarken en België. De Nederlandsche koopvaardijvloot bestaat thans uit 672 zeilschepen met 173145- en 196 stoomschepen met 291293 tonnen inhoud.

§ 19. Post en Telegraphie. De goede inrichting van het postwezen in alle beschaafde staten heeft het handelsverkeer zeer vergemakkelijkt. En gelijk de stoom het vervoer vernield heeft, is door de telegraaf, en in den laatsten tijd door de telephoon, mogelijk geworden op de verste afstanden binnen enkele oogenblikken zaken te doen. Zoo staan de handelskantoren en beurzen der meest verwijderde oorden voortdurend met elkander in betrekking, en kan er niets van beteekenis gebeuren of binnen enkele oogenblikken is het aan de geheele beschaafde wereld bekend gemaakt. De uitbreiding

der dagbladpers, die ook op het gebied van den handel uitvoerige berichten en correspondentien verbreidt, is in dezelfde richting werkzaam.

De post- en telegraphie wordt meestal van staatswege ingericht en beheerd. Met de groote onderzeesche telegraafkabels is dit echter niet het geval. De groote trans-oceanische telegraafkabels zijn meest in bezit van particuliere vennootschappen, terwijl de kabels in de kleinere randzeeën meer aan de aangrenzende staten behooren.

De eerste kabel, die Europa met Amerika telegraphisch verbond, is van Valentia in Ierland naar New-Foundland gelegd. Hij kwam in Aug. 1858 gereed, doch was slechts tot 1 Sept. d. o. v. bruikbaar. Eerst in 1865 werd de zaak op nieuw ondernomen, en eindelijk met beter gevolg. Thans bestaan hier reeds 10 kabels, die naast elkander gebruikt worden.

De *Eastern Telegraph Company* is een der grootste kabel-vennootschappen, die verschillende kabels in de Middellandsche Zee, den Indischen Oceaan enz. bezit. Verder zijn bekend de *Eastern Extension Australasian and China Telegraph Company*, die in den Indischen Oceaan en in de Australische wateren lange kabels heeft gelegd. De *Anglo American Company* heeft verbindingskabels tusschen Europa en Amerika gelegd.

De Groote Oceaan vormt nog altijd een afbreking van het kabelnet om de aarde; de plannen, om kabels van Jokohama naar San-Francisco en van San-Francisco naar Australië te leggen, welke van tijd tot tijd zijn ontworpen, werden tot nog toe niet uitgevoerd.

De totale lengte der telegraafkabels bedroeg in 1892 236000 kilometer, d. i. een kabellengte, welke zesmaal aan den aequator om de aarde kan gewonden worden.

§ 20. De talen der aarde ¹⁾. Voor handelsgemeenschap moeten de handelaren een middel hebben, om wederzijdsch de gedachten kenbaar te maken. De stomme handel, op pag. 11 beschreven, is slechts tot enkele stammen in het eerste stadium van ontwikkeling beperkt gebleven. Het middel van geestelijke gemeenschap is de taal.

De taal is eigenlijk het gebruik van conventioneele teekens, hetzij hoorbare of zichtbare, die bepaalde begrippen, gedachten enz. aanduiden. Elke taal heeft zich ontwikkeld met het volk, en hierdoor is het aantal talen zeer groot. Er worden op de geheele aarde meer dan 1000 talen gesproken. Vele van deze talen worden echter slechts door eenige duizenden menschen gebruikt.

¹⁾ Wat wij hier over de talen schrijven heeft betrekking op het handelsverkeer en staat dus buiten de wetenschappelijke beschouwing over de verbreiding der talen.

¹⁾ Een registerton = 2,83 M³. Zie pag. 22 onder Engeland.

De talen der ontwikkelde volken met veel handelsverkeer breiden zich hoe langer hoe verder uit, ten minste in dien zin, dat zij meer algemeen bekend worden, hoewel zij daardoor nog geenszins de moedertaal verdringen. Zoo was in de middeleeuwen het *Latijn* de algemeen verbreide taal der geleerden in Europa. Een taal, welke ver over de grenzen des lands nog veel gesproken wordt, heet *wereldtaal*.

De meest verbreide taal voor den wereldhandel is tegenwoordig het *Engelsch*. Behalve in Groot-Brittannië zelf wordt het Engelsch gesproken in de Vereenigde-Staten van N.-A., in Britsch-Noord-Amerika en in Australië, terwijl ook in Engelsch-Indië het Engelsch de officieele taal is, die door velen gesproken wordt. Verder kan men met het Engelsch zich verstaanbaar maken in de meeste havensteden der aarde. In de Chineesche havensteden wordt een soort van *handels-Engelsch* door de mannen van zaken gesproken (pai-jin Engelsch). Op vele kustplaatsen van Afrika wordt het *Neger-Engelsch*, een bastaardtaal, gesproken.

Het Engelsch is de moedertaal van meer dan 100 mill. menschen, $\frac{1}{15}$ van de bewoners der aarde.

Op het vasteland van Europa heeft het *Fransch* als diplomatieke taal eene groote verbreiding, doch neemt af in beteekenis. Verder worden in de meeste landen van Europa eigen nationale talen gesproken. De *Russische taal* is ook over Noordelijk Azië (Siberië) verbreid; het *Italiaansch* (als *Lingua Franca* bekend) in de Levant, vooral te Smyrna.

De *Spaansche taal* is de meest gesproken taal in Amerika ten Zuiden van de Vereenigde Staten, uitgezonderd in Guiana en Brazilië. In dit laatste land is het *Portugeesch* de heerschende taal.

De *Duitsche taal* wordt door ± 65 mill. menschen gesproken. Behalve in Duitschland, een groot deel van Zwitserland en Oostenrijk, kan men ook in de Vereenigde-Staten van Noord-Amerika, waar het Engelsch de hoofdtal is, op vele plaatsen met Duitsch terecht, dewijl het aantal nakomelingen van Duitschers in dat land zeer aanzienlijk is. Ook in de westelijke gedeelten van Rusland verstaat men meestal wel Duitsch.

De *Arabische taal* wordt met verschillende afwijkingen door de Mohammedaansche volken gesproken. De *Maleische talen* zijn inheemsch in den Indischen Archipel bij de inboorlingen.

De *Nederlandsche taal* heeft, in betrekking tot de grootte van het moederland, eene groote verbreiding. Behalve in Nederland en in de Vlaamsche provinciën van België, wordt deze gesproken of verstaan in de verschillende deelen van Nederlandsch-Indië en Suriname. In de Engelsche Kaap-kolonie, den Oranje Vrijstaat en de Zuid-Afrikaansche Republiek is het Neder-

landsch de taal der oorspronkelijke kolonisten. In de Kaapkolonie wordt in het Parlement het Nederlandsch naast het Engelsch gebruikt; in genoemde republieken is het de officieele taal. Wegens de vele Engelschen, welke hier voorkomen, is het voor den man van zaken echter wenschelijk Engelsch te kunnen gebruiken.

§ 21. **Vreemde munten, maten en gewichten.** De *prijzen* der waren worden uitgedrukt in geld; hun *hoeveelheid* wordt gemeten of gewogen. Daarom is de kennis van de munten, maten en gewichten in de verschillende landen van het hoogste belang voor den handelaar, en mag een overzicht der belangrijkste ook hier niet ontbreken. Wij geven deze in een overzicht bij elkander, om er bij elk land in 't bijzonder naar te verwijzen.

De veelheid van verschillende munten, maten enz. in de onderscheidene landen is zeer lastig voor het internationaal handelsverkeer, en geeft voortdurend moeielijkheden in de vergelijking der prijzen en hoeveelheden. Daarom is eenheid van grondslag eene zeer gewenschte zaak voor het muntwezen evenals voor de maten en gewichten.

Wat de maten en gewichten betreft is deze eenheid reeds gedeeltelijk tot werkelijkheid geworden. In 1875 sloten 17 staten de zoogenaamde internationale *meterconventie*, tot de oprichting van een internationaal bureau voor maten en gewichten op den grondslag van het *metriek stelsel*. Hierbij sloten zich aan: de Argentijnsche Republiek, België, Brazilië, Denemarken, Duitschland, Frankrijk, Italië, Oostenrijk, Peru, Portugal, Rusland, Spanje, Turkije, Venezuela, de Vereenigde-Staten van Noord-Amerika, Zweden en Noorwegen en Zwitserland. Engeland houdt zich nog steeds op zijn geïsoleerd standpunt staande. Echter is ook bij enkele der bovengenoemde staten het metriek stelsel nog niet ingevoerd.

Het metriek stelsel is ingevoerd in: *België, Duitschland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk-Hongarije, Portugal, Rumenië, Spanje, Zweden, Zwitserland, Egypte* en de meeste *Zuid-Amerikaansche republieken*.

In vele van die landen zijn daarenboven nog de oude stelsels en benamingen in gebruik. De voornaamste daarvan worden in het overzicht opgegeven.

In de muntstelsels heeft men nog niet zoo veel internationale eenheid verkregen als bij de maten en gewichten. De reden hiervan ligt voor ieder, die met het muntwezen eenigszins bekend is, voor de hand. Toch hebben in Europa eenige landen zich ook ten opzichte van het muntwezen vereenigd tot een gelijksoortig stel-

sel, al dragen die munten in de onderscheidene landen ook verschillende stempels en nationale namen. Den 23^{sten} December 1865 is namelijk de **Latijnsche Muntunie** opgericht tusschen Frankrijk, Italië, België en Zwitserland, en waarbij in 1868 ook Griekenland zich aansloot. Al deze landen hebben sedert een muntstelsel, berustende op den grondslag van de *franc*.

In de eerstgenoemde vier landen bestond reeds vóór 1865 een overeenstemming in de standpenningen; thans werd zij ook op de pasmunten toegepast. Spanje heeft sedert 1868 wel gemunt volgens het type van de landen der Muntunie, doch behoort niet tot den bond.

De bepalingen en de werking van de Latijnsche Muntunie hebben wij niet na te gaan. Alleen wijzen wij er op, dat in Nov. 1892 te Brussel een internationale muntconferentie is geopend, waaraan ook gedelegeerden der Muntunie deelnamen. Want in enkele landen der Muntunie beginnen stemmen op te gaan voor de afscheiding. Dit is o. a. het geval in Zwitserland en in Frankrijk. Toch is het verdrag der Muntunie nog weder voor onbepaalden tijd verlengd.

In al de landen van de **Latijnsche Muntunie** bestaat de hinkende standaard met de *franc* (= ± f0,50) (Italië *lira*, meerv. *lire*, Griekenland *drachme*) à 100 *centimes* (Zwitserland: *Rappen*; Italië: *centesimi*; Griekenland: *lepta*) als munteenheid. De gouden standpenningen zijn stukken van 100, 50, 20, 10 en 5 *francs*. Het stuk van 20 francs wordt gewoonlijk *Louis d'or*, in Duitschland *Napoleon d'or* genoemd. 155 Louis d'or hebben een gewicht van 1 K.G. met een gehalte van 0,9.

Tot de zilveren standpenningen behoort het stuk van 5 *francs* met een gewicht van 25 gram en een gehalte van 0,9.

Overzicht van de belangrijkste Munten, Maten en Gewichten, in de verschillende landen in gebruik ¹⁾.

(De landen in alphabetische orde).

BELGIË. Munten. De Latijnsche Muntunie. Zie boven. Maten en gewichten: het metrieke stelsel.

BRAZILIË. Munten: 1 gouden *milreis* = 1000 *reis* = 0,8218 G. fijn goud. (*Reis*, *real*, van 't Lat. *regalis* = koninklijk.) 1 *Reis* = ± f1,35 goud. Het voornaamste circulatiemiddel is gedeprecieerd papiergeld. — 100 *milreis* goud = ± 187 *milreis* papier. Maten en gewichten: het metrieke stelsel.

CHINA. Munten: 1 zilveren *taël* = 10 *tsien* à 10 *fen* à 10 *li* = 33,4 G. fijn zilver = f3,50 in zilver. Tusschen Europeanen wordt boek gehouden in *Spaansche* en *Mexicaansche piasters*

¹⁾ Dit overzicht is grootendeels bewerkt naar KNAPPER, Leerboek van het Handelsrekenen 2e druk, doch werd op eenige plaatsen aangevuld of gewijzigd.

of zoogenaamde *dollars* à 100 *cents*; daarbij is 18 *taëls* = 25 *piasters*. Ook Japansche *yen* komen in het verkeer voor. Te Hongkong heeft men nog den *Hongkong-dollar* met een gewicht van 416 Engelsche *troygrains* en een gehalte van 0,9. Maten en gewichten: Vreemde-lingen gebruiken als lengtemaat den Engelschen *yard* en als gewicht 1 *picol* = 100 *kütti* = 133 ¹/₃ Engelsche *ƒ a v d p* = 60,479 K.G. (*a v d p* = *avoir-du-poids* = Het handelspond in Eng.)

CHILI. Munten: Goud: *condoro* = ± f22,60, *halve condoro* of *sobtone*, en *kuart condoro*, *escudo*. Zilver: 1 *peso* of *piaster* (= ± f2,40 zilver) = 100 *centavos* of 1 *peso* = 8 *reales* à 4 *cuartillos* = 1,3725 G. fijn goud = 22,5 G. fijn zilver. Het voornaamste betaalmiddel is papiergeld niet gedwongen koers, dat aanzienlijk gedeprecieerd is. In Dec. '92 is invoering van den gouden standaard aangenomen. Eenheid is de *dollar* of *peso* (\$) à 100 *centavos*. Stukken van 20 \$ (*Kondors*), van 10 \$ (*doblonen*) en 5 \$ (*escudos*). 10 \$ = 8,136 G. van 0,9 = 1 £ sterling in hoeveelheid fijn. Laatste termijn van intrekking van papiergeld is 1 Juli 1895. Gewichten: het Metrieke stelsel. Verder is 1 *quintal* = 4 *arrobos* à 25 *libras* = 46 KG.

COLUMBIA. Munten: De zilveren *peso Columbiano* (= ± f2,40 zilver) van 100 *centavos* is de standaardmunt. Gouden munt: de *onza* vrijwel gelijk komende met het 100 francstuk, (= ± f48) en de *condor* van 10 *pesos* (= ± f12). Gewichten: 1 *carga* = 10 *arrobos* à 25 *libras* = 115 KG.

CUBA. Zie Spanje.

DENEMARKE. Munten: In Denemarken, Zweden en Noorwegen is in 1872 de gouden standaard ingevoerd met de *kroon* (= ± f0,66 ²/₅) (Zweedsch: *krona*, meerv. *kronor*) à 100 *öre* als munteenheid. Tot de standpenningen behooren stukken van 20 en 10 *kronen*, die beide een gehalte hebben van 0,9 terwijl 2480 *kronen* in goudgeld 1 KG. fijn goud bevatten. Maten: 1 *laest* (voor graan) = 12 *tönde* à 8 *skjaepper* à 4 *fjerdingkar* à 2 *ottingkar*; 1 *tönde* = 139,12 Liter. Gewichten: 1 *skippund* = 20 *lispund* à 16 *pund* = 160 K.G.

DUITSCHLAND. Munten: In Duitschland is men, na den oorlog van 1870, begonnen met de invoering van den gouden standaard. De munteenheid is de *Reichs-Mark* (R. M. = ± f0,60) zilver. à 100 *Pfennige* (Pf.). Tot de standpenningen behooren stukken van 20 *Mark* (*Doppelkronen*), van 10 *Mark* (*Krone*) en van 5 *Mark*, alle met een gehalte van 0,9. 2790 *Mark* in deze goudstukken bevatten 1 KG. fijn goud.

Tot de oudere munten, die nog in omloop zijn, behoort de zilveren *Thaler*, die in het verkeer op 3 *Mark* gerekend wordt, en bij uitzondering als wettig circuleert.

Noord-Duitschland. Vóór 1857 bevatte 14 *Thaler* 1 *Keulsch Mark* of 233,855 G fijn zilver; na dien tijd 30 *Thaler* = 500 G fijn. 1 *Thaler* = 30 *Silbergroschen* à 12 *Pfennige*. Tot de gouden munten behoorde de *Friedrich d'or* (à 5 *Thaler*), waarvan 35 stukken uit 1 *Keulsch Mark* muntgoud van 21²/₃ karaat (1 karaat = ¹/₂₄) geslagen werden. — Hamburg. Vroeger rekende men in den groothandel in *Mark-Banco*, waarvan 27³/₄ gelijk gesteld werden aan 1 *Keulsch Mark* fijn zilver; in 1868 stelde 59¹/₃ *Mark-Banco* = 500 G fijn. 1 *Mark-Banco* = 16 *Schillinge* à 12 *Pfennige*. — Bremen. Vroeger rekende men in *Thaler louis d'or* à 72 *Grot* à 5 *Schwaren*; de hoofdmunten waren goudstukken, *louis d'or*, waarvan 39⁵/₉ een *Keulsch Mark* fijn moesten bevatten; na 1857 stelde men 84 *louis d'or* = 500 G. fijn. —

Maten en Gewichten: Het metrieke stelsel met de volgende Deutsche namen: *Kette* = DM, *Stab* = M, (*New*)*Zoll* = cM, *Strich* = mM, *Fass* = HL, *Scheffel* = ¹/₂ HL, *Kanne* = L, *Schoppen* = ¹/₂ L, *Pfund* (*Zollpfund*) = ¹/₂ KG, (*New*)*Loth* = DG, *Centner* = 50 KG, *Tonne* = 1000 KG. ¹/₂).

ENGELAND. Munten: In Engeland, Schotland en Ierland maakt men gebruik van den gouden standaard. De munteenheid is het *pound sterling* (£) (= ± f 12) à 20 *shillings* (S), à 12 *pence* (d). Als gouden standpenning draagt deze eenheid den naam van *sovereign*. Verder behooren tot de in omloop zijnde munten stukken van ¹/₂ *sovereign*, 2 *sovereign* en 5 *sovereign*.

Vóór 1816 was de munteenheid de *guinea*, een goudstuk van hetzelfde gehalte als de *sovereign*, doch grooter gewicht, zoodat hij 21 *shillings* waard was. Voor prijsbepalingen wordt die nog veel genoemd. Lengtematen: 1 *yard* = 3 *feet* à 12 *inches* à 10 *lines* = 0,914 M; ook 1 *yard* = 4 *quarters* à 4 *nails*; 1 Engelsche mijl (*mile*) = 1666²/₃ *yards*. Ruimtematen: Bij scheepsbevrachting is de *ton* (*of shipping*) = 40 *cubic feet*, en bij scheepsmeting is de *register-ton* = 100 *cubic feet*. 1 *register-ton* = 2,83 M³. Volgens deze maat worden door de vereeniging van assurateurs „Lloyds” de schepen geregistreerd; vandaar de naam *register-ton*. Inhoudsmaten voor vaste lichamen: 1 *quarter* = 2 *combs* à 4 *bushels* à 4 *pecks* à 2 *gallons* à 2 *pottles* à 2 *quarts* à 2 *pints* à 4 *gills* = 290,79 L; voor vloeistoffen: 1 *tun* = 2 *pipes* of *butts* à 2 *hogsheads* à 63 *gallons* à 4 *quarts* à 2 *pints* à 4 *gills* = 11,45 HL; ook is 1 *tun* = 3 *puncheons* à 2 *tierces* en 1 *pipe* = 7 *runlets*. Gewichten: 1 *ton* = 20 *hundred-weights* (*cwts*) à 4 *quarters*

(*grs*) à 28 *pound avoir-du-pois* (€ *avdp* of kortweg €) à 16 *ounces* (*oz*) à 16 *drams* (*drachme*) à 3 *scruples* à 10 *grains avdp* = 7000 *troy-grains*; 1 € *avdp* = 453,593 G.; 1 *cwt* = 50,8 KG.; 1 *stone* = 14 € *avdp*, bij vleesch en visch = 8 € *avdp*. Gewicht voor edele metalen: 1 *troy-pound* = 12 *ounces* (*oz*) à 20 *pennyweights* (*dwts*) à 24 *grains* (*grs*) = 5760 *troy-grains* = 373,242 G.

ENGELSCH-INDIË. Munten: 1 (*company's*) zilveren *rupee* = 16 *anna's* à 12 *pie*; 100,000 *rupees* heeten een *lac*, 100 *lacs* heeten een *crore* en 100 *crores* een *mas*. De *rupee* bevat 180 Engelsche *troy-grains* of 1 Indische *tola* zilver van ¹/₁₁, fijn. De vrije aanmunting van zilver in Indië is in Juni 1893 bij de wet opgeheven, hetwelk direct een groote daling van den zilverprijs ten gevolge had. — Tot de gouden munten behoort de *mohur* (van 15 *rupees*), die hetzelfde gewicht en gehalte heeft als de *rupee*. Maten: De *guz* = 1 Engelsche *yard* en de *cubit* = ¹/₂ *yard* worden als lengtematen gebruikt; als inhoudsmaat voor graan komt voor de *kahoon* = 40 *factory-maunds* gewicht. Gewichten: 1 *bazarmaund* = 40 *seers* à 16 *chittacks* à 5 *tolas* = 100 Engelsche *troy-€* = 37,324 KG.; 1 *factory-maund* = 40 *seers* à 16 *chittacks* = 33,868 KG. In de praktijk rekent men 10 *bazar-maunds* en 3 *factory-maunds* = 2 Engelsche *cwts*.

FRANKRIJK. Munten: De Latijnsche Muntunie. Zie boven. Maten en gewichten: Het metrieke stelsel. Tot de oude lengtematen behoort de *toise* = 6 *pieds* à 12 *pouces* à 12 *lignes* à 12 *points*, 1 *pied* = 0,325 M.; tot de oude gewichten: 1 *livre* = 2 *marcs* à 8 *onces* à 8 *gros* à 3 *deniers* à 24 *grains* = 489,506 G. — Bordeaux gebruikt als wijnmaat: 1 *tonneau* = 4 *barrisques* = 6 *tierçons* = 120 *veltes*; 1 *velte* = 7,61 L.; 1 *barrique* of *bordelaise* of *pièce* (okshoofd) = 2,28 HL.

GRIEKENLAND. Munten: De Latijnsche Muntunie. Zie boven. Maten en gewichten: Het metrieke stelsel.

HONGKONG. Zie China.

ITALIË. Munten: De Latijnsche Muntunie. Maten en gewichten: Het metrieke stelsel.

JAPAN. Munten: 1 *yen* = 100 *sen* (= ± f 2,50). De *yen* is 1¹/₂ G. fijn goud of 24,261 G. fijn zilver. De gouden *yen* verschilt zeer weinig van den Noord-Amerikaanschen gouden *dollar*, de zilveren *yen* is in waarde bijna volkomen gelijk aan den *Merikaanschen piaster*. De vreemdelingen houden boek in de laatstgenoemde munt. In het verkeer vindt men: goudstukken van 20, 10, 5, 2 en 1 *yen*, alle 0,9 fijn, het 20-*yen*-stuk ter zwaarte van 33¹/₃ G.; de zilveren *yen* met een gewicht van 416 Engelsche *troy-grains* en een gehalte van 0,9. Gewichten: De vreemdelingen maken gebruik van den Chineeschen

¹) De meeste dezer Deutsche benamingen, hoewel bij de wet afgeschaft, hebben in het verkeer toch burgerrecht verkregen.

picol à 100 *kätti* = 64,8 KG. Lengtemaat: 1 *Shaku* (\pm 0,3738 Meter) à 10 *sum*.

NEDERLAND. Munten: In Nederland is sedert 1875 de hinkende standaard in gebruik met de *gulden* à 100 *cent* als hoofdmunt. Eingelijke *standpenningen* zijn alleen de gouden munten; de zilveren munten zijn *teekenpenningen*. (Zie Opmerking pag. 25.) Tot de gouden *standpenningen* behoort het *tienguldenstuk* met een gewicht van 6,72 G. en een gehalte van 0,9. De zilveren *standpenningen*, alle met een gehalte van 0,945 zijn de *rijksdaalder* die 25 G., de *gulden* die 10 G. en de *halve gulden* die 5 G. weegt. Maten en gewichten: Het metrieke stelsel. Tot de oudere grootheden, die nog in gebruik zijn, behooren: 1 *pond Vlaamsch* (= 20 *schellingen* à 12 *grooten*) = f 6,00; 1 *Amsterdamsche voet* = 11 *duim* à 12 *lijnen* = 0,283 M. (113 *Amst. voet* zijn vrij nauwkeurig gelijk aan 32 M., 7 *Amsterd. duim* komen overeen met 18 cM.); 1 *Rijnlandsche voet* = 12 *duim* à 12 *lijnen* = 0,314 M.; 1 *Amsterdamsche el* = 0,688 M. (16 *Amst. el* = 11 M. is voor de praktijk zeer nauwkeurig); 1 *legger* (voor arak) = 563 L.; 1 *last* bij granen en zaden = 30 HL. Een gewogen *last* is 2400 KG. bij tarwe, 2100 KG. bij rogge, 1950 KG. bij gerst, 2100 KG. bij boekweit, 2000 KG. bij koolzaad en 2040 KG. bij lijnzaad.

NEDERLANDSCH-INDIË. Munten: Ned. munten. De *gulden* wordt ook *ropij* (Engelsch *rupee*) genoemd. Tot de vreemde munten, die in Oost-Indië circuleeren, behooren de *Spaansche piaster* of *pilaarmat*, de *Mexikaansche piaster*, de *Noord-Amerikaasche dollar*. Vroeger werden deze munten, die in het verkeer meestal *dollars* genoemd worden, in de staatskassen aangenomen. Maten: Als lengtematen gebruikt men 1 *Rijnlandsche roede* = 12 *voet* = 3,767 M., 1 *Amsterdamsche el* = 0,688 M., 1 *paal* = 400 *Rijnl. roede* = 1506,943 M.; ook de Engelsche *yard* is in gebruik. Tot de vlaktematen behooren de *bahoe* of *bouw* van 500 vierkante *Rijnl. roede* = 70,965 A., de *djoeng* = 2 *bouw*, de *pantjar* = 4 *bouw*, de vierkante *paal* = 320 *bouw*. Als inhoudsmaat voor vloeistoffen heeft men 1 *Indische kan* = 1,5751 L. en 1 *legger* (voor arak) = 388 *Indische kan*. Gewichten: 1 *picol* = 100 *kätti* (à 16 *tail* à 10 *tji* à 10 *timbang*) = 125 *Amst. ₤* = 61,761 KG. In het verkeer stelt men 1 *picol* = 136 Engelsche ₤ *avdp.* Ook het *Amst. ₤* = 0,492 KG. komt dikwijls voor. De *koyang* van Batavia = 27 *picol*.

NOORD-AMERIKA (Vereenigde Staten). Munten: De Vereenigde Staten van Noord-Amerika hebben sedert 1878 den hinkenden standaard met den *dollar* (\$) (= \pm f 2,50) à 100 *cents* als munteenheid. De gouden *standpenningen* zijn stukken van 20, 10, 5, 3, 2½ en 1 *dollar*. Gouden munt is de *eagle* van 10 \$, met een gehalte van

0,9 en een gewicht van 258 Engelsche *troy-grains*. Verder vindt men als *standpenning* den *zilveren dollar*, met een gewicht van 412½ *troy-grains* en een gehalte van 0,9. Het tegenwoordige *papiërgeld*, de zoogenaamde *greenbacks*, had vóór 1879 gedwongen koers, doch sedert niet meer. Het vroeger bestaande *goudagio* (= opgeld van goud boven het papier) is daardoor verdwenen. De *trade-dollar* weegt 420 *troy-grains* en heeft 0,9 gehalte. Deze munt werd, van 1873 af, eenige jaren lang aangemunt voor de behoeften van den handel met oostelijk Azië. Thans is zij afgeschaft. Maten en gewichten: In 't algemeen gebruikt men de Engelsche; als inhoudsmaten echter de volgende in Engeland verouderde grootheden: de *bushel* (*Winchester bushel*) = 35,24 L. en de *gallon* (*wine-gallon*) = 3,785 L., beide op dezelfde wijze verdeeld als de gelijknamige maten in Engeland. Op sommige plaatsen, deels te New-York, verder in Massachusetts, Connecticut en Texas, is 1 *cwt.* = 100 ₤ *avdp.*, elders = 112 ₤ *avdp.* Bij de prijsnotering van goederen is 1 *ton* steeds = 2240 ₤ *avdp.*, bij steenkool echter = 2000 ₤ *avdp.*

NOORWEGEN. Munten: Zie bij Denemarken. Maten en gewichten: Het metrieke stelsel. In den houthandel is de *Christiania-standard* een deel van 11 *voet* lang, 9 *duim* breed en 1¼ *duim* dik. Daarbij is 1 *voet* (*fod*) = 12 *duim* (*tommer*) à 12 *lijnen* (*linier*) = 0,314 M.

OOSTENRIJK. Munten: In Oostenrijk bestond de zilveren standaard. De munteenheid was de *Gulden österreichischer Währung* (florin o/w) à 100 *kreuzer* (= \pm f 1,18 in zilver). Verder behoorden tot de *standpenningen* stukken van 2 en ½ fl. o/w., waarvan het eerste 0,9, het laatste 0,52 fijn bevat.

Tot de gouden *negotie-penningen* behooren de *Napoleon d'or*, van 8 fl. o/w en de halve *Napoleon d'or* à 4 fl. o/w., in gewicht en gehalte overeenkomende met de 20 en 10 francs der Latijnsche Muntunie. Verder de gouden *Dukaten* met een gehalte van 0,986 fijn en een gewicht van 3,491 G. en de *Maria Theresia Thaler* (een *negotiepenning*, voorzien met de beeltenis van Maria Theresia), ook *Levantine Thaler* geheeten, met een gehalte van ⅝ en een gewicht van 28,064 G. Dit geldstuk wordt veel gebruikt voor den handel op de Levant en Egypte; in de binnenlanden van Noord-Afrika kan men hiermede terecht. De *Gulden Conventions-Münze* (fl. c.m.), die vóór 1857 bestond, werd verdeeld in 60 *Kreuzer* à 4 *Pfennige*; 20 fl. *clm* bevatten 1 *Wiener-Kölnische Mark* of 233,87 G. fijn zilver; 100 fl. c.m. = 105 fl. o/w. (volgens de wet).

In Oostenrijk is echter bij de wet van 2 Aug. 1892 de gouden standaard ingevoerd, en de valuta (de waardeverhouding tusschen goud en zilver), geregeld. Volgens deze wet zal in 't ver-

volg de munteenheid zijn de *Kroon*, (= + f 0,50) die den gulden zal vervangen. Hierbij wordt 1 *Kroon* = 100 *Heller* = $\frac{1}{2}$ papier gulden o/w. = 85 *Pfennig*. Er zullen geslagen worden gouden stukken van 20 *Kronen* (= 17 Mark) en van 10 *Kronen* in goud; verder zilver in stukken van 1 *Kroon* en van 50 *Heller*, en in nikkel stukken van 20 en 10 *Heller*. Schulden, tot hiertoe in goud aangegaan, zullen mogen voldaan worden met 100 *Kronen* goud per 42 *fl. o/w.* in goud; daarbij is dan de tegenwoordige *Napoleon* = 8 *fl. o/w.* Naast de nieuwe gouden munt zal in de eerstvolgende jaren de bestaande *fl. o/w.* als teekmunt in omloop blijven en voor twee *Kronen* moeten worden aangenomen. Dit geldt ook voor het thans circulerende papiergeld. In dit overgangstijdperk zal dus de standaard hinkend zijn. De tegenwoordige *Dukaten* blijven als negotiepenningen bestaan. Tot nog toe is evenwel in Oostenrijk nog niet tot uitvoering dezer wet overgegaan, en het is de vraag of het in de naaste toekomst daartoe zal overgaan. Maten en gewichten: het metrieke stelsel; 1 *metrische Centner* = 100 KG., 1 *Tonne* = 1000 KG. Tot de oudere grootheden behoort de *Wiener-Kölnische Mark* (zie boven) en de *Wiener-Mark* = $\frac{1}{3}$ *Wiener-Kölnische Mark*.

PORTUGAL. Munten: In Portugal rekt men naar *milrêis* à 1000 *rêis* (= ± f 2,70) in den gouden standaard. Het stuk van 10 *milrêis*, *corona* genoemd, weegt 17,735 G. en heeft een gehalte van $\frac{11}{12}$; 1000 *milrêis* heeten een *conto*; 1000 *contos* een *conto de contos*; 400 *rêis* dragen in den wisselhandel ook wel den naam van *cruzado*. Maten en gewichten: het metrieke stelsel.

RUMENIE. Munten: Munteenheid is de *lei* = 1 *Franc* (= ± f 0,48.) Gouden munten van 20, 10 en 5 *lei*. Maten en gewichten: het metrieke stelsel.

RUSLAND. Munten: De standaard- en rekenmunt is de *zilveren roebel* (Z R) (= ± f 1,90) à 100 *kopeken*. Verder heeft men als gouden munten den *imperiaal* van 10 en den *halven imperiaal* van 5 gouden roebels, beide met een gehalte van 0,9.

De nieuwe munten zijn gebaseerd op het stelsel der Latijnsche Muntunie: 5 *zilveren roebels* = 20 *francs* in zilveren standpenningen en 1 *halve imperiaal* = 1 *Louis d'or*.

Vroeger behoorden Nederlandsche *dukaten* hier tot negotiepenningen.

Gemunt geld komt in Rusland weinig voor. De *zilveren roebel* wordt enkel hier en daar in het buitenland, in Rumenië o. a., aangetroffen en de gouden munten hebben uitsluitend het karakter van negotiepenningen. Het voornaamste betaalmiddel is papiergeld met gedwongen koers, onder den naam *rijks-kredietbiljetten* bekend. De

waarde van deze is veel minder dan die van goud en ook van zilver. Het zilveragio (opgeld) bedroeg bijv. Juli 1891 ruim 8 pct. (100 zilveren roebels = 108 roebels papier), het goudagio was toen ruim 43 pct. Een papieren roebel = + f 1.

In FINLAND heeft men sedert 1877 den gouden standaard. De munteenheid is de *markka* à 100 *pennia*. De standpenningen zijn stukken van 20 en 10 *markka*, in gewicht en gehalte volkomen gelijk aan de 10 *francs* der Latijnsche Muntunie.

Maten in Rusland: de *voet* = 12 *duim* à 12 *lijnen* is gelijk aan den Engelschen *voet* = 0,305 M.; 1 *saschen* = 7 *voet* of 3 *arschin*; 1 *arschin* = 16 *werschok* = 0,711 M. In den houthandel is de *Petersburger-standard* = 120 delen van 12 Russische *voet* lengte, 11 *duim* breedte en $1\frac{1}{2}$ *duim* dikte = 165 kubieke *voet*. Graanmaat: 1 *tschetwert* = 2 *osmina* à 4 *tschetwerik* à 4 *tschetwerka* = 2,099 HL. Gewichten: 1 *ƒ* = 96 *solotnik* à 96 *doli* = 409,512 G.; 1 *berkowetz* = 10 *pud* à 40 *ƒ*. In de praktijk stelt men 1 *pud* = 36 Engelsche *ƒ avdp*.

SPANJE. Munten: In Spanje is de munteenheid de *peseta* à 100 *centesimas*, = 1 *franc* = ± f 0,50. Gouden stukken zijn van 25 *pesetas*, zoogenaamde *alfonsos*, en ook van 20 *pesetas*. De vóór 1848 gemunte *peso duro* is de bekende *Spaansche piaster* of *Spaansche mat*, (= ± f 2,50) die gemiddeld 24,038 G. fijn zilver bevat. Deze munt is uit Spanje verdwenen; zij komt echter nog voor aan de kusten van Afrika, in Oost-Indië en China. Maten en gewichten: het metrieke stelsel. Tot de oude Castiliaansche gewichten behoort de *quintal* = 4 *arrobas* à 25 *libras* à 4 *cuarterones* à 4 *onzas* à 8 *ochavas*; 1 *libra* = 460,093 G. Op Cuba komen deze gewichten ook voor; hier is 1 *peso*, *piaster* of *dollar* = 8 *reales* of ook = 100 *centavos*.

TURKIJE. Munten: Turkije heeft wettelijk den gouden standaard. De munteenheid is de *piaster*, (= ± f 0,11). 1 *Piaster* = 40 *para* à 3 *asper*. De voornaamste gouden munt en de eigenlijke waardemeter in den groothandel is een stuk van 100 *piasters*, dat *justik*, *gouden medjidie*, *Turksche lira* of *Turksch pond* geheeten wordt (= ± f 11). Het weegt 7,216 gr. en heeft een gehalte van 0,916. Maten en gewichten: het metrieke stelsel. Te Alexandrië (Egypte) is de *pik hindaseh* = 0,638 M. Te Kaïro is de *ardeb* (voor graan) = 6 *usbeck* à 2 *kila* à 2 *rubba* = 179 L.

ZWEDEN. Munten: zie Denemarken. Maten en gewichten: het metrieke stelsel.

ZWITSERLAND. Munten: De Latijnsche Muntunie. Zie boven. Maten en gewichten: het metrieke stelsel.

Eenige opmerkingen en toelichtingen over het muntwezen. Een nauwkeurige kennis van het muntwezen, d. i. van den grondslag waarop de munstelsels berusten, is van groote beteekenis voor den handel. De inrichting der munstelsels toch is van belangrijken invloed op de prijzen van waren en produkten, op het ruilen enz. Het is wel niet onze taak het wezen der munstelsels in bijzonderheden na te gaan — daarvoor raadplege men een handboek der staathuishoudkunde, bijv. het uitmuntend werk van mr. N. G. Pierson — maar toch willen wij hier enkele opmerkingen over het muntwezen geven. Vooral doen wij dit, omdat eene belangrijke internationale kwestie omtrent het muntwezen tegenwoordig aan de orde van den dag is.

De munten in een land worden onderscheiden in *pasmunten*, waarmede kleine sommen betaald worden, en *algemeene betaalmiddelen*, d. i. munten, welke tot delging van elke schuld, hoe aanzienlijk ook, gebezigd mogen worden. Die munten, welke algemeen als betaalmiddelen kunnen gebezigd worden, noemde men vroeger *standpenningen* of *standaardpenningen*, omdat naar deze alle waarden werden afgemeten, en hun innerlijke waarde aan edel metaal tot eenheid van maatstaf diende. Echter, al kan men bijv. in Nederland de gulden en rijksdaalders nog tot delging van elke schuldvordering gebruiken, thans zijn zij geen *standpenningen* meer in de echte beteekenis des woords (in de wet worden zij nog wel als zoodanig genoemd), omdat de waarde van het zilver zooveel gedaald is ten opzichte van het goud, en het zilver in Nederland sedert 1875 geen *standaardmetaal* meer is. Genoemde zilveren munten zijn thans zoogenaamde *teekenpenningen*.

De vraag, of *goud* dan wel *zilver*, of wel *beide* als standaardmetaal gebezigd moeten worden voor het muntwezen, is zeer oud, en is thans weer meer dan vroeger aan de orde. Een land, waar zowel gouden als zilveren standpenningen bestaan, heeft den *dubbelen standaard*. Hier moeten dus alle betalingen even goed in goud als in zilver verricht kunnen worden, en moeten particulieren ook vrij van beide munten kunnen laten slaan op de munt. Een land, waar slechts standpenningen bestaan van één metaal, heeft den *enkelen standaard*, terwijl het bestaan van standpenningen uit tweeërlei soort van edel metaal, doch zonder dat deze beide ook in het buitenland gelijkelijk kunnen gebruikt worden voor betaling, terwijl zij evenmin beide vrij aangemunt mogen worden (als bijv. in Nederland), met den naam van *hinkende standaard* bestempeld wordt. Het is een standaard, die wel op twee beenen staat, op goud en zilver, maar waarvan het eene niet den vollen dienst doet (tegenwoordig het zilver), zoodat de naam *hinkende* standaard zeer juist is.

In de meeste landen van Europa had men in het midden dezer eeuw den dubbelen standaard,

den gouden en den zilveren, of enkel den zilveren standaard. In 1847 besloot men in Nederland ook enkel den zilveren standaard in te voeren. Alleen in Engeland bleef men den gouden standaard steeds hoog in eere houden.

Na 1870 was er eene kentering in dezen waar te nemen. De zilverproductie nam veel sterker toe dan die van het goud, en het gevolg was, dat de prijs van het zilver dus sterk daalde, tegenover die van het goud. De verhouding van den prijs van het goud tot het zilver, die in 1860 was als 15,29 : 1, was in 1870 als 15,57 : 1, in 1880 als 18,05 : 1 en in 1890 als 19,5 : 1. Tien gulden of vier rijksdaalders hebben nu op verre na niet meer de innerlijke waarde van 1 gouden tientje. Daarom moest weldra in de meeste landen de gouden standaard ingevoerd worden, en de vrije aanmuntung van zilveren munten werd vervolgens successievelijk geschorst. De zilveren standpenningen werden hierdoor in teekmunt veranderd. In Nederland geschiedde dit bij wet van 1875. Nadat in 1874 door de Latijnsche Muntunie de vrije aanmuntung van zilver beperkt was, werd die in 1878 verboden. In 1871 was reeds in Duitschland de zileraanmuntung geschorst. Zoo deed men ook elders. In de meeste landen van Europa bestaat daardoor thans de hinkende of de gouden standaard, en is de zilveren standaard meer en meer beperkt of ingetrokken. Engeland heeft enkel den gouden standaard, de drie Noordsche Rijken: Zweden, Noorwegen en Denemarken hebben eene zelfstandige muntunie gesloten met den gouden standaard, en ook Oostenrijk heeft in den laatsten tijd besloten tot den gouden standaard over te gaan.

Door al deze maatregelen werd de behoefte aan zilver voor muntmateriaal nog geringer, en dientengevolge daalde het nog meer in prijs. Nog twee landen echter waren er, die door de behoefte aan zilver de verdere depreciatie of waardevermindering van dit metaal tegengingen. Dit waren *Britsch Indië* en de *Vereenigde Staten van Noord-Amerika*. In Britsch Indië bestond tot nog toe vrije aanmuntung van zilver, en de hoeveelheid, welke daar gebruikt werd, was nog al aanzienlijk. Dit blijkt hieruit, dat van 1875 tot 1885 in Britsch Indië voor 648½ mill. rupees aan zilver gemunt werden. In Juni 1893 heeft men evenwel ook hier besloten de vrije aanmuntung van zilver te staken wegens den lagen prijs van het zilver. Dit besluit is van veel invloed op het muntwezen; evenwel de gevolgen er van zijn nog niet in al hun omvang te overzien. Een eerste gevolg van dit besluit was eveneens een nog sneller daling van den zilverprijs.

In de Vereenigde Staten van Noord-Amerika had men feitelijk nog den dubbelen standaard. In plaats echter van hier bij de dalende zilverprijzen de vrije aanmuntung van zilver toe te staan, had

de Unie zich bij de Sherman-wet de verplichting opgelegd 54 mill. oncen zilver per jaar op te koopen voor de schatkist. Nu het zilver zoo sterk in waarde verminderde, begon men hiervan het gevaar in te zien, en de President Cleveland heeft reeds een voorstel ingediend bij het Congres, om de Sherman-wet in te trekken, iets wat vermoedelijk zal geschieden.

Op welke wijze zal men het muntwezen, dat tegenwoordig aan hoogst nadeelige schommelingen onderhevig is, weder tot vastheid kunnen brengen? De meeste en invloedrijkste staathuishoudkundigen zijn meer en meer voorstanders geworden van het *bimetisme* of den *dubbelen standaard*. „De dubbele standaard, mits toegest op een groot gebied over verschillende landen, zou een vaste waardeverhouding tusschen het zilver en goud doen ontstaan, en de depreciatie van het zilver tegengaan,” zoo oordeelden reeds lang de Nederlandsche deskundigen als Mees, Vrolijk, Rochussen en Pierson, en zoo leeren thans ook de meeste schrijvers van gezag op het gebied van het muntwezen.¹⁾ „Mits op groot gebied ingevoerd”, dit is de noodzakelijke voorwaarde voor de heilzame werking van het bimetisme. Hoe de staten van dit redmiddel gebruik zullen maken is nog niet bekend.

§ 22. Bankbiljetten en Circulatie-banken.

Onder banken verstaat men in het algemeen instellingen of inrichtingen om den geldsomloop of het credietverkeer te bevorderen. Daardoor zijn vele banken voor den handel van het meeste belang, en in een handels-aardrijkskunde mag een beknopt overzicht van de eigenaardigheden van het bankwezen in de voornaamste landen, vooral van de circulatie-banken, niet ontbreken.

De banken, welke voor het ruilverkeer het meeste belang hebben, zijn de *Noten-banken* of *circulatie-banken*. De *noten-banken* (Fransch „banques d'émission”, Eng. „banks of issue”) hebben tot taak, om niet-rentegevende schuldbekentnissen, *banknoten* of *bankbiljetten* genaamd, uit te geven, voor welke door de bank aan toonder onmiddellijk na zicht de aangeduide som in metaalgeld wordt uitbetaald. Deze biljetten doen dus tijdelijk den dienst van geld. De bankbiljetten, welke door een *bank* worden uitgegeven, onderscheiden zich in de praktijk vooral daardoor van de *muntbiljetten* of het *papiergeld*, dat zij meestal ten allen tijde kunnen ingewisseld worden tegen metaalgeld, wat met de muntbiljetten, die door den *staat* worden uitgegeven, over 't geheel niet het geval is. De waarde, welke de bankbiljetten aanwijzen, is steeds

ruimschoots aan de bank aanwezig, gedeeltelijk als „standaardmetaal”, nl. dat edelmetaal, hetwelk voor de standaardmunten gebruikt wordt, en gedeeltelijk in effecten, wissels of andere waardebewijzen, of in waren of goederen. De muntbiljetten daarentegen zijn niet door muntmaterieel gedekt, en hun waarde berust enkel op het vertrouwen en op crediet van den Staat. Daardoor gebeurt het dan ook dat men dit papiergeld niet zoo gaarne in betaling ontvangt als goud- of zilvergeld, en dat dit laatste dus meer waard is. Men zegt dan, dat er *goud- of zilver agio* bestaat.

Het gedeelte van de banknoten-circulatie, dat door het aanwezige standaardmetaal aan de bank gedekt wordt, heet „gedekte circulatie,” het overige gedeelte, dat niet door standaardmetaal maar alleen door wissels, goederen, koopwaren of andere deposito's gedekt wordt, heet oneigenaardig *ongedekte* circulatie. „Oneigenaardig,” omdat ook die biljetten wezenlijk door aanwezige waarde gedekt worden, al bestaat die niet in edel metaal. Want de bank leent den handelaar op velerlei soort van koopwaren, op wissels, effecten enz. de *bankbiljetten*, die hij in den handel gebruiken kan. Indirect maakt dus de bank schuldbekentnissen, effecten, goederen enz. tot betaalmiddelen.

Het vertrouwen op de soliditeit van de bank, van wie men verwacht, dat zij steeds de uitgegeven biljetten tegen standaardmunten zal inwisselen, maakt, dat de meeste bankbiljetten gaarne in betaling worden ontvangen, ook al zijn zij geen wettig betaalmiddel, en al kan men weigeren ze in ontvangst te nemen.

De goede inrichting van een solied bankwezen is aldus een belangrijke zaak voor den handel, omdat hierdoor een goed, goedkoop en gemakkelijk ruilmiddel wordt verkregen. Daarom is de oprichting van banken met het recht om bankbiljetten uit te geven in de meeste staten dan ook beperkt, en staat zij onder strenge controle der regeering, of is geheel regeeringszaak. De regeeringen moeten meestal door wet het recht tot de uitgifte van bankbiljetten verleen, en stellen vast hoeveel pct. der uitgegeven biljetten steeds door standaardmetaal gedekt moet zijn, of ook welk bedrag aan biljetten als maximum mag uitgegeven worden. Hiermede wordt voorkomen, dat de bank te veel biljetten uitgeeft, hetwelk tengevolge zou hebben, dat zij, bij veel aanbieding ter inwisseling niet ten allen tijde aan haar verplichtingen kon voldoen. De onbeperkte vrijheid in de uitgifte van bankbiljetten wordt algemeen verwerpelijk geacht. Ook wordt door bekwaame staathuishoudkundigen het niet wenschelijk geacht, dat de staat zelf de bankbiljetten uitgeeft, omdat hierdoor, vooral in critieke tijden, licht vermenging van de staats- met de bankfinanciën zou kunnen ont-

¹⁾ Zie over dit ontwerp uitvoeriger Vragen van den Dag, VIII pag. 465 „De schorsing van de zilveraantuning in Britsch-Indië en het vraagstuk van den dubbelen standaard.”

staan. Toch heeft dit, zooals wij zullen zien, in enkele landen plaats.

Om de bankbiljetten niet tot een algemeen betaalmiddel te doen worden, zoodat zij de munten vervangen, is in de meeste landen bepaald, welke de kleinste biljetten zullen zijn, die kunnen uitgegeven worden. De kleinste bankbiljetten zijn in de volgende landen:

Duitschland	100 mark	Nederland	25 gulden
Engeland	5 pd. st.	Denemarken	10 kronen
Schotland	1 "	Noorwegen	5 "
Ierland	1 "	Oostenrijk	10 gulden
Frankrijk	50 franc	Amer. banken	1 dollar
Zwitserland	50 "	Zweden	5—10 kronen
Spanje	25 "	Ital. banken	25 lire
België	20 "	Russis. bank	1 roebel

§ 23. **Overzicht van de notenbanken in verschillende landen.** Gaan wij thans de inrichtingen van het bankwezen in verschillende landen na, vooral zoover die betrekking heeft op de uitgave van biljetten.

NEDERLAND. In *Nederland* bestaat de **Nederlandsche Bank** te Amsterdam, opgericht in 1814, de eenige bank aan welke het recht tot uitgifte van bankbiljetten bij wet is toegestaan, wat evenwel niet uitsluit, dat dit recht aan andere banken kan gegeven worden. De Nederlandsche Bank moet steeds $\frac{2}{3}$ van haar uitgegeven biljetten in metaal gedekt hebben, doch is verder vrij in het totaal bedrag van de uitgifte. Zij staat onder toezicht der Regeering. Bij de beschrijving van Nederland komen wij hierop terug.

In de Nederlandsch-Indische koloniën is de **Javaansche Bank** te Batavia notenbank; ook zij moet $\frac{2}{3}$ van de uitgegeven biljetten in metaal gedekt hebben.

DUITSCHLAND. In *Duitschland* is tegenwoordig de **Reichsbank** de belangrijkste circulatiebank, doch in 't geheel bestaan hier wel 9 banken, die het recht hebben bankbiljetten uit te geven. (Zie hierover nader bij de bijzondere beschrijving van Duitschland). De bankbiljetten in Duitschland moeten een waarde van 100, 200, 500, 1000 of een veelvoud van 1000 mark hebben. De Duitse Reichsbank is verplicht steeds $\frac{1}{3}$ der uitgegeven bankbiljetten door standaardgeld of -metaal gedekt te hebben.

OOSTENRIJK-HONGARIJE. *Oostenrijk-Hongarije* heeft slechts één notenbank, de **Oesterreichisch-Ungarische Bank** met een kapitaal van 180 mill. Mark. De uitgegeven biljetten moeten voor $\frac{2}{3}$ door edel metaal gedekt zijn.

GROOT-BRITANNIË EN IERLAND. In *Groot-Britannië en Ierland* is het bankwezen uitstekend ingericht, en de circulatiebanken vooral hebben er een hooge trap van ontwikkeling bereikt. De uitgifte van bankbiljetten is in Engeland en

Ierland in groote mate doch niet geheel gecentraliseerd of in één hand gebracht, in Schotland is dit niet het geval. In Engeland bestaat de **Bank of England**, niet alleen de oudste maar ook de belangrijkste notenbank der aarde. In 1694 werd deze bank opgericht met een kapitaal van 1,2 mill. pond sterling, dat allengs zeer gestegen is. De Bank wordt tegenwoordig beheerscht door de wet van 1844. Eene afzonderlijke afdeling der Bank „issue department” geeft de bankbiljetten uit. Deze afdeling geeft aan het „bankdepartement” tegen 14 mill. £ zekere, soliede waardebewijzen (securities), een gelijk bedrag aan bankbiljetten om te verspreiden. Boven dit bedrag mag het departement alleen dan bankbiljetten uitgeven, als zij ten volle met metaal (op zijn hoogst voor $\frac{1}{3}$ met zilver, en verder dus met goud) gedekt zijn. Men nam aan, dat de omloop van biljetten nimmer beneden die 14 mill. £ zou zinken, en terwijl de verdere biljettenuitgave volledig gedekt moet zijn, loopt men geen gevaar, dat de biljetten niet ingewisseld kunnen worden.

Behalve de „Bank of England” geven nog enkele bankinstellingen als gevolg van vroegere rechten biljetten uit, doch dit bedrag is zeer verminderd.

In Ierland is de biljettenuitgave grootendeels gecentraliseerd in de **Bank of Ireland**, maar bestaan er toch nog 6 banken die biljetten uitgeven. In Schotland geven 10 banken bankbiljetten uit.

In de **BRITSCHER KOLONIËN** is het bankwezen zeer ontwikkeld. De belangrijkste banken, die in de koloniën gevestigd zijn, geven ook bankbiljetten uit.

FRANKRIJK. In *Frankrijk* bestaat sedert 1848 slechts een enkele bank, die biljetten uitgeeft, nl. de **Banque de France**, die in 1800 is opgericht. De bankbiljetten dezer bank zijn na 1870 in Frankrijk wettig betaalmiddel. Het privilege dezer bank duurt tot 1897; zij heeft tot dien tijd de verplichting op zich genomen den Staat 100 mill. franc renteloos voorschot te geven. Bovendien moest zij bij de laatste verlenging van het privilege 100 mill. franc 3 pct. staatsrentebrieven à pari overnemen. Het kapitaal dier bank bedraagt 182 $\frac{1}{2}$ mill. franc.

BELGIË. In *België* kan het recht tot uitgifte van bankbiljetten ook aan andere Banken gegeven worden, doch thans is dit uitsluitend eigen aan de **Banque nationale**, die een monopolie daarvoor bezit. Deze bank is een vennootschap met een kapitaal van 50 mill. franc, die onder controle der regeering staat, en wier werkzaamheden door de wet nauwkeurig zijn omschreven. De waarde der uitgegeven biljetten moet door $\frac{1}{3}$ in munt of muntmateriaal gedekt zijn.

ZWITSERLAND. In *Zwitserland* werden de notenbanken in 1881 onder een algemeene wet van den Bond gesteld. Deze wet bepaalt, dat alleen aan die financieele instellingen het recht gegeven kan worden bankbiljetten uit te geven, wier effectief kapitaal meer dan 500000 franc bedraagt. De noten-uitgifte mag niet meer dan het dubbel bedrag van het kapitaal der bank uitmaken. Van de uitgegeven biljetten moet 40 pct. in munt of muntmateriaal gedekt zijn.

Onder deze wet bleven er nog een groot aantal banken in Zwitserland bestaan, die reeds het recht hadden bankbiljetten uit te geven; men telde er in 1889 zelfs niet minder dan 34. Echter is in October 1890 bij referendum (volksstemming) de wet tot oprichting eener **Bonds-bank** met het monopolie van banknotenuitgifte aangenomen.

ITALIË. In *Italië* bestaan zes notenbanken, 1 de **Nationale Bank** (Banca Nazionale nel Regno d'Italia) vroeger te Genua, thans te Rome, de belangrijkste bank; 2 de **Toskaansche Nationale Bank**, 3 de **Toskaansche Credietbank**, 4 de **Romeinsche Bank van Napels**, 6 de **Siciliaansche Bank**. Zij mogen niet meer biljetten uitgeven dan voor een bedrag, het drievoudige van het aandeelen-kapitaal vertegenwoordigend, en $\frac{1}{3}$ van dat bedrag moet door edel metaal gedekt zijn. De bankbiljetten zijn wettig betaalmiddel, en hebben wettigen koers (*corso legale*, tegenover de vroegere *corso forzato*, toen de biljetten niet inwisselbaar waren). Een nieuwe wet op het bankwezen in Italië is echter thans aangenomen.

De in 1893 aangenomen wet op het bankwezen bepaalt, dat de uitgifte van bankbiljetten in de toekomst tot de nieuwe op te richten *Banca d'Italia* en de *Napelsche* en *Siciliaansche Banken* zal worden beperkt.

SPANJE. *Spanje* heeft slechts één notenbank, de **Spaansche Bank**, te Madrid gevestigd. Deze kan volgens de wet van Juli 1891 tot een bedrag van 1500 mill. pesetas biljetten uitgeven, waarvan $\frac{1}{3}$ door edel metaal gedekt moet zijn, en wel $\frac{1}{6}$ in goud.

PORTUGAL. In *Portugal* bestaat een bank die het monopolie van de uitgifte der biljetten in het gebied van Lissabon heeft, de **Portugeesche Bank**. De biljetten van deze bank worden door den Staat aangenomen, doch niet tegen vasten koers. Voor het overige gebied van Portugal hebben 7 banken het recht biljetten uit te geven, doch zij zijn van minder beteekenis dan de Portugeesche Bank. Allen banken is voorgeschreven, dat $\frac{1}{3}$ der biljetten door metaal gedekt moet zijn.

GRIEKENLAND. De in 1841 opgerichte **Nationale bank** bezit het recht bankbiljetten uit te

geven; de *Jonische Bank*, geheel in Engelsche handen, bezit dit recht voor de Jonische eilanden, en de *Epiro-Thessalische Bank* voor Epirus en Thessalië.

TURKIJE. Hier bestaat de **Ottomanische bank**, die in 1891 voor 8,3 mill. gulden bankbiljetten in omloop had.

RUSLAND. *Rusland* heeft na de reorganisatie van het bankwezen in 1860 een **Rijksbank**, een instelling van den Staat, die direct onder den minister van financiën staat. Deze Rijksbank is, zooals het in de wet luidt, „tot verlevendiging van den handelsomzet en tot consolideering van het geld- en kredietwezen” opgericht. In 1885 is de Poolsche Bank met de Russische Rijksbank vereenigd. De Bank werkt met een kapitaal van 25 mill. roebel, en heeft een reservekapitaal van 3 mill. roebel. De Staat heeft de Bank opgedragen om o. a. zorg te dragen voor rente- en kapitaal-uitkeering der staatsleeningen, voor het papiergeld, voor de financieele zaken betreffende het aangaan en de aflossing van leeningen enz., terwijl verschillende handelsoperaties, als discontoeering van wissels, handel in edel metaal enz. aan deze Bank veroorloofd zijn. De wet van 1884 veroorlooft de Bank aan landbezitters op solawissel (enkelen wisselbrief, die door geen tweeden gevolgd wordt) met hypotheek op het bezit, voorschotten te verleen. De wet van 1888 geeft de Rijksbank het recht op koren, dat aan spoorwegmaatschappijen in bewaar is gegeven, door bemiddeling dezer maatschappijen voorschotten te verleen.

ZWEDEN. In Zweden geschiedt de uitgifte van banknoten door één centraallichaam de **Zweedsche Rijksbank**. De Zweedsche Rijksbank is eene instelling van het Rijk, en staat onder beheer van den Rijksdag. Zij heeft sedert 1887 het recht tot voor 45 mill. Kronen aan ongedekte biljetten uit te geven, doch moet, als dit bedrag bereikt is, 45 mill. kronen in kas hebben aan edel metaal (overigens 15 mill.) Bovendien bestaan er nog 27 particuliere notenbanken in Zweden, zoogen. *Enskiltabanken*, welke concessie in 1893 is afgeloopen. (Of zij verlengd wordt kunnen wij nog niet zeggen).

De mindere zekerheid der biljetten van de particuliere banken heeft dikwijls plannen doen ontwerpen, deze instellingen in de bankbiljetten-uitgave te beperken of dit recht op te heffen. Tot nog toe kwam het daartoe niet. De biljetten der Rijksbank zijn wettig betaalmiddel, de andere niet.

NOORWEGEN. *Noorwegen* richtte in 1816 met de scheiding van Denemarken een eigen **Rijksbank** op te Drontheim. Deze bank is wel geen zuivere Staatsbank, doch zij staat onder de controle der „Storthing” (volksvertegenwoordiging). Haar biljetten hebben gedwongen, vasten koers.

Bij een metaalvoorraad van 16,5 mill. kronen mag zij \pm 35,1 mill. aan biljetten uitgeven. De grootere uitgifte van biljetten moet door metaal gedekt zijn. Tot $\frac{1}{3}$ der metaaldekking mag in het buitenland gedeponeerd zijn.

DENEMARKE. *Denemarken* heeft één notenbank, de **Nationale Bank**. Zij bestaat sedert 1818 en is in de plaats van de vroegere Rijksbank gekomen. De Nationale Bank is eene vennootschap in aandeelen, met een kapitaal van 27 mill. kronen. De biljetten moeten steeds voor $\frac{3}{8}$ gedekt zijn door aanwezig edel metaal; de ongedekte uitgifte van biljetten is tot 30 mill. kronen beperkt.

DE VEREENIGDE STATEN VAN NOORD-AMERIKA. De uitgifte van bankbiljetten in de Vereenigde Staten van Noord-Amerika berust op de wetten van die Republiek van 1863 en 1864 met wijzigingen in 1865, 1873 en 1882. Door deze wetten is de organisatie van notenbanken alhier in hoofdzaak geregeld. Dewijl het bestaan van notenbanken berust op de Bondswet, heeten zij *Nationale Banken*. Daar de oprichting dezer banken niet aan vele beperkingen onderworpen wordt, is het aantal notenbanken hier tot een zeer groot getal gestegen. In 1892 waren er 3788 notenbanken, die te zamen voor 172,4 mill. dollars aan biljetten in omloop hadden.

De banken, die biljetten willen uitgeven, moeten daarvoor een bedrag aan Noord-Amerikaansche reponerende staatspapieren in de schatkist deponeeren. Voor elke 100 dollars „United States Bonds” (obligatiën ten laste der Unie) ontvangen zij van de schatkist 60—90 dollars banknoten, om deze te doen circuleeren. Of zij 60 dan 90 dollars noten mogen uitgeven voor elke 100 dollars staatschuld hangt af van het kapitaal der bank; is het kapitaal der bank beneden de 500000 \$ dan mag de notenuitgave 90 pct. bedragen van genoemd kapitaal, wordt het kapitaal grooter dan vermindert dat procent. Als het kapitaal meer dan 3 mill. is mag slechts voor 60 pct. aan biljetten worden uitgegeven. De banken moeten steeds 5 pct. van het bedrag der biljetten aan wettig geld in de schatkist der Unie aanwezig hebben, om de aangeboden biljetten te kunnen inwisselen tegen geld. Daardoor vormt de schatkist een soort van centraal-wisselbureau. De biljetten zijn hier steeds inwisselbaar. De Nationale Banken zijn tegelijkertijd de belangrijkste depositobanken. Zij staan onder het toezicht van den Controleur der geldmiddelen (comptroller of the Currency), die aan het hoofd van een eigen afdeeling der schatkist staat. Deze controleur geeft jaarlijks aan het Congres een overzicht van den stand en de werking der Nationale Banken.

III. Overzicht van den handel in eenige belangrijke artikelen en van de Visscherij.

§ 24. **Granen.** Men kan den handel beschouwen in volgorde van de landen, waar hij gevestigd is, doch eveneens kan men de handelswaren tot uitgangspunt nemen. Door dit laatste springt de beteekenis van de handelsartikelen beter in het oog. Van dit standpunt uitgaande wenschen wij een algemeen overzicht van den handel in eenige der belangrijkste artikelen te geven. Daartoe vangen wij aan met de *granen*.

Onder de voedingsgewassen nemen de *granen* eene eerste plaats in, en daardoor vormen zij het belangrijkste handelsartikel van bijna alle volken der aarde. Dewijl de granen met zorg en vlijt geteeld moeten worden, is hun voorkomen aan een zekere beschaving verbonden. Met uitzondering van *rijst* en *maïs*, die ook in de tropische vlakten hun standplaats vinden, zijn de granen, alsook de peulvruchten, bovenal produkten der gematigde luchtstreken.

Alleen in die streken, waar de dichtheid der bevolking gering is in verhouding tot de in cultuur gebrachte gronden, kan eene aanzienlijke hoeveelheid graan voor den uitvoer naar landen, welke een te kort hebben, bestemd worden. In de West-Europeesche landen is in historischen tijd de behoefte aan granen toegenomen, naarmate de bevolking hier dichter werd. De korenleverende landen der oudheid, als Noord-Afrika, Egypte en Sicilië, zijn door andere landen geheel overvleugeld. De behoefte aan granen kan thans alleen voldaan worden door de opbrengst der minder dicht bevolkte streken in Oost-Europa, en door Amerika, Azië en Australië.

Het is een groot voordeel, dat de oogst in de onderscheidene graanvoortbrengende landen op verschillende tijden des jaars valt. Zoo heeft de tarwe-oogst in *Australië*, *Nieuw-Zeeland* en in de *Argentijnsche republiek* in Januari, in *Oost-Indië* in Februari en Maart, in *Mexico*, *Egypte*, *Perzië* en *Syrië* in April; in *Japan* en *China*, *Klein-Azië* en *Algiers* in Mei, in *Californië* en *Zuid-Europa* in Juni, in *Midden-Europa* in Juli en Augustus en in *Noord-Europa* in September plaats. Hierdoor zal, wanneer slecht weer een misgewas in het eene land veroorzaakt, dit nadeel zeer waarschijnlijk door een betere oogst van een ander land vergoed kunnen worden. Bij de snelle middelen van verkeer in dezen tijd behoeft men dus niet zooveel vrees te koesteren voor gemeenen hongersnood, zooals die in vroeger eeuwen in Europa niet zelden voorkwam.

Van de granen, welke het meest gebruikt worden, noemen wij in de eerste plaats de *tarwe*. Het oorspronkelijk vaderland der tarwe schijnt in Mesopotamië gezocht te moeten worden. De tarwe groeit het liefst in streken met een

gemiddelde zomerwarmte van op zijn minst 14° C. De hitte der tropische gewesten is voor tarwe niet geschikt. In Europa komt zij nog voor tot 62° N. Br.

De rogge heeft waarschijnlijk haar oorspronkelijk vaderland in Klein-Azië en zuidoostelijk Europa. Zij heeft minder warmte noodig voor haar groei dan de tarwe en komt in Rusland tot 62° en in Skandinavië tot 67° N. Br. voor. (Vergelijk hiermede den loop der isothermen op de kaartjes pag. 4.)

De gerst, die misschien uit de landen om de Kaspische zee en uit Perzië afkomstig is, is een der granen, welke het verst naar het noorden en het hoogst op de bergen voorkomt. In Noorwegen groeit zij tot 70° N. Br., in Siberië tot 60° N. Br., en aan de kust van Labrador tot 49°.

De haver was het oorspronkelijke broodkoren der Middel- en Noord-Europeesche volken, echter gaat haar groei niet zoo ver noordelijk als die der gerst. De haver schijnt uit de landen aan den Donau afkomstig te zijn.

De maïs is de eenige graansoort, welke de Nieuwe-Wereld aan Europa heeft geschonken. Bij de ontdekking van Amerika werd zij aldaar algemeen verbouwd bij de cultuurvolken van Mexico en Peru. In de graven der Inca's en in de oudste kakaatomben van Peru vindt men maïskolven. Daar enkelen ten onrechte meenden, dat de maïs uit het oosten afkomstig was, werd zij, hoezeer onjuist, wel *Turksche weit* genoemd.

Op de maïs wordt meer en meer de aandacht in Europa gevestigd. Een hooge zomertemperatuur is voor de maïs noodig. In Duitschland komt zij tot 50° N. Br. voor. Maar vooral in Zuid-Europa wordt zij veel verbouwd. En in Amerika leveren de Vereenigde Staten groote hoeveelheden maïs.

Van de granen neemt de productie van haver (830,6 ¹⁾) en tarwe (786,5), over de geheele aarde gerekend, de eerste plaats in; dan volgen in afdalende orde de maïs (778,7), de rogge (472,7) en de gerst (285,3 mill. H.L.).

Voor den handel is de totale productie van een land minder van belang dan het overschot, dat een land levert voor den uitvoer. In Europa is RUSLAND de belangrijkste korenleverancier, die vooral tarwe en rogge, haver, gerst en maïs uitvoert, totaal ± 62 mill. HL. per jaar. Dan volgt de uitvoer van RUMENIË, met maïs, tarwe, gerst en een geringer hoeveelheid rogge en haver, in totaal ± 17 mill. HL. Daarop volgt OOSTENRIJK-HONGARIJE met gerst, tarwe en een weinig haver, in totaal ± 8 mill. HL. Verder levert ZWEDEN nog haver voor den uitvoer, terwijl ook SERVIË en EUROPEESCH TURKIJE een weinig graan voor deif uitvoer leveren. Doch over 't geheel is in de andere landen van Europa de invoer van granen veel aanzienlijker dan de uitvoer.

De landen met den meesten invoer zijn Groot-Britannië, Duitschland en Frankrijk. Hierop volgen Italië, Nederland en België.

De belangrijkste graanuitvoer heeft plaats door landen buiten Europa. Wij laten hiervan een overzicht volgen voor de belangrijkste granen, als gemiddelde van 1884—1888 per jaar.

¹⁾ Tusschen () wijst het cijfer de productie aan, in mill. HL., als gemiddelde voor 1884—1888. De opgave is ontleend aan Dr. CARL v. SCHERZER und ED. BRATASSEVIC, Der wirthschaftliche Verkehr der Gegenwart, 1891. Aan deze zeer betrouwbare statistiek ontleenen wij meer opgaven in de algemeene handelsbeschouwing.

Uitvoer van granen door de belangrijkste graanproduceerende landen buiten Europa.

Landen.	Tarwe in 1000 HL.	Rogge in 1000 HL.	Maïs in 1000 HL.	Gerst in 1000 HL.	Haver in 1000 HL.	Meel in 1000 HL.
Vereenigde Staten	43 214	684	15 236	237	864	15 263
Canada	800	130	936	1 418	756	—
Chili	1 477	—	—	112	—	113
Argentijnsche Republiek .	595	—	1 154	9	—	6
Britsch-Indië	24 367	—	—	—	—	9 360
Australië	2 578	—	—	—	117	—
Egypte	846	—	76	—	—	—
Algiers	1 346	—	—	568	504	5
Aruguay	—	—	105	—	—	87
Totaal uitvoer	75 223	814	17 507	2 344	2 241	24 834
Totaal uitvoer der Europeesche landen . .	45 420	15 658	9 376	15 591	8 810	2 951

Uit deze statistiek blijkt, dat in den uitvoer van *rogge* Europa, (d. i. hier RUSLAND,) bovenaan staat, doch dat verder het meeste graan verreweg uit de VEREENIGDE STATEN en BRITSCHE-INDIË op de wereldmarkt wordt aangevoerd. De uitvoer van maïs uit de ARGENTIJNSCHE REPUBLIEK neemt van jaar tot jaar toe in beteekenis. Ook voor URUGUAY heeft de graanuitvoer een groote toekomst.

§ 25. **Rijst.** Het oorspronkelijk vaderland van de rijst wordt in noordelijk Indië en zuidwestelijk China gevonden, en van hier is deze plant over uitgebreide gewesten der aarde in cultuur gebracht, zoodat zij thans het dagelijksch brood van eenige honderd millioenen menschen uitmaakt. De rijstbouw is bijna overal beproefd, waar vochtigheid, temperatuur en grondgesteldheid er aanleiding toe gaven. Zoo wordt de rijst in Europa tot in de Povlakte naar het noorden gevonden. Perzië, Arabië, noordelijk Afrika, Klein-Azië, Griekenland en gedeeltelijk ook Spanje en Portugal zijn reeds vele eeuwen rijstverbouwende landen. Ook is de rijst overgebracht naar Amerika, waar zij veel groeit in de zuidelijke Staten der Unie en in Brazilië.

De rijst wordt bovenal in INDIË geoogst, op het vasteland zoowel als op de eilanden, en is daar een onontbeerlijk voedsel. Over de opbrengst van den rijstooft hebben wij geen vertrouwbare cijfers voorhanden.

De belangrijkste landen en havens voor den rijstuitvoer zijn de volgende: *Rangoen, Bassein, Akyab* en *Maulmein* in Britsch Birma; *Bengalen, Siam, Saigon* (in Beneden Cochinchina) *Japan, Java* en *Ceylon*.

Invoer van rijst heeft plaats in de meeste Europeesche landen. Doch de hoofdmakten voor dit produkt zijn Londen en Liverpool, Bremen en Rotterdam. Ook te Amsterdam is de rijsthandel niet onbelangrijk.

§ 26. **Aardappelen.** De aardappel, oorspronkelijk in Chili, Peru en op de hoogvlakten van Nieuw-Granada te huis, doch in Mexico onbekend, werd eerst in de 18^{de} eeuw in Europa algemeen verbreid, en is sedert een algemeene cultuurplant geworden voor Europa en de overige landen der gematigde luchtstreek. Vooral door de armere lieden wordt de aardappel veel gebruikt. In de nijverheid levert de aardappel de grondstof voor spiritus, aardappelmeel en voor de stroofabrikatie. Hierdoor ontstaat er veel handel in dit produkt.

§ 27. **Peulvruchten en groenten.** Terwijl in de noordelijke zonen der gematigde luchtstreek de eigenlijke rijpe peulvruchten, nl. *erwten* en *boonen* verbouwd worden, worden deze naar het zuiden meer en meer door *groenten* vervangen. In het zuiden is de mensch door het klimaat meer vegetariër dan in het noorden.

China produceert meer groenten dan eenig land der aarde en het voert jaarlijks 1.3 mill. centenars boonen en erwten uit. Canada verzendt gemiddeld 804,000 centenars erwten en boonen.

Het belangrijkste land voor de groenteteelt in het zuiden is Egypte. Verder nemen de landen aan de Middellandsche Zee alle daaraan deel. Rusland produceert veel peulvruchten voor den uitvoer. Spanje en Portugal behooren reeds tot de importlanden. Ook Groot-Britannië en België hebben een grooten invoer van boonen en erwten. Nederland heeft een aanzienlijken uitvoer van versehe en gedroogde groenten, ± voor 18,6 mill. gulden per jaar. Deze uitvoer van versehe en gedroogde groenten uit Nederland heeft het meest plaats naar Groot-Britannië, Pruisen en België. Ingemaakte groenten worden voor een waarde van f 800.000 door Nederland uitgevoerd naar Groot-Britannië, de Vereenigde Staten Nederl.-Indië en België.

§ 28. **Zuidvruchten en ooft.** Voor den wereldhandel zijn ook de zuidvruchten van groote beteekenis. Hiertoe behooren *citroenen, oranje, sinaasappelen, olijven, amandelen, kastanjes, wijndruiven, rozijnen, krenten* en andere produkten der landen aan de Middellandsche Zee.

Citroenen en *oranges* (sinaasappels zijn eene verscheidenheid der gewone oranges) worden bovenal geproduceerd in Spanje, Portugal, Italië, Griekenland, Aziatisch Turkije en komen ook in Zuid-Frankrijk voor. Ook in West-Indië en Paraguay worden, ten deele om de olie, ten deele om de appelen, veel oranjeboomen geplant.

Ook de *vijg* is een gezocht export-artikel, bovenal de Smyrnavig van welke in 1889 wel 23,8 mill. K.G. werd uitgevoerd. Griekenland, Portugal en Turkije voeren verder vijgen uit.

De uitvoer van *krenten* heeft hoofdzakelijk plaats uit Griekenland en de westelijk gelegen Jonische eilanden; sedert 1885 steeg de productie er van jaar tot jaar. In 1889 werd door Griekenland voor 26,4 mill. gulden uitgevoerd.

De hoofdzetel van den *rozijnenhandel* is nog altijd Smyrna. Verder voeren ook Spanje (Malaga) en Californië veel rozijnen uit.

§ 29. **Suiker.** Het suikerriet, dat langen tijd hoofdzakelijk de grondstof der suiker leverde, werd reeds vroeg uit zijn oorspronkelijk vaderland in Voor-Indië naar China en naar Arabië verbreid, en door de Arabieren naar de landen aan de Middellandsche Zee overgebracht, waar de plant thans nog op Sicilië en in Andaluzië wordt gecultiveerd. Na de ontdekking van Amerika werd het suikerriet over de Kanarische eilanden naar dit werelddeel overgebracht, waar het bovenal in West-Indië, Brazilië en de zuidelijkste deelen der Vereenigde Staten wordt verbouwd. Verder vormt het suikerriet op de Maskarënen-eilanden en in Queens-

land (Australië) een belangrijke cultuurplant.

Sedert het midden van deze eeuw ongeveer, wordt in Europa uit de beetwortels suiker bereid, en deze industrie heeft in verschillende landen, ook in Nederland, reeds een groote vlucht genomen. Daardoor is de beteekenis der rietsuiker op de wereldmarkt veel verminderd, maar toch is zij nog altijd belangrijk, en neemt misschien de helft in van de totale hoeveelheid suiker, welke verhandeld wordt.

De landen, welke de rietsuiker hoofdzakelijk voor het export leveren; zijn in afdalende volgorde naar het aandeel, in AMERIKA: Cuba (8000)¹⁾, Britsch West-Indië (2700), Brazilië (2353), Vereenigde Staten (1294), Fransch West-Indië (1121), Britsch Guiana (in 1884—1002), Venezuela (in 1886—536), Peru (531), Argentijnsche Republiek (500), Nederl. Guiana (in 1890—59), San Domingo (62), Mexico (40), San Salvador (30), Britsch Honduras (24), Nicaragua (4), Fransch Guiana (1,7).

Voor den uitvoer der landen in Azië vinden wij: Java (3587), China (2000), Philippijnen (1059), Britsch Oost-Indië (296), Siam (15).

Uit landstreken van AFRIKA werd uitgevoerd: Mauritius (1200), Egypte (442), Réunion (390), Natal (119).

AUSTRALIË en OCEANIË: Hawaï (1886—366), Queensland (251), Nieuw Zuid-Wales (89), Fidji-eilanden (9).

Verder levert Spanje nog 300 duizend centenaars rietsuiker.

Het bovenstaande leert ons de hoofdlanden der rietsuikerproductie kennen. De streken in Europa, waar beetwortelsuiker geproduceerd worden, zijn bovenal tot twee groepen te brengen, en wel A in het westen: *Noordelijk Frankrijk, België en Nederland*, en B in het oosten: *Duitschland, Oostenrijk-Hongarije en Rusland*.

Duitschland staat hierin bovenaan; de Pruisische provinciën en andere landstreken in de stroomgebieden van Elbe en Oder, als: Saksen, Anholt, Brunswijk, Brandenburg en Silezië hebben de meeste suikerfabrieken. Maagdenburg heeft daardoor een drukke suikermarkt.

Ook langs de March in Moravië is de suikerbietencultuur veel verbreid. In Hongarije worden de meeste suikerfabrieken gevonden in de Kleine Hongaarsche laagvlakte. In het westen van Rusland wordt de beetwortelsuiker-fabrikatie op groote schaal uitgeoefend. In Nederland heeft de fabrikatie van beetwortelsuiker hoofdzakelijk plaats op de kleistreken in het N. W. van Noord-Brabant.

De oppervlakte lands met suikerbieten beplant

¹⁾ Al deze cijfers wijzen in duizendtallen centenaars het jaarlijksch gemiddelde aan van den uitvoer voor 1884—1888.

bedroeg in 1893 in Europa totaal 1416158 H.A., over de verschillende landen als volgt verdeeld:

België	57200	H.A.
Nederland	27328	"
Frankrijk	251037	"
Oostenr.-Hong.	343300	"
Duitschland	396400	"
Rusland	450893	"

De opbrengst aan beetwortelsuiker 1884—1889 was gemiddeld per jaar:

Duitschland	935000	metrische tonnen
Oostenrijk-Hongar.	517000	" "
Rusland en Polen	453000	" "
Frankrijk	416000	" "
België	106000	" "
Nederland	34000	" "
Andere landen	98000	" "
	<u>2559000.</u>	

Nederland voert veel ruwe suiker in, welke geraffineerd wordt op onze fabrieken en vervolgens weder uitgevoerd wordt. De hoofdmart van de suiker is Londen. Ook Hamburg, Amsterdam en Rotterdam hebben veel omzet in suiker. Maagdenburg heeft veel handel in beetwortelsuiker.

§ 30. De koffie. Het vaderland van den koffieboom is Abessinië en Soedan, alwaar hij aanzienlijke wouden vormt, en van hier is hij overgebracht naar Arabië. In het oorspronkelijk vaderland schijnt het gebruik van de koffie als drank reeds zeer oud te zijn. Evenwel betrekkelijk laat werd het gebruik der koffie algemeen verbreid¹⁾. In 1696 zijn de eerste koffieplantjes naar Nederlandsch-Indië overgebracht, waar zij op Java geplant werden. De eerste planten werden vernield, doch van de nieuwe, in 1699 overgebracht, zond de Gouverneur-Generaal Johan van Hoorn in 1706 een plantje met het eerste proefje koffieboonen aan Nicolaas Witsen, Burgemeester van Amsterdam en bewindhebber der Oost-Indische Compagnie. Deze plant werd in den botanischen tuin te Amsterdam verzorgd, waar men er spoedig

¹⁾ De Nederlanders zijn eerste koffiedrinkers, zij staan in koffie-verbruik bovenaan. Per hoofd berekend gebruikte men in Nederland in 1888 \pm 6,25 K.G. koffie; hierop volgden België met 4,4 K.G., Vereenigde Staten 4,2 K.G., Zweden en Denemarken met 3,1 K.G., Zwitserland met 3,1 K.G., Duitschland met 2,5 K.G., Frankrijk met 1,74 K.G., Oostenrijk-Hongarije 0,85 K.G., Engeland 0,5 K.G., Italië met 0,4 K.G., Spanje en Portugal met 0,3 K.G. en Rusland en Polen met 0,16 K.G. De wijn-produceerende en bierdrinkende volken hebben een klein bedrag aan koffie-verbruik. Het thee-gebruik per hoofd is in Nederland geringer; Groot-Britannië staat daarmede in Europa boven aan.

meer van verkreeg, zoodat in 1719 de eerste koffieplantjes naar de Nederlandsche bezittingen in Amerika konden verzonden worden. Kort daarop werden de koffieplantages in de kolonie Suriname aangelegd.

Uit Amsterdam zond men in 1714 een met vruchten beladen koffiëheester aan Lodewijk XIV ten geschenke, die hem in den tuin te Marly liet verplegen, en van hier werd de plant in 1722 naar het eiland Martinique in West-Indië overgebracht. Langzamerhand werd de koffie nu in Amerika verbreid, en vooral in deze eeuw verkreeg zij in *Brazilië* een uitgebreid gebied. De poolgrenzen voor de verbreiding der koffieboomen gaan ongeveer tot de jaarisotherm van 20° Celsius; in de heetste gewesten der aarde komen zij wel voor, doch zij vinden de beste voorwaarden voor hun bestaan op bergachtige streken in de schaduw.

De koffiemarkt der aarde wordt in de laatste jaren meer en meer door de productie van *Brazilië* beheerscht. Een uitstekende bodem en een gunstig klimaat werkten hier samen tot ontwikkeling der koffieplantages. In 1888 leverde *Brazilië* ongeveer 50 à 60 pct. der totale koffiëhoeveelheid voor den wereldhandel. Ook aan de westkust van Centraal-Amerika, nl. in *Guatamala*, *Castorica*, *San Salvador* en in *Mexico* neemt de beteekenis der koffie-opbrengst toe; eveneens op *Haïti*, *Portorico* en *Guadaloupe*.

Het tweede gebied van de koffie-productie ligt in het Z. O. van Azië. Hiertoe behooren *Java*, *Sumatra*, *Celebes* en *Bali*. Op de Spaansche Philippijnen is de productie minder van beteekenis, en op *Ceylon* zijn de koffieplantages grootendeels vernield (door een insect). Wij geven een overzicht van de gemiddelde jaarlijkse koffie-productie (1884—1888).

In 1000 centen.	In 1000 centen.
<i>Brazilië</i> 8100	Ned. Oost-Indië 1317
Centr.-Amer. . . 1000	Britsch Oost-Ind. 260
Venezuela . . . 427	Ceylon 90
San Domingo . . 540	Manila 120
Portorico 320	Afrika 204
Jamaïka 100	Eilanden 353
	Totaal 12,831
	× 1000 Centenaar.

De *Mokkakoffie*, welke in den handel komt, is een geringe hoeveelheid. In Afrika levert *Liberia* koffie, en wordt zij aangevoerd uit de landen aan de westkust ten zuiden der Kongo.

De belangrijkste koffiemarkten vindt men in Nederland (Amsterdam en Rotterdam), Londen, Hamburg, Havre, Bordeaux, Marseille, Antwerpen, Triëst, New-York, Boston, Philadelphia, Baltimore, Mobile en New-Orleans.

§ 31. Thee. China, van ouds het bekende land der thee, is sedert ongeveer de laatste halve

eeuw niet meer de eenige theeleverancier voor Europa. Evenwel levert China nog altijd het belangrijkste aandeel. Naast China leveren Britsch-Indië, Japan, Java en Ceylon veel thee. In den laatsten tijd wordt ook in Paraguay en *Brazilië* thee geplant, zoogenaamde *mate-thee*.

Amsterdam en Rotterdam hebben levendigen theehandel.

§ 32. Tabak. De tabak is eene Amerikaansche plant, die men bij de ontdekking van dat werelddeel leerde kennen, en sedert ook in Europa in verschillende landen allengs is overgebracht. In 1610 werd de tabak in Nederland ingevoerd, en haar cultuur heeft voor enkele streken des lands tijden van welvaart met perioden van armoede doen afwisselen. Op dit oogenblik is tabak nog een der hoofdartikelen van den Nederlandschen handel, waarin in 1892 voor 31½ mill. gulden werd omgezet. Daarvan werd het grootste gedeelte geleverd door *Sumatra*, waar verschillende Nederlandsche cultuurmaatschappijen de tabakslanden exploiteeren. (Deli). Verder leveren ook *Java*, *Borneo* en *Celebes* tabak voor de Nederlandsche markt. De aanvoer van *Manila*, van Grieksche en Turksche tabak, van *Maryland*, *Kentucky* en *Virginie*-tabak op de Nederlandsche markt heeft weinig te beteekenen.

Een der belangrijkste afnemers van de tabak op de Nederlandsche markt is Noord-Amerika. Het aanzienlijk verbruik van tabak in de Vereenigde Staten wordt hieruit verklaard, dat de consumptie per hoofd er gemiddeld 2,24 KG. per jaar bedraagt, een cijfer, dat alleen door de Nederlanders, met 3,14 KG., wordt overtroffen.

De voortbrenging der tabak (gemiddeld per jaar 1884—1888) is als volgt over de verschillende landen verdeeld.

A. Buiten Europa.	
	In 1000 KG.
Vereenigde St. v. N. A.	247 636
Mexico	7 500
Cuba	10 000
Portorico	2 500
Haïti	3 800
Overig West-Indië	33
Centraal Amerika	500
Columbië	5 500
Venezuela	218
<i>Brazilië</i> , Chili, Peru	35 000
Paraguay en Argentinië	7 800
Japan	40 800
China	1 000
Philippijnen	7 864
Britsch-Indië	170 000
Ned. Oost-Indië	17 000
Perzië	2 600
Arabisch Turkije	14 785
Totaal	574 536 × 1000 KG.

B. Europa.

	In 1000 KG.
Oostenrijk-Hongarijė	80 760
Duitschland	77 200
Rusland	51 000
Europeesch Turkije	
Thessalië, Bulgarijė	3 000
Frankrijk	16 200
Griekenland	7 600
Italië	6 000
Nederland	3 000
Rumenië	3 000
Servië	1 500
Zwitserland	1 800
De andere landen	5 000
Totaal	256060 × 1000 KG.

De landen van den grootsten *invoer* van tabak zijn in volgorde: Duitschland, Groot-Britannië, Oostenrijk-Hongarijė, Nederland, Frankrijk, Italië, België, Rusland. De landen van den grootsten *uitvoer* van ruwe tabak volgen elkander op in de rij: Nederland, Oostenrijk-Hongarijė, Groot-Britannië, Duitschland en Rusland.

Het gebruik van tabak behoort niet tot de noodzakelijke behoeften der menschheid. Daardoor wisselt dit ook zeer af in de onderscheidene landen. Verschillende omstandigheden hebben samengewerkt, om het gebruik van tabak hier te doen toenemen, elders tegen te houden. Wij hebben de oorzaken daarvan hier niet na te gaan, doch geven in betrekkelijke cijfers het tabakverbruik per hoofd der bevolking en per jaar berekend voor de verschillende landen aan.

	Tabakverbruik gemiddeld per persoon.
Nederland	3,14 KG.
Vereen. St. v. N. A.	2,24 "
Oostenrijk-Hongarijė	1,71 "
Denemarken	1,68 "
Zwitserland	1,47 "
België	1,43 "
Duitschland	1,36 "
Noorwegen	1,04 "
Frankrijk	0,93 "
Zweden	0,85 "
Servië	0,81 "
Italië	0,61 "
Rusland	0,56 "
Rumenië	0,25 "
Finland	0,10 "

§ 33. **Wijn.** De wijn-produceerende landen leert het volgend overzicht kennen, als gemiddelde voor 1884—1888 per jaar.

	In 1000 H.L.	In 1000 HL.
Italië	30 217	Zwitserl. 600
Frankrijk	28 102	Servië 600
Spanje	24 813	
Hongarijė	4 600	Europa 103 392
Oostenrijk	4 200	Algiers 2 728
Portugal	3 200	Turkije 2 600
Duitschland	2 300	Amerika 1 619
Rusland	2 200	Californië 750
Griekenland	1 560	Australië 72
Rumenië	1 000	
		Buit.-Eur. 7 769
		Totaal 111 162 × 1000 HL.

Het verbruik van wijn wisselt in de onderscheidene landen zeer af. Volgens de cijfers van den laatsten tijd zou dat verbruik per hoofd en per jaar zijn:

Frankrijk	119 Liter.	België	3,7 Liter.
Spanje	80 "	Nederland	2,6 "
Portugal	76 "	Amerika	2,6 "
Italië	70 "	Groot-Brit.	2,1 "
Zwitserland	55 "	Noorwegen	1,0 "
Oost. Hongar.	22 "	Denemarken	1,0 "
Duitschland	6 "	Zweden	0,4 "

Het buitengewone wijnverbruik in Frankrijk, in verband met den achteruitgang der productie door de druifluis, heeft sedert 1880 een grooter invoer dan uitvoer ten gevolge. In de *waarde* is het verschil van invoer en van uitvoer niet zoo groot, daar Frankrijk meest inférieure soorten invoert, om daarmee den Franschen wijn te versnijden. Van 1884—1888 bedroeg die meerdere invoer dan uitvoer per jaar \pm 7,8 mill. H.L. In 1891 werd in Frankrijk in de eerste 11 maanden 10 miljoen H.L. wijn ingevoerd (waarvan 8,5 mill. H.L. uit Spanje en 1,6 mill. H.L. uit Algiers; de overige was afkomstig uit Portugal, Italië en Tunis) en in denzelfden tijd werd slechts 2,4 miljoen H.L. uitgevoerd. Een aanzienlijk deel van den door Frankrijk geëxporteerden wijn is een kunstprodukt van de in Frankrijk ingevoerde rozijnen.

De landen met meer uitvoer dan invoer van wijn in Europa zijn in volgorde naar dat bedrag: *Spanje* (6997), ¹⁾ *Italië* (2208), *Portugal* (1425), *Oostenrijk-Hongarijė* (604), *Griekenland*, (200) en *Servië* (10).

De Vereenigde Staten van Noord-Amerika hebben nog altijd een aanzienlijken invoer van Rijn- en Moezelwijn; invoer van andere soorten is veel verminderd door uitbreiding der eigen productie.

§ 34. **Bier.** Het bier, dat in den oudsten tijd bij de Germaansche volken een algemeen gebruikte volksdrank was, neemt ook thans

¹⁾ De cijfers () in 1000 H.L.

weder meer en meer die plaats in. Vandaar dat het aantal bierbrouwerijen en de bierproductie zeer aanzienlijk is. Het volgend overzicht leert ons de bierproductie, het aantal bierbrouwerijen en het biervebruik per hoofd en per jaar van eenige landen kennen, als gemiddelde voor 1885—1889.

LANDEN.	Aantal brouwerijen.	Productie per jaar in 1000 H. L.	Gebruik per hoofd per jaar.
Groot-Britannië . . .	12874	45877	143,9 Liter
Duitschland	26240	47336	87,7 "
Noord-Amerika	2300	34815	31,3 "
Oostenrijk-Hongarijē	1942	13142	32,5 "
België	1270	10195	169,2 "
Frankrijk	2844	7941	21,0 "
Rusland	1365	3555	4,7 "
Denemarken	394	1874	33,3 "
Spanje	81	1590	? "
Nederland	452	1580	29,0 "
Zwitserland	417	1119	37,5 "
Zweden	142	1008	11,0 "
Noorwegen	381	694	15,3 "
Italië	127	174	? "
Rumenië	11	84	? "
Griekenland	8	59	? "
Servië	12	50	? "

Bier-export hebben in volgorde: *Duitschland, Oostenrijk-Hongarijē, Groot-Britannië, Nederland en Noorwegen.*

Een grooter bedrag aan invoer dan uitvoer hebben Frankrijk, België, Italië, Zwitserland, Rumenië en Rusland. In Indië neemt ook het gebruik van bier toe en de invoer aldaar is stijgende.

§ 35. **Katoen.** Katoen is een der moest gebruikte stoffen van de weef-industrie. De productie van katoen heeft hoofdzakelijk plaats in de *Vereenigde Staten van Noord-Amerika, Britsch-Indië, Egypte, Brazilië, Turkije, West-Indië, Peru en Australië.* Ook *Rusland* produceert in den laatsten tijd katoen in Trans-Kaukasië en de omstreken van Taschkend.

In alle Europeesche landen is de hoeveelheid ingevoerde katoen uit den aard der zaak grooter dan de uitvoer. Een levendige industrie wordt door den invoer van katoen gevoed. Bovenal in Groot-Britannië heeft de katoen-industrie een reusachtigen omvang verkregen.

Ook in Nederland heeft voor Twente, voor enkele deelen van Noord-Brabant, als Helmond en Eindhoven, voor Leiden en andere plaatsen de weverij van katoenen stoffen veel beteekenis. Nederland voert vooral katoenen stoffen uit naar Nederl. Oost-Indië en het Kongoland.

Den omvang der katoen-industrie leert men kennen uit het volgend overzicht van het aantal spindels.

LANDEN.	SPINDELS in 1000-tallen.	LANDEN.	SPINDELS in 1000-tallen.
Gr.-Britannië.	44348	Zwitserland.	1878
Amerika.	14300	Italië.	1131
Frankrijk.	5089	België.	800
Duitschland.	4900	Nederland.	300
Rusland.	3600	Zweden.	300
Oost-Indië.	2625	Brazilië.	225
Oostenr. Hong.	2367	Griekenland.	80
Spanje.	1885		
		Te zamen	83828

§ 36. **Vlas.** Van de Europeesche landen produceeren alleen Rusland, en in geringe mate ook Nederland, meer vlas dan zij voor eigen industrie behoeven. In Rusland verkrijgt de vlasbouw steeds grooter uitbreiding. De productie van lijnzaad in Rusland wordt op 456,4 mill. K.G. per jaar geschat. De uitvoer van vlas en heede door Rusland raamt men op 200 à 240 mill. K.G. Ook Britsch-Indië heeft een aanzienlijken uitvoer van vlas en lijnzaad.

§ 37. **Huiden.** De handel in huiden van verschillende diersoorten is tegenwoordig werkelijk tot een wereldhandel geworden. Van de Europeesche landen heeft *Frankrijk* den grootsten uitvoer van dit artikel; dan volgen *Rusland, Duitschland, België, Oostenrijk-Hongarijē, Italië, Denemarken* en *Zwitserland.* De uitvoer van eenige dezer landen zal zeker een gevolg zijn van den invoer uit Amerika of van elders. *Tunis, Britsch-Indië, Argentinië, Uruguay* en *Brazilië* exporteeren jaarlijks veel van dit produkt.

§ 38. **Wol.** De wolproductie is uit den aard der zaak bepaald tot de landen, waar de schapenteelt op groote schaal gedreven wordt. Als zoodanig noemen wij in de eerste plaats *Australië* en *Nieuw-Zeeland,* verder de *Kaapkolonie* en de *La Plata staten.* De Vereenigde Staten van N. A. hebben veel schapenteelt, doch de wol is nog niet voldoende voor de inlandsche industrie, zoodat dat land nog veel wol uit Australië en de La Plata staten moet betrekken.

In Frankrijk is de productie van wol in de laatste jaren sterk verminderd, doch Marokko, Algiers en Tunis vullen het te kort aan. Alleen Rusland, Spanje, Rumenië, Denemarken en Griekenland hebben in Europa een grooter uitvoer dan invoer van wol. Rusland vooral voert veel uit, ± 28 mill. K.G. De grootste invoer van wol heeft plaats in Groot-Britannië, Frankrijk, Duitschland en België.

Het grootste deel der Australische, Nieuw-Zeelandsche, Zuid-Afrikaansche, en La Plata-wol wordt over Londen, Antwerpen, Liverpool, Bremen, Duinkerken, Bordeaux en Genua in Europa geïmporteerd.

§ 39. **Steenkolen.** De steenkool is in de 19e eeuw de hefboom, welke het geheele economisch leven in beweging brengt. Een wereld zonder steenkolen is ons bijna niet meer denkbaar. En toch, men moet de gedachte bij zich omdragen, dat eenmaal de steenkolenmijnen der aarde moeten uitgeput worden. Het „wanneer?” ligt naar menselijke berekening gelukkig nog in een ver verschiet. Volgens hetgeen thans bekend is zijn de kolenlagen in Europa, en bovenal in Rusland, waar ze nog weinig geëxploiteerd worden, zoo rijk, dat voor eenige eeuwen Europa daardoor kan voorzien worden.

Het volgend overzicht leert ons de kolenproductie der verschillende landen kennen, als gemiddelde per jaar van 1884—1888.

In 1000 tonnen.		In 1000 tonnen.	
Gr.-Britannië.	165502	Spanje.	950
Duitschland.	77288	Zweden.	286
Oosterr. Hong.	22212	Italië.	223
Frankrijk.	21832	Nederland.	46
België.	18556	Zwitserland.	19
Rusland.	4159	Portugal.	17

De uitvoer van steenkolen heeft in deze landen nagenoeg in de volgorde der productie plaats. Evenwel Rusland levert nog geen kolen voor den uitvoer. Bovenal Groot-Britannië Duitschland en België zijn kolenleveranciers.

Ook de Vereenigde Staten hebben een aanzienlijke kolenproductie.

§ 40. **IJzer en Staal.** De 19de eeuw kan met recht de eeuw van ijzer en staal genoemd worden. Met de steenkool vormt het ijzer een der belangrijkste grondstoffen der tegenwoordige nijverheid.

Het gebruik van ijzer tot het maken van verschillende zaken, tot het bouwen van huizen, het leggen van sporen, het maken van bruggen, torens enz., enz., heeft een reusachtige uitbreiding verkregen.

Het ijzer komt als erts voor, doch weinig in zuiveren toestand. De productie van ruw ijzer in de verschillende landen leert ons het volgend overzicht kennen, dat het gemiddelde van 1884—1888 per jaar aanwijst.

LANDEN	Productie van ruw ijzer in 1000-tallen metrische tonnen.
Groot-Britannië	7943
Duitschland	3963
Frankrijk	1629
België	759
Oostenrijk-Hongarijē	732
Rusland	502
Zweden	456
Spanje	165
Italië	19

LANDEN.	Productie van ruw ijzer in 1000-tallen metrische tonnen.
Finland	15
Turkije	12
Zwitserland	10
Portugal	2,4
Noorwegen	1
EUROPA	16209
Vereen. Stat. v. N.-A.	6273
Canada	11
Australië	7,5
Andere landen	60
Totaal	22560

Groote hoeveelheden ijzer worden als *staal* verwerkt, in welchen vorm tegenwoordig het ijzer veel gebruikt wordt. Gelijk Groot-Britannië in de ijzerproductie bovenaan staat, is het ook de eerste in rang bij de staalproductie. Ongeveer is de volgorde der landen voor de staalproductie dezelfde als bij de ruw-ijzer-productie.

Het kleine België staat No. 4 in de rij der Europeesche rijken, wat de productie van ruw ijzer betreft. Daardoor blijkt het, hoeveel belang dit bedrijf voor België heeft.

Nederland levert nog moeras-ijzererts voor Duitschland en België.

§ 41. **Koper, Zink en Tin.** De *koperproductie* der Europeesche landen is als volgt: Spanje en Portugal (55,8), ¹⁾ Duitschland (14,8), Rusland (4,8), Italië (2,3) Noorwegen (1,7), Oostenrijk-Hongarijē (1,4), Groot-Britannië (1,1), Zweden (0,7).

Verder leveren koper: de Vereenigde Stat. v. N.-A. (84), Chili (31,8), Japan (11,3) Australië (8,2), Zuid-Afrika (6,9), Venezuela (3,5), Mexico (2,4), Canada (1,6), New-Foundland (1,4), Bolivia (1,2).

Zink wordt in Europa bovenal geleverd door de Rijnprovincie en België.

Het beste *tin* wordt geleverd door *Banka*, *Billiton* en *Malakka*. Ook de *Argentijnsche Republiek* levert een aanzienlijke hoeveelheid tin. In de Zwarte Bergen van Dakota in de Vereenigde Staten zijn ook aanzienlijke tinlagen ontdekt. In Europa levert Cornwallis en de aangrenzende gedeelten van Devonshire (Engeland) het meeste tin.

§ 42. **Edele metalen. Goud en Zilver.** Het goud is ongetwijfeld het eerste metaal geweest, dat de aandacht van den mensch bijzonder tot zich trok, en dat hij, zij het ook op ruwe wijze, reeds vroeg heeft geleerd te bewerken. Het goud toch komt hoofdzakelijk in gedegen of zuiveren toestand (altijd met zilver verbonden) voor, en werd

¹⁾ Tusschen () is ± de opbrengst per jaar in duizenttallen metrische tonnen opgegeven.

oorspronkelijk nog meer dan thans op licht toegankelijke plaatsen in zand en grint der rivieren of in aangespoelden bodem (alluviaal goud) gevonden. Daar het goud als edel metaal trots den invloed van lucht en water zijn glans en kleur behoudt, kon het niet de aandacht der menschen ontgaan. De gemakkelijke bewerking van het goud was verder een belangrijk voordeel voor den natuurmensch. Evenwel komt het slechts in zoo geringe mate voor, dat het op zijn hoogst kon dienen om den zin tot opsiering te bevredigen. Zoo vonden de Spanjaarden na de ontdekking van Amerika bij de onbeschaafde inboorlingen van West-Indië reeds gouden sieraden.

Het weinig voorkomen, de gemakkelijke bewerking en de hooge waarde maakten goud bijzonder geschikt voor muntmateriaal. Verder doet het in alle landen nog dienst voor sieraden.

Het zilver vindt men in zilverertsen als gedegen zilver en ook als legering (zilveramalgame = verbinding van kwik met zilver) verbonden met andere stoffen. Ook het zilver was een der vroegst bekende metalen, en werd reeds in de oudheid in groote hoeveelheden gebruikt. De Phoeniciërs, Karthagiers en Romeinen haalden het meeste zilver uit Spanje. In de middeleeuwen leverde het tegenwoordige Oostenrijk veel zilver. De mijnen van Chemnitz en Kremnitz alhier werden zeer waarschijnlijk door de Romeinen geopend. In Saksen werd in de 10^{de} eeuw zilver ontdekt, en in dien tijd vond men het ook in den Rammelsberg. Vooral de ontdekking van Amerika bracht een groote vermeerdering in de jaarlijksche opbrengst van zilver, evenals van het goud, te weeg.

Het goud werd reeds in den oudsten tijd bij de beschaafde volken der oude wereld veel gebruikt en hoog geschat. Arabië was reeds in de oudheid door zijn goudopbrengst bekend; het Ophir uit den bijbel, dat het goud leverde voor den tempelbouw van Salomo, willen enkelen hier zoeken. Anderen meenen, dat dit land aan de oostkust van Midden-Afrika, bij Sofala ongeveer, moet gezocht worden. In elk geval is het zeker, dat van deze laatste kust reeds sedert oude tijden veel goud naar Indië en andere Aziatische landen, alsook naar Egypte, werd uitgevoerd.

In den tijd der oude geschiedenis en der middeleeuwen werd in onderscheidene landen van Zuid-Europa hier en daar goud gevonden. Zoo vond men goud op Thasos, in Thracië, nabij Aquileja (bij Triëst) en in Spanje. Hongarië en Zevenburgen zijn in Europa de goudrijkste landen, die reeds in de oude tijden goud leverden. Ook in de Alpen wordt goud aangetroffen; vandaar dat alle uit de Alpen komende rivieren goud medevoeren. Uit het zand van den Boven-Rijn werd vele eeuwen goud gewasschen; eveneens uit dat van den Isar.

In de goud- zoowel als de zilverproductie kwam een groote omkeer na de ontdekking van Amerika met zijn rijke goudmijnen. Het goud was aanvankelijk het lokmiddel der eerste ontdekkers in de Nieuwe Wereld, die steeds hoopten een Dorado of goudland te vinden. In Europa leverde van 1580 tot 1800 bijna alleen Zevenburgen nog goud; het overige kwam uit Amerika. Echter begon Rusland in 1751 de goudmijnen in den Ural te exploiteeren.

Een geheel nieuwe phase in de productie van het goud begon sedert 1848. De ontdekking der rijke goudvelden van Californië leidde dit tijdperk in. Ook andere staten in het westen van Noord-Amerika hadden na 1860 deel aan de goudopbrengst, o.a. Colorado, Dakota, Montana en Nevada.

In Australië begon de goudproductie in 1852, het maximum van de opbrengst viel in 1856, toen 3238000 onsen (een ons heeft ongeveer een waarde van 43 gulden in goud) goud door Australië geleverd werd. In 1889 leverde het 1739 onsen.

Zuid-Afrika is sedert 1886 een belangrijke goud-leverancier geworden. De Zuid-Afrikaansche Republiek had in 1891 een goudproductie voor een waarde van 38,4 mill. gulden (in goud) en overtreft die van Australië.

De voortbrenging van edele metalen door de verschillende gedeelten der aardoppervlakte leert ons het volgend overzicht kennen voor 1889.

LANDEN.	Goudproductie in KG.	Zilverproductie in KG.
Oostenrijk-Hongarijē	3800 .	36586
Rusland	38000 .	11000
Duitschland	403000
Overig Europa	208600
Afrika (sedert is de uitvoer zeer toegenomen.)	12155 .	
Mexico	1580 .	1335828
Columbia	5300 .	
Peru, Bolivia, Chili	3800 .	450000
Brazilië	1570 .	
Vereen. Stat. v. N.-A.	56353 .	1555486
Australië	51800 .	
Diverse landen	7950 .	208600

De productie van zilver is in den laatsten tijd veel sterker toegenomen dan de goudproductie.

Volgens de opgaven van Soetbeer en het verslag van den Amerikaanschen munt-directeur was de zilverproductie, over de geheele aarde berekend, als volgt:

1851—1855 gemiddeld per jaar	886 115 KG.
1856—1860	904 990 "
1861—1865	1 101 150 "
1866—1870	1 339 055 "
1871—1875	1 969 400 "

1876—1880 gemiddeld per jaar	2 450 300	KG.
1881—1885	2 808 400	"
1886—1890	3 464 903	"
1891	4 393 100	"

Volgens Soetbeer is de productie van goud van de landen, welke met Europa in betrekking staan, als volgt:

1851—1855 gemidd. per jaar	557	in mill. Mark.
1856—1860	564	" " "
1861—1865	516	" " "
1866—1870	544	" " "
1871—1875	485	" " "
1876—1880	481	" " "
1881	419	" " "
1882	464	" " "
1883	393	" " "
1884	406	" " "
1885	410	" " "
1886	426	" " "
1887	420	" " "
1888	440	" " "
1889	474	" " "
1890	464	" " "

Die groote zilverproductie heeft een aanzienlijke depreciatie van het zilver ten opzichte van het goud tengevolge. Hierdoor zijn de landen met hoofdzakelijk zilveren munten zeer in moeilijkheden gekomen, en overal is dan ook de vrije aanmuntning van het zilver gestaakt. (Zie pag. 25).

§ 43. **Petroleum.** Ongeveer een 35tal jaren maakt de petroleum een artikel van algemeen gebruik uit, en sedert heeft dit produkt in den handel eene belangrijke geschiedenis. Wij hebben echter op deze plaats geen ruimte, die te kunnen nagaan.

De hoofdleverancier van petroleum is nog altijd de Vereenigde Staten van Noord-Amerika. De uitvoer van petroleum uit de Vereenigde Staten bedroeg ongeveer,

Petroleum-uitvoer van Amerika naar:	
Europa	312 717 554 gallons
Azië	112 458 935 "
Afrika	8 570 668 "
Het overige	Amerika 27 303 926 "
	Australië 7 024 938 "
	Eilanden 1 440 862 "
Te zamen 469 516 883 gallons	

Die reusachtige hoeveelheid wordt over de verschillende landen der aarde verdeeld, zoodat in onderscheidene steden een levendige handel in dit produkt, eveneens een speculatie, bestaat. Amsterdam en Rotterdam hebben veel petroleumhandel. De Amerikaansche petroleum wordt thans meest aangevoerd in expresselijk daarvoor ingerichte „tanksteamers“.

In den laatsten tijd is Rusland door de petroleum van den Kaukasus en de Kaspische

Zee een concurrent geworden van Amerika op de petroleummarkt. Ook op de Nederlandsche markt neemt de aanvoer van Russische petroleum toe, doch de Amerikaansche heeft nog altijd ver de overhand.

§ 44. **De zeevisscherij.** Onder de visscherij verstaat men niet enkel de vangst van *visschen* maar van alle nuttige waterdieren, zoodat de vangst van walvissen, zeehonden, mosselen, korallen, enz. hier ook toe gerekend wordt.

Sedert oude tijden is de visscherij een belangrijke tak van bestaan voor vele landstrekken. Over 't geheel gaat men van het beginsel uit, dat in volle zee de visscherij gelijkelijk vrij is voor alle natiën, doch dat in de wateren tot op drie zeemijlen afstand van de kust het vischrecht behoort aan de aangrenzende landen. Hierop bestaan echter enkele uitzonderingen, door tractaten bepaald.

Zoo werd o. a. bij den vrede van Utrecht in 1713 aan de Fransche visschers het recht gegeven op de banken aan de kusten van New-Foundland te visschen, een recht, dat bij het verdrag van Londen in 1818 door hen behouden bleef.

Door internationale verdragen worden thans de verordeningen op de visscherij geregeld. Van groot belang in dit opzicht is het verdrag tusschen Duitschland, België, Denemarken, Frankrijk, Groot-Britannië en Nederland in 1882 in den Haag gesloten (in 1884 in werking getreden) over de regeling der visscherijpolitie in de Noordzee buiten de kustwateren. Hierin wordt o. a. ook bepaald, dat alle schepen zichtbare kentekenen moeten bezitten, die in registers zijn ingeschreven. Soortgelijke verdragen zijn ook gesloten tusschen Engeland en Frankrijk, en tusschen Oostenrijk en Italië. Ook is in 1887 een verdrag gesloten tusschen de Noordzeestaten, waarbij de handel in sterke dranken, die op zee tusschen de visschers van verschillende landen plaats had, zooveel mogelijk beperkt is.

De zeevisscherij wordt onderscheiden in de *grootte visscherij*, nl. de visscherij op groote vischen, als walvischachtige dieren, robben en gedeeltelijk ook op kabeljauw, en de *kleine visscherij*¹⁾, nl. die van haringen, makreelen, tonijnen, tong e. a. platvissen.

De centra der groote visscherij liggen, zooals op de visscherijkaarten van M. Lindeman te zien valt, op het noordelijk halfrond en bovenal in de koele zeeën tusschen Noorwegen en Noord-Amerika. Van alle deelen der aarde wordt hier het meest de vischvangst uitgeoefend. De wal-

¹⁾ In Nederland werd in vroegere eeuwen de haringvangst de *grootte visscherij* genoemd, de visscherij op kabeljauw en schelvisch de *kleine visscherij*. Deze namen wezen hier op den omvang van het bedrijf.

vischvangst, die hier vroeger bloeide, heeft echter weinig beteekenis meer; misschien vindt die in de zuidelijke poolzeeën nog een rijk gebied.

De visscherij voor vele deelen van den Grooten Oceaan is nog weinig ontwikkeld. Evenwel in China, Japan en in den Oost-Indischen Archipel vindt men talrijke visschersvloeten op de kustzeeën.

De visscherij van de Vereenigde Staten van Noord-Amerika (bovenal de staten van Nieuw-Engeland) heeft den grootsten omvang der aarde, en ook die van Britsch Noord-Amerika is zeer aanzienlijk. De banken nabij de kusten en die van New-Foundland leveren een rijk vischwater. In Europa staat op het gebied der visscherij Groot-Britannië bovenaan. Daarop volgen Noorwegen en Frankrijk. Wij zeiden reeds, dat dit laatste land het recht heeft in de kustwateren van New-Foundland te visschen. Verder wordt ook door Italië en Nederland nog veel deel genomen aan de groote visscherij.

IV. Historisch overzicht van den loop van den wereldhandel.

§ 45. De wereldhandel tijdens de oude geschiedenis. Vóór wij aanvangen met de behandeling der verschillende deelen der aarde afzonderlijk, zullen wij een blik slaan op den loop van den wereldhandel gedurende de historie. Daardoor zal de ontwikkeling van den handel en het verkeer, welke bij de bijzondere staten kort wordt aangewezen, beter in verband met den algemeenen loop der historie beschouwd kunnen worden.

De geschiedenis van den handel loopt parallel met die der beschaving. Daarom vangt de handelsgeschiedenis ook aan in die landen, waar zich het vroegst beschaafde natiën gevestigd hadden. En in de oude geschiedenis treden de cultuurvolken van het Oosten, als Indiërs, Babyloniërs, Assyriërs, Egyptenaren, Phoeniciërs, Karthagiers, Grieken en Romeinen ook achtereenvolgens meer of minder op als handeldrijvende natiën, die vooral in hun nationalen bloeitijd den handel deden leven. Men kan zelfs in zekeren zin zeggen, dat de handel de verbreiding der geestelijke ontwikkeling krachtig bevorderde of voorafging. De ruiling der koopwaren ging toch onwillekeurig met eene uitwisseling der geestelijke ideeën gepaard.

In de eerste plaats denken wij aan Indië. Reeds in de oudste geschiedenis verschijnt Indië als een merkwaardig cultuurland. Door hooge gebergten en zeeën ingesloten, vormde Indië bijna een wereld op zich zelve. Daarbij kwam nog, dat door den rijkdom aan voortbrengselen, welke de natuur dit land zoo mild schenkt, de bewoner niet het oog behoefde te slaan op het buitenland. De rijkdom aan produkten was de oorzaak van de zelfgenoegzaamheid des volks,

dat zich gaarne in bespiegelingen verdiepte, maar er minder aan dacht, den strijd om 't bestaan in de volle menschenmaatschappij te voeren.

Echter, hoewel den Indiërs zelf het avontuurlijke trekken met de handelskaravane niet toelachte, en zij liever rustig te huis bleven, toch werd hun land veel bezocht. Vreemdelingen brachten er goud en zilver aan in ruil voor vele produkten van Indië. Edele metalen werden daardoor hier in grooten rijkdom verzameld. De industrie in Indië leverde een rijke menigvuldigheid van gewezen stoffen en van weelde-artikelen. Edelgesteenten, paarden, goudsmids- en juweliersfabrikaten, weelde-artikelen, ivoor, specerijen, kaneel, gember, peper, rijst, suikerriet, sandelhout, katoen, fijne staalfabriekatiën enz. leverde het oude Indië aan de overige oude volken.

Aanvankelijk was de handel op Indië landhandel, door karavane tot stand gebracht. Doch ook in zeer vroegen tijd werd de scheepvaart ter zee hier bekend. De regelmatig afwisselende moessons waren zeker van gunstigen invloed op de eerste opkomst van het zeeverkeer; men kon daardoor rekenen op de richting der winden. De Indiërs schijnen zelf aanvankelijk ook goede zeevaarders geweest te zijn, doch lieten deze taak weldra aan de Maleiërs en aan de Arabieren over. Vooral de Arabieren beheerschten den handel en de zeevaart op de Indische zee gedurende de middeleeuwen grootendeels. Aldus kwam in den tijd, toen het karavaneverkeer meer voor de zeevaart moest onderdoen, de handel op Indië bovenal in Arabische handen.

Het Babylonische en daarna het Assyrische rijk hebben zich minder als handelsstaten doen kennen, al was de handel natuurlijk niet buitengesloten. Doch in de oude geschiedenis hebben zich bovenal de *Phoeniciërs* als handelsvolk een groote vermaardheid verworven.

De *Phoeniciërs* bewoonden den oostelijken kustzoom der Middellandsche Zee. Dit is een schrale landstreek, arm aan vruchten en natuurlijke voortbrengselen, maar rijk aan kleine bochten en inhammen, welke der scheepvaart dienstig zijn. Daardoor moesten de bewoners zich wel op handel en scheepvaart toelagen, om in hun bestaan te voorzien. Met zeeroof en visscherij aangevangen, vervolgens een kleinen kusthandel drijvend, werden zij weldra beheerschers van den handel op de Middellandsche Zee. Zelfs waren zij het, die den handel en de scheepvaart voor Egypte in handen hadden, en Phoenicische schepen zouden tijdens koning Necho voor Egypte Afrika reeds zijn omgevaren (7^e eeuw voor Chr.).

De produkten op de markten der landen aan den Tigris en de Euphraat, van Indië, Arabië en Afrika, werden bovenal door de Phoeniciërs verhandeld. Sidon en Tyrus waren de beroemde Phoenicische handelssteden; Jesaja noemde Tyrus

de stad, „die kronen weggeeft en wier vorsten kooplieden zijn.”

De Middellandsche Zee, de Europeesche cultuurzee der oude geschiedenis, was het voornaamste tooneel van de handelsbedrijvigheid der Phoeniciërs. Cyprus was voor hen de dichtstbij gelegen landingsplaats; Rhodes en Kreta werden door hen bevolkt, en van hier togen zij naar Griekenland en de Zwarte Zee. En toen de Grieken, ongeveer in de 6^{de} eeuw vóór Chr., meer en meer in macht en aanzien ter zee toenamen, verplaatsten de Phoeniciërs hun handel naar het westelijk bekken der Middellandsche Zee, waar zij de noordkust van Afrika en de zuidkust van Europa aandeden. Hier stichtten zij, met bewonderenswaardig scherp handeelsblik, die reeks van koloniën, welke overblijfselen tot op onzen tijd als bloeiende stapelplaatsen van het volkerenverkeer zijn blijven bestaan. De belangrijkste steden op de Spaansche kust hebben aan de Phoenicische volkplantingen hun ontstaan te danken. Gades (Cadix), Cartejo, Malacca (Málaga) en Hispalis waren in den ouden tijd Phoenicische steden in het zuiden van Spanje. En op de noordkust van Afrika bezaten zij Utica, Karthago en Adrumetum. Ook op Sicilië, Sardinië en de Balearische eilanden kregen de Phoeniciërs vasten voet om handel te drijven.

De koopwaren, welke de Phoeniciërs verhandelden, waren bovenal de volgende. *Goud* en *zilver* kregen zij uit Spanje, *koper* en *slaven* uit de landen aan den Kaukasus, *wijn* en *graan* uit Egypte, *olie* en *wijn* uit Palestina, *geweven stoffen* uit Babylon, *wierook*, *goud*, *edelgesteenten*, *ivoor* en *ebbenhout* uit Indië, Arabië en Afrika. Ook *tin* en *barnsteen* waren belangrijke handelsartikelen van dit volk. *Tin* vonden zij reeds te Massilia (Marseille), doch haalden het waarschijnlijk ook van de Kasisteriden (Scilly-eilanden ten Z. W. van Engeland). Het barnsteen werd over landwegen en rivieren van de Oostzee naar de stapelplaatsen aan de Middellandsche zee als Massilia (langs Rijn, Doubs, Saone, Rhone, enz.) vervoerd.

Aan eene verstandige staatkunde, die niet naar uitbreiding van grondgebied streefde, maar enkel op handelsvestigingen bedacht was, hadden de Phoeniciërs gedurende een lange periode de veiligheid voor het verkeer en het overwicht van hun handel te danken. Men kan vrij zeggen, dat de geheele zeehandel der Oude Wereld tot den tijd der Macedonische overheersching in handen der Phoeniciërs was.

Doch eindelijk ging ook hun tijd voorbij. Hun kustland bood voordeelen voor den handel in een tijd van weinig handelsontwikkeling op andere plaatsen, doch moest weldra voor gunstiger gelegen streken onderdoen. Vooral doordien Alexander de Groote op het denkbeeld kwam

om zijn schepping, de stad *Alexandrië* aan den beneden-Nijl, tot het middelpunt van den handel te verheffen, bracht hij de Phoeniciërs groote nadeelen toe. De handel van Phoenicië begon sedert allengs te kwijnen, het gunstiger gelegen Alexandrië overtrof de Phoenicische steden, en werd in den tijd der heerschappij van de Ptolomeën (323—30 v. Chr.) het middelpunt van den toenmaligen wereldhandel aan de Middellandsche Zee.

In 878 vóór Chr. hadden de Phoeniciërs eene volkplanting te *Karthago* gesticht, die zich weldra de heerschappij over de andere Phoenicische koloniën in Noord-Afrika en in Spanje verschafte, zoodat zij den handel in de westelijke Middellandsche zee tot zich trok. In den tijd, dat in de oostelijke Middellandsche zee de Phoeniciërs door de Grieken verdrongen waren, beheerschten de Karthagers, door de Romeinen *Puniërs* genoemd, het westen. Doch de handelsnijdver der Romeinen was oorzaak van de bekende Punische oorlogen, welke ten gevolge hadden, dat Karthago 150 jaren vóór Chr. door de Romeinen verwoest werd. Met die verwoesting nam ook de handelsgrootheid van het beroemde Karthago weldra een einde, en hiermede was de Phoenicische invloed in het westen der Middellandsche zee voorbij.

De **Grieken**, de meest beschaafde natie der oudheid, hadden in de vroegste perioden hunner geschiedenis weinig liefde voor den handel. Landbouw en veeteelt waren destijds hoofdmiddelen van bestaan, en wat het buitenland hun leverde werd door de Phoeniciërs aangevoerd.

Eerst omstreeks de 11de eeuw vóór Chr., na de Dorische volksverhuizing, begon ook onder de Grieken een andere economische richting te heerschen, en ving men aan met het koloniseeren der kusten van Klein-Azië. Hiermede ontwikkelde zich ook de handel in de koloniën en in het moederland. Hier was het *Athene*, hetwelk in den tijd van Perikles tot de hoofdhaven (Piraeus) van Griekenland werd, en dat later door *Corinthe* werd opgevolgd. De eilanden van den Griekschen Archipel bleven niet achter; *Delos*, de verenigingsplaats van den bond der Jonische Staten, werd het middelpunt van een levendigen handel. Het kleine *Aegina* bleef een eeuw lang een aanzienlijke macht ter zee.

Behalve aan de westkust van Klein-Azië vestigden de Grieken koloniën aan de Hellespont en de Zwarte Zee, welke met karavanenwegen in het binnenland verbonden waren, en waar dan de Indische en andere Aziatische waren over land werden aangebracht. Grieksche handelaren trokken naar Middel-Azië, naar Baktria, Indië en China. Voor Byzantium (Konstantinopel) was deze handelsrichting naar het Oosten van groote beteekenis. Doch ook in het westen aan de Middellandsche Zee

stichtten de Grieken handelskoloniën, o. a. in het Zuiden van Italië en op Sicilië. Verder was Massilia (Marseille) een Grieksche vestiging. Door deze handelskoloniën verbreidde zich de Grieksche beschaving en taal over de kuststreken langs de Middellandsche Zee.

De Grieksche staatkunde trachtte door verschillende maatregelen den handel te bevorderen. In alle Grieksche staten had men *proxeneten* (van proxenein = iemand als openlijk gast bijstaan, voor hem in de bres springen) lieden, niet geheel ongelijk aan onze consuls. Daarenboven sloten de Grieken reeds handelsverdragen met andere volken.

De Romeinen, het belangrijkste volk der oudheid voor West-Europa, waren aanvankelijk landbouwers en veehouders, bij wie handel en nijverheid niet hoog in aanzien stonden. Deze takken van bedrijf liet men aan de slaven en vrijgelatenen over. Een vloot bezaten de oude Romeinen zelfs in het geheel niet; Phoenicische en Grieksche schepen voerden de produkten van dit volk uit (runderen, schapen) en brachten de koopwaren van elders aan.

Met de veroveringen van Rome op het Italiaansche schiereiland gingen die eenvoudige toestanden allengs verloren. En toen Rome den strijd tegen de handelsstad Karthago begon, moest het zich wel van een vloot voorzien. De onderwerping en verwoesting van Karthago ging van de grondlegging van het Romeinsche zee-wezen vergezeld.

De Romeinen hebben evenwel op het toppunt van hun macht den handel meer indirect dan direct bevorderd. Zij zelf waren veroveraars, die provinciën en landen aan zich onderwierpen, en door afpersing groote rijkdommen naar Rome voerden. Doch hun militaire taktiek zorgde voor het aanleggen van goede wegen en betere verkeersmiddelen. Zij leerden aan de Germaansche en Keltische volken een hooger beschaving kennen, en kweekten daarmede meer behoeften. Zoo ontstond er in de landen, waar zij heerschten, een levendig verkeer en ontwikkelden zich hier reeds handelsplaatsen van beteekenis. Hunne legers toch moesten gevoed worden, de bezettingen hunner sterkten moesten voorzien worden van het noodige. Waar de Romeinsche villas of paleizen verrezen, werd de behoefte aan allerlei waren steeds grooter, en zoo ontwikkelde zich ook de industrie. De beschaving, welke de Romeinen verbreedden, was de voornaamste oorzaak van de opkomst van den handel in de Germaansche en Gallische landen. En toen de macht der Romeinen geslonken was, toen nieuwe volken den schepter voerden in de uitgebreide gewesten van hun voormalig gezag, ontwikkelde het ruilverkeer, uit behoefte geboren, zich steeds verder.

§ 46. De Middeleeuwen. De handelsgeschiedenis gedurende de middeleeuwen vangt aan met den ondergang van het West-Romeinsche rijk in 476 en eindigt met de ontdekking van Amerika in 1492 en het vinden van den zeeweg naar Indië in 1498. Deze beide laatste gebeurtenissen, die de eeuw der landontdekkingen inleidden, en daardoor den geographischen horizon binnen enkele jaren een groote uitbreiding gaven, brachten een geheel omkeer in de richting van den handel, zoodat men die met recht als den aanvang van een nieuwe aera mag beschouwen.

De middeleeuwen geven in de eerste plaats eene verdere ontwikkeling der maatschappij op de grondslagen der Grieksch-Romeinsche beschaving te aanschouwen. Belangrijk is voor deze tijdsperiode de toenemende beteekenis van het Germaansche volkselement. Met een stormachtigen, onrustigen tijd vangen de middeleeuwen aan. De groote volksverhuizing in de 4e eeuw na Christus is het, die door het snel opkomen en ondergaan van koene, krijgshaftige volken en de verbreiding der Germaansche elementen over West-Europa gekenmerkt wordt. Die periode wordt voor goed afgesloten door Karel den Groote, wiens heerschertalent aan de Germanen de opperheerschappij schonk, en met wiens optreden de Germanen de macht der Romeinen voor goed overnamen. Uit het rijk van Karel den Groote is het leenwezen of feudalisme ontstaan, waaronder men een reeks van instellingen verstaat, die op het staatswezen en de maatschappelijke verhoudingen der menschen sedert eeuwen een eigenaardigen stempel gedrukt hebben. Aan dat leenwezen was de vernietiging der oorspronkelijke vrije Germaansche volksgemeente en van den vrijen boerenstand te wijten; het was de oorzaak van het ontstaan der ontelbare kleine soevereinen, die West-Europa verdeelden, de vrijheid der bevolking onderdrukten, en dus de ontwikkeling des volks tegenhielden. Doch niettegenstaande dien ongunstigen invloed van het leenwezen op de vrijheid der bevolking was het voor de opkomst der steden, die weldra de centra van handel en verkeer werden, gedurende de middeleeuwen en de nieuwe geschiedenis zijns ondanks van zegenrijke gevolgen.

Van grooten invloed was de uitbreiding van het Christendom op de middeleeuwsche maatschappij. Het Christendom toch was niet alleen een religieuze en politieke maar ook een economische macht.

Door de Christelijke leer werd de oude meening van de ongelijkheid der menschen in den wortel aangetast, en hiermede werd in beginsel de slavernij veroordeeld. Onder den invloed van het Christendom werd de landbouw bevorderd, en werd eenvoud meer en meer de grondtoon van alle levensbenoodigheden. En het

streven van de Christelijke kerk, om de geheele wereld te omvatten, bracht een geestelijken band tusschen de verschillende volken tot stand, welke voor het verkeer niet anders dan voordeelig kon zijn.

Door het Christendom werden ook die groote bewegingen in Europa te voorschijn geroepen, die als de *kruistochten* bekend zijn (1096—1270). Deze kruistochten waren in beginsel gericht tegen den invloed der Mohammedanen in het Oosten, doch hadden voor Europa zeer belangrijke economische gevolgen. Door die tochten naar het Oosten toch werd de kennis van landen en volken zeer uitgebreid, en leerden de Europeanen vele nieuwe voortbrengselen kennen, die zij uit het Oosten moesten ontvangen. Levendig was het volkerenverkeer in de zeesteden van Zuid-Frankrijk en Italië, waar pelgrims uit alle landen samenkwamen, om van hier de tochten naar de Levant verder per schip te volbrengen. Het leveren van de middelen tot vervoer, het voorzien in de mondbenoedigheden en andere behoeften dier talrijke troepen was een bron van groote voordeelen voor steden als Venetië, Pisa, Genua, Marseille en andere. Met fijne berekening wisten de Italiaansche kooplieden zich van de kruisvaarders allerlei voorrechten in de oostersche landen te verzekeren, en daardoor den grondslag van hun handel te leggen. Zoo werd Italië rijk aan handelssteden, die de waren uit het Oosten aanvoerden, om ze van hier weder over Europa te verbreiden. Luxekleeders met gouddraad doorweven, vaten en sieraden van edele metalen, pelswerken, reukwerken, en andere kostbaarheden kwamen in Europa meer en meer in gebruik, en om deze waren te verkrijgen, ontwikkelde zich een levendige handel over de Middellandsche zee. De industrieën van het Oosten trachtte men ook in Europa te verheffen. De zijdeteelt werd naar Italië en Frankrijk overgebracht, de oostersche glaswaren werden in Venetië nagemaakt (spiegels), in Italië werd het staal uitmuntdend bearbeid, de goudsmeden hadden druk werk de medegebrachte relequieën in goud te vatten. De eerste aanplanting van suikerriet in Europa is aan dien tijd te danken.

De gunstige ligging van Italië, om de bemiddeling tusschen het Oosten en West-Europa tot stand te brengen, had ten gevolge, dat in de middeleeuwen nergens de handel tot hooger bloei geraakte dan hier. De waren van het rijke Indië werden over land of ter zee naar het oosten der Middellandsche Zee vervoerd, en van hier werden zij door Italianen weer verder verscheept en verhandeld.

Tot de 9e eeuw had de Italiaansche handel op de Levant nog weinig beteekend; met het einde der middeleeuwen waren hier de stedenrepublieken als Venetië, Genua, Milaan, en Florence machtig door den rijkdom hunner koop-

lieden-geslachten, die den handel op de Middellandsche zee en Zuidwest-Europa geheel beheerschten.

Van Italië uit werd ook de handelswetenschap het meest verbreid. Twee Florentijnsche kooplieden, die in de 14^{de} en 15^{de} eeuw leefden, zijn de schrijvers van de eerste leerboeken der handelswetenschappen. In die werken deelen zij allerlei bijzonderheden mede over de handelsplaatsen, koopwaren, munten, maten en gewichten, gebruiken en gewoonten, het boekhouden, wissels, verzekering, vrachten te land en te water enz., wat duidelijk bewijst, dat men in Florence volkomen met den handel bekend was. Uit Italië werd die wetenschap over andere landen verbreid; tal van handelstermen, handelsgebruiken en instellingen, als Italiaansch boekhouden, bankinstellingen, enz. hebben wij aan Italië te danken.

De Italiaansche handelaren en schippers bezochten in de middeleeuwen de havens van in het midden van West-Europa reeds. Deze kust lag vóór de ontdekking van Amerika nog in een uithoek der bewoonde aarde, welke met dien tijd eerst begon mede te tellen in den wereldhandel. Van Venetië uit zond men suiker naar Londen en kocht voor de opbrengst Engelsche wol. Op de Nederlandsche markten werden kruiderijen en drogerijen geruimd tegen voortbrengselen, die de Nederlanders en Hanze-kooplieden uit het noorden van Europa aanvoerden.

Hoewel de Italiaansche kooplieden den handel op de landen aan de Middellandsche Zee gedurende de middeleeuwen hoofdzakelijk beheerschten, hadden zij toch in de landen van Noord-Afrika en in Spanje geduchte mededingers in de **Arabieren**. De Arabieren waren na het optreden van Mohammed veroveraars geworden, met het doel het heilig geloof van den profeet te verbreiden. Zoo kwam het westen van Azië en geheel Noord-Afrika in hun macht, en zelfs brachten zij in 711 de Halve Maan over de straat van Gibraltar naar het Pyreneesche schiereiland.

Vele steden, die in de oudheid de zetels der beschaving geweest waren, bleven dat ook onder de Arabische heerschappij, en nieuwe steden werden gegrondvest als middelpunten van het Mohamedaansche leven. Landbouw, nijverheid en handel, kunst en wetenschap werden door hen met ernst beoefend. De handel vestigde zich vooral in de centra der politieke provinciën. De jaarlijksche pelgrimskaravanen naar Mekka werden groote trekkende markten.

In Azië waren Bagdad, de zetel der kalifen in het vruchtbare Mesopotamië gelegen, met zijn rijkdom en luxe-industrie; Mosoel met zijn weverijen [museline heeft naar die stad den naam]; en het schitterende Damaskus met zijn prachtige

gebouwen en tuinen en zijn beroemde metaalindustrie (damascener klingen) en weverijen (damast) de belangrijkste steden. Als zeesteden in het Mohammedaansche gebied noemen wij Basra, Beirut en Trebizonde. De handelsverbindingen der Mohammedanen gingen in het oosten naar China en in het westen verscheen een afgevaardigde van den beroemden Kalif Haroen al Raschid aan het hof van Karel den Grooten. Ook met het zuidelijke Rusland hadden de Arabieren een levendige handelsbetrekking. Onder de Mohammedaansche heerschappij bleef Egypte nog steeds de korenleverancier der Middellandsche zeelanden, en de steden van Beneden-Egypte bloeiden door nijverheid.

In Spanje, het door de volksverhuizing verwoeste land, was de invloed der Mohammedanen buitengewoon gunstig. Hier ontwikkelde zich het economisch leven tot hoogen bloei, en werden kunst en wetenschap tot een hoogen trap van volmaaktheid gebracht. Nergens werd de landbouw met meer zorg uitgeoefend dan in het Moorsche Spanje; de besproeiingswerken uit dien tijd zijn algemeen beroemd. De metaalindustrie bloeide te Toledo (Toledoklingen) en Granada, de zijde- en wolindustrie van Spanje werd grondvest, leder, porselein en papier waren gezochte produkten der Moorsche nijverheid. De levendige handel exporteerde uit Spanje zijde, wollen stoffen, olie, metaalwaren enz.; bovenal werden ingevoerd de oostersche weeldeartikelen. In de zeesteden van het Spaansche schiereiland heerschte een druk scheepvaartverkeer en ook in de landsteden was de handelsdrukte ongemeen.

De Arabieren waren in de middeleeuwen, evenals de Italianen, ijverige zeevaarders. Op de Middellandsche Zee zwierven hunne vloten, maar ook de Roode Zee en de Indische Zee werd door hen bevaren. In deze laatste streken hadden zij de scheepvaart bijna geheel in handen. Zij gingen langs de Afrikaansche kust tot Sofala naar het zuiden, en de zeehandel in Indische produkten was hoofdzakelijk hun monopolie.

In den tijd, dat de Arabieren Spanje grootendeels beheerschten, werd het noorden van dit land door Christelijke volken bewoond, die met de Arabieren of Mooren voortdurend in strijd leefden, en met het einde der middeleeuwen dezen geheel verdrongen of onderwierpen. Op handelsgebied hadden echter de christelijke bewoners van Spanje in dien tijd weinig te beteekenen. Alleen de Cataloniërs in het N. O. waren koene en vlijtige schippers en goede handelaars, die de meeste kuststreken der Middellandsche Zee bezochten, en een druk verkeer met Italië hadden. Zij bereidden in Spanje de ontdekkingsstochten van later voor.

Het is wel opmerkelijk, dat de eerste der

tegenwoordige West-Europeesche handelsnatiën, het Engelsche volk, in de middeleeuwen eene geheel passieve rol speelde. In den tijd, toen het wereldverkeer zich nog langs de Middellandsche zee bewoog, en de Atlantische Oceaan als de grens der bewoonde aarde naar het westen beschouwd werd, lag het eilandengebied der Britten als in een uithoek der bekende aarde. Zoo was op het einde der middeleeuwen de Engelsche handel nog in een toestand van ondergeschiktheid, en geheel van het buitenland afhankelijk. De uit- en invoer waren hier hoofdzakelijk in handen der bevoorrechte vreemdelingen: Italianen, Nederlanders en Hanzeaten. De Nederlanders voerden vooral de Engelsche wol naar de Nederlandsche lakenfabrieken. De Hanzeaten beheerschten door hun kantoor te Londen „Staalhof” genaamd, de binnenlandsche markten. Eerst met de nieuwe geschiedenis, toen het land door de ontdekking van Amerika niet meer op een uithoek bleef te liggen, en toen de weg naar Indië niet meer over de Middellandsche Zee ging, begon Engeland als handelsnatie op te komen, om weldra alle andere landen te overvleugelen.

Ook Frankrijk levert weinig bouwstoffen voor de handelsgeschiedenis gedurende de middeleeuwen. Verschillende oorzaken werkten daartoe samen. Daar het land zelve produkten van allerlei aard voortbrengt, waren de behoeften, om die van elders te ontvangen, niet zoo groot. De westkust van Frankrijk lag niet in de lijn van het groote wereldverkeer gedurende de middeleeuwen, en was minder goed gelegen dan de Nederlanden om het verkeer van het zuiden met het noorden van Europa te bewerken. Daarbij kwam, dat in dit laatste land de scheepvaart zich krachtig ontwikkelde, wat van Frankrijk niet kan gezegd worden.

De zuidkust van Frankrijk aan de Middellandsche Zee lag gunstiger, en Marseille was dan ook de belangrijkste handelsstad in dit gebied, die in de voordeelen der kruistochten deelde, maar daarna achteruitging.

Ook de maatschappelijke verhoudingen der bevolking werkten de ontwikkeling van den handel in Frankrijk niet in de hand. Er bestond in dit land geen krachtige middelstand tusschen de heeren en de lijfeigenen, en de koninklijke macht werd door de vasallen ondermijnd. De vorsten bezaten langen tijd geen kracht zich tegen de tyrannie der leenmannen te verzetten. Daarbij kwam, dat de steden, die elders de middelpunten van een vrij en krachtig burgerleven waren, gedurende de middeleeuwen in Frankrijk zwak, afgezonderd en weerloos stonden en eerst met het einde daarvan haar kracht bewust werden. De burgeroorlogen en de oorlog met Engeland gedurende 100 jaren (1339—1435)

teisterden dit land en hielden de ontwikkeling van de kunsten des vredes tegen. De toeneming van het koninklijk gezag en de centralisatie van het staatsbestuur met het einde der middeleeuwen waren in dit land gunstig voor de ontwikkeling van den handel.

De binnenlandsche handel van Frankrijk werd in dit tijdperk meest gedreven op de jaarmarkten. De missen van Beaucaire, Troyes, Montpellier, Rheims werden het meest bezocht; de handelsgebruiken en het gewicht van Troyes (Trooisch pond) kwamen ook in de naburige landen in zwang. Met de opkomst en uitbreiding van den zeehandel gingen echter de jaarmarkten achteruit en eindelijk ten gronde (zie pag. 11). De zeehavens als Brugge, Antwerpen e. a. kwamen voor de missen in de plaats. In de noordwestelijke provinciën van Frankrijk, die een tijd lang tot Engeland behoorde, ontwikkelde zich nog al verkeer met Engeland en met de Nederlanden.

De Italianen oefenden een beslissenden invloed op Frankrijks stoffelijke beschaving uit. Toen de pausen hun zetel naar Avignon verlegden volgden vele Italianen dezen, en legden zich in Zuid-Frankrijk op handel en nijverheid toe. De geldhandel was in Frankrijk bijna uitsluitend in handen van Lombarden en Florentijnen, en voor het meerendeel werden de lakenfabrieken van Languedoc en Roussillon voor hun rekening gedreven. En toen Marseille na de kruistochten achteruitging, ging de Fransche handel op de Middellandsche zee geheel over in handen der Genueezen. Italië beheerschte in het zuiden van Frankrijk de markt. Uit Italië heeft Frankrijk ook de meeste takken van nijverheid ontvangen, die meer bepaald tot het gebied van kunst behooren, als goudsmiden, het gieten van brons, het steensnijden, het vervaardigen van kristal en spiegelglas, het maken van kunstbloemen, het tapijtweven en vooral de zijde-industrie. In het noorden van Frankrijk was in de vroegste tijden de wolbewerking een inlandsche nijverheid, en ook vindt men hier reeds vroeg melding gemaakt van de linnenweefsels van Kamerrijk en Rijssel, nog altijd middelpunten dier industrie.

In het noorden en midden van West-Europa kwam na de stormen der volksverhuizing het handelsverkeer en industriewezen eerst langzamerhand tot ontwikkeling. In **Duitschland** was de opkomst van de steden vooral sedert de 10e eeuw hierop van grooten invloed. De steden werden de brandpunten van nijverheid en van handel, en daardoor werden hier groote rijkdommen verzameld, welke voor de ontwikkeling van de politieke macht der steden van groot belang waren.

In den tijd der kruistochten was de Donau de groote verkeersweg, waarlangs de kruis-

vaarders uit Duitschland naar het oosten trokken, en welken weg ook de handelaars volgden. In de 10^{de}, 11^{de} en 12^{de} eeuw was Regensburg aan den Donau de belangrijkste stad in Duitschland, die met Rusland en Italië handel dreef, doch later door Weenen overvleugeld werd. De Zuid-Duitsche steden Ulm en Augsburg brachten den handel met Italië hoofdzakelijk tot stand. Drie wegen over de Alpen verbonden in de middeleeuwen Duitschland met Italië: de *Brennerpas* door de Tyroler Alpen naar Verona en verder naar Venetië, de *Splügenpas* van den Achter-Rijn en de *St. Gothardpas* van het dal der Reuss, beide naar de Lombardische vlakke met haar vele steden.

De Rijn was in de middeleeuwen, vooral sedert de 10^{de} eeuw, een belangrijke handelsweg van Zuid-Duitschland naar het Noorden. Langs deze rivier ontwikkelde zich in dien tijd een rij van aanzienlijke steden, waarvan wij slechts Straatsburg, Mainz en Keulen noemen. Van den mond van den Rijn in de Nederlanden voer men deze rivier op om uit het noorden van Europa de produkten op de markten in het hart van Duitschland te brengen.

Terwijl in Zuid-Duitschland, zoo dicht bij de bakemat der Europeesche beschaving gelegen, reeds vroeg een druk handelsleven bloeide, bleef Noord-Duitschland en het gebied aan de Oostzee langer ten achter. Wel had de oorspronkelijke Slavische bevolking hier in den Karolingischen tijd eenigen handel ontwikkeld, zoodat de fabelachtige overleveringen der rijkdommen van het verdwenen Julin (Vineta) misschien op historische feiten berusten, maar de eigenlijke economische ontwikkeling van dit gebied valt eerst na de 12^{de} eeuw. Na dien tijd wonnen de Germanen gebied in de landen aan de Oostzee, en sedert dagteekent de opkomst van vele steden. De kooplieden van Bremen en Lubeck leerden de produkten der Oostzeelanden kennen, en ook de Nederlandsche kooplieden verschenen daar vroeg met hunne schepen. De stad Wisby op Gothland werd het centraalpunt van den handel, een stad, die door de kooplieden op de Oostzee druk bezocht werd, en welks zeerechten een algemeen beroemden naam verkregen.

Een vereeniging van Duitse kooplieden, welke reeds in 1229 handelsverdragen sloot, was de voorlooper van een machtig handelsverbond, dat hier in de 13^{de} eeuw opkwam. Wij hebben met het laatste het oog op de bekende *Hanze*.

Onder de *Hanze* verstaat men in het gewone spraakgebruik eene van de 13^{de} tot de 17^{de} eeuw bestaande vereeniging van Neder-Duitsche steden langs de kust en in het binnenland, om elkanders handel wederkeerig te beschermen. De vrije steden Lubeck, Bremen en Hamburg voeren nog tegenwoordig den titel van „vrije Rijks- en Hanzesteden.”

De Hanze was aldus een verbond van steden met een handelsdoel. In het westen ging de Hanze niet verder dan de Zuiderzee. De steden in Holland, Zeeland en Vlaanderen hebben wel verbonden met de Hanze gesloten en betrekkingen er mede aangeknoopt, doch behoorden er niet toe. In Gelderland, Utrecht en Friesland waren vele steden lid der vereeniging. Dinant aan de Maas, in België, was de zuidelijkste Hanzestad; aan den Rijn ging haar invloed tot Andernach, en naar het zuiden waren Halle en Breslau, naar het oosten Krakau en Reval hare voorposten.

De opkomst van dit handelsverbond had na 1241 successievelijk plaats, en hoewel het nooit formeel is opgelost, kan men toch zeggen, dat het omstreeks 1669 eindigde, toen de laatste algemeene vergadering gehouden werd. De Hanze is met de eerste periode der ontwikkeling van het verkeer in Noord-Europa groot geworden. De beteekenis, die de steden Lubeck en Hamburg in de Hanze hadden, berustte op de geographische ligging, waardoor zij aangewezen waren om de ruiling der handelsprodukten van West- en Noordoost-Europa tot stand te brengen. In den tijd, toen men nog vreesde voor de vaart op de open zee, toen men de gevaarlijke wateren tusschen de Oostzee en de Noordzee liefst vermeed, moest de zuidwestelijke hoek der Oostzee, waar op niet verre afstand de Elbmond gevonden wordt en men langs deze de Noordzee kon bereiken, wel de natuurlijke verzamelplaats worden van de produkten der Oostzeelanden.

Brugge in het westen en Nowgorod in het oosten waren de uiterste hoofdcentra van den handel der Hanze. Zout en wijn van West-Frankrijk, Vlaamsche linnens en later ook de produkten uit Zuid-Europa, door den handel uit Italië aangevoerd, werden op de markten te Brugge, Amsterdam en elders tegen pelswerk, was, ertsen, koren en andere ruwe produkten uit de Oostzee-landen omgezet. Ook op Engeland werd een levendige handel door de Hanze gedreven; hoofdzakelijk werden hier de Engelsche linnens gehaald.

Het eenmaal zoo machtige Hanze-verbond had zijn bloeitijd in de laatste periode der middeleeuwen. Toen de nieuwe geschiedenis haar intrede deed was zijn tijd voorbij. De groote landontdekkingen in Amerika en Australië en het vinden van den zeeweg naar Indië hadden aanleiding gegeven tot verbetering der scheepvaart en verplaatsing van den handel. Regeeringen, die tot dusver de zeevaart geheel verwaarloosd hadden, kwamen tot het besef van haar groote waarde. De staande legers veranderden de wijze van oorlogvoeren. Er ontstonden binnen korten tijd geheel andere staatkundige verhoudingen, geheel andere eischen des levens.

Daar de Hanze niet met dien stroom des tijds medeging, verloor zij haar beteekenis en verdween uit de geschiedenis, om plaats te maken voor de overzeesche compagnieën der handelaren in West-Europa. De Oost-Indische en West-Indische compagnieën, misschien met het voorbeeld der Hanze voor oogen opgericht, waren de nieuwe instellingen, die uit de groote gebeurtenissen der nieuwe geschiedenis voortkwamen.

In de middeleeuwen was de gunstige geographische ligging der **Nederlandsche gewesten**, in verband met de toenmalige historische omstandigheden, de oorzaak, dat hier de ontwikkeling van een bloeienden handel plaats vond.

Wij zeiden reeds, dat de Italianen de produkten van het Oosten naar West-Europa brachten. Doch bij den toenmaligen toestand der zeevaart konden zij de landen in het noorden, aan de Noordzee en aan de Oostzee, niet geregeld bezoeken. En wij zagen reeds, dat evenmin de Hanze den handel ver naar het zuiden dreef. Zoo was er een tusschenmarkt noodig, waarop het Noorden en het Zuiden, het Oosten en het Westen elkander konden ontmoeten. De keuze van deze markt werd door het gemeenschappelijk belang bepaald. En als van zelf waren de Nederlandsche havens daarvoor aangewezen.

In de geschiedenis treffen wij geen onderhandeligen aan, waarbij in uitdrukkelijke bepalingen die bemiddelende rol aan de Nederlandsche steden werd opgedragen. De voordeelen, welke deze streken door hun ligging aanboden, leidden hiertoe als van zelf. En de bewoners dezer gewesten waren daartoe volkomen geschikt. De ontluikende scheepvaart, die uit visscherij voortkwam, de bestaande handelsgeest, de vrije gemeente-instellingen, de bloeiende vrije burgerstand, de bestaande nijverheid, zij alle werkten mede, om die gunstige omstandigheden niet vruchteloos te doen voorbijgaan.

Zoo kwam het dan, dat Venetië en Genua handelsbetrokkingen met de Nederlandsche steden aanknoopten, en er uit Italië jaarlijks voortbrengselen werden gezonden, waaraan Noord-Europa behoefte had, terwijl omgekeerd de produkten van het Noorden Italië's handelaren werden aangeboden. In het midden der 14^{de} eeuw kwam de Nederlandsche wereldmarkt tot volkomen ontwikkeling. Hoewel handelaren van bijna alle Europeesche volken hier verschenen, waren toch de hoofdvertegenwoordigers van den invoer- en uitvoerhandel de Italianen en de Hanzeaten. Vooral de Vlaamsche steden, als Brugge, Gent, Yperen en Antwerpen en in Noord-Nederland Amsterdam deelden in die handelsvoordeelen. In de middeleeuwen vormde ook de Zuiderzee een belangrijk centrum voor den handel, en de IJssel was de handelsweg van de noordelijke Noordzee naar den Rijn.

Hoewel zich daardoor ook tijdens de laatste periode der middeleeuwen in de noordelijke Nederlanden reeds aanzienlijke handelssteden ontwikkelden, en vele steden aan de Zuiderzee en den IJsel reeds tot het Hanzeverbond behoorden, als Kampen, Deventer, Zutphen, Doesburg enz., valt toch voor de noordelijke Nederlanden het bloeitijdperk van den handel in de nieuwe geschiedenis.

De steden der noordelijke Nederlanden hebben haar eerste ontwikkelingsperiode doorgemaakt in den tijd der Hanze, doch toen dit verbond achter den tijd was, en door het vinden van den zeeweg naar Indië en den weg naar Amerika de handelswegen verlegd werden, trokken zij hiervan verder partij. De Vlaamsche handelssteden gingen door staatkundige en andere oorzaken, als het verzanden der havens enz., snel achteruit tijdens den aanvang der nieuwe geschiedenis, doch even snel ontwikkelden zich de steden in het noorden als Amsterdam, Enkhuizen, Hoorn, Rotterdam, Schiedam, Dordrecht, Middelburg, Veere, Delft e. a.

§ 47. **De nieuwe geschiedenis.** Zoo zijn wij het einde der middeleeuwen genaderd en staan aan den drempel der nieuwe geschiedenis. De internationale handel bloeit hoofdzakelijk in de Italiaansche handelssteden voor het zuiden, en in de Hanzesteden voor het noordwesten van Europa. De Nederlandsche steden zijn in opkomst en bloei; Engeland begint te ontwaken. In Portugal is sedert eenigen tijd druk leven; de prins Hendrik de Zeevaarder had daar de zeevaart in eere gebracht, en tot het doen van ontdekkingsreizen langs de westkust van Afrika geleid.

Er begint meer en meer leven te komen bij de volken, die aan den Atlantischen Oceaan wonen. Zij vragen zich af, of die uitgebreide zee de grens der aarde is; of men den aardbol niet kan rondzeilen om aldus Indië door een tocht naar het westen te bereiken. De rijkdommen der Italiaansche steden, die tot nog toe de Indische handelswaren uit het oosten der Middellandsche zee naar West-Europa brachten, prikkelde den ondernemingsgeest der opkomende volken.

Er was een aandrang tot groote ondernemingen, en nog vóór de 15e eeuw geëindigd was, had Columbus in 1492 een nieuw werelddeel, Amerika, ontdekt, en had Vasca de Gama in 1498 den zeeweg naar Indië om de Kaap de Goede Hoop voor Portugal gevonden. Hiermede was het tijdperk der landontdekkingen voor goed geopend, en vangt een nieuwe aera der historie aan, die als de *nieuwe geschiedenis* wordt aangeduid. Niet alleen in staatkundig opzicht, maar ook voor de ontwikkeling van den handel vormen deze gebeurtenissen een keerpunt. In de gebeurtenissen der nieuwe geschiedenis ligt hoofdzakelijk de opkomst der tegen-

woordige staten. Wij zullen deze thans niet nagaan, doch komen er bij de bespreking der verschillende landen op terug. Zoo ook zullen wij de handelsgeschiedenis van den nieuwen tijd niet in bijzonderheden behandelen, omdat wij telkens gelegenheid zullen vinden daarop te wijzen. Slechts zullen wij hier den algemeenen loop van den wereldhandel aanduiden, met de veranderingen, die deze onderging.

Tot aan het einde der 15e eeuw had de wereldhandel hoofdzakelijk plaats langs de wegen, welke reeds sedert de oudheid waren gekozen, en die alle in de Middellandsche Zee samenkamen. De zeevaart was nog meest kustvaart, nieuwe landen waren niet ontdekt, en door de veroveringen der Turken was menig gebied in Azië en ook op het Balkanschiereiland voor den handel der Europeanen verloren gegaan. Toen evenwel Portugal den zeeweg naar Indië om Afrika heen ontdekt had, werd de wereldhandel verlegd. Italië moest thans de bemiddelende rol, om de Oostersche waren aan West-Europa te leveren, afstaan aan Portugal. En het kleine Portugal werd nu gedurende korten tijd een eerste handelsstaat.

Doch daarnevens is de ontdekking van Amerika van groote beteekenis geweest voor West-Europa. Door die ontdekking werd Spanje aanvankelijk schatrijk, waardoor Karel V en Filips II hunne staatkundige plannen in Europa konden volvoeren.

Doch een der grootste economische gevolgen dier ontdekking is zeker de toeyloed van edele metalen voor Europa, vooral van het zilver. Vóór dien tijd werd de zilvermarkt in Europa vooral voorzien door de Europeesche mijnen. Thans kwam er zulk eene vermeerdering van zilver, dat de waarde er van daalde, doch de prijzen der overige roerende goederen bovenal stegen. Deze revolutie in het muntwezen was vooral in het belang van den burgerstand.

In de eerste plaats had Spanje, de ontdekker, groote voordeelen van Amerika. Doch de andere natiën van West-Europa volgden Spanje op dien weg, en Engeland's opkomst als handelsstaat is voor een groot deel aan Amerika te danken.

De landontdekking van dien tijd sloot ook tegelijkertijd het inbezitnemen der ontdekte streken in zich. Daardoor werden Spanje en Portugal de bezitters van uitgestrekte landen in Azië en Amerika, of wel, men bracht de vorsten aldaar in een toestand van afhankelijkheid.

De voordeelen, die de Portugeesche Kroon en de kooplieden van den handel op Indië verkregen, zouden bevestigd worden door een stelsel van uitsluiting van andere volken, door monopolie (alleenhandel). De tijdelijke vereeniging van Portugal met Spanje (1580—1640), en het sluiten der Spaansche havens voor de Hollanders,

die met Spanje in oorlog waren (de Tachtigjarige oorlog), om dezen te treffen, had ten gevolge, dat de Hollanders zelf den zeeweg naar Indië zochten en sedert 1595 direct met Indië in betrekking stonden. Dit was het begin van Portugal's ondergang. De Hollanders, die hun scheepvaart sterk hadden uitgebreid, en den handel der Hanze gedeeltelijk hadden bemachtigd, richtten in 1602 de Oost-Indische Compagnie op, een rijke en machtige handelsvennootschap, die de Portugeezen uit de Molukken en andere deelen van Indië verdreef, zelf vele eilanden en landstroken in bezit nam, en weldra den handel op Indië hoofdzakelijk beheerschte. Sedert dien tijd waren de Noord-Nederlandsche havens de stapelplaatsen voor den bloeienden handel in Indische produkten, terwijl Portugal even snel achteruit ging als het was opgekomen. Tot het midden der 18e eeuw bleef in Noord-Nederland de scheepvaart en de handel op Indië en op de Europeesche landen in den vollen zin des woords wereldhandel.

Echter kwam in West-Europa Engeland op, en werd in handel en scheepvaart de geduchte concurrent van de Nederlanders. Meer en meer werden dezen in hun handel verdrongen, en de Engelschen namen hunne eerste plaats in. Daardoor was op het einde der 18e eeuw de handel en de scheepvaart van Nederland verbazend geslonken en die van Engeland tot grooten bloei gekomen. Ook Engeland had in Amerika, Azië en Australië bezittingen verworven en koloniën gesticht, en werd daardoor in deze eeuw niet alleen de eerste natie op het gebied van handel en scheepvaart, maar ook de eerste koloniale mogendheid.

En al is Nederland nog altijd een aanzienlijke koloniale mogendheid, al heeft de handel en de scheepvaart zich in deze eeuw wel gedeeltelijk uit den toestand van verval opgeheven, de vroegere grootheid is op verre na niet weder bereikt. De opkomst van andere handelsnatiën moest wel gedeeltelijk ten koste van den albeheerschenden handel der Nederlanders plaats hebben.

Spanje, dat met de rijke bezittingen in Amerika zoo glansrijk de nieuwe geschiedenis binnentrad, welks schatkist voorzien werd met de schatten der Amerikaansche zilver- en goudmijnen, heeft wel zijne bezittingen uitgeperst, maar is er zelf niet door verrijkt. Door slecht bestuur, door gemis aan energie, en door het vertrouwen op de rijkdommen uit Amerika is het land verarmd, is de handel verdwenen, en ging hij in handen van Hollanders en Engelschen over. Zelfs was het gevolg, dat ook die rijke bezittingen in deze eeuw meestal verloren gingen.

De beteekenis van den handel der Italiaansche steden ging na het verleggen van den weg naar

Indië spoedig achteruit. Hierdoor is gedurende de nieuwe geschiedenis de handelsgrootheid der Italianen niet aanzienlijk. Eerst in den laatsten tijd is dit land opnieuw aan den zeeweg naar Indië komen te liggen na het doorgraven van het Kanaal van Suez, waardoor dit land weder vooruit gaat. Maar de tijd, dat Italiaansche kooplieden den handel in West-Europa beheerschten, is voor altijd voorbij. De pogingen, die Italië in deze eeuw tot kolonisatie heeft aangewend, waren niet gelukkig.

Frankrijk, hoe gunstig er ook toe gelegen, heeft weinig deelgenomen aan ontdekkingen en kolonisatie en evenmin aan den internationalen handel. De innerlijke toestand des rijks en de geardheid van het Fransche volk waren daarvan de oorzaak. En al werden onder den minister Colbert sedert 1661 de handel en nijverheid sterk bevorderd, al werden belangrijke industrieën op groote schaal tot stand gebracht, op het gebied van den wereldhandel heeft Frankrijk niet veel beteekenis verworven. Ook het koloniatiewezen had hier slechts geringe gevolgen, en de pogingen daartoe in den laatsten tijd aangewend, waren geenszins in het voordeel van dit land.

Noord-Duitschland, met zijn levendigen handel op het einde der middeleeuwen in den bloeitijd der Hanze, ging achteruit in de nieuwe geschiedenis. De handel van de Hanze ging te niet, en de oorlogen in het versnipperde Duitschland, vooral de dertigjarige oorlog (1618—1648), bracht dit landgebied gevoelige slagen toe. Daarbij kwamen later de oorlogen tegen Frankrijk, tegen Oostenrijk enz. De versnipperde verdeeling van het Rijk, waardoor er geen centrale macht was, behoorde met het voorgaande tot de oorzaken, welke de ontwikkeling des handels en der industrie tegenhielden. Terwijl in West-Europa de meeste landen meer of minder overzeesche bezittingen verworven, bleef Duitschland daar geheel buiten.

Eerst in het midden van deze eeuw begint de opkomst van Duitschland als handelsnatie en zeevarende mogendheid. Ook uit dezen tijd (na 1871) dagteekent het verwerven van koloniën door dit Rijk.

Wij bepaalden ons slechts tot het aanstippen van enkele feiten uit de handelsgeschiedenis; verder mochten wij met het oog op de beschikbare ruimte niet gaan. Toch moeten wij ten slotte nog een paar gebeurtenissen noemen, die tot den nieuwen tijd behooren, en van onberekenbaren invloed zijn geweest op het handelsleven. Wij bedoelen de invoering van de electriche telegraaf, later van de telefoon, en den aanleg van spoorwegen.

Door de telegraaf, die bijna de geheele wereld in voortdurende onderlinge gemeenschap

brengt, heeft de handel iets haastigs in zijn karakter verkregen. ¹⁾

De telefoon doet gedeeltelijk denzelfden dienst op eenvoudiger wijze.

De spoorwegen hebben wegen gebaad in richtingen, die de natuur niet voor het verkeer aanwees. Zij hebben den invloed van de natuurlijke gesteldheid der landen op de richting van den handel verminderd, en de markt van het kapitaal in de handelswereld vergroot. Hierdoor is er een revolutie gekomen in de richting der handelswegen.

Bijz. beschrijving van de deelen der aarde.

De indeeling der aardoppervlakte.

§ 48. De werelddeelen. De aardoppervlakte wordt ingedeeld in vijf groote deelen, *werelddeelen* genaamd. Deze indeeling berust grootendeels op de natuurlijke afscheidingen, welke de zeeën op de aardoppervlakte tot stand brachten. Alleen ten oosten van Europa is de grens tusschen dit werelddeel en Azië moeielijk te bepalen. De natuurlijke scheidingen, welke men hier aanneemt, zijn in vele opzichten altijd eenigszins willekeurig, en vandaar dat als landgrens ook niet altijd dezelfde genomen wordt. Voor eene handelsgeographie is het daarom het eenvoudigst de staatkundige grens van Rusland als de grens van Europa te beschouwen, of het Ural-gebergte en de Ural-rivier met de laagte der Manytsch-rivier als de grens aan te nemen.

In een tabellarisch overzicht vatten wij de opgaven over grootte, bevolking enz. der werelddeelen samen.

De werelddeelen.

Werelddeelen	Oppervl. in K.M ² .	Inwoners.	Bewoners op 1 K.M ² .
<i>Europa.</i> (tot Ural-geb., Ural-rivier, Manytschdal, met de polaire eilanden.)	9 866 000	356 000 000	36
<i>Azië</i> (binnen natuurlijke grenzen met de polaire eil.)	44 288 000	826 000 000	19
<i>Afrika</i>	29 825 000	168 000 000	5,6
<i>Amerika</i> (met arktische gewesten.)	41 825 000	123 000 000	2,9
<i>Australië en Oceanië.</i>	8 959 000	5 700 000	0,6
Zuidpoolgewesten.	657 000		
Totaal	135 420 000	1 478 700 000	11

¹⁾ Aan hetgeen wij op pag. 19, over de telegraaf-

EUROPA.

Algemeen overzicht.

§ 49. De ligging en kustontwikkeling van Europa. Bij de eerste blik op de wereldkaart valt het direct in het oog, dat Europa vergeleken met andere werelddeelen betrekkelijk vele en aanzienlijke inhammen der zee alsmede groote binnenzeeën bezit, terwijl het meer dan eenig werelddeel met groote landtongen en schiereilanden in de omringende zeeën vooruitsteekt. Hierdoor heeft Europa eene groote kustlengte, wat men gewoonlijk uitdrukt met de term, dat Europa een groote *kustontwikkeling* bezit. Van de oppervlakte des lands, die in ronde getallen op 10 mill. K.M². kan gesteld worden, behoort ongeveer $\frac{1}{3}$ tot eilanden en schiereilanden, en maakt het overige $\frac{2}{3}$ de massieve romp van Europa uit. Europa is in dit opzicht gunstiger bedeed dan de andere werelddeelen. Dit blijkt als wij weten, dat terwijl in Europa de verhouding van eilanden en schiereilanden tot vasteland is als 1 : 2, die verhouding in Azië is als 1 : 3, in Amerika als 1 : 12.

Door deze gelukkige gesteldheid des lands staat Europa voor groote gedeelten onmiddellijk of zeer gemakkelijk met de zee in verbinding. De verdeling van land en water is er zoodanig, dat van het hart van Europa uit gemakkelijk waterwegen voor het volkenverkeer in alle richtingen zijn te openen. Verscheiden rivieren, welke gedeeltelijk bevaarbaar zijn, of die, waar dit niet het geval is, toch tot goede landwegen langs haar oevers gelegenheid geven, stroomen in verschillende richtingen uit het midden van Europa naar de omringende zeeën, en bevorderen aldus de gemeenschap des lands met de groote verkeersbanen over den Oceaan zeer.

Wanneer wij daarbij bedenken, dat Europa grootendeels in de gematigde luchtstreek ligt, dat de groote zeeën tot zelfs in het noorden toe in 't geheel niet of zelden dichtvriezen, dan moet men erkennen, dat de ligging en geographische gesteldheid van het werelddeel veel voordeelen voor het handelsverkeer en de ontwikkeling der beschaving aanbiedt. En de geschiedenis bewijst ons, dat die invloed niet vruchteloos gewerkt heeft, daar Europa bovenaan staat in de ontwikkeling der volken.

Europa is aan drie zijden door zeeën ingesloten, en alleen in het oosten direct met een

lijnen zeiden, kunnen wij thans nog toevoegen, dat met den thans geopenden telegraafkabel tusschen Nieuw-Caledonië en Queensland in Australië, de eerste sectie gelegd is van den grooten kabel, die, door den Stillen Oceaan gelegd zal worden naar de Sandwich-eilanden en van daar naar San Francisco, en bestemd is om een einde te maken aan het monopolie van de *Eastern Telegraph Cy.* op het telegraafverkeer naar Australië en Oost-Azië.

vasteland, dat van Azië, verbonden. De afscheiding van andere werelddeelen is op sommige plaatsen zeer weinig hinderlijk. In het oosten vormen de $\frac{1}{2}$ K.M. breede *Bosporus* en de 2 K.M. breede *Hellespont* gemakkelijke overgangen naar Azië, en in het westen is de *Straat van Gibraltar*, slechts 14 K.M. breed, gemakkelijk over te trekken naar Afrika. In ouden tijd zijn deze overgangen dan ook dikwijls door de volken gebruikt.

De *Middellandsche Zee*, die Europa naar het zuiden begrenst, wordt vooral door de schiereilanden van Zuid-Europa in verschillende bekken verdeeld. In het oosten steekt het *Balkan-schiereiland* (468000 K.M.²) met vele vertakkingen in de zee vooruit, en talrijke eilanden in de Egeesche zee, de groepen der *Cykladen* en *Sporaden*, vormen als het ware eene gemakkelijke verbinding met Klein-Azië.

In het midden van Zuid-Europa strekt zich het slanke *Apenijsche schiereiland* met de zuidelijkste kleinere armen van *Apulië* en *Calabrië* in zee vooruit, en vindt in het eiland *Sicilië*, na kleine afbreking in de straat van Messina, eene voortzetting. Doch ten oosten en ten westen van Italië dringt de zee diep naar het noorden in Europa door, en nadert zelfs de kern der Alpen, zoodat voor het verkeer hierdoor natuurlijke wegen geopend bleven. Het plumpe *Pyreneeische schiereiland* (584000 K.M.²), dat in den vorm wel iets met Afrika overeenkomt, sluit het bekken der Middellandsche zee in het westen af.

De belangrijkste en grootste eilanden in de Middellandsche zee zijn, van het westen af: de *Pytiusen* en de *Balearen* (Spaansch), *Corsica* (Fransch), *Sardinië* en *Sicilië* (Ital.), *Malta* en *Gozzo* (Eng.), de *Jonische eil.* en de *Cykladen* (Grieksch); *Kreta* of *Kandia* en de *Sporaden* met *Rhodos* (Turkisch), en *Cyprus*, (Eng.).

Aan de westzijde van Europa langs den Atlantischen Oceaan vindt men de grootste kustontwikkeling in het noorden, en houdt de geleiding ten Z. van 50°. bijna geheel op.

De *Oostzee* bestaat uit een ondiepe, ver in Noord-Europa doordringende inham, waardoor het *Deense* en het *Skandinavische gebied als schiereiland* gevormd worden, en waardoor de zeevaart ook hier diep in het land doordringt. De belangrijkste inhammen en uitbreidingen van de Oostzee zijn: de *Botnische golf*, de *Finsche golf*, de *golf van Riga*, de *Danziger bocht* en de *Pommersche bocht*. Daar het zoutgehalte der Oostzee geringer is dan van den Oceaan, en deze zee geheel in het land ligt, (vastelandsklimaat), gebeurt het enkel, ongeveer eens in de eeuw, dat zij geheel dichtvriest. Meermalen worden de toegangen in de nauwe zeestraten de *Sond* en de *Groote Belt* door ijs afgesloten en zijn de havens ontoegankelijk. Door deze omstandigheid wordt de scheepvaart op de Oostzee bijna jaarlijks eenige

maanden belemmerd. Overigens is deze zee voor het verkeer van het hoogste belang.

De westkust van Skandinavië is rijk aan kleine, grillig gevormde inhammen, *fjorden* genoemd, die met steile wanden in het Skandinavische bergland doordringen. Doch die steile bergwanden maken de verbinding met het binnenland bezwaarlijk, en daardoor kunnen de fjorden niet den gunstigen invloed op het handelsverkeer uitoefenen, welken zij aan een lagere kust zouden hebben.

Ten westen van Middel-Europa liggen de Britsche eilanden als een voorpost in den Oceaan, en sluiten de Noordzee aan dien kant af. De *Noordzee* is een ondiepe zee (gemidd. 89 M. diep) aan den rand van den Atlantischen Oceaan. Van het vasteland strekt zich een onderzeesch plateau in den Oceaan uit, en op dit plateau verheffen zich de Britsche eilanden.

Ten W. van Ierland neemt de diepte der zee snel toe en hier vangt bij een diepte van meer dan 200 meter het eigenlijke bekken van den Atlantischen Oceaan aan.

In het noorden wordt Europa begrensd door de *Noordelijke IJzsee*. Een gelukkige omstandigheid is het, dat het warme water van den Golfstroom (zie pag. 9) ver in deze zee doordringt, waardoor zij minder aan bevrozing blootstaat dan andere zeeën op gelijke breedte, als in het noorden van Amerika en Azië. Dit heeft ten gevolge, dat hier nog scheepvaart-verkeer bestaat en steden gevonden worden (*Hammerfest* en *Wardohuus*) op eene breedte als op geen andere punten der aarde. De grootste inham in het noorden is de *Witte zee*, die door de afgelegenheid en het barre klimaat verre bij de Oostzee achterstaat in beteekenis.

§ 50. **Iets over de kustvormen in verband met het verkeer.** De kusten van Europa vertoonen alle afwisseling in vormen, zooals bij een blik op de kaart onmiddellijk te zien valt. Wij vestigden er reeds de opmerkzaamheid op, dat de *fjordkusten* bij Noorwegen voor het verkeer niet zeer gunstig waren. Zoo hebben de onderscheidene kustvormen een zeer verschillende beteekenis voor het handels-verkeer.

Zonder tot eene gedetailleerde en streng systematische onderverdeeling af te dalen, waarvoor het hier de plaats niet is, kunnen wij toch de kustvormen en gesteldheid van het kustland gemakkelijk in hoofdtrekken onderscheiden. In de eerste plaats valt den zeeman onmiddellijk in het oog, of de kust *laag* of *hoog*, *vlak* of *steil* is. Een *hooge* kust is meestal *steil*, en wordt gevormd door een gebergte, dat zich langs de kust verheft. Wanneer een bergketen zich in de *lengte* langs de kust uitsrekt, spreekt men van een *lengtekust*, en als de bergketen in richting *dwars* op de kust staat, en dus aan de zee eindigt,

noemt men dit een *transversale- of dwarskust*. In dit laatste geval kan de bergketen ongeveer loodrecht op de kust staan, en dus zuiver een dwarskust vormen, of met een scherpen hoek schuin naar zee loopen, en dus diagonaalsgewijze de kustlijn bereiken, in welk geval men van *diagonaalkust* spreekt.

Het springt in het oog, dat een *steile, hooge kust* altijd bezwaren medebrengt om van de zee het binnenland te bereiken, en dus aan het verkeer van de kuststreek met het binnenland moeielijkheden in den weg legt. Waar de rotswanden in zee afdalen en een hoog, steil gebergte zich nabij de kust verheft, moeten dikwijls door kunst en met veel moeite en kosten de wegen aangelegd worden, zoodat hier op natuurlijke wijze geen verkeer ontstaat. Daarenboven is het hooggebergte gewoonlijk arm aan produktie en bezit het weinig bewoners, zoodat de scheepvaart door geen lokmiddelen wordt aangetrokken.

Een voorbeeld van een hooge, steile kust in Europa biedt ons West-Skandinavië. Daar het bergland zich hier evenwijdig met de kust uitstrekt, is dit tevens het echte voorbeeld van een *lengtekust*. De inhammen, welke de zee hier met grillige bochten ver landwaarts dwars in de bergketen vormt, heeten *fjorden*. De typische fjorden vindt men in Skandinavië, doch ook in het westen van Schotland kunnen de smalle en bochtige inhammen als fjorden beschouwd worden.

De fjordkusten zijn door die inhammen rijk aan goede natuurlijke havens. Deze kust zoude het meest door de natuur bevoorrecht zijn, als de afsluiting van het land door de omringende gebergten en de voortzetting van deze langs de kust geen beletsel was voor het verkeer, zooals we zeiden.

De fjordkusten, zijn daardoor voor de scheepvaart en de handelsontwikkeling niet van bijzonder belang. Als vluchthavens kunnen zij dienst doen, voor de vestiging van oorlogshavens zijn zij zeer geschikt, omdat deze meer aan een sterke ligging dan aan verbinding met het achterland gebonden zijn. Ook als uitgangspunten van de zeevisserij zijn zij zeer goed te gebruiken; maar slechts weinige fjorden dienden tot de vestiging van handelssteden. Enkele fjordhavens dienen nog als stapelplaatsen en tusschen-stations voor de zeevaart; echter wordt in de meeste gevallen hiervoor de voorkeur gegeven aan de eilanden van de fjorden of nabij de kust. De opkomst van Tromsø, Hammerfest en Sitka (Amerika) is hierdoor te verklaren.

Trots die ongunstige gesteldheid der fjordkusten waren zij toch voor de ontwikkeling der zeevaart in Noord-Europa van groot belang. Aan de Skandinavische fjorden waren de Noormannen gevestigd, die stoere zeevaarders, welke onder de moedige Vikings den stormachtigen

Oceaan het eerst langs Europa van noord naar zuid bevoeren, die het verre IJsland bevolkten, en zelfs verder van Dieppe uit tochten naar Afrika's westkust tot nabij Sierra Leone ondernomen zouden hebben. Het land met weinig voortbrengselen dreef deze mannen op zee, het groote gebied waar voordeelen te behalen waren, en maakte hen tot onverschrokken zeelieden.

Bij de *dwarskusten*, waar een bergketen in zee eindigt, kan het gebeuren dat de zee inhammen vormt, die in de lengtedalen tusschen de bergketens zich uitstrekken. Dergelijke inhammen worden met den naam *rias* aangeduid, naar den naam, welken men in Spanje daaraan geeft. Een zoodanige *riaskust* komt voor in het N.W. van Spanje aan de Gallicisch-Asturische kust, aan de kust van Bretagne (Frankrijk), in het Z.W. van Engeland en in het Z.W. van Ierland.

Het is natuurlijk, dat de *riaskusten* meer toegangen van de zee uit naar het land verschaffen, omdat het gebergte hier dwars op de kust staat. Evenwel is het aantal havens ook aan deze kust nog niet groot, al valt niet te ontkennen, dat deze kust belangrijke invloed op de ontwikkeling der zeevaart hebben uitgeoefend.

De lage, vlakke kust van West-Europa zijn over 't geheel gunstiger voor den handel dan de hooge. Dit is bovenal hiervan een gevolg, dat deze kust den benedenloop van groote rivieren hebben, zoodat de havensteden zich eigenlijk niet nabij de kust maar aan de rivieren op eenigen afstand van de kust ontwikkeld hebben. Dit is de kust met *rivierhavens*. Hier vindt de verbinding van de zee met het hart des lands gemakkelijk plaats. In rivierschepen worden de produkten en waren de rivieren op en af vervoerd, en de zeeschepen varen een eindweegs de riviermonden op. De opkomst van havensteden had bovenal daar plaats, waar de zeevaart aan den riviermond ophield, en dus de koopwaren moesten overgeladen worden. Het is natuurlijk, dat de vloed van den Oceaan, die de rivieren oploopt, hierop grooten invloed uitoefende. Uit dit oogpunt beschouwd is de ligging van Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Londen, Hull, Rouen, Nantes, Bordeaux, Sevilla en vele andere steden goed te verklaren. Ook bij de Oostzee liggen de havens meestal aan de riviermonden. De vloed oefent echter hier geen invloed uit, wijl deze in de Oostzee zoo goed als gemist wordt. Men denke hierbij aan de ligging van Lubeck, Stettin, Danzig, Koningsbergen, Riga, en andere steden.

Terwijl de lage kust met riviermonden den toegang tot het land opent, is de lage kust met duinen daarentegen zeer ongunstig voor het verkeer. De *duinenkust* is gevormd op ondiepe of bloot liggende rijen zandbanken nabij de kust en

daardoor sluit zich bij de duinenkust een strand met gevaarlijke ondiepten aan. Hierdoor is op deze plaatsen voor groote schepen de kust niet te naderen, en de ondiepten maken de zee langs de kust onveilig voor de scheepvaart. De zee-man, die hier onbekend is, wordt dikwijls het slachtoffer van dezen kustvorm, doordien het schip strandt op de zandbanken.

De duinenkust is daarom arm aan steden. Visschersdorpen konden hier ontstaan, tot handelssteden ontwikkelden deze zich niet. Wij zien dit in N. W. Duitschland, in Nederland en aan de Fransche kust bij de Golf van Biskaje.

Eigenaardig is nog de vorm van de Deutsche kust der Oostzee. Terwijl hier in Mecklenburg en West-Pommeren de zoogenaamde *boddenkust*, een kust met ondiepe kustbekkens, gevonden wordt, heeft men in het oosten de *haffen*, d. i. strandmeren, door een duintong of *nehrung* van de zee gescheiden, en in welke haffen rivieren uitmonden. De steden worden hier meestal aan deze inhammen der bodden of der haffen, of aan de riviermonden gevonden.

Aan de Middellandsche zee zijn de lage kusten geringer van beteekenis in vergelijking met de hooge, steile kusten. Een voordeel is het, dat deze laatste nergens den toegang tot het land geheel afsluiten, zoodat er niet alleen verbindingswegen langs de kust bestaan, die de smalle vlakten in gemeenschap met elkander brengen, maar ook vele goede wegen over de gebergten. Rivierhavens vindt men minder aan de Middellandsche zee. De Europeesche rivieren, welke in deze zee uitmonden, hebben niet die beteekenis voor de scheepvaart als de havens van West-Europa. Alleen de Nijl met zijn delta in Afrika deed nog echte rivierhavens ontstaan. Doch de steden Malaga, Barcelona, Marseille, Genua, Livorno, Napels, Messina, Palermo, Brindisi, Venetië, Triest, Athene, Konstantinopel e. a. zijn alle tot bloei gekomen, zonder dat een rivier die opkomt bevorderde.

Aan de Zwarte zee vindt men weder rivierhavens. Hier monden vele rivieren uit in breede, trechtersvormige inhammen, door de Russen *limans* geheeten. Echter de belangrijkste haven aan deze kust, Odessa, is zonder de medewerking van een rivier tot stand gekomen.

§ 51. Het hoog en laag van den bodem.

In den bouw en de groepeerings van de gebergten en den geheelen vorm van de oppervlakte blijkt, dat Europa als een zelfstandig deel der aardoppervlakte beschouwd moet worden, en geenszins een deel uitmaakt van Azië, waarmede het door land verbonden is. Het landschap in Europa heeft iets eigenaardigs, iets zelfstandigs, dat het werelddeel tot een landindividu stempelt.

Het grootste gedeelte van Europa is laagland. Uit de beschouwing eener hoogtekaart van Europa blijkt, dat het rijzen van den waterspiegel der

omringende zeeën van slechts weinige honderden meters, meer dan $\frac{2}{3}$ van het werelddeel onder water zoude zetten. Er zouden dan behalve enkele eilandengroepen, zooals een gedeelte van Groot-Britannië, slechts twee door een breeden zeeboezem gescheiden landmassa's overblijven: eene in het noorden, het Skandinavische bergland omvattend, en een grootere in het zuiden, de berglanden van Middel-Europa met de Alpen en van de zuidelijke schiereilanden innemend.

Hieruit blijkt, dat het laagland zich door Midden-Europa naar het oosten uitstrekt, waar het geheel in Oost-Europa de grootste oppervlakte inneemt, terwijl de berglanden tot twee hoofdgroepen zijn te brengen. De laagvlakte bestaat uit de **Germaansche** en de **Sarmatische** of **Russische laagvlakte**, de berglanden zijn de **Alpen met omringende gebergten** en het **Skandinavische bergland**.

Die ligging van de laagvlakte in Midden-Europa, waardoor de Oostzee ver naar het oosten in het land doordringt, waardoor aanzienlijke rivieren een weg van Midden-Europa naar het noorden en noordwesten konden nemen (Elbe, Oder, Weichsel), waardoor het zeeklimaat diep in het continent kan doordringen, is van onberekenbaar voordeel geweest voor de ontwikkeling van den economischen toestand der bewoners in dit werelddeel.

Het *Skandinavische bergland*, het noordelijkste bergland, rijst met een steile helling op uit den Atlantischen Oceaan en daalt met langzame overgangen naar het oosten af tot het laagland, dat in Zweden de Botnische golf omzoomt. Dit bergland staat geïsoleerd in het N. W. van Europa. De rivieren dalen er meest af in een oostelijke richting, doch wegens de geringe uitgebreidheid der vlakte heeft geen van deze een groote beteekenis voor het wereldverkeer. Wij komen hierop terug bij de beschrijving des lands.

Het hoofdgebergte van Europa vormt het ketengebergte der *Alpen*. De Alpen vangen aan bij Genua, waar zij zoo zeer met de *Apennijnen* vereenigd zijn, dat het moeielijk valt de juiste grens te trekken. In den laatsten tijd wordt de lijn van Savona naar Ceva als de meest wenschelijke grens tusschen beide ketens aangenomen. Aanvankelijk loopt de Alpenketen in Z. W. richting en buigt zich vervolgens om naar het noorden. De kam der Alpen, (de *kam* is de lijn over de toppen van de bergketen) is hier de staatkundige grens tusschen Frankrijk en Italië. De zware bergmassa van den *Mont-blanc*, de hoogste berg van Europa (4800 meter), vormt den hoeksteen, waar de Alpen van een noordelijke naar een oostelijke richting aannemen, in welke hoofdrichting zij zich blijven uitstrekken tot den Donau bij Weenen. Zelfs moeten in geologisch opzicht de Karpaten ook tot de Alpen gerekend worden. Voor ons doel is het evenwel

beter deze als een afzonderlijke keten te beschouwen.

Het gedeelte der Alpen van de Ligurische zee tot den kleinen St. Bernhardspas ten zuiden van de Montblanc (of de rivierdalen der Dora Baltea op Italiaansche en der Isère op Fransche zijde) noemt men gewoonlijk *West-Alpen*, en het gedeelte van den Montblanc tot het Rijndal van de Bodensee naar Chur en verder langs de Splügenpas (ten zuiden van den Achter-Rijn) noemt men *Middel-Alpen*. De Middel-Alpen behooren grootendeels tot Zwitserland en vormen de natuurlijke grens naar Italië.

Al wat van de Alpen ten O. van genoemde lijn ligt kan als één geheel onder den naam van *Oost-Alpen* worden samengevat. De Karpaten en de bergketens ten N. van den Donau worden hierin niet begrepen.

De bovenbedoelde hoofdketen der Alpen vormt een centrale massa in de lengte uitgestrekt, die zich in West- en Middel-Alpen steil verheft uit de lage Povlakte naar den kant van Italië. Aan de noordzijde zijn de centrale Alpenketens nog met hoogvlakten en lagere bergketens omringd, die in Frankrijk, Zwitserland, Zuid-Duitschland en Oostenrijk onder verschillende namen bekend zijn. Men kan eene algemeene Voor-Alpine-hoogvlakte met een hoogte van 500 à 600 meter aan den noordvoet der Alpen aannemen, die zich van Geneve door Zwitserland en Zuid-Duitschland naar Weenen uitstrekt.

In het oosten verbreedden zich de Alpenketens maar worden tevens lager, om bij de Hongaarsche laagvlakte te eindigen. In de Middel-Alpen is de gemiddelde kamhoogte 2600 meter, en in het oosten der Oost-Alpen daalt die tot 1000 meter.

Gewoonlijk onderscheidt men de gebergten naar de hoogte in *voorbergen* van 300 tot 600 meter, *middelgebergten* van 600—2000 meter en *hooggebergten* boven 2000 meter hoog. De centrale Alpen vormen dus grootendeels een *hooggebergte*, dat zich in het noorden bij de Voor-Alpine hoogvlakte aansluit en bovenal aan de west- en noordzijde door een krans van *middelgebergten* is omringd. Die middelgebergten strekken zich door het O. van Frankrijk en door Zuid- en Middel-Duitschland en het noorden van Oostenrijk-Hongarijë uit, en vormen met veel afwisseling in het uiterlijk van het landschap een langzamen overgang tot de voorbergen en verder tot de *Fransche* en *Germaansche* laagvlakten, die langs den Atlantischen Oceaan en de Noord- en Oostzee het heuvel- en bergland omsluiten. Talrijke rivierdalen doorsnijden de middelgebergten met schilderachtige valleien en scheiden ze in afzonderlijke deelen.

De *Alpen* zijn in het Z. O. verbonden met het bergland van het *Balkan-schiereiland* en in het westen met de *Apennijnen* van Italië. Het

bergland van het *Pyreneesche schiereiland* vormt een volledig afgescheiden geheel.

§ 52. De rivieren en de stroomgebieden.

De rivieren zijn een product van het klimaat doch de richting der stroomende wateren hangt grootendeels af van de afwisseling in hoog en laag van den bodem. Daar het handelsverkeer op het land, vooral in vroegere eeuwen, van de natuurlijke wegen, en wel meest van de stroomende wateren afhankelijk was, zijn dus de bevaarbare rivieren van veel invloed geweest op de ontwikkeling en den bloei der landschappen.

Gedurende de oude geschiedenis was, zooals wij zagen, de handel hoofdzakelijk tot de Middellandsche zeelanden beperkt. Het aantal bevaarbare rivieren, dat in de Middellandsche zee uitmondt, is gering. Spanje, Frankrijk en Italië zenden ieder maar één stroom van belang naar de Middellandsche zee: de *Ebro*, de *Rhône* en de *Po*. Van deze had alleen de Rhône in den ouden tijd internationale beteekenis, omdat langs deze rivier en verder langs den Rijn de weg liep, waardoor verbinding met de Noordzee en Oostzeelanden tot stand kwam (zie pag. 40).

Gedurende de oude geschiedenis kon door die omstandigheden de rivierscheepvaart in Europa niet tot ontwikkeling komen. De groote stroomen van Middel-Europa, de *Rijn* en de *Donau*, werden bij de Romeinen eerst bekend in den keizertijd, en dienden meer tot grenzen voor hun wereldrijk, wat ten gevolge had, dat zij daardoor voor de scheepvaart minder veilig waren, en geenszins de centrale lijnen van verkeer vormden.

De belangrijkste rivieren voor het verkeer van Middel-Europa stroomden naar den Atlantischen Oceaan, de Noordzee en de Oostzee. De helling van de middelgebergten in Middel-Europa wijst den rivieren dien weg. De *Loire*, de *Seine*, de *Schelde*, de *Maas*, de *Rijn*, de *Wezer*, de *Elbe*, de *Oder* en de *Weichsel* zijn de hoofd-rivieren. Eerst in de middeleeuwen, toen het overwicht van Zuid-Europa door de opkomst van het Germaansche midden- en noordwest-Europa begon te verminderen, verkregen de genoemde rivieren op den handel en het verkeer veel invloed. De Rijn had het vroegst de meeste internationale beteekenis; de Elbe, Oder en Weichsel werden eerst in de latere middeleeuwen tot veel gebruikte verkeerswegen.

De hoofd-rivieren van het bergland der Alpen en zijne middelgebergten stroomden dus naar het N.W. en N. Alleen de *Rhône* opent uit het hart der Alpen naar de Middellandsche zee een weg. En de *Donau*, met een oostelijke richting, is in de middeleeuwen de groote verkeersweg naar het oosten geworden. De rivieren wezen aldus de verkeerslijnen aan en langs die rivieren ontstonden de oudste handelsteden.

De bovengenoemde rivieren behooren alle, in ruimeren zin genomen, tot het gebied van de verheffingen der Alpen. Doch de uitgebreide vlakke in Rusland bezit een eigen stelsel van groote rivieren, die niet op het bergland maar in een heuvelgebied ontstaan. Een middelpunt, waarom vele rivieren ontstaan, vormen hier de *Waldai-hoogten*. De *Düna*, de *Dnjepr* en de *Wolga* zijn de belangrijkste rivieren, die hier ontstaan. Op de beteekenis dezer rivieren komen wij terug bij de bespreking van dat land.

Men is gewoon de landoppervlakte, waarvan eene rivier haar water ontvangt, het *stroomgebied van die rivier* te noemen. Hieronder wordt dus al het land verstaan, dat er tusschen en om de bijstroomen van die rivier ligt, en dat daarop afwatert.

De rivieren monden weder uit in de zeeën. Nu noemt men ook de gezamenlijke oppervlakten van de stroomgebieden van alle rivieren, welke in eene zee uitmonden, het *watergebied van die zee*, of kortweg: het *zeegebied*. Uit de grootte van het zeegebied kan men dus weten, van welke oppervlakte lands er wateraderen naar die zee toevloeien.

In Europa kan men zeven zeegebieden onderscheiden, die wij in orde van de grootte hier laten volgen.

	K.M. ² .
Zwarte Zee en Zee van Azow	2060 000
Kaspische Zee	1718 000
Oostzee (zonder Skagerak)	1663 000
Noordel. IJszee	1288 000
Atl. Oceaan	1142 000
Middell. Zee	944 000
Noordzee (met Skagerak)	725 000
Totaal	9540 000

De Zwarte Zee en de Kaspische Zee hebben dus het grootste zeegebied, wat hoofdzakelijk een gevolg is van de uitgebreide vlakten van Rusland, die tot de ontwikkeling van reusachtige rivieren aanleiding geven. Hier wordt door goede bevaarbare rivieren eenigszins vergoed, wat het land aan kustontwikkeling ontbreekt. Meest door vlakten stroomend zijn toch de rivieren van Rusland tot zeer ver naar de bronnen bevaarbaar. Ook de Donau, die tot het gebied der Zwarte zee behoort, is bijna bevaarbaar tot zijn oorsprong.

Wij laten hier een overzicht van de grootte der belangrijkste rivieren volgen, aanvangende met oost-Europa, met opgave van lengte en stroomgebied.

	Stroomlengte in K.M.	Oppervlakte van stroomgebied.
Wolga	3183	1459 000
Donau	2780	817 000

	Stroomlengte in K.M.	Oppervlakte van stroomgebied.
Dnjepr.	2000	527 000
Don.	1700	430 250
Petschora.	1560	329 500
Ural	1500 (?)	249 500
Dwina met Suchona	1220	365 400
Weichsel	1050	193 000
Dnester	1050	76 860
Düna	840	85 400
Njemen of Memel.	790	90 550

De groote rivieren van west-Europa stroomen in den bovenloop door het bergland en zijn dus door watervallen, ondiepten en stroomsnelheid meestal niet bevaarbaar. Toch kan men nog wel rekenen, dat zij over 't geheel voor meer dan de helft van haar loop bevaren kunnen worden. De belangrijkste rivieren in west-Europa zijn:

	Stroomlengte in K.M.	Stroomgebied in K.M. ² .
Rijn.	1225	197 200
Elbe	1158	143 300
Loire	930	121 000
Oder	905	112 000
Rhône	810	98 900
Seine	705	77 800
Wezer met Werra.	712	46 000
Garonne	600	48 800
Po	580	74 900

De rivieren van Spanje, die meestal door het hoogland stroomen, zijn minder goed bevaarbaar, zoodat zij voor de scheepvaart meestal niet meer dan over $\frac{1}{4}$ der lengte zijn te gebruiken. Zelfs die rivieren, welke door eene hoogvlakte loopen, zoo als de Guadalquivir en de Ebro, zijn nog niet voor de halve lengte te bevaren. Wij geven hierbij van deze een overzicht:

	Stroomlengte in K.M.	Stroomgebied in K.M. ² .
Tajo (Taag)	910	82 600
Guadiana	820	65 500
Douro (Duero Sp.)	727	95 000
Ebro	712	99 900
Guadalquivir	542	55 900

De lijnen, waar de stroomgebieden van twee rivieren aan elkander grenzen, noemt men *waterscheidingen*. Het is duidelijk, dat de waterscheidingen ook de uiterste grenzen aanwijzen van het rivierveder. Op verschillende plaatsen heeft men echter de waterscheidingen doorgegraven, om de rivieren met elkander in verbinding te brengen. Onderscheidene kanalen zijn aldus de middelen geworden, om van de naar het oosten en zuidoosten stroomende rivieren verkeerswegen naar de noordelijk en noordwestelijk stroomende tot stand te brengen. De be-

langrijkste van dergelijke waterverbindingen, die onderscheidene zeegebieden van Europa met elkander in betrekking brengen, zijn:

A. De verbinding van de Kaspische zee met de Noordelijke IJszee:

	Hoogste punt der verbinding.
1 door Wolga — Kama en Katharina kanaal, Wytschegda — Dwina.	150 M.
2 door Wolga — Scheksma, door het Kubinskoj meer en Suchona naar Dwina en Wittezee.	150 M.

B. Verbinding der Kaspische zee met de Oostzee:

1 door Wolga — Scheksma, langs Bjelo-meer, door 't Onega-kanaal en Onega-meer, Swir, Ladoga-meer en Nawa naar de Finsche golf	150 M.
2 door Wolga — Mologa, langs kanalen, over het Ladoga-meer en de Nawa	150 M.
3 door de Wolga, Twerza, Msta, een kanaal, de Wolchow — Ladoga-meer naar de Nawa.	200 M.

C. Verbinding van de Zwarte zee met de Oostzee:

1 door Dnjepr, Beresina, Beresina-kanaal, Dūna	
2 door Dnjepr, Pripet, Oginskisch-kanaal, Njemen of Memel ±	150 M.

D. Verbinding van Zwarte zee met Noordzee:

door Donau, Ludwigskanaal (weinig gebruikt), Main — Rijn	416 M.
--	--------

E. Verbinding van Middellandsche zee met de Noordzee:

door Rhône, Bourgondisch-kanaal en Rijn	350 M.
---	--------

F. Verbinding van den Atlantischen Oceaan met Middellandsche zee:

door Garonne en kanaal du Midi (weinig gebruikt)	190 M.
--	--------

§ 53. **Het klimaat van Europa.** Europa is het eenige werelddeel, dat geheel buiten de tropische luchtstreek ligt, en slechts in het uiterste noorden voor een zeer klein gedeelte in de koude luchtstreek doordringt. Evenwel is het gedeelte van west-Europa ten noorden van den poolcirkel door de hooge temperatuur in werkelijkheid nog niet tot de koude luchtstreek te rekenen. De zee blijft zelfs nog ten oosten der Noordkaap geregeld vrij van ijs.

Aldus ligt Europa feitelijk bijna geheel in de gematigde luchtstreek. Uit den loop der isothermen van Januari is te zien, (zie pag. 3), dat geen werelddeel een zachter winter heeft op gelijke breedte dan de landen in west-Europa. De oorzaak van dit zachte klimaat moet voor

een groot gedeelte toegeschreven worden aan den invloed van den warmen Golfstroom (zie pag. 9). Deze warme zeeën heeft ten gevolge, dat het water van den Atlantischen Oceaan in den winter van Schotland tot het schiereiland Kola in het noorden nog een temperatuur van 3^o C. bezit. Hierdoor wordt het bevrozen van den Oceaan verhinderd, terwijl de uit het noorden komende massa's drijfijss de Europeesche kust niet bereiken. Door die hooge temperatuur geeft het water verder veel verdamping, terwijl de heerschende westenwinden die door het lauwe water verwarmde en met waterdamp beladen lucht naar het land voeren.

Hiervan is een groote vochtigheid en ook een zachte wintertemperatuur het gevolg. Die temperatuur leert ons het kaartje op pag. 3 kennen.

Geheel westelijk Europa heeft aldus een klimaat, dat onder den invloed van den Atlantischen Oceaan staat, en dat zich als een *sterk uitgesproken zeeklimaat* kenmerkt. Naar het oosten toe gaat dit langzamerhand in het vastelandsklimaat over. Eigenaardig is het, zooals ook uit den loop der Januari-isothermen blijkt, dat vooral in den winter de temperatuur veel sterker afneemt in een oostelijke dan in een noordelijke richting.

Het is voor een overzicht gemakkelijker Europa naar de eigenaardige gesteldheid van het klimaat in groote gebieden te verdeelen, nl. het *Atlantische klimaatgebied*, het *Middellandsche zeegebied* en het *Continental Oost-Europeesche klimaatgebied*.

Omdat in west-Europa het klimaat door den invloed van den Atlantischen Oceaan beheerscht wordt, kan men dat het *Atlantische klimaatgebied* noemen. Dit gebied omvat de westkust van het Pyreneesche schiereiland, geheel Frankrijk, behalve het land ten Z. O der Cevennes, België, Nederland, de Deutsche Noordzeekust, Groot-Britannië, Denemarken en het Skandinavische schiereiland. Het westelijk gedeelte der Germaansche laagvlakte behoort hier nog toe, omdat het Atlantische klimaat langs de vlakten van de Oostzee gelegenheid vindt met de heerschende westenwinden diep in Europa door te dringen.

Het algemeen karakter van het Atlantische klimaat kan men in het volgende samenvatten: *De zomertemperatuur wordt door den Oceaan verlaagd, de winterkoude verzacht. De heerschende winden zijn westelijk, en dikwijls dringen stormen van den Oceaan in het land door. De lucht is rijk aan vochtigheid, heeft veelvuldige bewolking, en een rijke regenval is hiervan het gevolg. De meeste regen valt in Nederland, langs de Oostzee en in het hart van Engeland in Augustus; langs de westkust van Skandinavië, in Engeland, oost-Schotland en Ierland, en het westen van Frankrijk in October. Alleen op enkele westelijke punten van*

dit gebied in het Z.-W. van Noorwegen, van Schotland en van Ierland, alsmede op den Atlantischen Oceaan valt de meeste regen in December en Januari.

De gemiddelde temperatuur van het Atlantische klimaatgebied is hoog, doch in den zomer door den invloed van het zeeklimaat koel of zacht. Langzaam neemt de jaartemperatuur van het zuiden naar het noorden af. Op 44° N.Br. is de gemiddelde temperatuur 13° C., op 57½° N.Br. 9½° C. en tusschen 65 en 67° N.Br. nog 4° C. Wij wezen er reeds op, dat voor west-Europa de temperatuur in den winter en ook als gemiddelde des jaars gerekend sneller afneemt naar het oosten dan naar het noorden.

De landen van Zuid-Europa vormen een zelfstandig klimaatgebied, dat onder den invloed der Middellandsche Zee staat, en daarnaar het *Middellandsche zeegebied* genoemd wordt. In het noorden heerscht dit klimaat tot de Pyreneeën, de Cevennes, de Alpen en het Balkan-gebergte, zoodat het bijna geheel door een natuurlijke grenslijn van midden-Europa wordt gescheiden. De verandering van klimaat, als men uit het noorden deze gebergten overtrekt, is op korten afstand zeer sterk. In het zuiden wordt het klimaat van het Middellandsche zeegebied begrensd door de Sahara, zoodat het noorden van Afrika er ook toe behoort. In het O. strekt het zich uit over Klein-Azië en Syrië en zelfs tot Mesopotamië.

Een gemeenschappelijk karakter van het klimaat in dit geheele gebied is bovenal gelegen in den *regenarmen zomer en de beperking van den regen tot den winter in het zuiden en tot de lente en den herfst in het noorden*. In de zuidelijke deelen van het Middellandsche zeegebied is de zomer zoo goed als regenloos, in het noordelijk gedeelte wordt de regen meer over het geheele jaar verbreed, doch valt bovenal in de lente en den herfst.

De temperatuur in dit gebied bedraagt in het zuiden als jaargemiddelde 19° C., in het noorden 15°. Deze temperatuur is betrekkelijk hoog voor deze breedte. Daartoe draagt zeker de afsluiting door de gebergten tegen de noordelijke winden en de meer vrije toegang van zuidwinden bij. Daarbij komt, dat de Middellandsche zee een afgesloten kom vormt, waardoor het water niet volledig met den Atlantischen Oceaan in verbinding staat, en niet zoo sterk afkoelt in den winter. Hierdoor is de temperatuur van het water betrekkelijk hoog, en is dit mede de oorzaak van een hoogere temperatuur der lucht. De winter is in de Middellandsche zeelanden dan ook geenszins koud, maar meer zacht, en de loofboomen blijven in den winter groen. Aldus zijn de jaarlijksche temperatuurschommelingen gering.

Het oosten van Europa, de groote vlakke van Rusland met aangrenzende gewesten, heeft een zuiver *continentaal klimaat*, dat zich door scherpe tegenstellingen van zomer- en wintertemperatuur kenmerkt. De zomer is er zeer heet, de winter zeer koud. Terwijl het *verschil* tusschen Juli- en Januari-temperatuur in Ierland slechts 10° C. (+ 15° C. en + 5° C.) bedraagt, neemt dit in Duitschland op dezelfde breedte toe tot 20° C. (+ 20° C. en 0° C.) en aan den voet van den Ural tot 30° C. (+ 20° C. en - 10° C.).

In bijzonderheden zullen wij hier het klimaat van dit gebied niet behandelen, omdat wij bij de beschrijving van Rusland daarop beter terug kunnen komen, in verband met de geheele landsgesteldheid. Alleen wijzen wij er hier op, dat de regentijd hoofdzakelijk in den zomer valt.

De landen van Midden-Europa, als Duitschland, Zwitserland en Oostenrijk-Hongarije liggen tusschen de twee besproken klimaatgebieden, en vormen dus een overgang van het Atlantisch klimaat naar het Continentale klimaat, waarin zij naar het oosten overgaan.

Het noordelijke voorland der Alpen, als Zwitserland en zuid-Duitschland, zijn scherp van de landen met het Middellandsche zeeklimaat gescheiden door den hoogen bergrug der Alpenketens. Bij een overgang over de Alpen is de klimaatverandering plotseling en zeer sterk in het oog springend.

Ten slotte nog iets over de regenverdeling. De meeste waterdamp, die regen brengt, komt van den Atlantischen Oceaan en wordt met de westenwinden naar het land gevoerd. Waar hier de lucht afkoelt tot boven het verzadigingspunt, ontstaat er regen. Die afkoeling heeft bovenal plaats door opstijging. Daardoor wordt het duidelijk dat de wind, die bij een berghelling opstijgt, daar veel regen doet ontstaan (zie § 6).

Het bovenstaande verklaart ons, dat in Europa met heerschende westenwinden, de gebergten der westelijke kusten het rijkst zijn aan regen. Ook zijn over 't geheel de westhellingen der gebergten rijker aan regen dan de landen en hellingen die ten O. van de gebergten als in de luwte van den wind liggen. Verder is het duidelijk, dat het bergland rijker aan regen moet zijn dan de vlakke, waar minder die opstijging en afkoeling der lucht geschiedt. Enkele voorbeelden zullen dit illustreeren voor punten aan de oost- en westkust in Groot-Brittannië en Skandinavië.

Westkusten.		Oostkusten.	
Eiland Skye	258 c.M.	Aberdeen	75 c.M.
Galway (Ierl.)	130 "	Dublin (Ierl.)	74 "
Bergen	226 "	Christiania	54 "
Götheborg	83 "	Stokholm	40 "

De grootste gemiddelde jaarlijksche hoeveel-

heid regen in Europa valt aan de westkust van Skandinavië, van Schotland, Ierland en Z.-W. Engeland, aan de noordelijke helling van het Cantabrisch-Asturisch gebergte in Spanje, en van de westelijke Pyreneeën, alsmede op de Alpen en de zuidelijke voortzetting tot de Dinarische Alpen. De jaarlijkse regenval bedraagt in genoemde gedeelten van 130 tot 200 c.M. (In Nederland 60 tot 80 c.M.). De ligging dezer gebergten verklaart dien grooten regenval. Ten oosten van Skandinavië daarentegen, in Zweden, valt aan de oostkust niet meer dan 43 c.M., en gemiddeld heeft dit land ongeveer 57 c.M. regen, wat na het bovenstaande verklaarbaar is.

De landstreken in Europa, welke de geringste hoeveelheid regen ontvangen, vindt men: in een kring om Parijs; ten W. van den Rijn in de Boven-Rijnsche laagvlakte (denk om de Voge-

zen welke ten W. hiervan liggen); in het midden van Bohemen (denk aan de gebergten); in de Hongaarsche laagvlakten; in Rumenië; in Noord-Duitschland om Berlijn, en in het midden van het Pyreneesche schiereiland, waar overal slechts van 20 tot 60 c.M. regen valt. De verklaring van deze regenverdeling is uit de gesteldheid des lands gemakkelijk te geven.

§ 54. De plantengroei van Europa, en enkele opmerkingen over de verbreiding van dieren.

De plantengroei geeft een eigenaardig karakter aan het landschap, en maakt tevens eene der belangrijkste voorwaarden uit voor het leven der bewoners, voor hun bedrijf en middelen van bestaan. Hierdoor staan de planten ten nauwste met het handelsverkeer in betrekking.

De drievoudige indeeling van Europa naar het klimaat is ook in de flora of het plantenrijk



OVERZICHT VAN DEN PLANTENGROEI IN EUROPA.

te herkennen, en evenals in het klimaat is de tegenstelling tusschen zuid-Europa en het overige sterker dan tusschen west- en oost-Europa. Daardoor vormen de Middellandsche zeelanden ook in dit opzicht een afzonderlijk gebied.

Verder valt het gemakkelijk ook in Rusland nog geheel eigenaardige landschappen te onderscheiden, die hoofdzakelijk door den plantengroei een zelfstandig karakter dragen. Zoo kunnen wij Europa gemakkelijk naar den planten-

groeï in vier groote gewesten verdeelen, en wel: 1. de *toendra's*, 2. het *woudland van middel-Europa*, 3. het *Middellandsche zeegebied*, 4. het *steppenland*.

I. De *toendra's*. Onder de *toendra's* of *mossteppen* verstaat men de vlakten der koude luchtstreek met een jaartemperatuur beneden 0°, welke bijna geheel met mossen bedekt zijn. De oppervlakte des lands is in den zomer slechts tot eene diepte van een halven meter ontdooïd en op grooter diepte houdt een korst van altyddurend ijs den bodem hard. De vochtige *toendra's* zijn hoofdzakelijk begroeïd met *bladmossen*, ook wel „groene mossen” genoemd, de droge *toendra's* met een witgrijze spreï van rendiermos, korstmossen en ijslandsch mos. De *toendra's* zijn geheel boomloos. Van de huisdieren leeft hier alleen het rendier op de *toendra's* aan de Witte- en de Noordelijke IJzsee. Het leven der Samoeden en Lappen, de bewoners dezer onherbergzame oorden, is geheel afhankelijc van dat dier. Ook in de koude gewesten van Azië en Noord-Amerika strekken zich *toendra's* uit.

De dierenwereld in dit gebied is zeer schaars vertegenwoordigd. Hoofdzakelijk worden de arktische (noordelijke) landen door *pelsdieren* bewoond, als: *marter*, *hermelijn*, *wolf* en *beer*. Het *renlier* en de *hond* zijn schier de eenige huisdieren. De zee-kusten worden verlevendigd door de *zweenvogels*. In de zeeën leven *robben* en *waldieren*.

II. Het Woudgebied van Middel-Europa.

Door de geheele gematigde luchtstreek der oude en der nieuwe wereld strekt zich een landstreek uit, die in de oudste tijden grootendeels met wouden bedekt moet zijn geweest, en die daarnaar nog het „woudgebied” wordt genoemd. Evenwel is met de toeneming der bevolking het woud meer eif meer gedund, en heeft het bouwland en het weideland de plaats van de meeste vroegere wouden ingenomen. Alleen in de bergstreken en op enkele afgelegen plaatsen heeft het woud zich nog gehandhaafd, zoodat het zelden meer dan 1/4 der oppervlakte van het land inneemt.

De oppervlakte aan wouden in de Europeesche landen leert ons het volgend overzicht bij benadering kennen 1).

LANDEN.	H. A. Bosch.	In procenten der oppervl.
Rusland	190 684 000	40,0
Finland	10 868 000	
Zweden	17 358 170	34,1
Noorwegen	7 568 200	
Oostenrijk	18 123 760	29,4
Duitschland.	13 987 900	26,1
Turkijë	8 201 300	22,2
Rumenië	976 000	

1) Volgens Semler, Waldwirthschaft und Holzkunde 1888

LANDEN.	H. A. Bosch.	In procenten der oppervl
Italië	5 691 590	22,0
Zwitserland.	715 500	18,0
Frankrijk	9 075 100	17,3
Griekenland.	688 400	14,3
België.	200 500	13,0
Spanje	3 133 450	17,3
Nederland	226 968	6,9
Portugal.	466 100	5,1
Groot-Britann. en Ierl.	1 004 100	4,1
Denemarken	185 700	3,4

Het woud en de graanbouw gaan nergens op aarde zoo ver naar het noorden als in Europa. De *berk* is de noordelijkste vertegenwoordiger van den woudgroeï, en gaat tot 70° N. Br. In het N. van Rusland komen meest *lorcken* in wouden voor. De *beukeboom*, die in het zeeklimaat het best groeit, komt in West-Europa, de *eikenboom* meer naar het oosten van Middel-Europa voor. De oostelijke grens van de *beuk* begint op de kust van Noorwegen op ongeveer 59° N. Br., loopt van Gothenburg over Kalmar en Koningsbergen in de richting van Odessa. De poolgrens van den *eik* ligt noordelijker en loopt van 63° N.Br. in Noorwegen over 61° N. Br. in Zweden, verder over St. Petersburg naar Perna bij het Uralgebergte. Deze lijn vormt ook de grens tusschen de noordelijker *naaldbossen* en de zuidelijk algemeen voorkomende loofboomwouden, *eiken* en *linden*, in Rusland.

Van de landbouwgewassen bekleeden *haver*, *gerst*, *rogge* en *aardappelen* wel den eersten rang in dit gebied. Als zomergewas wordt de *gerst* in Noorwegen verbouwd tot 70° N. Br.; de verbouw van wintergranen begint in Zweden en Rusland op 60° N.Br. Tusschen 50 en 60° N. Br. zijn in Europa wintertarwe en winterrogge de meest voorkomende granen. Ten zuiden van 50° verdringt de *tarwe* de *rogge* meer en meer, en verder naar het zuiden in Zuid-Frankrijk, Zuid-Duitschland en Hongarije begint de oogst van *mâis*.

De noordgrens der ooftboomen gaat in Skandinavië tot 60°, doch loopt in Rusland naar het zuiden over St. Petersburg ongeveer naar Kazan. De noordelijke grens van den *wijnstok* loopt van den mond der Loire, over Nantes, Keulen, langs de Karpaten en over Astrakan. Ten N. van deze grens kan de *wijnstok* wel groeien, maar wordt de vrucht zelden rijp. In het hier besproken gebied liggen dus de belangrijkste wijnlanden: Frankrijk, Duitschland (Rijnwijn) en Oostenrijk-Hongarijë. (Zie kaartje pag. 56).

Ook vormt het Middel-Europeesche Woudgebied het land, waar de meeste *suikerbieten* verbouwd worden.

En eindelijk maakt de heerschende vochtigheid er het land vooral in het westen goed geschikt voor den *grasgroeï*, zoodat daar groote uitge-

strektheden als groene weiden gevonden worden, en daarmee een bloeiende rundveeteelt. Het *paard* is in deze streken meest trekdier. Naast de runderen en paarden zijn *varkens*, *schapen* en *geiten* huisdieren.

De groote wilde dieren, zooals de *beer*, de *wolf*, *los*, *wilde kat*, *ros* en *bever* worden in dit gebied meer en meer uitgeroeid; *edelhert*, *ree* en *gems*, alsook het *wilde varken* blijven door kunstmatige bescherming nog in den natuurstaat voortleven.

III. Het Middellandsche zeegebied. Dit landgebied, ook wel het subtropische genoemd, heeft droge zomers en vochtige winters. Die vochtigheid en de niet lage temperatuur van den winter hebben ten gevolge, dat de boomen er altijd groen blijven, zoodat men dit het gebied der *altijd groene loofboomen* kan noemen. Tot die altijd groene planten behooren: *olijfboom*, *myrte*, *oleander*, *lauwier*, *oranjës*, *citroenen*, en eenige soorten van *eiken*. Als cultuurboomen vindt men hier verder *agrumen* (= zuursmakende vruchten, als sinaasappels), *vijgen*, *amandelen*, *Johannesbroodboom* en *kastanjes*, terwijl sporadisch reeds de *dadelpalm* voorkomt. Vele van deze planten zijn in den loop der tijden van elders ingevoerd. Zoo zijn uit de heete luchtstreek hier de *katoenboom*, het *suikerriet*, de *pisangs* en *bataten* overgebracht.

Gedurende den dorren zomer wordt de plantengroei kort afgebroken doch de zachte winter bevordert vooral een langen groeitijd in den herfst en het voorjaar. Hierdoor is in den zomer kunstmatige besproeiing noodzakelijk, waartoe het bergachtige land zich goed leent. Doch dit heeft tevens ten gevolge, dat de landbouw niet op groote schaal gedreven kan worden. Verder is het bijna geheel ontbreken of schaarsch voorkomen van weideland daarvan een gevolg.

De belangrijkste granen in dit gebied zijn *mâis* en *tarwe*, en in Italië en op eenige andere plaatsen ook een weinig *rijst*. De graanvelden zijn meest van rijen boomen omringd, waarom zich wijnranken slingeren.

De dierenwereld heeft in Zuid-Europa ook eigenaardige kenmerken. De rundveeteelt beteekent hier niet veel, wat een gevolg is van het gemis aan weidevlakten. Het *paard* wordt hier veel door den *ezel* en het *muльдier* als trekdier en lastdier verdrongen. De *schapenteelt* heeft er groote uitbreiding, wat gedeeltelijk daaraan is toe te schrijven, dat het klimaat gunstig is voor den groei der wol. Daarenboven houdt men hier veel *geiten*. Met den moerbezieboom is ook de *zijdevorm* ingevoerd. Verder noemen wij van de karakteristieke zoogdieren nog: de *jakhals*, de *pardelkat*, het *stekelvarken*, de *moeflon*, de *steenbok* en het *damhert*.

In Middel- en Zuid-Europa heeft het planten-

leven en de dierenwereld groote veranderingen ondergaan door de bewoners, die geheel vreemde soorten invoerden en bestaande uitroeiden. De wilde dieren zijn er grootendeels door den mensch uitgeroeid.

IV. Het steppengebied. Het steppengebied, dat een kleine oppervlakte in het Z.O. en Z. van Rusland omvat, kenmerkt zich door geheel gemis aan boomen. Het is een grasland, dat alleen in de lente en voor korten tijd in den herfst groen staat, doch gedurende den heeten zomer een dorre, grijze vlakte vormt, waar niets groeit. En in den strengen, langen winter jagen de sneeuwstormen woest over de schier grenzenloze vlakke.

Deze gesteldheid des lands maakt, dat slechts een geringe bevolking hier kan gevoed worden, die geen landbouw beoefent, maar hoofdzakelijk als nomaden van veeteelt leven.

§ 55. **De bevolking van Europa.** De overleveringen der vroegst beschaaftde volken en verschillende andere feiten wijzen er op, dat Europa in den oudsten tijd hoofdzakelijk van Azië en Noord-Afrika uit is bevolkt geworden. De oudste volkplanters in Griekenland zijn waarschijnlijk uit Klein-Azië, Phoenicië en Egypte afkomstig. De *Etrusken* in Italië, een volk met een vroege en zelfstandige beschaving, kwamen van het noorden Italië binnen.

In den oudsten tijd schijnt Middel- en Noord-Europa door volkengroepen bewoond te zijn geweest, waarvan de historie slechts onzekere berichten geeft, doch die door paalwoningen, hunebedden, cromlechs, menhirs en andere overblijfselen sporen van hun bestaan hebben achtergelaten. Het is niet onwaarschijnlijk, dat de *Finnen* en *Lappen* in Noord-Europa en de *Basken* in de Pyreneeën als overblijfselen van die volken moeten beschouwd worden.

Op deze oudste volken volgen de *Kelten*. De Kelten kwamen waarschijnlijk van de landen aan de Zwarte Zee in Europa, en trokken ten zuiden langs den Middel-Europeeschen woudgordel (zie pag. 57) naar het westen, waar zij zich vervolgens in de landstreken aan de Donau, in de Alpen, het Deutsche middelgebergte, Noord-Italië, Gallië en Britannië vestigden. Zij vormden in den oudsten tijd zeker de hoofdbewoners van Europa.

Na de Kelten kwamen de *Germanen*. Ook zij waren uit het oosten afkomstig ¹⁾ en vestigden zich hoofdzakelijk in de woudrijke streken der Germaansche vlakte en van Skandinavië, zooals hun oude overleveringen vermelden. En na de Germanen volgden weder de *Slaven*, die eveneens uit het oosten Europa binnen kwamen en de vlakten van Oost-Europa bevolkten.

¹⁾ Dit gevoelen wordt in den laatsten tijd wel door Penka e. a. bestreden, doch is nog niet voldoende weerlegd.

Op die wijze had er een voortdringing der volken van het oosten naar het westen plaats, wat tot vele vermengingen aanleiding gaf. De oude indeeling en de woonplaatsen dier volken-groepen is door historische en politieke gebeurtenissen geheel veranderd. In zuid- en zuidwest-Europa hebben o. a. de Romeinen door hun politieke overheersching en meerdere beschaving op de talen, rechtsverhoudingen en zeden van onderscheidene volksstammen een eigenaardigen stempel gedrukt. Men noemt die volken, welke onder den geestelijken invloed der Romeinen zich ontwikkelden en het eigenaardige daarvan behielden, de *Romaansche volken*. De Romanen vormen dus niet een volk één van afkomst, maar zijn, hoewel van verschillende afkomst, meer één geworden door historische omstandigheden.

Men kan de tegenwoordige bewoners van Europa hoofdzakelijk brengen tot vier groepen, die zich door taal en ras onderscheiden. Zij zijn: 1 de *Basken*, (een klein aantal), 2 de *Indo-Germanen*, 3 de *Ural-Altaiische volken van het Mongoolsche ras*, en 4 de *Semieten*.

De meeste van deze hoofdgroepen bestaan weder uit verschillende ondergroepen. Tot de Indo-Germanen behooren de *Grieken*, *Kelten*, *Romanen*, *Germanen*, *Slawen* en de *Zigeuners*. En deze ondergroepen bestaan weder uit verscheidene kleinere stammen of afdelingen, zooals die meestal door historische gebeurtenissen zich gevormd hebben.

Tot de **Romanen** behooren: *Italianen*, *Spanjaarden*, *Fransen*, *Portugeezen*, *Rheto-Romanen* (in Zwitserland in de Alpen) en *Rumeniërs*.

Tot de **Germanen** behooren: *Duitschers*, *Friezen*, *Nederlanders*, *Denen*, *Zweden*, *Noorwegers*, *IJslanders* en *Engelschen*.

Als afdelingen van de **Slawen** noemen wij: A. de Zuidelijke Slawen: *Slowenen*, *Serben*, *Kroaten* en *Bulgaren*. B. Noordelijke Slawen: *Tschechen*, *Slowaken*, *Polen* en *Russen*. C. Lettische volken: *Litauers* en *Letten*.

Tot de **Ural-Altaiische groep der Mongolen** behooren: A. de **Finsche volken**: *Finnen*, *Laplanders*, *Syrjenen*, *Wogulen*, *Esthen*, *Tscheremissen*, *Wotjaken* en *Mordwinen*, alle meest in Rusland, en de *Magyaren* of *Hongaren* in Hongarij. B. de **Samojeden en Tataren**: *Kirgiezen*, *Tschuwaschen* aan de Wolga, *Kazansche Tataren* en *Osmanische Turken*.

De *Israëlieten* behooren tot de **Semieten**. Zij leven in Europa verstrooid onder de verschillende volken.

Zonder nu in bijzonderheden af te dalen kan men als de belangrijkste hoofdgroepen der bevolking van Europa aannemen: de *Romanen*, de *Germanen* en de *Slawen*.

De totale bevolking van Europa bedroeg in 1891 ongeveer 358 millioen, d. i. nagenoeg $\frac{1}{4}$ van de totale bevolking der aarde. Als gemiddelde

voor 1 vierkante kilometer vindt men in Europa een volksdichtheid van 36 personen, een cijfer dat alle werelddeelen overtreft (Zie tabel pag. 48).

Voor de verschillende landen in Europa geven wij het overzicht van de dichtheid der bevolking op pag. 60.

De meest beleden godsdienst in Europa is de *Christelijke*, terwijl er in Rusland en Turkijë nog 6 mill. *Mohammedanen* gevonden worden. Het aantal *Israëlieten* in Europa wordt gerekend op $5\frac{1}{3}$ mill.

Omtrent de drie Christelijke hoofdafdeelingen kan men in 't algemeen zeggen, dat de *Roomsch-Katholieke kerk* de meeste leden telt onder de Romanen, de *Protestantsche kerk* onder de Germanen en de *Grieksch-orthodoxe kerk* onder de Slawen en Grieken. Het aantal Roomsch-katholieken in Europa bedraagt ongeveer 160 millioen, dat der *Protestanten* 90 mill. en het aantal belijders der Grieksche kerk wordt eveneens op 90 mill. geschat. Volkomen nauwkeurig zijn deze cijfers natuurlijk niet, zij geven slechts bij benadering de verhouding aan.

§ 56. **De landen van Europa.** De verdeeling der aardoppervlakte in werelddeelen berust grootendeels op de natuurlijke afscheidingen, en is voor het gemak algemeen ingevoerd. De werelddeelen bestaan uit *landen*. Hieronder verstaat men gewoonlijk de gedeelten der aardoppervlakte, welke onder een zelfde bestuur staan, onverschillig hoe dat bestuur is ingericht en of de bestuurder keizer, koning, vorst enz. heet. Daarom moemt men deze indeeling de *politieke indeeling*. Zulk een zelfstandig politiek geheel noemt men een *staat*.

De politieke verdeeling der werelddeelen in landen of staten is grootendeels een historisch geworden iets. De loop der geschiedenis, de eindresultaten der groote oorlogen, de tractaten der mogendheden, zij bepaalden bovenal de staatkundige grenzen. Dit neemt niet weg, dat de natuurlijke gesteldheid der landen, de bergketens, de rivieren, zeeën, moerassen enz. steeds invloed hebben uitgeoefend op de keuze dier staatkundige grenzen bij politieke onderhandelingen. Bij de verschillende landen zullen wij dit opmerken.

Hierdoor is de opkomst en uitbreiding der staten een historisch-geographisch verschijnsel: d. w. z.: de historie des volks werkte met de aardrijkskundige gesteldheid des lands mede om de grootte en gedaante des lands te bepalen.

Bij de behandeling der deelen van de aarde zullen wij de politieke indeeling volgen. Wij vangen daarom aan met een statistisch overzicht van de Europeesche staten te geven, met opgave van grootte, aantal inwoners en betrekkelijke bevolkingsdichtheid. De landen worden in alphabetische orde geplaatst.

De staten van Europa.

Staten en landen.	Opper- vlakte in K M ² .	Inwoners in duizend- tallen.	Bewo- ners op 1K.M ² .
Andorra	452	6	13
België	29 457	6 136	208
Bulgarije en Oost- Rumelië	96 660	3 154	33
Denemarken	38 279	2 172	57
Faroeer en IJsland	106 118	84	0,8
Duitschland	540 504	49 428	91
De haffen en het aan- deel in de Bodensee	4 463	—	—
Frankrijk	536 408	38 343	71
Griekenland	65 119	2 217	34
Groot-Brit. en Ierl. Gibraltar en Malta.	314 628	37 879	120
Italië	286 589	30 347	106
Liechtenstein	159	9,4	59
Luxemburg	2 587	211	82
Monaco	22	13,3	616
Montenegro	9 080	200	22
Nederland	33 000	4 622	140
Oostenrijk-Hongarijē	625 557	41 385	66
Oostenrijk	(300 232)	(23 895)	(80)
Hongarijē	(325 325)	(17 489)	(54)
Bosnië en Herzego- nina	51 110	1 336	26
Polaire eilanden	119 613	—	—
Spitsbergen (70100)			
Frans-Jozefland (49100)			
en Jan Mayeneiland (413)			
Portugal	89 372	4 307	48
(zonder de Azoren en Madera).			
Rumenië	131 020	5 038	39
Rusland	5427 598	95 990	18
(volgens administra- tieve grenzen met Novazembla).			
Daarvan Finland	(373 612)	(2380)	(6,4)
San Marino	59	8,2	139
Servië	48 590	2 162	44
Spanje	497 244	17 269	35
(zonder de Kanarische eil. en de Afrik Be- zittingen).			
Turkije	175 883	5 753	33
(met Novibazar zon- der Bosnië).			
Zweden en Noorwe- gen	773 168	6 774	8,8
Zweden	(450 574)	(4785)	(10,7)
Noorwegen	(322 594)	(1989)	(6,2)
Zwitserland	41 346	2 918	71
Europa volgens admi- nistratieve grenzen.	10 044 413	357 964,9	36

DUITSCHLAND.

(Oppervlakte 540504 K.M². — Inwoners 49428 —
Bewoners per K.M². 91).

§ 57. Geographische ligging van Duitschland en beteekenis daarvan voor klimaat, handel enz. Het Deutsche rijk ligt tusschen 47¹/₂^o—56^o N.Br. en 6^o—22^o O. Lengte van Greenwich. De breedte, waarop Duitschland ligt, wijst aan, dat het geheel tot de *gematigde luchtstreek* behoort, en wel ongeveer op gemiddelde breedte daarvan ligt. Hieruit valt reeds af te leiden, dat er een in alle opzichten gematigd klimaat zal heerschen. De gematigdheid van het klimaat wordt door verschillende oorzaken bevorderd.

Het westen van Europa staat onder den invloed van den Atlantischen Oceaan met den lauwen Golfstroom, en heeft daardoor in den winter een zachter, in den zomer een koeler klimaat (zeeklimaat; zie pag. 4). De richting der heerschende winden is westelijk, en dit heeft ten gevolge, dat de invloed der zee dieper in het land doordringt. Nog geeft de laagvlakte van Noord-Duitschland en de Oostzee aanleiding, dat het Atlantische zeeklimaat hier verder naar het oosten kan doordringen, dan elders in Europa. Het zeeklimaat is daardoor in het noord-westen en noorden heerschend, en dit gaat naar het Z.-O. en O. langzamerhand in het continentale klimaat over.

Evenwel, de afwisseling van hoog en laag heeft aanzienlijke temperatuurverschillen op kleine afstanden ten gevolge. Het koudst is het N. O.; het warmst zijn het Rijndal van Straatsburg tot Keulen, alsook de dalen aan den benedenloop der rivieren de Neckar, Main en Moezel. Dit openbaart zich ook hierdoor, dat langs den Rijn de wijnbouw het verst naar het noorden gaat.

De meeste regen valt in de bergstreken. Over 't geheel neemt de regenhoeveelheid af van het Z. W. naar het N. O.

Duitschland ligt in het centrum van Europa, te midden van handeldrijvende landen, die produkten voortbrengen of noodig hebben. Deze centrale ligging is van veel belang voor den handel; daardoor is Duitschland de derde handelsstaat der aarde geworden.

Het Rijk heeft een kustlengte van 1900 K.M., waarvan 1450 K.M. aan de Oostzee en 450 K.M. aan de Noordzee. De Noordzee is een der meest bevaren zeeën der aarde, zoodat het belang dezer, hoewel kleine kustlengte, in het oog valt. De Oostzee of *Baltische zee* is een binnensee, welke druk bevaren wordt, doch die voor de scheepvaart door de heftige winden nog al gevaar-

lijk is. Door het geringe zoutgehalte en de afgesloten ligging vriest elke eeuw ongeveer eenmaal de geheele Oostzee dicht. Vele havens aan de Oostzee zijn des winters bij vorst geregeld ontoegankelijk.

§ 58. **Het hoog en laag van den bodem en de natuurlijke gesteldheid des lands. I. De Noord-Duitsche laagvlakte.** Langs de Oostzee en de Noordzee bestaat de bodem in Duitschland uit laagland, dat zich als de *Noord-Duitsche laagvlakte* van Rusland uit naar het westen voortzet. Ten W. en ten O. van de rivier de Elbe levert die laagvlakte kenmerkende verschillen op.

Ten W. der Elbe is de zachtgolvende bodem, die meestal uit zand- en grintgronden bestaat, op vele plaatsen met uitgestrekte hoogvenen bedekt, die in het *Boertanger moeras* en het *Saterland* in Oldenburg zeer schaars bewoond zijn. De landstreek ten W. der Elbe is arm aan meren. De schrale zandbodem, algemeen als *geestgrond* (= onvruchtbare grond) aangeduid, strekt zich bij Cuxhafen tot aan de zee uit, doch wordt overigens in Oost-Friesland, aan den Wezer- en den Elbmond, met een zoom van vruchtbare kleigronden omringd, welke hier *marschen* genoemd worden, overeenkomende met de zeelegronden in het noorden van onze provinciën Groningen en Friesland, en even als deze door aanslibbing aangegroeid en steeds toenemend. Buiten deze, d.i. aan den zee kant der bedijkte marschen, ligt een ondiepe zee, eene voortzetting der *Wadden*, terwijl zich op eenigen afstand van de kust de duineilanden voortzetten, welke hier, evenals in Nederland, op de vroegere verder zeewaarts liggende duinenkust wijzen. Men vindt hier de eilandjes *Borkum*, *Juist*, *Norderney*, *Langeoog*, *Spiekeroog* e. a. Ten noorden van de Elbe vindt men soortgelijke kusteilandjes, aan de W.-kust van *Sleeswijk* als de *Halligen* en de *Noord-Friesche eilanden* bekend.

De *Lüneburgerheide* vormt een lage landrug tusschen Elbe en Wezer; in het Z. is hij met dennenwouden, in het noorden met groepen beuken en eiken begroeid, en overigens liggen groote uitgestrektheden nog woest als heiden, enkel met erica begroeid. Over 't geheel is het landschap der geestgronden niet vruchtbaar, daar de leemlaag veelal in de zandgronden ontbreekt of gering is. Waar in den bodem leemlagen of kleilagen gevonden worden is de toestand gunstiger, wat zich dikwijls reeds openbaart door beter boomgroei. De oudste nederzettingen in deze streken, de kloosters, waren aan die leemlagen gebonden. De beschaving en bewoning ontwikkelde zich om de dorpen, die als oasen in de heiden gevonden worden. De heidevelden om de dorpen bleven langen tijd nog gemeenschappelijke bezittingen, waar schapenteelt het eenige bedrijf vormde. In deze eeuw is de

heide zeer ingekrompen en ook de hoogvenen zijn door afgraving veel verminderd.

Ten O. van de Elbe kenmerkt zich de laagvlakte in het noorden door een grooten rijkdom aan meren, terwijl twee landruggen de vlakte voor een gedeelte in een golvend heuvelland doen overgaan.

De zuidelijkste dezer landruggen kan als de oostelijke voortzetting der *Lüneburgerheide* beschouwd worden. Ten O. van Maagdeburg verheft hij zich als de *Fläming* tot 200 M., (Maagdeburg is ontstaan aan de Elbe, waar de landrug den overgang over die rivier gemakkelijk maakte) een naam, die herinnert aan de *Vlamingen*, welke hier koloniën vestigden onder Albrecht den Beer. In enkele lagere heuvels valt verder oostwaarts de Z. landrug nog sporadisch op te merken, tot hij in het *Tarnowitzer plateau* ten W. van de Weichsel als een breede, golvende vlakte, welke op vele plaatsen meer dan 400 M. hoog is, zich uitbreidt.

Het Tarnowitzer plateau. Het Tarnowitzer plateau is geologisch te beschouwen als de westelijke uitlooper van de zware, horizontaal liggende lagen, welke in Oost-Europa van den Ural af zulk een aanzienlijke uitgebreidheid in Rusland innemen. De Tarnowitzer hoogten bestaan hoofdzakelijk uit schelpenkalk, welke op de gesteenten der *steenkolenformatie* ligt. Opmerkelijk is het, dat hier de meest oostelijke basalt-uitbarsting heeft plaats gevonden, die in Middel-Duitschland door Hessen, Thüringen, Noordelijk-Bohemen, Saksische Schweiz en Lausitz zich voortzet, en met den *St. Annaberg* (385 M.) alhier eindigt. De Tarnowitzerhoogten zijn rijk aan *ijzer*, *steenkolen*, *zink* en *lood*, en vormen een der belangrijkste mijndistricten van Duitschland. In geen gebied der aarde wordt zooveel *zink* verkregen.

Ten noorden van dezen zuidelijken landrug vindt men eene inzinking of laagte van het O. naar het W. door Noord-Duitschland, die verder noordelijk weder overgaat in de heuvelvormige verheffingen van den noordelijken landrug. Deze inzinking is gekenmerkt door vele kanalen en rivieren. De rivieren volgen gedeeltelijk die laagte over eenigen afstand naar het westen, om vervolgens den noordelijken landrug meestal rechthoekig te doorbreken. De natuur wees hier den weg aan, om gemakkelijke kanaalverbindingen tot stand te brengen tusschen de rivieren. *Warthe* en *Netze*, bijstroomden van de Oder, zijn verbonden met de Weichsel door het *Bromberger-kanaal*. De *Oder* is met de *Havel* verbonden door het *Finow-kanaal*, en met de *Spree* door het *Friedrich-Wilhelmkanaal*. De Beneden-Havel is door de Märkische laagvlakte in korter verbinding gebracht met den mond van de Spree door het *Ruppin-* en het *Rhinkanaal*. Ook is van de Havel door het *Plauensche kanaal* de vaart naar de Elbe afgekort.

Het ontstaan der laagte tusschen de landruggen. Deze laagte tusschen de landruggen is de voormalige

bedding van een breede rivier, die in den ijstijd hier bestond. Toen de Noord-Duitsche landrug met het landijs van den ijstijd bedekt was, moest het water ten zuiden van die gletscherbedekking wel een weg zoeken naar het westen. De moerassige gesteldheid en de loop der tegenwoordige rivieren wijzen nog de sporen dier oude rivier aan. Na het einde van den ijstijd vonden de Weichsel en de Oder weder een uitwatering door den landrug naar de Oostzee, zooals zij die vóór den ijstijd in die richting misschien reeds bezaten.

De noordelijke *Duitsche landrug*, naar de Baltische zee, welke hij aan de zuidzijde omsluit, ook wel *Baltische landrug* genoemd, begint in het noorden van Jutland als een lage, zandige rug, en zet zich voort door Sleeswijk, Holstein, Mecklenburg, Pommeren en door West- en Oost-Prusen. Op vele plaatsen is hij gekenmerkt door een grooten rijkdom aan meren. In de zand- en grintlagen, de leembanken enz. kan men bewijzen vinden, dat hier grond- en eindmoraines liggen van de gletschers uit den ijstijd. De *Turnberg* ten Z.-W. van Danzig is het hoogste gedeelte, 330 meter hoog. Over 't geheel is de landrug een golvend heuvelland, niet zeer vruchtbaar, met uitgestrekte heiden bedekt, doch met vele schoone en afwisselende landschappen. Langs de rivieren is hij met vruchtbaarder streken doorsneden.

De kusten der Oostzee verschillen zeer van die der Noordzee. De Baltische landrug, welke op vele plaatsen onmiddellijk tot aan de zee komt, vormt tusschen de met bosch begroeide vooruitstekende punten in het westelijk gedeelte diepe inhammen, die uitmunten als havens.

Aan de oostkust van Sleeswijk en Holstein heeten deze rechthoekig op de kustlijn zich uitstrekkende inhammen *fjorden*, en vele steden als *Hadersleben*, *Apenrade*, *Flensburg*, *Sleeswijk*, *Kiel* en *Lübeck* zijn daaraan ontstaan. In Mecklenburg en West-Pommeren vindt men vele breede, ondiepe kustbekkens, *bodden* genaamd, die hier door schiereilanden, elders door eilanden aan de zeezijde worden afgesloten. Men noemt deze kust een *boddenkust*.

Op het eiland Rügen komt de vaste krijtrots aan de kust.

De kust van Achter-Pommeren maakt met bovengenoemd gedeelte een groot contrast. Het strand is hier met duinen bezet, en achter deze liggen vele strandmeren. Slechts weinige natuurlijke havens worden er gevonden. De kust langs de prov. Prusen kenmerkt zich meer door de eigenaardige inhammen of strandmeren, welke men *haffen* noemt, en die door duintongen, *nehrungen* geheeten, van de zee worden gescheiden. De haffen zijn strandmeren, waarin hier rivieren uitmonden, en die bijna geheel zoet water hebben. Het meest typisch zijn het *Frische Haff*, waarin de *Nogat* (een der Oderarmen,) alsook de *Pregel* uitmondt, en het *Kurische Haff*,

waarin de *Memel* haar water uitstort. Tusschen beide haffen ligt het schiereiland *Samland* met de barnsteenkust, dat in *Brüster Ort* (Ort = hoek; hier = landhoek) als een kaap uitsteekt.

II. Het Middel-Duitsche bergland. Naar het zuiden gaat de Noord-Duitsche laagvlakte over in het *Middel-Duitsche bergland*. Hieronder verstaat men een gordel van voorbergen en middelgebergten, welke zich van de Ardennen in het westen tot de randgebergten om Bohemen uitstrekt. Op eenige plaatsen dringt de noordelijke laagvlakte nog met inhammen in dit bergland door. Dat is o. a. het geval aan den Rijn tot nabij Bonn met de *Beneden-Rijnsche laagvlakte*; met de *Münstersche laagvlakte* of de *Westfaalsche bocht*, (de vruchtbare vlakte rondom Paderborn en Münster tusschen het Teutoburgerwoud, Eggegebergte en de Haarstrang), en met de *Silezische laagvlakte* langs de Oder.

Het Middel-Duitsche bergland bestaat in het westen uit het **Leisteengebergte aan den Rijn** (Rheinische Schiefergebirge). Eigenlijk draagt dit ten onrechte den naam van *gebergte*; het is in werkelijkheid een *plateau*, dat van verschillende rivierdalen doorsneden is. De gemiddelde hoogte zal niet meer dan 500 meter bedragen, en het terrein wisselt af van 400 tot 800 meter. De Rijn doorsnijdt dit gebergte met een dal, dat in de steenlagen is geërodeerd (uitgeschuurd, uitgesleten). Van Bingen tot Bonn scheidt de Rijn het Leisteengebergte in twee deelen. Het westelijke deel bestaat in het zuiden uit den **Hunsrück** (= hooge rug), die door het Moezeldal van het noordelijker gelegen plateau van den *Eifel* gescheiden wordt. De *Eifel* is een veelvuldig verscheurd tafelland, waar bazaltkegels, oude vulkaankraters en ketelvormige dalen of maaren (Laacher See) wijzen op vroegere vulkanische werkzaamheid. Naar het W. gaat de de *Eifel* over in de **Ardennen** (in België, Luxemburg en Frankrijk) en in het noorden loopt hij uit in de **Hohe Venn**, een ruw, met hoogveen bedekt plateau, dat bij Aken eindigt.

Het *Rijnsche Leisteengebergte* bestaat hoofdzakelijk uit leisteenen, welke in het Devonische tijdperk der aardgeschiedenis ¹⁾ gevormd zijn.

¹⁾ Men onderscheidt de aardlagen op grond van den *tijd*, waarin zij zijn ontstaan, in verschillende *formaties*. Sommige van de formaties hebben den naam van een bepaald gesteente, o. a. de *Steenkolen-formatie*, die wij boven noemden. Men denke evenwel niet, dat de Steenkoolformatie enkel uit steenkolen bestaat; ook zandsteen, leisteenen e. a. komen in aanzienlijke lagen daarin voor. Doch al deze in dien bepaalden tijd gevormde lagen noemt men de *Steenkolen-formatie*. Van de Krijtformatie en de andere formaties valt hetzelfde te zeggen; verschillende steensoorten worden in een formatie samen-gevat, die gemeen hebben, dat zij in één groote tijdsperiode gevormd zijn.

Van de oudste formaties af onderscheidt men in volg-

Op die Devonische leisteenlagen liggen aan den noordelijken en zuidelijken rand gesteenten uit het Steenkoolentijdperk, waarin produktieve *steenkolentlagen* gevonden worden. In het noorden zijn het de steenkolenlagen, welke van Valenciennes in Frankrijk af zich langs het Sambré- en Maasdal en verder door Nederlandsch Limburg (Kerkrade) tot bij Aken uitstrekken. In het zuiden wordt het steenkolenbekken van de Saar gevonden (Saarbrücken.)

Het gedeelte van het Rijnsche Leisteengebergte ten O. van den Rijn bestaat in het zuiden uit den **Taunus**, of, zooals men in deze streken zegt, *die Höhe*, omdat hij zich zoo steil uit het dal van de Main en van den Rijn tusschen Mainz en Bingen verheft. De zuidelijke helling van den Taunus langs den Rijn vormt de liefelijke, veel geprezen *Rheingau*. Het gebergte is hier overal met wijngaarden bezet, die de edelste Rijnwijnen leveren (Johannesberger, Rüdeshemer). Verder vindt men hier veel *oofboom*. De *koolzure bronnen* gaven aanleiding tot het ontstaan van badplaatsen (Wiesbaden enz.).

De Taunus vormt een rug tusschen den Rijn en de Main in 't zuiden en de Lahn in het noorden. Tusschen de Lahn en de Sieg ligt het **Westerwoud**, een ruwe, kale hoogvlakte, aan welks noordwestelijken hoek het aan afwisseling zoo rijke vulkanische **Zevengebergte**, met basalttoppen ¹⁾ als de *Drachenfels* (300 M.) e.a., oprijst.

Ten noorden van de Sieg tot de rivier de Ruhr ligt het **Sauërlands gebergte** (Zuiderlandsch), dat zich meer van den Rijn verwijdert. In den *Astenberg* (830 M., het hoogste punt van Westfalen,) verheft zich dit bergland het hoogst. Langs de Ruhr is dit gebied rijk aan *steenkol* (een voortzetting der beddingen bovengenoemd naar het O.) en *ijzer* en hierdoor is een levendige industrie ontstaan. Ten noorden van de Ruhr eindigt het Leisteengebergte met de *Haarstrang*.

De *dalen* van het Rijnsche Leisteengebergte, waar door beschutte ligging een zacht klimaat heerscht, en *wijnbouw* en *oofteelt* zeer ver naar het noorden voortdringen, vormen een scherpe tegenstelling met de eentonige *hoogvlakte* van het gebergte, die zich door ruw klimaat en lange,

orde de volgende formaties: 1. *Silurische formatie*. 2. *Devonische formatie*. 3. *Steenkolen-formatie*. 4. *Permische formatie*. 5. *Trias formatie*. 6. *Jura formatie*. 7. *Krijtformatie*. 8. *Tertiaire formatie*. 9. *Quartaire formatie*. — De *Quartaire formatie* wordt weer onderverdeeld in een oudere of het *Diluvium*, en een jongere of het *Alluvium*. Onder *Alluvium* verstaat men in de geologie de in den tegenwoordigen tijd ontstane aardlagen, zooals de meeste zeeduinen, venen, rivier- en zeelei enz. In het dagelijksch leven wordt het woord *alluvium* ook wel gebruikt voor *aanslibbing*, *aangeslibde grond*. Bij dit gebruik heeft het woord geen geologische beteekenis.

¹⁾ Basalt en trachiet zijn vulkanische gesteenten

sneeuwrijke winters kenmerkt. De bevolking is daarom ook meest in de dalen geconcentreerd; de hoogvlakte is zeer dun bevolkt.

Ten O. van het Rijnsche Leisteengeb. ligt het **Hessische en Wezer-bergland**, dat in het O. weder door het Thüringsche bergland begrensd wordt. Het *Hessische bergland* bestaat in het zuiden uit talrijke geïsoleerde basaltbergen en trachiettegels ¹⁾, overblijfselen van de vulkanische werkingen, welke in Middel-Duitschland in vroegeren geologischen tijd plaats hadden. (Zie pag. 61). Van deze vormt het **Vogelsgebergte** de omvangrijkste basaltmassa in Middel-Europa. Het is een afgeplatte kegel van 800 M. hoog, door het schoone dal de *Wetterau* aan de *Wetter* van de Taunus gescheiden. Ten O. van het Vogelsgebergte ligt de **Rhön**, een groep van oude vulkanen met sierlijke spitse kegels op een breeden grondslag. De bevolking der dorpen aan den voet van de Rhön is zeer arm. Op den Rhön ontspringt de rivier de *Fulda*, die bij Münden met de *Werra* (van het Thüringer woud) samenvloeit, waardoor de *Weser* ontstaat. In den hoek bij de samenkomst van *Werra* en *Fulda*, ten O. van Kassel ligt de basaltmassa de **Meissner** (750 M.) en ten W. van Kassel ligt het **Habichtswoud** (630 M.) met het bekende slot *Wilhelmshöhe*.

Het **Wezer-bergland** is niet vulkanisch. In het O. is het door het dal der *Leine* van de *Harz* gescheiden, en het staat met het Rijnsche Leisteengeb. op enkele plaatsen in verbinding. Links van de *Weser* ligt het **EGGE-gebergte**, dat zich met het *Teutoburgerwoud* vereenigt, welke beide de *Münstersche bocht* (zie pag. 62) naar het O. en N. afsluiten. Het **Teutoburgerwoud** is een boschrijke bergstreek (veel met loofboomen bedekt), die zich uit de laagvlakte verheft.

Het **Wezer-gebergte**, dat zich in W. N. W. richting uitstrekt, wordt bij Minden door de *Weser* doorgebroken in het dwarsdal, dat de *Westfaalsche poort* (porta Westfalica) heet. Vervolgens stroomt de *Weser* door de Noord-Duitsche laagvlakte naar de Noordzee.

Het **Thüringer bergland en de Harz**. Verder naar het oosten vinden wij de verheffingen van het **Thüringer bergland** in het Z. en de **Harz** noordelijker.

Het Thüringer land vormt een bekken of kom, die aan den noordkant door de *Harz*, in het zuidwesten door het *Thüringer woud* wordt begrensd. Het **Thüringer woud** bestaat uit een in de lengte uitgebreid horstgebergte ²⁾; een berg-

door uitpersing van vloeibare steenmassa's uit het binnenste der aarde ontstaat.

²⁾ Een *horstgebergte* noemt men de hoogte, welke is gevormd, doordien in den geologischen voortijd aan de zijden het land wegzonk, zoodat het gebergte als pilaar bleef staan.

keten, die zich van het Fichtelgebirge naar het N.-W. uitstrekt. Het breede en eentonige gedeelte dezer keten in het Z.-O. heet *Frankenwoud*, terwijl het eigenlijke Thüringer woud een smalle bergketen is. In den *Inselberg*, een veel bezochte top met schoone vergezichten niet ver van *Friedrichroda*, verheft de keten zich tot 915 meter.

Het gebergte met zijn schilderachtige dalen is op de benedenhellingen met schoone loofboomwouden bezet, terwijl hooger op wouden van pijnen gevonden worden. In de lengte over den kam van het gebergte loopt door het gebied der pijnboomen van de Werra (niet ver van Eisenach) tot de Saale bij Blankenberg een weg, de *Rennsteig* (d. i. Rainweg = grensweg), de oude grens tusschen den Thüringschen stam van het N.-O. en den Frankischen van het Z.-W. in het Main- en Werradal. Het Thüringer woud, met betrekkelijk hooge en steile overgangen, bemoeilijkt daardoor het verkeer tusschen de beide zijden zeer.

In het noorden gaat de voet van het Thüringer woud over in het *Thüringer land*, een schoon, heuvelachtig en vruchtbaar landschap, dat in den geologischen voortijd als een kom is weggezonden, terwijl de Harz en Thüringer woud als hooge horsten bleven staan.

Dit Thüringer heuvelland sluit zich aan bij de noordelijke terrassen en afhelling van het *Saksische Ertsgebergte*, en het overtollige water van dit land stroomt door de *Unstrut* en de *Saale* (beide vereenigen zich bij Naumburg) en nog eenige andere rivieren af op de *Elbe*.

De *Harz* (= woud) is een ellipsvormige bergmassa, die zich in hoofdrichting van het W. N. W. naar O. Z. O. uitstrekt. Wat zijn ontstaan betreft is het een *horstgebergte*, evenals het Thüringer woud (zie de noot pag. 63). In het W. is de Harz als *Ober-Harz* het hoogst en verheft zich, terwijl dit gedeelte overigens met naaldhout bedekt is, in den Brocken (1100 M.) met een naakten top tot boven de woudgrens, het eenige voorbeeld hiervan in Noord-Duitschland.

De *Unter-Harz*, het Z. O., daalt langzaam hellend af naar het Elbedal, en is met schoone beukenwouden bedekt. Dit gedeelte wordt wegens de schoonheid der natuur het meest bezocht. Het schilderachtige *Bodedal*, dat met kleine afmetingen door trotsche vormen aan een echt bergland herinnert, vormt hier de afstroming op de Saale.

Het *Saksische Bergland*. Ten O. van de Saale sluit zich het *Vogtlandsche gebergte* bij het Thüringsche land aan. Dit gebied wordt door de *Elster*, een bijstroom der Saale, doorsneden. Naar het zuiden rijst het terrein en kan als het *Saksische bergland* aangeduid worden, dat in het zuiden zich verheft tot de keten van

het *Saksische Ertsgebergte* (op de grens van Saksen en Bohemen), welk gebergte steil afdaalt naar den kant van Bohemen, en in het noorden langzamer glooiende overgangen tot het Saksische bergland vormt, hetwelk verder noordelijk weder in de Germaansche laagvlakte overgaat.

Het ontstaan van het Ertsgebergte. Het Ertsgebergte maakte oorspronkelijk deel uit van de steenlagen, die als een massieve massa zich door Bohemen uitbreidden. In het begin van de vorming der Tertiaire formatie (zie de noot pag. 62) ontstond er in Bohemen langs de lijn, die tegenwoordig door de rivier de *Eger* wordt aangewezen, een lange breuk, waardoor de zuidelijke gesteentelagen, n. l. van het noorden van Bohemen, in de diepte wegzonken. Langs den rand ontstonden door deze inzinking bij die scheur in de aardkorst vulkanische verschijnselen, waarvan vele warme en koude minerale bronnen nog tegenwoordig het gevolg zijn. De wereldberoemde badplaatsen in het noorden van Bohemen hebben hierna hun ontstaan te danken Wij wijzen slechts op *Mariënbad*, *Frantzsbad*, *Karlsbad* en *Teplitz*.

De aardlagen ten noorden van die breuklijn zonken als een groote aardschol in het noorden meer naar beneden en hieven zich daardoor in het zuiden als een steilen rand op. Die rand vormt de keten van het Ertsgebergte. Hierdoor wordt verklaarbaar, dat het Ertsgebergte zoo steil afdaalt naar den kant van Bohemen, en in het noorden schuiner hellend in het Saksische bergland overgaat.

De bewoning der hoogere deelen van het Saksische Ertsgebergte ving aan met de ontdekking van den *zilverrijkdom* in 1186, het eerst bij Freiberg, later bij Annaberg en Schneeberg. De meeste bergsteden ontstonden in de 15e eeuw. Geen der Duitse gebergten is zoo hoog bebouwd en zoo ver naar boven met steden bezet als het Ertsgebergte, en op geen wordt de landbouw tot zulk eene hoogte boven de zee gedreven als hier. Ongeveer 20 pct. der bewoners leven van den landbouw, slechts 6 pct. van den bergbouw. Toen in de 17e eeuw de rijkdom der mijnen achteruitging, zocht de bevolking andere middelen van bestaan, en daardoor werd de industrie hier allengs met vlijt beoefend. Het arbeidsvermogen van de stroomende wateren en de steenkolenlagen aan den voet van het gebergte verschafte uitnemende hulpmiddelen daarvoor.

Twee kolenbekkens liggen aan den noordvoet van het Ertsgebergte, een groot bij *Zwickau* en een kleiner tusschen *Tharandt* en *Dresden*.

In het oosten sluit zich bij het Ertsgebergte de *Saksische Schweiz* aan. Met dezen naam duidt men het schilderachtige, van grillige dalen doorsneden *Elbezandsteen-gebergte* aan, dat een laag verbindingslid tusschen het *Ertsgebergte* en de *Silezische gebergten* vormt, en aan beide oevers der Elbe zich uitstrekt. Het Elbezandsteengebergte heeft de merkwaardige romantische vormen der gesteenten hoofdzakelijk verkregen door de erosie van het stroomend

water, dat hier in alle richtingen de steenlagen heeft doorsneden.

III. Het Zuidwest-Duitsche bekken en zijne gebergten. Van het Donaugebied af naar het W. en N.-W. behoort Zuid-Duitschland tot het Rijngebied. Ongeveer van het Duitse Jura-gebergte af, dat nog grootendeels zijn overvloedig water op de Donau doet afstroomen, bestaat Z.-W. Duitschland uit een vlakke kom, in welks midden het Rijndal de diepste inzinking vormt, en waarheen ook alle stroomen met hun afwatering gericht zijn. Men noemt deze kom in de aardrijkskunde tegenwoordig meestal het *Zuidwest Duitse bekken*. De grenzen hiervan maken bijna een rechthoekigen driehoek uit, met het toppunt bij Bazel, de kleine rechthoekszijde in de lijn, die voor den bovenloop de waterscheiding tusschen Moezel en Maas vormt, de schuine zijde langs het Duitse Jura-gebergte, en de basis op den parallelcirkel van ongeveer 50°.

In het midden van het Z. W. Duitse bekken ligt langs de Rijn van Bazel tot Bingen de **Boven-Rijnsche laagvlakte**, aan beide zijden in het O. en W. door bergketens begrensd, die met steile hellingen uit genoemde laagvlakte oprijzen.

Het gebergte ten W. van de Rijn wordt gevormd door de **Vogezen** in het zuiden (*Wasgenwald*, Lat. *Vosagus*, Fr. *les Vosges*, en hieruit is de Duitse vorm *Vogezen* ontstaan) die verder noordelijk in het **Haardtgebergte** overgaat. In het zuiden heeft de Vogezen den hoogsten top, het *Sulzer Belchen* (1423 meter) en hij eindigt vrij steil naar het dal, dat tusschen de Vogezen en de Jura ligt, en toegang geeft van het Rhône- en Saonedal en verder langs de rivier de *Doubs* naar de Boven-Rijnsche laagvlakte. Men noemt deze bergpas de *Bourgondische Poort*, omdat in ouden tijd de Bourgondiërs langs dezen weg naar Zuid-Frankrijk doordrongen. Een scheepvaartkanaal is door deze laagte aangelegd, het **Rhône-Rijnkanaal**, ten einde deze beide stroomen te verbinden.

In het noorden worden de Vogezen afgebroken door de *Pas van Zabern*, een dal dwars door het gebergte, dat gebruikt is om de *Marne* (bijstroom van de Seine) met de *Rijn* door een kanaal te verbinden, het **Marne-Rijnkanaal** geheeten.

De *Pas van Zabern* had altijd veel beteekenis voor het verkeer tusschen Frankrijk en Zuid-Duitschland, en hieraan heeft Straatsburg, nabij de Rijn in de richting der wegen door die pas gelegen, zijn naam en beteekenis te danken. Ten noorden der *Pas van Zabern* ligt het *Haardtgebergte*.

Vogezen en Haardtgebergte rijzen steil op uit de Boven-Rijnsche laagvlakte. Het *Haardtgeb.*, het bergland van de Rijnpalz, vormt hoofdzakelijk een plateau van zandsteenlagen, terwijl in het noorden

rijke kolenlagen bij de Saar gevonden worden (Zie pag. 63).

Naar het westen gaan deze gebergten meer langzaam hellend over in de **hoogvlakte van Lotharingen**, die door *Saar*, *Meurthe* en *Moezel*, (welke alle op de westelijke helling der Vogezen ontspringen), doorstroomd wordt.

Het **Schwarzwald** met het **Neckarbergland** en het **Odenwald** vormen naar het oosten de grens der Boven-Rijnsche laagvlakte. De keten vormt een evenbeeld van de westelijke, heeft ook eveneens zijn hoogsten top in het zuiden (de *Feldberg* 1493 meter) en rijst steil op uit de Rijnvlakte. Het Schwarzwald is een goed bebouwd, met schoone wegen doorsneden gebergte, waarin tal van welvarende dorpen, sommige tot op aanzienlijke hoogte, gevonden worden. Het gebergte heeft zijn naam naar de donkere dennenwouden. Die houtrijkdom bevorderde hier de houtsnijkunst als huisindustrie. Een schoone, romantische natuur vindt men in het *Boren-Murzdal*, het *Albdal*, het *Kinzigdal*, bij *Triburg* enz. Grootsch en wild is het romantische *Hölenthal*.

Ten N. van de Murg gaat het Schwarzwald over in het **Neckarbergland**, een plateau dat zich tot de Neckar in het N. uitstrekt. Het is een zeer vruchtbaar heuvelland met veel landbouw, wijnbouw, veeteelt en nijverheid.

Ten N. van de Neckar ligt het **Odenwald**, (Otto's woud) dat, hoewel door de Main er van gescheiden, in geologisch opzicht een voortzetting vindt in de **Spessart** (Spechtenwoud), welks hellingen met de schoonste eiken en beukenwouden bedekt zijn.

De bergen aan beide zijden der Rijnvlakte leveren voortreffelijke wijnen.

De **Boven-Rijnsche laagvlakte** strekt zich over eene lengte van 300 K.M. en een breedte van 20 K.M. tusschen genoemde bergketens uit. Het is een bijna volkomen effen landschap, doch op meer of minder grooten afstand ziet men overal de grensgebergten aan den horizon oprijzen. Bij Bazel ligt de vlakte 250, en bij Mainz 80 meter boven de zee. De vruchtbare, door aanslibbing gevormde bodem, die meestal uit een oude kleisoort of löss bestaat, in verband met het zachte klimaat, (mede een gevolg van de beschutting door de gebergten tegen koude winden), maken de Boven-Rijnsche laagvlakte tot een der schoonste landbouwstreken van Duitschland. Bovenal is dit het geval met den linker oever. Alle groote, historisch belangrijke steden liggen ook aan die zijde, wat aan deze omstandigheid, alsmede daaraan moet toegeschreven worden, dat het oorspronkelijk Romeinsche vestigingen waren, terwijl de Romeinen de Rijn als oostelijke grens beschouwden. De rechter of oostoever bestaat op enkele plaatsen nog uit zandige en moerassige streken

zoals bij Karlsruhe. De Rijn kronkelt met vele windingen en bochten, van welke er onderscheidene kunstmatig zijn afgesneden, door de vlakte, en vele sporen in het land wijzen nog aan, dat de rivier haar bedding vroeger meermalen verlegd heeft.

Het ontstaan der Boven-Rijnsche laagvlakte. De Boven-Rijnsche laagvlakte is ontstaan door inzinking of verzakking der aardlagen in den geologischen voortijd. Oorspronkelijk vormden Vogezen met Schwarzwald, alsmede de overige gebergten langs dit gedeelte der Rijn, een samenhangend plateau. Door lange sletten in de aardkorst had in het midden eene inzinking plaats, en aldus werd het dal der Boven-Rijnsche laagvlakte gevormd, terwijl aan beide zijden de randen van het niet weggezonden gedeelte, als bergketens bleven staan. Schwarzwald en Vogezen zijn aldus in geologischen zin *horsten* (zie de noot op pag. 63). Door de rivieren werden vervolgens in de weggezonden Rijnvlakte lagen slib en bezinksels neergelegd, waardoor er een vruchtbare löss-bodem aan de oppervlakte over de oudere gesteenten ontstond.

§ 59. **De Deutsche Jura.** De *Deutsche Jura* sluit het Z. W. Deutsche bekken naar het O. en Z. O. af. Een bergketen in den echten zin des woords is het niet, doch de Deutsche Jura vormt meer een breede dam, die van de Main tusschen Bayreuth en Bamberg naar de Donau als **Frankische Jura** in Zuidelijke richting loopt, en zich vervolgens ten N. langs de Donau naar het Z. W. wendt tot ten W. der Bodensee. In den uiterlijken vorm is daardoor de Deutsche Jura van de Zwitsersche (een echte keten) scherp onderscheiden. Van de Rhône naar de Main neemt de Jura in hoogte af. Het zuidwestelijkste gedeelte tot Nördlingen is van de Deutsche Jura het hoogst, en heet **Zwabische Jura**, welke in het meest ruwe gedeelte met den naam **Rauhe Alp** wordt aangeduid. In het Z. W. sluit zich de Deutsche Jura zoo dicht bij het Schwarzwald aan, dat beide moeilijk te onderscheiden zijn. De geheele Jura is, door de kalkgesteenten, waaruit het gebergte grotendeels bestaat, rijk aan holen en druipsteengrotten. Bij Solnhofen levert het gebergte den besten lithographischen steen.

De steile helling der Jura naar het Neckardal heeft schilderachtige punten, van welke er vroeger vele met historisch beroemde sloten gekroond waren. Wij noemen slechts den stamzetel van het Deutsche vorstenhuis, *Hohenzollern*, welke burg geheel gerestaureerd is, alsmede de *Hohenstaufen*, welke echter niet meer bestaat.

§ 60. **De Zwabisch-Beiersche hoogvlakte.** Ten zuiden van de Donau tot de noordelijke Alpenketens (de Algauer Alpen en de Beiersche Alpen) breidt zich eene ruwe, naar het noorden afhellende hoogvlakte uit, de **Zwabisch-Beiersche hoogvlakte** genoemd. De aardlagen aan

de oppervlakte van dit land zijn voor een groot gedeelte gevormd door het steenpuin, dat de gletschers der noordelijke Alpen in den ijstijd als moraines hier aanvoerden. In het zuiden vertoont de vlakte op vele plaatsen nog duidelijk het karakter van een blootgelegd moraine-landschap. In het noorden is de hoogvlakte voor een groot gedeelte moerassig en met venen bedekt, die in het oostelijke gebied door de Beiersche bevolking als *Moose*, in het westelijke door de Zwabische bewoners als *Riede* worden aangeduid. (Dachauer- en Erdinger Moos, Donau-Moos en Donauried).

De gemiddelde hoogte der hoogvlakte bedraagt 490 meter. Naar het noorden en noordoosten daalt het land, en in die richting wordt het ook door rivieren, de *Iller*, de *Lech*, de *Isar* en de *Inn* doorstroomd.

§ 61. **Het Bohemer Woud, het Beiersche Woud en het Fichtelgebirge.** Ten O. van de *Frankische Jura* ligt de *hoogvlakte der Opper-Pfalz*, die door de rivier de *Naab*, welke in de Donau uitmondt, tot het Donaugebied behoort. Deze hoogvlakte ligt tegenover de Zwabisch-Beiersche hoogvlakte, en helt naar het zuiden af, dus in omgekeerde richting als laatstgenoemde. Naar het oosten wordt de hoogvlakte van de Opper-Pfalz begrensd door de bergketens van het **Beiersche Woud** en het **Bohemer Woud**, welk laatste de grens van Bohemen vormt.

In het noorden van dit gebied ligt de massieve bergklomp van het **Fichtelgebirge**, een centraal punt, waar het Saksische Eertsgeb., het Frankenvoud en het Bohemerwoud elkander naderen. Vier rivieren, de *Main*, de *Naab*, de *Eger* en de *Saale* vloeien van hier in alle richtingen, en omgekeerd zijn in de middeleeuwen de volken van alle richtingen langs deze rivieren het Fichtelgeb. genaderd: de Slaven langs de *Eger* uit het O., (zij zijn uit het Boven-Egerdal reeds sinds lang weer door Franken verdrongen), van het N. de Thüringers, van het W. de Franken langs de *Main*, en van het Z. de Beieren.

§ 62. **De zeeën en rivieren van Duitschland en hare beteekenis voor den handel.** Duitschland grenst aan twee druk bevaren zeeën, de Noordzee en de Oostzee en in deze zeeën wateren ook de belangrijkste rivieren van dit land uit. De kust der Noordzee is zoo ondiep, dat zelfs kleine schepen niet anders dan door de riviermondingen het land kunnen naderen. De kust der Oostzee is het minst diep in de oostelijke helft, waar de haffen gevormd zijn.

Terwijl de havens aan de Noordzee het geheele jaar door zijn te bereiken, vriezen die aan de Oostzee geregeld eenigen tijd des jaars dicht. Naar het oosten is de duur van het dichtvriezen der havens het langst. Terwijl de haven van Lübeck

jaarlijks gemiddeld 32 dagen dichtvriest, is die van Greifswald 58, van Neufahrwasser (binnenhaven) 81, van Riga (de Düna) 126, van Narwa aan de Finsche golf 137 en van St. Petersburg (de Nawa) 147 dagen gesloten.

De belangrijkste rivieren van Duitschland zullen wij achtereenvolgens bespreken.

1. De Rijn. A. Geschiedenis van de Rijn als handelsweg. Voor den handel is de *Rijn* de belangrijkste rivier van Europa, hoewel andere rivieren, als Donau en Wolga, haar in lengte overtreffen. Het stroomgebied van de Rijn omvat dichtbevolkte, door nijverheid bloeiende streken en zij heeft haar uitmonding in een druk bevaren zee, niet ver van een bedrijvig land, en in het midden van West-Europa. Talrijke, gedeeltelijk bevaarbare bijstroomen, brengen de hoofdriever nader met het omliggende land in betrekking en door onderscheidene kanalen is de Rijn met verschillende andere Europeesche rivieren en volkrijke landen in verbinding gebracht.

Hierdoor is de Rijscheepvaart sedert de oudste tijden van groote beteekenis geweest, terwijl het rivierdal tevens een goeden weg opleverde voor het landverkeer langs de oevers. De Romeinen beschouwden de Rijn mede als oostelijke grensrivier, en vestigden zich dus voornamelijk langs den westelijken oever, waar ook de oud-Romeinsche steden hoofdzakelijk gevonden worden. Gedurende de middeleeuwen tot het eind der vorige eeuw was de Rijn door talrijke geestelijke vorstendommen omringd, die alle hun beteekenis en opkomst voor een gedeelte aan deze rivier te danken hadden. Als zoodanig noemen wij Chur, Constanz, Bazel, Straatsburg, Spiers, Worms, Mainz, Trier en Keulen alle op den linker oever, terwijl Bamberg en Würzburg, alsook Utrecht, op den rechter oever lagen.

De vele kleine staatjes langs de Rijn, alle met eigen vorsten, eigen voorrechten en eigen tollën, welke niet zelden hoog werden opgevoerd; de de roofridders, die gedurende de middeleeuwen van hun ontoegankelijke sloten op de bergen de schippers beroofden, en de weinige zorg, die in dit versnipperde land aan de bevaarbaarheid van de Rijn werd besteed, dit waren eenige omstandigheden, welke de scheepvaart en den handel op de Rijn zeer benadeelden. Hoewel men later trachtte die misbruiken tegen te gaan en vele tollën verlaagde, bleven toch de stapelrechten der steden en de willekeur der ambtenaren zeer ernstige belemmeringen voor den handel. Tegen het einde der 18^e eeuw werden 17 tollën op den rechter oever van de Rijn opgeheven, hoewel zij te zamen meer dan 2 mill. opbrachten.

De eerste stoot tot een vrije scheepvaartbeweging op de Rijn werd gegeven door het Fransche Directoire, toen zijn afgevaardigde op het Congres

te Rastadt in 1797 daartoe voorstellen deed. Tijdens de oorlogen, die op de Fransche revolutie volgden, bestond er echter in de bepalingen omtrent de scheepvaart op de Rijn veel onzekerheid en afwisseling, zoodat goede wenschen niet doorgevoerd werden. Doch bij het Congres te Weenen werd in 1815 door de gezanten der verbonden mogendheden en van de Rijnsoeverstaten een uit 32 artikelen bestaande *Rijnvaart-conventie* gesloten, waardoor de vaart op de Rijn en al haar bijrivieren tot aan zee (jusqu'à la mer) voor allen tegen den zelfden tol werd opgesteld. In 1816 werden de onderhandelingen der vertegenwoordigers van de Rijnsoeverstaten, die te zamen de zoogenaamde *Centrale Commissie* vormden, geopend, om Rijnvaart te regelen. Vooral wils de Nederlandsche regeering zich voordeelen wenschte toegekend te zien boven de overige Rijnsoeverstaten, bleven de onderhandelingen lang hangend. Eerst in 1831 kwam een reglement voor de Rijnvaart tot stand, dat door al de betrekkelijke staten bekrachtigd werd. Toch bleven hierbij nog tollën op de Rijn bestaan. Nadat deze in 1851 door enkele staten verlaagd werden, werd na den oorlog van 1866 door Pruisen opheffing der Rijn tollën verkregen. Den 1en Januari 1867 zou alle tolheffing op de Rijn vervallen. Den 23sten Juli 1868 kwam de *Centrale Commissie* voor de Rijnvaart te Mannheim weder bijeen, en na eenige tegenkanting van de zijde van Nederland kwam een nieuwe conventie tot stand, die 1 Juli 1869 zou worden toegepast.

Deze conventie werd in Nederland goedgekeurd bij de wet van den 4den April 1869 Staatsbl. No. 39.

Hierin werd bepaald, dat de scheepvaart op de Rijn en haar bijstroomen van Bazel tot in zee, onder de inachtneming der in dit verdrag voorkomende bepalingen en der voor de policie ten behoeve der algemeene veiligheid gegeven voorschriften, voor vaartuigen van alle natiën tot vervoer van goederen geopend zal zijn, dat aan de vrije scheepvaart geenerlei belemmering in den weg mag worden gelegd, dat de Lek en de Waal ook tot de Rijn behooren, en dat schepen en vlotten onverhinderd door het Nederlandsch grondgebied naar zee en naar België mogen varen. De heffing van stapel- en opslagrechten bleef afgeschaft, die der doorvoerrechten eveneens. Verder werden in dit verdrag de Rijnhavens in Duitschland en Nederland aangewezen.

De Rijnhavens zijn: *Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Germersheim, Spiers, Mannheim, Ludwigs-hafen, Worms, Bosengarten, Gernsheim, Gustavsburg, Mainz, Biebrich, Schierstein, Bingen, Oberlahnstein, Koblenz, Keulen, Reuss, Dusseldorf, Hochfeld, Duisburg, Ruhrort en Wesel*, en in Nederland: *Arnhem, Nijmegen, Tiel, Zaltbommel, Dordrecht, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam*.

B. Natuurlijke gesteldheid van de Rijn.
De *Rijn* ontspringt in Zwitserland en eindigt in Nederland, waar zij zich splitst in *Waal*, *Rijn* en *IJsel*. De *IJsel*, met $\pm \frac{1}{9}$ van het totale water van de Rijn, mondt beneden Kampen door het Keteldiep uit in de Zuiderzee. De *Waal*, de hoofdtak, met $\frac{6}{9}$ van den water-afvoer des Rijns, gaat bij Woudrichem na vereeniging met de Maas over in de *Merwede*, en verdeelt vervolgens haar water over verschillende waterarmen, als *Nieuwe Merwede* en *Beneden Merwede*, verder *Oude Maas* geheeten. De *Rijn* stroomt met $\frac{2}{9}$ van het Rijnwater voorbij Arnhem enz, neemt bij Wijk bij Duurstede den naam *Lek* aan, en zet zich voorbij Krimpen voort als *Nieuwe Maas*, om onder dezen naam voorbij Rotterdam enz. door den Hoek van Holland langs den *Nieuwen Waterweg* in zee te monden.

Van de bron tot de mond heeft de stroom, aan eene lengte van ± 1225 kilometer. Het stroomgebied omvat ± 197200 K.M². waarvan er ± 113750 K.M². tot Duitschland behooren.

De bronnen van de Rijn liggen in het gletschergebied der Alpen ten O. van den St. Gothard. Uit niet minder dan 150 gletschers in Grauwbunderland ontvangt de Rijn het water in den bovenloop. De hoogste bron van de Rijn ligt 2344 meter boven de zee. Bij *Chur* wordt de Rijn reeds voor kleine booten bevaarbaar. De rivier wendt zich van hier noordwaarts en stort zich niet ver beneden *Rheineck* in de *Boden See* of het *Meer van Constanz*. Bij het verlaten van dit meer draagt de Rijn reeds vrij groote schepen, en men vindt er stoombootverkeer. Tusschen hooge, schilderachtige oevers rolt de rivier voort tot *Schaffhausen*. Beneden deze stad breekt de rivier door talrijke kalkrotsen van de Jura, die bij *Lauffen* den bekenden waterval doen ontstaan. Met een breedte van 150 meter stort hier het water ± 21 meter in de diepte. Hierdoor wordt de bevaarbaarheid afgebroken. Beneden den waterval wordt de rivier wel weder kalmer, maar tot *Bazel* is zij toch op verschillende punten zeer moeielijk te bevaren. Zij ontvangt in dit gebied nog de *Thur* en verder de *Aar* (met *Reuss* en *Limmat*) uit Zwitserland.

Bij *Bazel*, waar de Rijn de Boven-Rijnsche laagvlakte binnenstroomt, (248 meter boven de zee) wordt de loop regelmatig. Met een gemiddelde breedte van 200 meter stroomt zij tot *Kehl* (bij Straatsburg) verder. Dit gedeelte heeft echter nog groote stroomsnelheid (bij *Kehl* is de rivier 141 meter hoog), terwijl het water over tal van ondiepe grintbanken bruist, zoodat de rivier hier nog weinig bevaren wordt.

Nabij *Kehl* komen uit het westen twee kanalen in de Rijn: het *Rhône-Rijnkanaal*, dat door de Bourgondische Poort (zie pag. 66) uit de Doubs komt, en evenwijdig aan de Rijn tot Straatsburg door de vlakte loopt, waar het zich met het

Marne-Rijnkanaal (zie pag. 66) vereenigt, om gezamenlijk naar de Rijn te stroomen.

Beneden *Kehl* wordt de bevaarbaarheid reeds beter. Echter de vaart van groote Rijnschepen vangt niet eerder aan dan te *Spiers*, en bovenal bij *Ludwigshafen* en *Mannheim*.

De loop van de Rijn door de Boven-Rijnsche laagvlakte had in den loop der eeuwen groote bochten gevormd, zooals dit met alle rivieren het geval is, die door een lossen bodem stroomen. De Badensche regeering heeft in deze eeuw vele van die bochten doen afsnijden, waardoor de loop aanzienlijk verkort en de rivier veel verbeterd werd.

Bij *Mainz* stuit de rivier op den Taunusketen en wendt zich ten zuiden van deze naar het westen. De noordelijke oever, die op korten afstand tot bergen oprijst, vormt de schoone *Rheingau*. Van *Bingen* tot *Koblenz* breekt de Rijn met een bochtig en smal dal door het *Rijnsche Leisteengebergte*. Het *Bingerloch* was vroeger een gevaarlijke plek in de Rijn, waar de ondiepe rotsdremfels en groote stroomsnelheid menig schip met gevaar bedreigden. Reeds tijdens *Karel den Grooten* werd dit rotsbed voor kleine schepen bevaarbaar gemaakt. Sedert werd het dikwijls verdiept en in 1834 werd door de Pruisische regeering hier veel verbetering aangebracht.

Beneden *Koblenz* wijken de vaste rotsen meer en meer van de oevers terug, en nadat zij bij het *Zevengebergte* nog weder de rivier naderen (*Rolandseck—Drachenfels*) komt bij *Bonn* de Rijn voor goed in de laagvlakte. Ook hier heeft de bedding der Rijn in den loop der eeuwen veel verandering ondergaan, zoowel door kunst als door natuur. Wij zullen op deze plaats daarover niet verder handelen ¹⁾.

De belangrijkste bijstroomen, die de Rijn ontvangt, zijn in Duitschland: de *Neckar* bij *Mannheim* de *Main* bij *Mainz*, de *Lahn* bij *Oberlahnstein*, de *Moemel* bij *Koblenz*, de *Ruhr* bij *Ruhrort*, en de *Lippe* bij *Wezel*. Al deze bijstroomen zijn grootendeels bevaarbaar voor schepen tot 1 M. diepgang. De *Moemel* met haar buitengewone kronkelingen, verkeert wel in de onvoordeeligste omstandigheden. De *Main* is in den laatsten tijd tot *Frankfort* uitgediept voor schepen tot 1 $\frac{1}{2}$ meter diepgang. Zij is verder bevaarbaar tot haar vereeniging met de *Regnitz*, en langs deze rivier en het *Ludwigskanaal* staat zij in verbinding met de *Donau*. Dit kanaal echter, hetwelk voor Oostenrijk-Hongarije groote beteekenis kon hebben, voldoet niet aan de eischen, die men hier-

¹⁾ Wij zijn iets uitvoerig in de beschrijving van de Rijn geweest, omdat deze rivier van zoo groot belang is. Wie de geschiedenis van de natuurlijke gesteldheid der Rijn in Nederland nauwkeurig wenschte te kennen verwijzen wij daarvoor naar onze beide werken: *Nederland en zijne Bewoners I* en: *Der Rhein in den Niederlanden* (Forschungen zur deutschen Landeskunde 1889.)

aan mag stellen, en wordt daardoor ook weinig gebruikt.

De scheepvaart op de Rijn, vooral beneden Mannheim, is zeer aanzienlijk. In het geheele stroomgebied van deze rivier wordt het aantal schepen op bijna 2800 geschat, waaronder ongeveer 200 stoombooten. De eerste stoomboot voer in 1817 van Londen bij hoogen waterstand de Rijn op tot Koblenz.

In 1893 is Amsterdam door een flink kanaal met den Rijn verbonden.

II. De Eems. De Eems is grootendeels een stroom der laagvlakte. Ontstaan op de Zuid-westelijke helling van het Teutoburger woud, wordt zij bij het stadje *Greven* eenigszins bevaarbaar, en bereikt beneden *Rheine* de lage vlakte, waarmede de bevaarbaarheid toeneemt. Bij *Meppen* neemt zij de *Haase* op en bij *Leer* verbreedt zich de rivier tot een wijden mond, die allengs overgaat in den *Dollart* en *Eemsmond*. De benedenloop der Eems is door hooge dijken omringd, en loopt door lage kleigronden. Langs den middelloop breiden zich uitgestrekte hoogvenen uit, een voortzetting van die in het oosten van de Nederlandsche provinciën Drente en Groningen. Door deze venen wordt ten W. van de Eems en evenwijdig daarmede het *Nord-Südkanal* gegraven, niet ver van de Nederlandsche grenzen, en dat aansluiting hebben zal met de Nederlandsche kanalen in de aangrenzende provinciën Overijssel, Drente en Groningen. Evenwel zijn deze kanalen nog niet alle voltooid.

III. De Wezer. De Wezer ontstaat uit de *Werra* en de *Fulda*, die zich bij de stad *Münden* vereenigen. In hoofdzakelijk noordelijke richting stroomend, aan beide zijden door het schilderachtige, niet hooge Wezerbergland omringd, breekt de rivier bij *Minden* in de zoogenaamde *Westphaalsche poort* (*Porta Westfalica*) dwars door het *Wezergebergte*. Vervolgens stroomt zij door de vlakte, neemt niet ver van *Verden* de *Aller* op, die zich vooraf met *Ocker* en *Leine* vereenigd heeft, stroomt voorbij *Bremen* en vormt een breedten mond, waarin nog de *Hunte* uitwatert, om bij *Bremerhafen* in zee te monden.

De Wezer zou een belangrijke waterweg zijn, maar is over haar boven- en middelloop des zomers wegens gebrek aan water veelal maanden lang onbruikbaar voor de scheepvaart. Boven Bremen varen enkel schepen van minder dan 1 meter diepgang. Kleine schepen van 200 last inhoud gaan nog tot *Münden*. Oudtijds werd de scheepvaart zeer belemmerd door de stapelrechten van vele steden en de voorrechten der schippers van *Münden*, doch deze zijn na de annexatie van Keur-Hessen en Hannover, toen de Wezer geheel op Pruisisch grondgebied kwam te liggen, opgeheven. Sedert is ook veel geschied tot verbetering van dit water, zoodat

de scheepvaart er is toegenomen. Bremen is de belangrijkste handelsstad aan de Wezer.

In den laatsten tijd zijn dikwijls plannen ontworpen, om door den aanleg van een kanaal van den Rijn naar de Wezer den handel en de scheepvaart der Rijnstroken geheel voor Duitschland te behouden. Evenwel, het zijn nog voorloopige uitingen van de publieke meening, meer niet.

IV. De Elbe. De *Elbe* is na de Rijn de belangrijkste rivier van Duitschland. Ontstaan op het *Reuzengebergte* in Bohemen, niet ver van de grens van Silezië, stroomt zij door Bohemen, ontvangt hier o. a. de *Moldau* en de *Eger* en breekt vervolgens langs de schilderachtige rotspoort bij *Tetschen* dwars door het *Elbezandsteen gebergte*. Bij *Pirna* in Saxen wordt zij reeds voor schepen van gemiddelde grootte bevaarbaar en de zeeschepen kunnen bij vloed tot *Hamburg* komen. Het bevaarbaar gedeelte bedraagt in 't geheel 846 K.M., waarvan 562 K.M. binnen het Deutsche Rijk liggen.

Boven Hamburg splitst de Elbe zich in onderscheidene takken, welke eilanden insluiten, en die zich eerst 11 K.M. beneden deze stad weer vereenigen. De verondieping van den mond benadeelt echter Hamburg meer en meer, terwijl de tegenwoordige tijd met grooter schepen juist meer rivierdiepte vereischt.

De Elbe is zeer vischrijk; gedeeltelijk zijn het riviervisschen, gedeeltelijk zeevisschen, die de rivier opzwellen om kuit te schieten.

De hoofdlijnen van het scheepvaartverkeer gaan langs de *Elbe*, *Havel* en kanalen (*Rhin-Luchkan.*, *Ruppinkan.*, *Finowkan.* e.a.) naar Berlijn en verder naar de *Beneden-Oder*, waarbij zich verbindingen met *Stettin* en de *Weichsel* aansluiten. Verder gaat het verkeer naar *Maagdeburg*, naar *Saksen* en *Bohemen*. De lijn *Maagdeburg—Beneden-Oder* is ook van groote beteekenis. Het scheepvaart-verkeer gaat in het zuiden tot *Praag* aan de *Moldau*, en dringt langs *Saale* en *Unstrut* tot Thüringen en de Harz door.

Rijke industrie gewesten en landbouwdistricten worden door de Elbe met elkander en met de zee verbonden, en hierdoor is de Elbe van groote beteekenis voor den handel.

V. De Oder. De *Oder* ontspringt in Moravië (Oosten.-Hong.), bereikt na een loop van 45,5 K.M. de Pruisische grens, om vervolgens door de provinciën Silezië, Brandenburg en Pommeren, Pruisen te doorstromen. De benedenloop ligt in een breed dal, meest door vruchtbare laagvlakten ingenomen. Beneden Frankfort ligt het 64000 H.A. groote *Oderbruch*, dat wegens zijn weelderige weiden en hieruit voortvloeiende voortreffelijke veeteelt beroemd is. De lage oevers worden door zware dijken tegen overstroming beveiligd. Met schilderachtige natuurvormen doorsnijdt de

Oder den Noord-Duitschen landrug, terwijl de rivier dikwijls splitsingen ondergaat. De Oder mondt uit in het *Stettinerhaff*, dat door de eilanden *Usedom* en *Wollin* van de *Pommersche bocht* wordt afgescheiden. Door drie lange en smalle straten tusschen en langs genoemde eilanden, de *Peene*, *Swine* en *Dierenow*, staat het *Stettinerhaff* met de Oostzee in verbinding.

De Oder is het verst tot *Ratibor* in *Opper-Silezië* voor kleine schepen te bevaren. *Kosel* (*Silezië*) op 164 M. hoogte is reeds voor grootere schepen te bereiken, en bij *Breslau* vindt men het eerst de *Oderschepen*, die een last van 1000 centenaars kunnen dragen. *Zeeschepen* varen tot bij *Stettin*. Over eene lengte van 772 K.M. is aldus de Oder bevaarbaar. Toch is in den zomer de scheepvaart door gebrek aan water gewoonlijk eenigen tijd gestremd. De verzanding der rivier neemt ook snel toe, zoodat zij alleen met veel moeite bevaarbaar gehouden kan worden. En bij het smelten der sneeuw of bij veelvuldige regens dreigt zij de lage landen aan den benedenloop dikwijls met overstroming. De *visscherij* in de Oder is belangrijker dan die der *Elbe*.

De Oder is met de *Havel* verbonden door het *Finowkanaal* (57 K.M.) en met de *Spree* door het *Friedrich Wilhelms* of *Müllroser kanaal*.

De belangrijkste bijstroomen zijn: de *Glatzer Neisse*, de *Bober*, de *Lausitzer Neisse* en eindelijk de *Warthe* (met de *Netze* vereenigd) bij *Küstrin*.

Hoofdzakelijk steenkolen (uit *Silezië*), graan, hout en steenen worden langs de Oder vervoerd.

VI. De Weichsel. De *Weichsel* (*Poolsch Wisla*), is een der belangrijkste stroomen van *Pruisen* en de belangrijkste rivier van *Polen*. Wat het stroomgebied betreft is zij de grootste van de rivieren, welke in de Oostzee uitmonden.

De *Weichsel* ontspringt op het *Jablunka gebergte* in *Oostenrijksch Silezië* en stroomt met een boog naar het oosten door het vroegere koninkrijk *Polen*. In *Polen* is de *Weichsel* nergens kunstmatig bedijkt, zoodat jaarlijks een groot gebied van de lage oevers onder water gezet wordt, en dus de steden op verre afstand van de rivier of op hooggelegen punten worden aangetroffen. Waar de *Weichsel* in *Pruisen* komt is boven *Thorn* de linker oever door duinvormige hoogten bezet, die op de meeste plaatsen met bosch begroeid zijn. Met een diep ingesneden en breed dal, soms zandige eilanden door onderscheidene armen insluitend, baant de *Elbe* zich een weg door den Noord-Duitschen landrug. Beneden *Mariënerwerder* is die doorbreking voltooid en erlangt de rivier een breedte van wel 1100 meter. Op korten afstand verder splitst de *Weichsel* zich. De kleinste arm, de *Nogat*, loopt in N.O. richting naar het *Frische Haff*. De linker arm stroomt noordwaarts tot nabij de kust, buigt zich hier om tot voorbij *Danzig*, en stroomt door

een kanaal bij *Neufahrwasser* in zee. Vroeger was er een uitmonding bij *Weichselmünde*, welke thans verzand is.

Het eiland tusschen deze monden van de *Weichsel* heet *Werder*. Door dijken van wel acht meter hoog wordt de lage *Weichseldelta* tegen het rivierwater beschut, doch niet zelden dringt bij hoogen waterstand het water over de dijken het land binnen.

Door talrijke bijstroomen, van welke slechts de *San*, de *Bug* (met *Narew*) en de *Brahe* voor de scheepvaart beteekenis hebben, ontvangt de *Weichsel* watertoevoer. Door het *Bromberger kanaal* staat de *Weichsel* met de *Netze* en zoo met de *Warthe* en de *Oder* in verbinding. De *Weichsel* wordt bij *Zabrzeg* reeds voor kleine, bij *Krakau* voor gemiddelde, doch na opneming van de *San* bij *Zawichost* voor groote schepen bevaarbaar.

Sedert 1848 heeft er op de *Weichsel* beneden *Warschau* geregeld stoombootverkeer plaats; bij hoogen waterstand gaan de stoombooten nog verder, tot *Sandomirz*. De scheepvaart duurt er gewoonlijk van April tot October, doch in den zomer wordt zij wegens watergebrek niet zelden op onderscheidene punten afgebroken. Den hoogsten waterstand vindt men op de *Weichsel* omstreeks Maart, doch een tweede hoogwaterstand komt nog voor omstreeks midden Juni tot midden Juli. Trots den grooten waterrijkdom en de stroomsnelheid vriest de *Weichsel* bijna elken winter dicht.

VII. De Pregel. De *Pregel* ontstaat in het district *Gumbinnen* (*Oost-Pruisen*) en stroomt in westelijke richting naar *Konigsbergen* om 8 K.M. beneden deze stad in het *Frische Haff* uit te monden. De *Pregel* is over bijna de geheele lengte voor kleine schepen, en tot *Konigsbergen* voor zeeschepen bevaarbaar.

VIII. De Memel of Njemen. De *Memel* is een der aanzienlijkste rivieren uit westelijk *Rusland* en *Oost-Pruisen*. Zij ontspringt ten zuiden van *Minsk* in *Rusland* en wordt reeds spoedig voor kleine, bij *Grodno* voor grootere schepen bevaarbaar. Nabij den mond doorkronkelt zij in eenige armen de vruchtbare laagvlakte van *Tilsit*, die door zware dijken tegen overstromingen beveiligd wordt. De rivier mondt uit in het *Kurische Haff*. Daar dit haff niet goed geschikt is voor de scheepvaart, is er een kanaal gegraven van de rivier tot nabij *Memel*, hetwelk voor de scheepvaart meest gebruikt wordt.

De *Wilna* is een bevaarbare bijstroom der *Njemen* in *Rusland* (de stad *Wilna* ligt hier aan).

Langs de *Njemen* wordt veel hout en graan afgevoerd naar *Memel*.

IX. Het Noord-Oostzeekanaal. Het *Noord-Oostzeekanaal* (174 K.M. lang) is in den laatsten tijd tot stand gekomen en dient om de *Kielerbocht* met den *Elbemonde*, of de Oostzee met de

Noordzee, te verbinden. Niet alleen heeft het beteekenis voor den handel, doch ook voor de Deutsche krijgsmarine, wijl het hierdoor mogelijk wordt de oorlogsvloot over Duitsch gebied van de Oostzee naar de Noordzee over te brengen.

X. De Donau. De Donau heeft door haar richting naar het oosten en haar uitmonding in de Zwarte Zee den weg van Zuid-Duitschland naar het Oosten van Europa en verder naar Klein-Azië aangewezen. Het is de eenige rivier van Duitschland die deze richting volgt. Doch het grootste en belangrijkste gedeelte van haar loop behoort daardoor niet tot Duitschland. Wij zullen daarom deze rivier nader bespreken bij Oostenrijk-Hongarije, aan welk land de Donau nader verbonden is; enkel geven wij hier eenige opmerkingen over haar loop in Duitschland.

De Donau ontstaat in het hertogdom Baden op het oostelijk gedeelte van het Schwarzwald, bij Donauöschingen, op een hoogte van 700 meter. Zij stroomt door Württemberg en Beieren en vormt de noordelijke grens der Zwabisch-Beiersche Hoogvlakte, die naar deze rivier afhelt, en haar ook belangrijke bijstroomen van rechts toezendt. Zij zijn: de *Iller*, de *Lech*, de *Isar* en de *Inn*. De rechter oever van de Donau is tot Regensburg toe moerassig, en daardoor liggen de steden *Ulm*, *Donauwörth*, *Ingolstadt* e. a. alle op den hooger linker oever. Nabij *Regensburg* wordt dit anders, en *Regensburg*, *Straubing* e. a. liggen aan den rechter oever. Bij *Passau* verlaat de Donau Duitschland.

Waar de *Iller* bij *Ulm* zich met de Donau vereenigt wordt zij bevaarbaar voor kleine schuiten, doch bij *Donauwörth* vangt de stoomvaart het eerst aan. Toch heeft de Donau tot bij Weenen nog geheel het karakter van een bergstroom, met een sterk, onregelmatig verdeeld verval, en een snellen stroom. De *Altmühl*, een kleine linker bijstroom, is door het *Ludwigskanaal* met de *Regnitz* en daardoor met de *Main* en de *Rijn* verbonden (zie pag. 68).

§ 63. **De bevolking van Duitschland.** De bevolking van Duitschland bestaat bijna geheel uit *Duitschers*, nakomelingen van Germaansche volken, die echter in het westen en zuiden met *Kelten* en *Romanen*, in het oosten met *Slaven* vermengd zijn. Ongeveer 7 pct. der bewoners zijn geen Duitschers en behooren tot de *Fran-schen*, *Walen*, *Denen*, *Wenlen*, *Tschechen*, *Litaners* en *Polen*. Bovendien zijn ongeveer 600000 Deutsche *Israëlieten* over het land verbreid, doch bovenal wonen zij in Posen, Berlijn en de Elzas. De taal is het Duitsch; alleen in enkele grensgewesten wordt nog een andere taal gesproken. Zoo o. a. hoort men in het Z. W. van Lotharingen nog veel *Fransch*, ten N. van Flensburg nog *Deensch*, in Posen en Oost-Silezië *Poolsch*, en in de Lausitz nog het oude *Slawische Wendisch*.

Sedert Duitschland één staat is verdwijnen de bijzondere talen meer en meer voor het Duitsch.

De gemiddelde volksdichtheid van het Rijk bedraagt 91 op 1 K.M². De grootste dichtheid der bevolking wordt gevonden in de industrie-streken of vruchtbare landschappen van het Middel-Duitsche bergland, als: *Saksen*, *Silezië*, aan de *Neckar*, de *Boven-Rijnsche laagvlakte* en de *laagvlakte van de Rijn beneden Keulen*. De Zwabisch-Beiersche hoogvlakte en de Noord-Duitsche laagvlakte staan in volksdichtheid beneden het gemiddelde, en de minst dichte bevolking vindt men in de moerassige hoogvenen van het N. W. langs de Eems.

Duitschland heeft sedert lang door landverhuizing een aanzienlijke hoeveelheid krachtige lieden aan het buitenland geleverd, die in hun nieuwe vaderland zich meestal uitstekend wisten in te burgeren. Van 1882—1891 vertrokken meer dan 1237000 landverhuizers uit dit Rijk. Het aantal is feitelijk veel aanzienlijker, daar velen vertrokken, die niet in de officieele statistiek zijn opgegeven. Het grootste aantal landverhuizers vertrok naar de Vereenigde Staten van Noord-Amerika (1,1 mill. ongeveer), een kleiner aantal naar Brazilië (\pm 20000), terwijl er eenige duizenden naar andere deelen der Nieuwe Wereld, naar Afrika en Australië, verhuisden. In deze eeuw bedraagt het totaal aantal landverhuizers uit Duitschland meer dan 4,6 miljoen.

De christelijke kerken hebben in het Deutsche Rijk gelijke rechten. Volgens de telling van 1890 behoorden tot de onderscheidene kerkgemeenschappen: 31027000 (63 pct.) *protestanten*, 17672000 (36 pct.) *katholieken*, 148000 *andere christenen*, en 568000 (1 pct.) *israëlieten*. Het noorden van Duitschland is meest protestantsch, uitgezonderd het land aan de Eems, dat bijna geheel en Posen en West-Pruisen, die voornamelijk katholiek zijn. Ook Opper-Silezië, Oud-Beieren en de Rijn-Provincie ten W. van de Rijn zijn hoofdzakelijk katholiek. Bovenal in de voormalig Poolsche gewesten, in de vroegere geestelijke vorstendommen en in Beieren heeft het katholicisme meest stand gehouden. Daarentegen waren alle Rijkssteden en wereldlijke vorsten sedert de 16^e eeuw met weinige uitzonderingen protestantsch geworden.

Het onderwijs staat in Duitschland op hoogen trap; schoolplicht is hier ingevoerd. In 1890 bestonden er meer dan 59000 lagere scholen met meer dan 8 mill. leerlingen. Het hooger onderwijs bezit 21 universiteiten, te zamen met 27500 studenten. Verder bestaan er een groot aantal Realscholen (vrijwel overeenkomende met onze H. B. Sch.), gymnasia en andere inrichtingen van middelbaar onderwijs.

De 9 technische hoogeschoolen te Aken, Berlijn, Dresden, Brunswijk, Darmstadt, Hannover, Karlsruhe, München en Stüttgart werden bezocht door 3700 studenten.

Door de goede organisatie van het onderwijs bedraagt het aantal recruten, die in dienst treden zonder de school voldoende bezocht te hebben, een zeer klein getal; in 1890—91 niet meer dan 1035, d. i. 0.54 pct. Dezen kwamen meest uit de Slawische provinciën.

§ 64. **Staatkundige toestand en krijgswezen.** Onder *Duitschland* verstaat men een „statenbond” of een bond van 26 zelfstandige staten, die zich in 1871 tijdens den oorlog met Frankrijk tot één Rijk, het **Duitsche Rijk**, vereenigd hebben. De soevereine leden van dezen bond hebben door die vereeniging een gedeelte hunner macht aan het Rijksbestuur afgestaan. Aan het hoofd van het Rijk staat de koning van Pruisen, die als zoodanig den titel voert van *Keizer van Duitschland*. Hij vertegenwoordigt het Rijk in volkenrechtelijken zin; de keizer heeft het recht over oorlog en vrede, voert het opperbevel over leger en vloot, hij kondigt de rijkswetten af en waakt voor haar uitvoering, benoemt de rijksbeambten, en heeft het oppertoezicht over de gemeenschappelijke posten en het verkeerswezen.

De wetgevendende lichamen in het Rijk zijn de **Bondsraad** en de **Rijksdag**.

De *Bondsraad* bestaat uit de vertegenwoordigers der bondsleden, d. i. der staten, welke tot den bond behooren. In 't geheel telt deze 57 stemmen, waarvan er 17 aan Pruisen, 6 aan Beieren, 4 aan Saksen en Württemberg ieder, 3 aan Baden en Hessen ieder, 2 aan Mecklenburg-Schwerin en Brunswijk ieder, en 1 aan elk der overige staten toekomen. De Bondsraad beslist over de door den Rijksdag genomen besluiten, welke hij ook kan afwijzen. Zijn taak komt dus in enkele opzichten met de Eerste Kamer in ons land overeen. Verder neemt hij de besluiten en maakt de verordeningen, welke voor de uitvoeringen der rijkswetten noodig zijn. Voorzitter van den Bondsraad is de *Rijkskanselier*, die door den Keizer benoemd wordt (thans Caprivi).

De *Rijksdag* is de vertegenwoordiging van het *Duitsche volk*; hij bestaat uit 397 afgevaardigden, die door het algemeen stemrecht gekozen worden. Ieder Duitscher, die den leeftijd van 25 jaren bereikt heeft, en op zijn minst een jaar tot een der Duitse staten behoort heeft, is kiezer en kan gekozen worden.

Aan het hoofd van het bestuur der rijksaangelegenheden staat de *Rijkskanselier*.

Het Rijk heeft zijn eigen budget; de inkomsten worden verkregen uit de opbrengsten der tollén, van posten en telegrafie, en van de gemeenschappelijke verbruiksbelasting en de invoerrechten. Het daarenboven nog benodigde wordt gedekt door de bijdragen der bondsleden.

De opperste aanvoerder van het leger is de Duitse Keizer, de koning van Pruisen. Ieder Duitscher, die lichamelijk niet ongeschikt is, moet

van het 20^e jaar af drie jaren in het staande leger en vier jaar in de reserve dienen om daarna tot de landweer over te gaan, waartoe hij nog 5 jaren voor de eerste en 7 jaar voor de tweede oproeping blijft behooren. Wie een diploma der Obersekunda van een gymnasium of realgymnasium bezit, zich zelf uitrust, kleedt en bekostigt, behoeft slechts één jaar te dienen (eijährig Freiwilliger); lagere onderwijzers (Volksschullehrer) hebben slechts 10 weken in het staande leger te dienen.

In vredetijd bestaat het leger uit 20524 officieren, 486983 onderofficieren en manschappen, 93700 paarden, 434 batterijen veldartillerie. De sterkte voor oorlog bedroeg in 1893 ongeveer 2½ mill. man.

De Duitse oorlogsvloot bezat in 1892 190 schepen (222000 tonnen inhoud), 1400 stuks geschut en 21000 manschappen. Onder deze schepen bevonden zich 14 pantserschepen, 17 kust-pantserschepen, 10 torpedoschepen, 103 torpedobooten, 3 kruiserfregatten, 9 kruiserkorvetten, 6 kruisers en 3 kanonneerbooten. Kiel aan de Oostzee en Wilhelmshaven aan de Jahde zijn de oorlogshavens, die thans door het Noord-Oostzeekanaal (zie pag. 70) elkander kunnen bereiken over Duitsch gebied.

De Rijkswetten gelden algemeen voor alle leden van den Bond. Doch behalve deze gemeenschappelijke wetgeving hebben de afzonderlijke staten nog hun eigen wetten, bestuur en vertegenwoordiging. De groote staten hebben het stelsel van *twee kamers* als vertegenwoordiging, de kleine slechts *een*. In Pruisen vormen het *Heerenhuis* en het *Huis der Afgevaardigden* den *Landdag*, die aandeel heeft in de wetgeving, in belastingzaken enz.

§ 65. **Ontwikkeling van den handel en het verkeer en van de staathuishoudkundige beginselen.** Duitschlands economische ontwikkeling leed de vorige eeuwen langen tijd onder de gevolgen van den dertigjarigen oorlog (1618—1648) en van de latere oorlogen met Frankrijk. Zoo was de maatschappelijke toestand der bevolking er langen tijd nog ver achter bij die van andere landen. Eerst langzaam kwam er in het begin der 19^{de} eeuw verbetering. De landbouw begon zich meer en meer te ontwikkelen door het opheffen of verminderen der middeleeuwsche heerlijke rechten, welke op den boerenstand drukten. En de toenemende graanbouw op de Noord-Duitse vlakten had weldra een aanzienlijken uitvoer van koren ten gevolge. Ook de tabaksbouw kwam hier meer en meer in zwang.

Op het gebied der industrie en van den bergbouw namen in het begin der 19^{de} eeuw linnenweverij, ijzerindustrie, exploitatie der kolenmijnen en der ertslagen zeer toe. Duitse geweven stoffen werden toen vele naar Oost-Europa uitgevoerd.

Evenwel kon Duitschland niet concurreeren met Engeland, waar de machines in dien tijd reeds een groote vlucht begonnen te nemen.

Toen het *Continentaalstelsel* van Napoleon I de mededinging van Engeland uitsloot, verhielen verschillende takken van nijverheid zich snel in Duitschland, met uitzondering van de linnenindustrie, welke hard achteruitging, daar zij in dien tijd niet meer naar Engeland en Amerika kon uitvoeren.

Na het einde van de Napoleontische oorlogen, toen het internationale verkeer in Europa weder geregeld kon plaats hebben, overstroonden de in Engeland tijdens het continentaalstelsel opgehoopte artikelen het vasteland weder, doch konden wol en granen ook met voordeel naar Engeland uitgevoerd worden. Om de Engelsche concurrentie te beteugelen werd in 1818 in Pruisen een sterk beschermend stelsel ingevoerd, dat de industrie in Westfalen, de Mark en de Rijnprovincie snel deed opkomen. Daar nu ook Oostenrijk, Rusland en Frankrijk door beschermende rechten hun grenzen sloten, werd de nijverheid der kleinere Deutsche Staten machteloos aan Engelslands concurrentie overgeleverd. Dit was mede de aanleiding tot de oprichting van de *Deutsche Zollverein*, die uit kleine beginselen voortkomend, in 1834 de belangrijkste Deutsche landen in economisch opzicht nauwer verbond, en de onderlinge verkeersgrenzen en de vele douanelijnen der kleine Deutsche staten ophief. „De nieuwjaarsnacht van 1834 was de aanvang van een nieuwe periode voor Duitschland,” zegt H. v. Treitschke. „Op alle landwegen van Middel-Duitschland wachtten de zwaarbeladen vrachtwagens in lange rijen bij de douanekantoren, omringd van vroolijk zingende volksmenigten. Men wachtte den klokslag van 12 af, en zoodra waren de laatste tonen niet weggestorven of de douane-slagboomen vielen neder, de zweepslagen weerklonken, en jubelend zette alles zich in beweging door het thans van tollén bevrijde land.”

De Zollverein bracht meer economische en commercieele eenheid in het versnipperde Duitschland, en was aldus de voorbereiding van meer staatkundige eenheid. Toen in 1866 door de staatkundige gebeurtenissen Oostenrijk uit Duitschland verdrongen en de *Noord-Deutsche Bond* was opgericht, welke ook de wetgeving op industrie, handel, tolwezen, muntwezen, bankwezen, zeevaart, post en telegraphie tot zijn taak rekende, werd met de Zuid-Deutsche staten in 1867 de Zollverein vernieuwd en een „Zollparlement” met een „Zollbundesrat” ingevoerd: een nieuwe economische band tusschen de Deutsche landen.

In 1871 met de oprichting van het ééne Deutsche Rijk trad de Rijksdag in de plaats van het Zollparlement, en aan den Rijksdag

komt sedert de algemeene Deutsche wetgeving toe, ook op het gebied van den handel.

Duitschland heeft in den loop dezer eeuw grooten economischen vooruitgang gehad. De landbouw is door intensieve bebouwing vooruitgegaan, doch klaagt niettemin over de concurrentie der Amerikaansche produkten. De industrie is met reuzenschreden vooruitgegaan; bovenal de ijzer- en staalfabrikatie, gesteund door den kolenrijkdom van de Ruhr- en Saarbekken, heeft een groote vlucht genomen. Ook de glas-, papier-, suiker-, chemikaliën-, bierfabrikatie en andere takken van nijverheid gingen snel vooruit. En in evenredigheid daarmede nam ook de handel in Duitschland in omvang toe.

De middelen van verkeer en vervoer hebben in Duitschland snel een groote ontwikkeling erlangd, die in Europa alleen door België en Engeland betrekkelijker wijze overtroffen wordt. De eerste spoorwegen dateeren eerst na 1830, doch na 1840 werd de uitbreiding van het spoorwegnet krachtig ter hand genomen. Evenwel werd zij zeer gedrukt door het particularisme der vele kleine staatjes, en door politieke omstandigheden. Na 1871 ving een nieuwe periode voor de Deutsche spoorwegpolitiek aan, daar de Rijkswetten gelegenheid gaven tot meer eenheid in het beheer. Evenwel de plannen, om die eenheid wettelijk tot stand te brengen, stuitten af op politieke overwegingen, en een algemeene Deutsche spoorwegregeling is nog niet tot stand gekomen. Toch hebben de verschillende staten des Rijks den aanleg der spoorwegen zeer bevorderd, en ook onderscheidene door particulieren aangelegde spoorwegen in staats-handen doen overgaan.

Op het geld- en credietwezen van Duitschland had de oprichting van het Deutsche Rijk grooten invloed. Tot 1871 gold als munteenheid in Noord-Duitschland de Thaler, in Zuid-Duitschland de gulden, terwijl Hamburg, Bremen en Lübeck afzonderlijke munten hadden. De pasmunten waren zeer verschillend, zij waren slecht vervaardigd en zeer afgesleten. Hierin werd een algeheele verbetering aangebracht. De vroegere *zilveren* standaard werd door den *gouden* vervangen, hetwelk met de oorlogsschatting van 5 millard, door Frankrijk na 1871 aan Duitschland te betalen, kon uitgevoerd worden. Sedert 1872 werd bij de maten en gewichten, vroeger in de onderscheidene staten zoo verschillend, de eenheid ingevoerd.

Het bankwezen, dat in de verschillende staten zelfstandig geregeld was, had in Duitschland daardoor gemis aan eenheid en een onvasten grondslag verkregen. Niet minder dan 33 banken hadden vóór de oprichting van het Deutsche Rijk binnen dit gebied bankbiljetten in omloop; instellingen op geheel verschillende grondslagen

berustend. Dekking der uitgegeven biljetten met edel metaal, inwisseling, bepaling van de taak der banken enz., zij waren geheel verschillend geregeld. Daarbij kwam nog, dat ook de staten zelf niet even voorzichtig waren met de uitgifte van staatspapiergeld. Niet minder dan 140 soorten van bankbiljetten waren in Duitschland in 1873 in omloop, alle met verschillende soliditeit en verschillenden koers.

De regeering stond voor een chaos. Doch de bankwet (das deutsche Bankgesetz) van 1875 heeft hierin orde geschapen. Het gemengde bankstelsel werd thans ingevoerd. Er werd een *Rijksbank* opgericht, terwijl particuliere banken daarnaast nog het recht tot uitgave van biljetten behielden. Aan historisch bestaande toestanden werd aldus de nieuwe regeling verbonden.

Nevens de Rijksbank als opperste geld- en credietinstelling van Duitschland heeft genoemde bankwet de particuliere notenbanken onder veelvuldige beperkingen laten bestaan. De werkzaamheid van deze werd daardoor meer van lokalen, territorialen aard, en vele banken hebben sedert afstand gedaan van haar recht om biljetten uit te geven.

De volgende tien banken hebben in Duitschland nog recht tot uitgave van bankbiljetten: de **Rijksbank** (grondkapitaal 120 mill. Mark), de **stedelijke Bank van Breslau** (grondkapitaal 3 mill. Mark), de **Frankforter Bank** (grondkapitaal 17 mill. Mark), de **Beiersche notenbank** (grondkapitaal 7.5 mill. Mark), de **Saksische Bank** te Dresden (grondkapitaal 30 mill. Mark), de **Württembergsche notenbank** (grondkapitaal 9 mill. Mark), de **Badensche Bank** (grondkapitaal 9 mill. Mark), de **Bank van Zuid-Duitschland** (grondkapitaal 15.6 mill. Mark), de **Brunswijker Bank** (grondkapitaal 10.5 mill. Mark, alleen in het hertogdom Brunswijk), en de **Landständische Bank** in Bautzen (grondkapitaal 1.74 mill. Mark, alleen geldig in Saksen).

De geschiedenis van het Deutsche Rijk is evenwel niet in alle opzichten te beschouwen als een aaneensluitende periode van handelsbloei. Had reeds in 1857 de overproductie en overspeculatie tot een treurige crisis geleid, in 1873 deed plotseling een hevige crisis eveneens vele te luchthartig gebouwde kaartenhuizen ineenstorten. Verschillende oorzaken werkten hiertoe samen. De behoefte aan vele produkten der industrie, bovenal van de ijzerindustrie, welke door den aanleg van vele spoorwegen was vermeerderd, nam natuurlijk af, toen de aanleg van spoorwegen verminderde. Toch ging de produktie aanvankelijk voort. Daarbij kwam nog de overvloed van beschikbaar kapitaal, een gevolg van de Fransche milliarden na 1871 in Duitschland betaald. De ondernemingslust kende geen perken;

er werden naamlooze vennootschappen opgericht, die de vroeger op beperkte schaal werkende particuliere fabrieken kochten, en met verveelvuldigde krachtinspanning deden arbeiden. Allerlei ondernemingen werden in zenuwachtigen speculatiezwijmel aangevangen: makelaarsbanken, bouwbanken enz. De speculatie in het bouwen van huizen werd gedachteloos uitgebreid. Vestingen werden hersteld, spoorwegen werden verbeterd, het krijgsmateriaal werd vernieuwd, en alles werd betaald uit de Fransche oorlogsschatting. En men verkeerde helaas! in den waan, dat die bedrijvigheid zou voortduren. Doch de ontzuivering volgde, toen die overproductie en overspeculatie in 1873 in Oostenrijk de groote crisis (Krach) deed uitbreken, en vele scheppingen der overspeculatie deed ineenstorten. In Duitschland volgde de crisis weldra. Men zag, dat men te veel gebouwd had op een tijdelijke behoefte; thans was de produktie ver boven de gemiddelde behoefte gestegen, de magazijnen werden volgepakt, maar bestellingen bleven uit.

Onder dien gedrukten toestand begon men uit te zien naar afzetsgewesten voor koopwaren in verre werelddelen. Duitschland, dat in de eeuw der landontdekkingen niet medegedaan had om bezittingen in vreemde werelddelen te verwerven, trachtte thans koloniën te verkrijgen, om daar een uitgebreider handelsterrein te vinden.

Doch de eeuw der nieuwe landontdekkingen was zoo goed als voorbij. Daarom moest Duitschland zich tevreden stellen met hetgeen zoo hier en daar nog tusschen de Europeesche bezittingen in andere werelddelen was overgebleven, landstreken met zeer geringe of geen waarde voor het beoogde doel. In 1884 werd (Angra Pequena) (Z.-W. Afrika) onder bescherming van het Rijk gesteld, alsmede het gebied van Kamerun. In 1884 had onder voorzitterschap van den Deutschen Rijkskanselier te Berlijn de Kongo-Conferentie plaats, waardoor Duitschland in de internationale koloniale politiek een rol begon te spelen. Sedert breidde het Rijk zijn bezittingen nog uit, en verkreeg het deel aan de „Interessensphären”, die thans in de politiek een rol begonnen te spelen. In Oost-Afrika werd de spheer der Deutsche en Engelsche belangen verdragmatig vastgesteld (1890), en een kuststreek van Zanibar aan Duitschland afgestaan, terwijl gelijktijdig Engeland het eiland Helgoland aan het Rijk afstond. Het overzicht van het koloniaal bezit van Duitschland vindt men op pag. 75. Dat de verwachtingen, die men in Duitschland van de koloniën koesterde, bevredigd zijn, kan niet gezegd worden. Veel zorg en veel uitgaven heeft bijv. Oost-Afrika in enkele jaren reeds gekost, zonder dat de opbrengsten daaraan evenredig zijn. Behalve door koloniën trachtte men door de invoering van beschermende rechten de inlandsche nijverheid te verheffen. Wij ver-

wijzen hiervoor naar hetgeen op pag. 16 over de handelsverdragen gezegd is, en wijzen er op, dat deze invoerrechten weder verlaagd zijn.

Ook kunnen wij aan het vroeger geschrevene nog toevoegen, dat in Februari 1894 een handelstractaat tusschen Duitschland en Rusland voorloopig is tot stand gekomen. Sedert eenige jaren hadden de stelsels van hooge tarieven vele nadeelen aan beide landen berokkend. Rusland vindt nu weer voor zijn graan, nafta en hout afzet tegen verminderd tarief, en de Berlijnsche beurs zal waarschijnlijk ook toeschietelijker worden, zoodat het verbod der beleening van de Russische Staatsfondsen bij de Deutsche Rijksbank zeker wordt opgeheven.

§ 66. De staten en bezittingen van het Deutsche Rijk. Het Deutsche Rijk bestaat uit de volgende staten, naar officieele volgorde opgenoemd.

Overzicht der Deutsche staten.

BONDSSTATEN.	Grootte in K.M ²	Bevolking in 1890.	Bewoners op 1 K.M ² .
<i>Koninkrijken.</i>			
1 Pruisen	348 858	29 957 367	86
2 Beieren	75 865	5 594 982	74
3 Saksen	14 993	3 502 684	234
4 Württemberg	19 504	2 036 522	104
<i>Groot-Hertogdommen.</i>			
5 Baden	15 081	1 657 867	110
6 Hessen	7 682	992 883	129
7 Mecklenb.-Schwerin .	13 162	578 342	44
8 Saksen-Weimar . . .	3 595	326 091	91
9 Mecklenb.-Strelitz .	2 929	97 978	33
10 Oldenburg	6 423	354 968	55
<i>Hertogdommen.</i>			
11 Brunswijk	3 672	403 773	110
12 Saksen-Meiningen . .	2 468	223 832	91
13 Saksen-Altenburg . .	1 324	170 864	129
14 Saksen-Coburg-Gotha	1 956	206 513	106
15 Anholt	2 294	271 963	119
<i>Vorstendommen.</i>			
16 Schwarzburg Rudolstadt	941	85 863	91
17 Schwarzburg-Sondershausen	862	75 510	88
18 Waldeck en Pyrmont .	1 121	57 281	51
19 Reuss oudere linie . .	316	62 754	198
20 Reuss jongere linie . .	826	119 811	145
21 Schaumburg-Lippe . .	340	39 163	115
22 Lippe	1 215	128 495	106
<i>De vrije en Hanzesteden.</i>			
23 Lubeck	298	76 485	257
24 Bremen	256	180 443	706
25 Hamburg	414	622 530	1504
26 Het Rijksland Elzas-Lotharingen	14 509	1 603 506	111
Deutsche Rijk	540 504	49 428 470	91

Tegenwoordig is Duitschland in het bezit van de volgende:

Koloniën, Bezittingen en Beschermd Gewesten.

Bezittingen in	Oppervl. in K.M ² .	Bevolking in duizendtallen.	Op 1 K.M ² .
<i>A. Afrika.</i>			
1 Duitsch Oost-Afrika .	955 220	2 900	3
2 Duitsch Z.-W. Afrika .	835 100	200	0.2
3 Kamerun (tot 15° O. L. en 9.8° N.Br.) . . .	319 500	1 600	5
4 Togo	61 000	2 300	3.8
In Afrika	2170 820	7 000	3.2
<i>B. In den Gr. Oceaan.</i>			
1 Keizer Wilhelmsland .	181 650	110	0.6
2 Bis. arek Archipel . .	47 100	188	4
3 Noordl. Salomo eil. . .	22 255	89	4
4 Marshal eil. en Navodo .	415	16	3.9
In de Gr. Oceaan	251 420	400	1.6
Totale Bezittingen van Duitschland	2422 240	74 00	3.1

§ 67. Middelen van bestaan. *A. Landbouw en Veeteelt.* Ongeveer 20 mill. menschen, d. i. $\frac{2}{5}$ van de geheele bevolking, houdt zich met landbouw en veeteelt bezig. Van de oppervlakte des lands wordt ongeveer de helft voor landbouw en tuinderij gebruikt, $\frac{1}{4}$ is met bosch begroeid en de graslanden nemen 17 pct. der oppervlakte in. Ongeveer 8.4 pct. der oppervlakte is improductief.

De beste graanlanden vormen de Noordzeemarschen, (vruchtbare kleilanden overeenkomende met die in het noorden van Groningen), alsmede Sleswijk-Holstein, Mecklenburg en de Donauvlakte in Neder-Beieren.

De meeste rogge wordt geoogst in Brandenburg, Silezië, Hannover, Beieren, Pommeren, Posen, Saksen, Oost-Pruisen, het koninkrijk Saksen en Mecklenburg-Schwerin. Tarwe wordt vooral geteeld in: Beieren, Elzas, Silezië, Saksen en de Rijnprovincie. Spelt leveren Württemberg, Beieren en Baden. Gerst: Beieren, Saksen, Silezië en Württemberg. Op de zandgronden der vlakte worden behalve rogge ook boekweit en aardappelen verbouwd, in Zuid-Duitschland groeit daarenboven ook maïs.

Wijnbouw vindt men in het Moezeldal, het Saardal, aan de Rijnrovers tot Keulen in het noorden, en de zijdalen van de Rijn, de streken langs de Main, aan de Werra bij Witzzenhausen, aan de Saale bij Naumberg, in Silezië bij Grünberg, en het noordelijkst in Duitschland bij Bomst in Z.-W. Posen.

De oppervlakte met druiven begroeid bedraagt 12000 H.A., en in gemiddelde jaren wordt 1 à 2 mill. H.L. wijn voortgebracht. In 1890 beliep de

oogst 42000 tonnen, met een waarde van 17 mill. Mark.

Tabak wordt meest geoogst in Baden, vervolgens in Rijn-Beieren, Brandenburg, Elzas-Lotharingen en Pommeren. In 1890 bedroeg de oogst 42000 tonnen ter waarde van 17 mill. Mark.

Suikerbieten verbouwt men bovenal ten O. van de Harz, in Mecklenburg en Silezië. Maagdeburg wordt hierdoor een belangrijke suikermarkt. **Hop** verbouwt men veel in Beieren (bierbrouwerijen), Württemberg en Baden; **vlas** in het N.-W. laagland aan het Teutoburger woud en in Silezië; **ooft** in Saksen, Beneden Franken, aan de Neckar, in het Rijndal. Bij de toeneming van de bevolking zijn de landbouwproducten niet meer toereikend, en moet een groote hoeveelheid graan ingevoerd worden voor het verbruik. Toch werden naar den wensch der agrariërs (zie pag. 75) door Von Bismarck nog hooge graanrechten doorgedreven, welke echter thans weer aanzienlijk verlaagd zijn (zie ook pag. 15).

Ongeveer $\frac{1}{4}$ des lands is met bosschen begroeid, die te zamen 139000 vierk. kilom. beslaan. Hiervan bestaat $\frac{1}{3}$ uit loofboomen, bovenal beuken, $\frac{2}{3}$ uit naaldboomen. De grootste oppervlakten aan bosch vindt men in Hessen-Nassau, Baden, Beieren, Saksen en Württemberg.

Volgens de telling van 1883 bezat Duitschland $15\frac{3}{4}$ mill. **runderen**. Hiervan waren er, gemiddeld op 100 H.A. oppervlakte berekend, in Württemberg 46, in het koninkrijk Saksen 43, in Beieren (rechts van den Rijn) 40, in Baden 39, in Sleeswijk-Holstein 38, in Hessen 37, in West-Pruisen, 17, in Pommeren 16 en in Mecklenburg-Strelitz 14. **Paardenteelt** vindt men meest in het noorden: in Oost- en West-Pruisen, Mecklenburg, Sleeswijk-Holstein en Hannover. **Schapenteelt** (\pm 19 mill. totaal) vooral in Pommeren (84), Mecklenburg-Schwerin (70), Brunswijk (66), Posen (65), Mecklenburg-Strelitz (64 per 100 H.A.). Verder is de **varkens-teelt** (in 1883 $9\frac{1}{5}$ mill.) van veel belang. **Bijenteelt** vindt men meest in de heidestrekten.

B. Bergbouw, zoutwerken en ijzerhutten. Naar den omvang en de behoefte voor de industrie staat voor de delfstoffen de productie van *kolen*, *ijzer* en *zout* bovenaan. De opbrengst van edele metalen in Duitschland is gering.

In 1890 werden 70 mill. tonnen **steenkolen**, 19 mill. tonnen **bruinkolen** gewonnen. Gedurende de laatste 25 jaren was de opbrengst verdubbeld. Aan **steenzout** verkreeg men in 1890 557000 tonnen, aan **kalizouten** $1\frac{1}{4}$ mill. tonnen, aan **ijzererts** $11\frac{1}{2}$ mill. tonnen. Wat de kolenen ijzerproductie betreft, staat Duitschland na Engeland en Noord-Amerika als de derde in

de rij. **Zink** levert Duitschland zooveel als België, in 1890 759000 tonnen erts; verder 168000 tonnen **looderts**; 596000 tonnen **kopererts**. De waarde van de gewonnen hoeveelheid edele metalen werd in 1890 op $4\frac{1}{2}$ mill. Mark gerekend.

De smelterijen produceerden $4\frac{2}{3}$ mill. tonnen *ruw ijzer*, 139000 tonnen *zink*, 105000 tonnen *lood*, en 25000 tonnen *koper*.

De belangrijkste **steenkolenmijnen** vindt men in de Rijnprovincie en Westfalen rechts van de Rijn (langs de Ruhr), alsmede bij Aken en Saarbrücken; verder in Saksen en in Opper-Silezië. **Bruinkolen** worden in midden-Duitschland langs een breede zone van Westfalen door Hessen, Hannover, de provincie Saksen, Silezië en Posen gevonden. **Ijzerertsen** vindt men in Westfalen en de Rijnprovincie, Elzas-Lotharingen, Opper-Silezië, in Nassau, Hessen-Darmstadt, Thüringen en elders, doch de ijzerhutten bepalen zich hoofdzakelijk tot de groote kolenvelden. **Tin** komt in het Ertsgebergte voor (Altenberg); **zink** in Opper-Silezië (Königshütte), **zilver** in de Harz en het Ertsgebergte. De provincie Saksen (Stassfurt) heeft de belangrijkste **zoutwerken**. Langs de kust der Oostzee in Oost-Pruisen (Samland) wordt **barnsteen** gewonnen.

C. Nijverheid en handwerken. De belangrijkste centra voor nijverheid zijn: de Rijnprovincie, Westfalen, Saksen, Silezië en de omstreken van Berlijn. De **ijzerindustrie** hield in 1890 niet minder dan 234000 arbeiders bezig: vooral te Essen, Dortmund, Bochum, Königshütte (Silezië), Buckau (ten N.O. van Maagdenburg) en Peine (bij Hannover) wordt die beoefend. De fabrieken van Krupp te Essen leveren de meeste **kanonnen**. **Locomotieven** en **spoorwagens** worden gebouwd te Kassel, Berlijn, Karlsruhe, Esslingen, Chemnitz en Hannover. De industrie van **klein ijzerwerk** van allerlei soort wordt gevonden in de streken van Solingen, Remscheid, Hagen, Aken, alsmede in Opper-Silezië, Saksen, Württemberg en de Elzas. **Machinefabrieken** vindt men bovenal in Berlijn, Chemnitz en verder te Dortmund en Düsseldorf. **Optische instrumenten** leveren München, Berlijn, Neurenberg en Rathenow; **mathematische instrumenten** verder Kassel en Leipzig. **Klokken** komen veel uit het Schwarzwald (Triberg) en uit Saksen. **Gouden zilverwerken** leveren Pforzheim, Hanau, Gmünden, Berlijn, Stuttgart en Geislingen.

De **katoen-industrie** zetelt bovenal in de Elzas, Saksen, de Rijnprovincie, Württemberg en Beieren. De Elzas levert de fijnste stoffen, Chemnitz vooral **kousen**, het Vogtland **witgoed**, Elberfeld, Barmen en Annaberg **passementwerk**, in het Vogtland en het Ertsgebergte bloeit fabricatie van **kanten**. De zijde-industrie heeft haar

zetel te Krefeld, en verder in Barmen, Elberfeld, Berlijn en Aken. De **wolindustrie** wordt vooral gedreven in de Rijnprovincie, Saksen, Württemberg en de Elzas. *Lakenweverij* bloeit vooral te Aken, in Saksen en Brandenburg. De *linnenweverij* wordt bovenal beoefend in Silezië Lausitz en Westfalen; Zittau levert het beste *damast*. *Jutewaren* worden bewerkt te Brunswijk, Meissen en Berlijn.

Houten meubelen leveren Berlijn, Mainz, Dresden, München en Frankfurt a./M. *Speelgoed* wordt bewerkt in het Ertzgebirge en te Sonneberg (Thüringen). Ook Neurenberg heeft eigenaardige speelgoedindustrie in het Neurenberger land, waartoe meer metalen, leder en papiermaché gebruikt worden. *Papierfabrieken* vindt men vooral in de Rijnprovincie, Saksen, Silezië, Württemberg en Beieren. *Potlooden, kleurdoozen, penseelen*, enz. leveren vooral Neurenberg en Regensburg.

De **beetwortelsuiker-fabrikatie** heeft hier een groote vlucht genomen, (zie pag. 32); in 1890—91 bestonden er 406 fabrieken, die $1\frac{1}{4}$ mill. tonnen ruwe suiker en 263000 tonnen melasse leverden. Hoofdzakelijk vindt men ze in de provincie Saksen; verder in Silezië, Hannover en Brunswijk en Anholt.

In 1890—91 werden er 8969 **bierbrouwerijen** in Duitschland in de gewesten met bierbelasting gevonden, die tezamen $32\frac{1}{4}$ mill. hectoliter bier produceerden. Daarbij kwamen nog $19\frac{2}{3}$ mill. H.L. uit Zuid-Duitschland, (zonder belasting). Het meeste bier leverden in de landen met belasting: Brandenburg (Berlijn), het koninkr. Saksen, de Rijnprovincie, Silezië en de provincie Saksen. Verder levert Beieren vooral het meeste bier.

Sigaren- en tabaksfabrieken vindt men bovenal te Bremen en Hamburg; verder in Berlijn en Dresden.

D. Handelsbeweging. Duitschland neemt, wat den omvang der handelsbeweging betreft, naast Engeland de tweede plaats in Europa in. De invoer beliep in 1891 op een waarde van 4151 mill. mark, de uitvoer op 3176 mill. mark. In de havens van het Duitsche Rijk liepen in 1891 54800 geladen schepen binnen, (12 mill. tonnen) en 46500 liepen uit (9 mill. tonnen.) De volgende handelswaren maakten de hoofzaak van den **invoer** uit: *granen* (voor 488 mill. mark,) *wol* (288), *katoen* (234), *vee* (232), *koffie* (220), *huiden* (144), *ruwe zijde* (138), *hout* (138), *kolen* (113), *wollen garens* (86), *petroleum* (78), *tabaksbladen* (75), *vlas* en *hennep* (73).

De **uitvoer** omvatte hoofdzakelijk: *wollen stoffen* (228), *suiker* (228), *ijzerwaren* (155), *kolen* (151), *zijden artikelen* (150), *katoenen manufacturen* (147), *instrumenten* en *machines* (128), *ijzer* (111), *lederwaren* (109), *gemaakte kleeren* (104), *boeken* en *kunstwerken* (93), *papier* (90) en *wol* (67 mill. mark).

De cijfers tusschen () wijzen in mill. marken het bedrag der uit- en ingevoerde waarden aan.

De belangrijkste *havens* zijn *Hamburg* en *Bremen*.

De Duitsche handelsvloot telde in 1892 3639 schepen (van meer dan 18 tonnen) tezamen met 1469000 tonnen inhoud. Hieronder telt men 941 stoomschepen, tezamen 765000 tonnen groot.

Het buitenlandsch handelsverkeer heeft hoofdzakelijk met de volgende landen plaats, in volgorde van hun beteekenis voor dien handel genoemd: Groot-Britannië, Oostenr.-Hongarije, Vereenigde Staten v. N.-Am., Rusland, Nederland, Frankrijk, België, Zwitserland, Brazilië, Italië, en Oost-Indië. Verder volgen: Zweden, Denemarken, Argentinië, Chili, Spanje en Rumenië.

Duitschland vormt één tolgebied, waarvan alleen het vrijhavengebied van Hamburg en een deel van de gemeente Kuxhaven, het vrijhavengebied van Bremerhafen en Geestemünde, het eiland Helgoland, en een klein stuk van Baden nabij Schaffhausen zijn buitengesloten. Binnen het tolgebied ligt ook het groot-hertogdom Luxemburg.

§ 68. **Binnenlandsche middelen van verkeer.** De rivieren en kanalen hebben wij reeds vroeger leeren kennen. Verder bezat Duitschland 1 Mei 1892 een lengte van 38698 K.M. Staats-spoorwegen, 331 K.M. spoorweglengte van particuliere maatschappijen onder staatsbeheer, en eindelijk nog 4606 K.M. particuliere spoorwegen onder het beheer dier bezitters. De geheele spoorweglengte bedroeg aldus 436635 K.M.

Tot het gebied der Rijkspost en Rijks-telegraaf behooren Beieren en Württemberg niet, die een eigen post- en telegraaf in beheer bezitten. De telegraafverbindingen hadden in 1891 een lengte van 109000 K.M. Ook bezat men reeds in dit jaar op 253 plaatsen telephoonverbindingen.

Voor de binnenscheepvaart dienden in 1887 20390 schepen, tezamen met 2,1 mill. tonnen inhoud. Daaronder behoorden 1153 stoombooten, waarvan 471 dienden tot personenvervoer.

69. PLAATSBESCHRIJVING.

A. Het Koninkrijk Pruisen. Het koninkrijk Pruisen is verdeeld in provinciën. De meeste van deze bezitten namen, welke historische beteekenis hebben. Daarom zullen wij de plaatsbeschrijving provinciesgewijze laten volgen, in het westen aanvangend. Alleen over de meest bekende centra der bevolking zullen wij iets nader in bijzonderheden treden, bij de meeste kunnen wij om de plaatsruimte niet verder dan tot bloote vermelding van een paar bijzonder-

heden gaan. Voor de ligging van provinciën en steden, volg men de kaart.

1. **De Rijnprovincie.** Koblenz (33000 inw.), een belangrijke Rijnhaven aan de samenvloeiing van Moezel en Rijn. Naar deze samenkomst heette de oudste vestiging bij de Romeinen *Confluentes*, waaruit de naam Koblenz is ontstaan. Koblenz is een belangrijke handelsstad en heeft een bloeiende industrie. Tegenover de stad ligt **Ehrenbreitstein**, een sterke rotsvesting. — **Kreuznach** (18000 inw.), veel bezochte badplaats aan de *Nahe*. — **Bonn** (40000 inw.) universiteitsstad. — **Keulen** (282000 inw. met de voorsteden) is de belangrijkste handelstad aan de Rijn.

De stad Keulen was oorspronkelijk eene stichting der Romeinen op den linker oever van de Rijn, en stond aanvankelijk als *Colonia Agrippinensis* bekend. In de 13de eeuw trad zij op als lid van het Hanze-Verbond en streed als zoodanig met Lübeck om den voorrang, en in het midden der 13de eeuw nam zij deel aan het Rijnse Staten-Verbond. Door den zeer omvangrijken handel langs de Rijn had Keulen groote rijkdommen verworven. Met den val der Hanze zonk die handelsbetekenis zeer. Toch is de scheepvaart op de Rijn en de handel er nog zeer aanzienlijk. Doch daarnaevens werd de nijverheid een belangrijk middel van bestaan voor de bewoners. Hoofdtakken van nijverheid zijn de bewerking van suiker, tabak, vergulde lijsten, tapijten; eau de cologne, leder, meubelen enz.

Mülheim a. R. (31000 inw.) zijdeindustrie. **Dusseldorf** (145000 inw.) beroemde schilder-akademie; belangrijke handel en Rijnhaven. **Elberfeld** (126000) en **Barmen** (116000), naast elkander in het *Wupperdal* gelegen; bovenal textielindustrie. **Solingen** (30000), **Remscheid** (40000) en **Essen** (79000) zijn vooral bekend door de ijzerindustrie. Bovenal Essen is beroemd door de fabrieken voor gegoten staal van *Krupp*, de eerste der aarde op dit gebied, waar \pm 22000 arbeiders werkzaam zijn. Verder textiel- en ijzerindustrie te **Mülheim a. d. Ruhr** (28000), **Duisberg** (59000) en **Oberhausen** (25000). **Ruhrort** (11000) de belangrijkste rivierhaven na Berlijn. — **Wezel** (21000) vesting, **Kleef** (10000), **Krefeld** (105000) fluweel- en zijdeweaverij. — **Neuss** (23000) graanhandel. — **Aken** (103000), badplaats. Technische hoogeschool. Aanzienlijke lakenindustrie. — Ook in het naburige **Burtscheid** (13000) en **Eupen** (15000).

Aan de *Moezel* ligt **Trier** (36000) met een bisschopszetel. Vele overblijfselen van Romeinse gebouwen, welke opgegraven zijn. **Saarbrücken** (14000) en **St. Johann** (15000) aan de *Saar*, met vele kolenmijnen.

2. **De provincie Westfalen.** **Münster in Westfalen** (49000) onderwetsche stad, bisschopszetel. Sedert 1786 academie. **Bocholt** (13000), textielnijverheid. **Minden** (20000), nijverheid, handel. In de nabijheid de *Porta Westfalica* (zie pag. 69). **Herford** (19000), katoenindustrie.

Bielefeld (40000) linnenindustrie en handel. **Paderborn** (18000) oude bisschopszetel, wolhandel. **Arensberg** (15000) a. d. *Ruhr*; ten W. hiervan ligt het groote kolen- en ijzergebied. **Dortmund** (90000) onderwetsche stad; ijzerhuten, groote bierbrouwerijen. Ten Z. O. hiervan **Hörde** (16000), ijzerindustrie. De *Hermannshütte* levert het beroemde *Bessemerstaal*. — **Bochum** (48000) fabrieken voor gegoten staal. **Iserlohn** (22000) ijzerindustrie. **Siegen** (18000) aan de *Sieg* levert het beste ijzer en heeft groote leerlooierijen en papierfabrieken. **Hamm** (25000) aan de *Lyspe*, „Schinken”.

3. **De provincie Hannover.** Het vroegere koninkrijk Hannover werd door de wet van 20 Sept. 1866 als provincie van dien naam met Pruisen vereenigd. **Hannover** (164000), fraaie stad; katoen- en ijzerindustrie, piano's, sigarenfabrieken. Technische hoogeschool. In de nabijheid het bekende slot *Herrenhausen*, met fraaie palmentuinen. **Hildesheim** (33000) oude stad, veel industrie. **Goslar** (13000), een der oudste steden des lands aan den voet van den Harz; bergbouw, welke verder in **Klausthal, Grund** (lood), **Andreasberg** (zilver) en andere plaatsen aan den Harz wordt beoefend. In laatstgenoemde stad wereldberoemde kanarievogelteelt en lucifersfabrieken. **Göttingen** (24000) universiteit.

Lüneburg (21000) onderwetsche stad, salinen, kalkwerken, chemische fabrieken. **Celle** (19000) aan de *Aller*, parapluifabrieken. **Harburg** (35000) tegenover Hamburg, opkomende handels- en fabriekstad. **Geestemünde** nabij Bremerhaven, (16000), zeehaven. **Osnabrück** (40000) oudste bisdom. IJzer- en textielindustrie. tabak- en papierfabrieken en bierbrouwerijen. **Emden** (14000) zeehandel, haringvangst en nijverheid. **Wilhelmshaven** aan de *Jahde* (15000), nieuw gegrondveste oorlogshaven.

4. **De provincie Sleeswijk-Holstein.** Dit gebied is in 1866 met Pruisen vereenigd en sedert 1 Juli 1876 is ook het hertogdom *Lauenburg* hiermede vereenigd. **Flensburg** (37000), schoone haven, industrie. **Kiel** (69000), Duitsche oorlogshaven. Universiteit. Door het *Noord-Oostzeekanaal* met de *Elbe* verbonden. **Rendsburg** (13000), met de belangrijke ijzerwerken van *Karlshütte* in de nabijheid. **Altona** (143000) belangrijke zeehandel, onmiddellijk bij Hamburg. **Wandsbeck** (21000), nabij Hamburg met industrie. Ten Oosten van Hamburg in het *Saksenwoud* ligt „*Friedrichsruhe*”, de woonplaats van Von Bismarck.

5. **De provincie Saksen.** **Maagdeburg** (met de voorsteden 202000), een vesting van den eersten rang en een zeer belangrijke fabriekstad. Vooral beetwortelsuiker-fabrieken en suikerhan-

del. In de voorstad *Buckau* groote machinefabrieken. **Stassfurth** (19000) met zoutwerken en groote chemische fabrieken. **Quedlinburg** (21000) en **Halberstadt** (37000) met vele fabrieken ten N. van de Harz. **Merseburg** (18000) veel nijverheid. Zoutwerken in de nabijheid. **Zeitz** (22000) chemische fabrieken. **Mansfeld**, koper- en zilver, bergbouw. **Halle** (101000), oude industrie- en handelstad, oude saline, sedert den Keltischen tijd (Hallozen). Universiteit. Weezen-richtingen van Aug. Herman Francke. **Wittenberg** (14000) aan de Elbe; aanvang der hervorming. **Erfurt** (72000), beroemde tuinbouw. **Nordhausen** (29000) aan den voet van de Harz. Brandewijn (Nordhäuser). **Suhl** (12000) geweerfabrieken.

6. De provincie Hessen-Nassau. Deze provincie bestaat uit het voormalige keurvorstendom *Hessen* en het vroegere hertogdom *Nassau*, benevens kleine gedeelten van Beieren en het groothertogd. *Hessen*, alsmede de stad *Frankfort a. d. Main*, in 1866 hierbij ingelijfd. **Kassel** (72000) aan de *Fulda*, met nijverheid. In de nabijheid het schoone slot *Wilhelmshöhe*. **Fulda** (13000) bisschopszetel. **Schmalkalden** (7000) ijzerindustrie. **Hanau a. d. Main**, (25000), goud-, zilver en galanteriewaren, textiel-industrie.

Frankfort a. d. Main (180000). Frankfort ligt in het breede dal van de *Beneden-Main*, 100 meter boven de zee, in een schoone en buitengewoon vruchtbare streek, met zacht klimaat en hooge zomertemperatuur. Daardoor is de stad dan ook met een dichte krans van buitens, tuinen, wijngaarden, tarwevelden en boomgaarden omringd. Het eigenlijke Frankfort ligt aan de rechterzijde op den langzaam stijgenden rivieroever en is met het aan de linkerzijde van de *Main* gelegen *Saksenhausen* door de voor het eerst in 1342 gebouwde brug verbonden.

Tot 1866 was Frankfort de eerste der vier vrije steden van den Duitschen Bond en de zetel der Bondsvergadering. Door handel en groote rijkdommen der bewoners was het een der belangrijkste steden van Duitschland.

De Engelsche en Fransche goederenhandel is veel verminderd, sedert de *Zollverein* het algemeene handelsverkeer bevorderde en daarenboven een gemakkelijke directe verbinding der landsteden met de zeehavens door spoorwegen enz. tot stand kwam. De vroeger zoo bloeiende missen, de *Paaschmis* en de *Herfstmis*, zijn weinig van betekenis meer. De boekhandel, die in de 17de eeuw hoofdzakelijk te Frankfort gevestigd was, is sedert lang door dien van Leipzig verdrongen, maar de antiquariteitsboekhandel bloeit hier nog. Ook is de effectenbeurs nog altijd de belangrijkste van Duitschland. Door de gunstige ligging der stad en de vele spoorwegverbindingen stroomden van alle zijden een groote menigte vreemdelingen naar Frankfort toe.

Wiesbaden (65000) beroemde badplaats aan de zuidelijke helling van het *Taunusgeb.* Verdere badplaatsen alhier zijn: **Homburg**, **Soden**, **Schlangenbad** en **Langenschwalbach**. Verder **Ems** aan de *Lahn*. **Niederselters** verzendt jaarlijksch \pm 4 mill. kruiken koolzuur water.

De zuidelijke helling van de *Taunus*, de *Rheingau*, is bekend door den *wijnbouw*. Men vindt dien o. a. bij de plaatsen: **Johannesberg**, **Hochheim**, **Geisenheim**, **Rüdesheim**, en **Assmanshausen**.

7. De provincie Brandenburg. **Potsdam** (54000) residentie, in het schoonste gedeelte der *Mark*, eene schepping der koningen van Pruisen, even als *Versailles* van de Fransche koningen. In de nabijheid **Sanssouci** en **Ebelsberg**. **Spandau** (35000) vesting, geweerfabrieken, geschutgieterij. **Charlottenburg** (100000) bijna een voorstad van Berlijn, koninklijk slot. **Brandenburg** (38000) oude hoofdstad der *Mark*. *Ridderakademie*. Laken- en zijdeverrij. **Eberswalde** (16000) „*Forstakademie*”, nijverheid. **Frankfort a. d. Oder** (56000) belangrijke handel en nijverheid.

Berlijn (*Stadtkreis*) (1578794 inw.) is de hoofdstad van Duitschland en van het koninkrijk Pruisen aan de *Spree* gelegen. Het maakt de eerste residentie van den Duitschen keizer uit, en is de derde stad in grootte van Europa. Op industrieel gebied neemt het een eerste plaats in wat betreft machinebouw, electricische werktuigen, en ijzergieterijen. Verder fabrieken voor goud-, zilver-, brons-, koper- en nikkelwerken en artikelen van nieuw zilver (Berlijnsch zilver); porcelein, steengoed, textiel-industrie (fluweel, pluche, tapijten enz.), fabrieken voor gemaakte kleeren, passementen, muziekinstrumenten enz. De wolindustrie te Berlijn is reeds zeer oud. De confectie- en modeartikelen nemen vooral in den laatsten tijd een groote betekenis aan. Alleen in damesmantels bedroeg in den laatsten tijd de omzet per jaar ver over 100 mill. mark, waarvan $\frac{2}{3}$ werd uitgevoerd. Verder vindt men er groote bierbrouwerijen. Voor eenige artikelen als: wol, graan en spiritus, evenals voor bankzaken en wisselhandel, is Berlijn een wereldmarkt geworden. In den boekhandel staat Berlijn naast Leipzig. De binnenscheepvaart te Berlijn op de *Spree* is zeer levendig; in 1890 kwamen er 21561 schepen binnen, met $2\frac{3}{4}$ mill. tonnen lading.

8. De provincie Pommeren. **Stettin** (116000) de belangrijkste handelsstad van de Oostzee, aan de verbreeding van den *Odermond* gelegen. In 1890 bedroeg het zeeverkeer in- aan- en uitvoer 2138000 tonnen. Verder belangrijke industrie, scheepsbouw en machinefabriek. **Swinemünde** (9000) is de voorhaven op het eiland

Usedom. In 1890 bedroeg hier de in- en uitvoer van zee 410000 tonnen.

De ontwikkeling en beteekenis van *Stettin*. De breede monding der Oder, waar de eilanden *Usedom* en *Wollin* het *Stettinerhaff* naar de zeezijde afsluiten, nagenoeg in het midden van de zuidkust der Oostzee gelegen, met een groot achterland, dat zich langs de rivier de Oder tot het zuiden van *Silezië* uitbreidt, deze plek wees duidelijk de voordeelen voor eene vestiging aan. De overleveringen spreken van een stad *Vineta* met fabelachtige rijkdommen, die hier ergens moet gelegen hebben, doch te gronde is gegaan. Dat die voordeelen der natuurlijke ligging blijvend van invloed waren blijkt uit de ontwikkeling der stad *Stettin*, waar reeds in de 12^{de} eeuw een volkrijke plaats bestond, door de *Wenden* bewoond. In de 12^{de} eeuw werd *Stettin* deelhebber in de *Hanze* (zie pag. 44) en de handelsbeteekenis der stad, als eenige doorgangsweg tusschen de plaatsen in de *Mark* en de *Oostzee*, deed de *Pommersche* hertogen besluiten hun zetel naar hier te verleggen. In 1720 kwam *Stettin* in het bezit van *Pruisen*, en sedert verhief zich deze stad tot de eerste zeehaven en belangrijke industrie-stad. Sedert 1858 is het aantal inwoners verdubbeld. De zeeweg door het *Stettinerhaff* en het *Swine* is slechts voor schepen van op zijn meest 5 meter diepgang te gebruiken, en grootere schepen moeten te *Swinwüde* lossen of lichten, of wel de lading aanvullen bij afvaart. Hierdoor bloeide dit plaatsje sedert 1740 op tot een voorhaven van *Stettin*. De haven van *Stettin* wordt bij vorst door ijsbrekers open gehouden.

Stettin is door de ligging aan de *Oder* en de nabijheid van *Berlijn* (134 K.M.) de belangrijkste haven van *Pruisen*, die ook buiten de *Oostzee* veel handel drijft. Echter de verbinding van de *Oder* met de *Elbe* door nieuwe scheepvaartkanalen heeft sterke concurrentie van *Hamburg* in het leven geroepen.

Wat den zeehandel aangaat overtreft de invoer de uitvoer van *Stettin* zeer. De invoer van *Engelsche steenkolen* is aanzienlijk; verder groote invoer van *granen* uit *Rusland*. Voor *oliezaden* is *Stettin* een hoofdmarkt; uit *Indië*, over *België*, en over *Groot-Britannie*, worden die aangevoerd. Uitvoer van *lood* en *zink* is aanzienlijk. *Aardappelmeel* en *beetwortelsuiker* worden van hier uitgevoerd, ook naar *Nederland*.

De helft van het aantal tonnen scheepsinhoud, dat de haven binnenloopt, vaart onder *Duitsche* vlag. Dan volgen de *Britsche* met $\frac{1}{4}$, en de *Deensche* vlag met $\frac{1}{8}$ van het totaal. Het overige verkeer is verdeeld over *Zweedsche*, *Noorweegsche*, *Fransche*, *Nederlandsche* en andere vlaggen.

Straalsund (28000), vesting. Zeeverkeer: in

1890 aan in- en uitvoer 141000 tonnen. **Greifswald** (22000) universiteit.

9. De provincie **West-Pruisen**. **Danzig** (120000), ouderwetsche stad, vesting van den eersten rang, niet ver van *Weichselmond*. De haven van *Danzig* is *Neufahrwasser* (zeeverkeer, in 1890 aan in- en uitvoer 930000 tonnen) Bovenal handel in graan en hout en belangrijke industrie.

Danzig als handelsstad. De beteekenis van *Danzig* als handelsstad berust op de ligging nabij een zeer beschutte, ook des winters meestal ijsvrije reede (*Danziger Bocht*), en aan de bevaarbare rivier de *Weichsel*. Het achterland van *Danzig* ligt meest in *Rusland*. Zoolang de waterwegen bijna uitsluitend voor het handelsverkeer gebruikt moesten worden, werd de buitenlandse handel voor het *Weichsel*-gebied door *Danzig* tot stand gebracht. Sedert de spoorwegen zijn aangelegd, is het *Russische Weichsel*-gebied hiertoe niet meer bepaald, en kan door tariefregelingen het verkeer langs een anderen weg geleid worden. De tarievenstrijd tusschen *Duitschland* en *Rusland* (zie pag. 20) was dan ook zeer nadeelig voor *Danzig*, zoowel als voor *Koningsbergen*. Zeker zal het nieuw tot stand gekomen handelstractaat weer voordeelig zijn van deze stad. De uitvoer van *hout*, die meer aan vervoer te water gebonden is, bleet meest langs *Danzig* gericht. *Danzig* is hoofdzakelijk uitvoerhaven. De uitvoer bestaat in de eerste plaats uit *hout*. Voor een inkoopsprijs van 8 à 12 mill. mark aan *hout*, meest *dennenhout*, wordt uit het binnenland de *Weichsel* afgevoerd naar *Danzig*, om van hier verscheept te worden naar *Groot-Britt.* (voor ongeveer $\frac{1}{2}$) en naar *België*, *Frankrijk*, *Algiers*, naar *Duitsche havens*, *Denemarken* en *Nederland*. De *duigen* voor vaten, welke van hier uitgevoerd worden, zijn meest afkomstig uit *Oostenr.-Hongarije*. Verder bestaat de uitvoer vooral uit *tarwe* en *rogge*; uit *haver*, *gerst*, *erwten* en *boonen*. Over *Amsterdam*, *Rotterdam* en *Antwerpen* wordt veel *raapolie* van hier uitgevoerd naar de *Rijnstrekten* tot de *Elzass*. Van den invoer over zee moet vooral de *Schotsche* en *Engelsche haring* genoemd worden.

Van het aantal schepen, dat de haven van *Danzig* bezoekt, vaart ongeveer de helft onder *Duitsche* vlag; daarop volgen *Britsche*, *Deensche*, *Zweedsche*, *Noorweegsche* en *Nederlandsche* schepen.

Thorn (27000), vesting, en **Graudenz** (20000) beide aan de *Weichsel*.

10. De provincie **Oost-Pruisen**. **Koningsbergen** (162000) kroningsstad der *Pruisische* koningen; vesting van den eersten rang, zeeverkeer in 1890 695000 tonnen in- en uitvoer. De haven van *Koningsbergen* is **Pilau**.

Beteekenis van Koningsbergen. Koningsbergen dankt het ontstaan hoofdzakelijk aan militaire doeleinden. Oorspronkelijk een vooruitgeschoven vesting der Duitsche Orde te midden van de Slawische bevolking, werd de stad ter eere van koning Ottokar van Polen in 1255 *Koningsbergen* (Poolsch: Krolewicz) genoemd. De ligging aan den mond van de bevaarbare *Pregel* en aan het *Frische haff* gaf aanleiding tot ontwikkeling eener handelsstad. De vrij diepe *Pregel* is goed te bevaren, doch het *Frische Haff* is ondiep, en alleen schepen van 4 M. diepgang kunnen de stad bereiken. Met het maken eener diepere vaargeul door het haff is men bezig. Bij strenge vorst kan alleen de voorhaven *Pilau* opgehouden worden door ijsbrekers.

De handel van Koningsbergen staat door de geographische ligging der stad meer met Rusland in betrekking dan met het kleine Pruisische achterland. Daardoor leed het ook de nadeelen van den tarievenstrijd, bij Tilsit besproken, en ook voor deze stad zal het op pag. 75 genoemde handelstractaat voordeelig zijn.

Het hoofdartikel van den handel van Koningsbergen is *graan*. *Tarwe*, *haver* en *gerst* worden uitgevoerd naar Groot-Britannië, Nederland, België en andere landen. Ook *hennepzaad*, *lijnzaad*, *raapzaad* en *klaverzaad* wordt er veel uitgevoerd. De export van Russische hennep is van groot belang.

Gumbinnen (12000); ten O. hiervan **Traukenen**, met beroemde paardenstoeterij.

11. **De provincie Posen.** **Posen** (70000) aan de Warthe, handel en nijverheid. — **Bromberg** (41000) handel, nijverheid.

12. **De provincie Silezië.** **Breslau** (335000) belangrijke handelsstad. In 1890 voeren hier 6083 schepen de Oder af. Hoofdzetel der Silezische machinefabrieken, passementen. — **Schweidnitz** (25000), bierbrouwerijen. — **Reichenbach** (13000), textiel-nijverheid, garenhandel. — **Ratibor**, handel en nijverheid. — Ten O. van de Oder liggen **Beuthen** (31000), en **Königshütte** (37000), met belangrijke ijzerwerken; **Tarnowitz** (9000), met zeer aanzienlijke zink-, lood- en ijzermijnen. Bij het dorp **Malapane** vindt men de belangrijkste ijzermijnen van Silezië. — Verder ten W. van de Oder: **Glatz**, vesting; **Hirschberg** (16000), hoofdplaats van den linnenhandel; **Jauer**, grootste graanmarkt van Silezië, worstfabrieken; **Liegnitz** (47000) fabrieken, handel, en **Görlitz** (62000) met belangrijke lakenfabrieken.

Hohenzollern, een klein vorstendom (1142 K.M.² en 66085 inw.) bijna geheel door Württemberg omsloten en van de Donau doorsneden, behoort sedert 1849 tot Pruisen. Bij Hechingen

ligt de gerestaureerde burg **Hohenzollern** (zie pag. 66).

II. De kleine Noord-Duitsche kuststaten.

A. *Groothertogdommen Mecklenburg Schwerin en M. Strelitz.* Landbouw en veeteelt zijn hoofbronnen van bestaan, waarmede 70 pct. der bevolking zich bezighouden. **Schwerin** (34000). **Rostock** (44000), grootste handelsmarine der Duitsche Oostzeesteden, 210 schepen. **Neu-Strelitz** (9000).

III. De Vrije en Hanzesteden.

Lübeck (76485 inw.; in de stad zelf 63600) in den Z. W. hoek der Oostzee, aan een klein riviertje, de *Trave*, gelegen. De voorhaven van Lübeck is *Travemünde*. Vooral handel op de Oostzeelanden. In 1890 bedroeg de in- en uitvoer tezamen 900000 tonnen. De handelsvloot telde 32 schepen met 11000 tonnen inhoud.

Lübeck's handel. De trotsche, ouderwetsche huizen, welke met prachtige, schilderachtige gevels, geheele straten begrenzen; het gothische raadhuis en verschillende andere overblijfselen uit vroegere eeuwen, herinneren nog aan den bloeitijd dezer oude Hanzestad, die door veranderde historische omstandigheden en de ontwikkeling van het verkeer in een andere richting en langs andere wegen, slechts een schaduw is van vroegere grootheid. Met den ondergang der Hanze ging ook Lübeck sterk achteruit. Toch is er nog een levendig handelsverkeer. Door belangrijken arbeid is de *Trave* zoo zeer verdiept, dat zeeschepen van 5 meter diepgang tot bij de kaden der stad kunnen komen; de dieper liggende schepen blijven bij *Travemünde*. Evenwel is Hamburg een groote concurrent voor Lübeck, en door het graven van het Noord-Oostzeekanaal is Hamburg in staat de Oostzeekusten gemakkelijker te bereiken, waardoor deze stad in nog gunstiger omstandigheden is gekomen. De invoer bestaat hoofdzakelijk in *hout*, *granen*, *peulvruchten*, *hennep*, *vlas* enz. Lübeck voert hoofdzakelijk *Russische petroleum* in. Het hoofdaandeel in het havenverkeer heeft sedert 1886 de Zweedsche vlag, en hierop volgen Britsche, Deensche en Russische schepen.

Hamburg (622530 inw., waarvan in de stad 324000, in de voorsteden 245000). Sedert 15 Oct. 1888 behoort de stad zelf tot het Duitsche tolgebied. Het vrijhavengebied heeft een oppervlakte van 10 K.M.² met 9000 inwoners; ook **Kuxhaven** aan den Elbmond, de voorhaven van Hamburg, is vrijhavengebied. Hamburg is de belangrijkste handelsstad van het vasteland van Europa, en staat alleen achter bij Londen en Liverpool. In 1891 bedroeg de zeehandel voor 1521 mill. mark invoer en 1295 mill. mark uitvoer. Daarbij kwam nog aan invoer langs spoorwegen

of over de Elbe voor een bedrag van 1244 mill. mark invoer en 1140 mill. mark uitvoer. Het handelsverkeer van Hamburg omvat de geheele aarde, doch gaat hoofdzakelijk naar Groot-Brittannië en Noord- en Zuid-Amerika. De handelsvloot telde in 1891 598 schepen (met 569000 tonnen inhoud), waaronder 318 stoombooten (met 293000 tonnen inhoud). Met alle deelen der aarde is Hamburg in regelmatig stoombootverkeer verbonden. Na Bremen is Hamburg de belangrijkste haven voor het vertrek der Duitsche landverhuizers. De industrie heeft er zich krachtig ontwikkeld; hoofdtakken zijn: machinefabrieken, ijzergieterij, sigarenfabrieken, suikerraffinaderijen en scheepsbouw.

Ontwikkeling van Hamburg. De eerste aanleg van Hamburg had plaats met zuiver militaire bedoelingen. Karel de Groote bouwde in het begin der 9^{de} eeuw op eene hoogte tusschen de Elbe en den oostelijken oever der kleine Alster een slot en een kerk, om het ontluikend christendom te bevorderen en de rooftochten der Wendische bevolking tegen te gaan. De gunstige ligging aan de Elbe deed de bevolking weldra toenemen en ontwikkelde spoedig eenig handelsverkeer. Evenwel van een groothandel in den geest van den tegenwoordigen kon in dien tijd, toen de Middellandsche zee en de Oostzee den Europeeschen zeehandel beheerschten, nog geen sprake zijn. Zelfs in den bloeitijd der Hanze konden de scherpzinnigste kooplieden nog niet vermoeden, welke beteekenis de Elbestad eens zou erlangen.

Tijdens het lidmaatschap van het Hanzeverbond had Hamburg reeds een groote beteekenis verkregen als handelscentrum, en de door Otto IV tot den rang van een „vrije Rijksstad” verheven stad, kocht landgoederen en dorpen in hare nabijheid, waardoor zij zich uitbreidde. Doch bovenal na de ontdekking van Amerika en van den zeeweg naar Indië nam Hamburg's handel een groote vlucht.

De nadeelen, welke de overige Hanzesteden door die ontdekkingen leden (zie pag. 45 enz.) ondervond Hamburg niet.

Door het rijke achterland langs de Elbe en de hiermede verbonden wateren, en door den toegang van de Noordzee, werd Hamburg een centrum, waar land- en zeehandel elkander ontmoeten, en het bereikte hierdoor een buitengewonen bloei. Vooral voor het rechtstreeksch verkeer met Amerika lag Hamburg zeer gelegen, en tijdens de oorlogen in de Nederlanden en aan de Rijn vestigden zich vele ondernemende kooplieden in deze stad. En Hamburg spaarde geene kosten om door den aanleg van havens en kaden, van spoorwegen enz., door het verdiepen der rivier, het betonnen van het vaarwater enz. den handel te bevorderen.

De Elbe is de belangrijkste geographische

factor in de opkomst van Hamburg, en het was een groot voordeel voor deze stad, dat in 1870 de Elbetollen geheel werden opgeheven. Hamburg biedt een groot voordeel aan, doordien de schepen hier van zee uit zoo diep in het land kunnen doordringen, hoewel verdere verdieping van den mond een eisch des tijds is. Vooral in den winter wordt de haven van Hamburg soms vermeden, om de gevaren op de beneden-Elbe. Ook ontbreekt aan den mond der Elbe nog een ten allen tijde bereikbare vluchthaven, hoewel tot den aanleg van een haven te Kuxhaven besloten is.

Hamburg is de eerste *koffiemarkt* van Europa. De invoering van den termijnhandel, in verbinding met een „Waren-liquidatiekas” naar het voorbeeld van Havre en New-York in 1887, heeft Hamburg den voorrang boven Havre gegeven, zoodat groote huizen in koffie te Londen en Havre hier filialen hebben. Verder is de handel in *thee, cacao, tabak, granen, peulvruchten, wijnen, huiden, suiker* enz. aanzienlijk. De belangrijke handelsartikelen dezer stad op te sommen zou hier te veel plaats vorderen.

Het middelpunt van het stedelijk leven is het gedeelte der stad langs het Alster-bassin (Binnen-Alster), vooral aan de Z. W. kade. Daar is de aanlegplaats der kleine, locale booten; daar klopt de polsslak des verkeers zoo krachtig en zoo lustig, dat ieder vreemdeling dit gedeelte van Hamburg bezoekt. Een prachtig gezicht levert die groote watervlakte van het havenbassin op, waar vaartuigen van de meest verschillende vormen en grootten in allerlei richtingen door elkander kruisen. Prachtige rijen van boomen omringen dit bekken aan de meeste zijden, en langs de kaden verrijzen de schoone gebouwen van Hamburgs kooplieden.

Het commercieele leven van Hamburg heeft het hoofdkwartier nabij de statige *Beurs*. Dit gebouw, dat in 1842, toen Hamburg door een vreeselijken brand geteisterd werd, juist voltooid was maar gespaard bleef, is rijk met plastiek versierd. Daar verzamelt zich dagelijks van 1½ tot 3 uur des namiddags de handelswereld van Hamburg. De hier bewaarde zeer rijke handelsbibliotheek bestaat uit meer dan 50000 deelen.

De Beurs heeft vereenigd een *granen-* en een *fondsenbeurs*, een *koffie-, tabak-* en een *warenbeurs*; een afdeling waar de *expediteurs* staan, een andere voor *exporteurs*. Onder de arcaden aan de eene zijde is de *assurantie-beurs*. Ook de advokaten bezoeken dagelijks de beurs, en hebben gedeeltelijk vaste plaatsen. Zelfs de *scheepskapiteins* begeven zich naar deze plaats, als zij van verre reizen terugkomen, en de *rivierschippers* komen samen op het plateau vóór de graanbeurs. Rondom de beurszalen vindt men de kantoren der makelaars, handelsfirma's, expediteurs, reeders, enz. De Hamburgsche beurs vormt een zeer doelmatige, praktische inrichting.

Altona sluit zich onmiddellijk bij de voorstad St. Pauli van Hamburg aan, doch heeft slechts een bescheiden beteekenis, met Hamburg vergeleken.

Bremen (180433 inw., de stad zelve 126000 inw.) ligt nabij den Wezermond. Na Hamburg is Bremen de belangrijkste zeehandelstad, die bovenal verkeer heeft met de Vereenigde Staten van N. A. De handelsvloot telde in 1890 372 schepen met 390000 tonnen inhoud. Bremen is de hoofdhaven voor de landverhuizing uit Duitschland. De handelsartikelen zijn bovenal: *tabak*, *katoen*, *petroleum* en *wol*, terwijl Hamburg meer *koffie*, *ruwe suiker*, *huiden* en *verfhout* verhandelt. De invoer beliep in 1891 in totaal op een waarde van 760 mill. mark. In 1890 liepen de haven van en naar zee in en uit $2\frac{1}{3}$ mill. tonnen inhoud. **Bremerhaven** (16000 inw.), met groote dokken, is de voorhaven van Bremen, een enclave in het Duitsche gebied.

Beteekenis en handelontwikkeling van Bremen. Bremen is een der oude Hanzesteden, die haar eerste ontwikkeling heeft gehad in den bloeitijd van dit machtig verbond, toen de handel bovenal aan de Oostzee een rijk gebied had. Toen na de 16^{de} eeuw de handel zich meer naar de Noordzee verplaatste, moest Lübeck het meest daaronder lijden, doch Hamburg en Bremen gingen door haar ligging een nieuwe toekomst tegemoet. Hamburg aan de Elbe verkreeg de eerste plaats; Bremen aan de Wezer was minder bevoorrecht in ligging. Wel is de Wezer bevaarbaar (zie pag. 69), doch tusschen de Elbe en de Rijn gelegen, twee groote rivieren, die ver naar het hart van het vasteland voeren, bezit de stad aan den mond der betrekkelijk korte Wezer niet dat uitgebreide achterland. Echter, wat de natuur naar de landzijde aan Bremen onthield, werd vergoed door de energie der burgers, die van de ligging nabij zee alle voordeel trachtten te trekken. Op een afstand van 66 K. M. van den Wezermond gelegen, werd in 1827 de voorhaven *Bremerhaven* aangelegd voor de nieuwe, groote zeeschepen, die Bremen niet meer konden bereiken. Vooral richtte men het oog op Amerika, om het verkeer hiermede in handen te verkrijgen. Daarom werd de stroom der landverhuizing over Bremen geleid, en als retourvracht werd tegen billijken prijs *tabak* medegevoerd, waardoor Bremen de voornaamste tabaksmarkt van het continent werd. Later werden op dezelfde wijze ook *granen*, *katoen*, *rijst* en *petroleum* mede teruggevoerd, en aldus werd de handel in deze artikelen uitgebreid. Vooral de „Norddeutsche Lloyd”, die groote scheepvaartmaatschappij, deed het scheepvaartverkeer met Noord-Amerika een groote vlucht nemen, en door zijn vaart op Zuid-Amerika werd de *wol* van dit werelddeel aangevoerd, en Bremen tot de hoofdstapelplaats van den wol-

handel bevorderd. Vervolgens werden tal van stoomvaartlijnen met Voor-Indië, de Zwarte Zee enz. opgericht, die ook den *graanhandel* deden bloeien. Door den aanleg van Bremerhaven, door de verdieping van de Beneden-Wezer, en door den aanleg van een nieuwe haven voor zeeschepen in Bremen zelve, is de handel zeer bevorderd. In 1888 sloot Bremen zich aan bij het Duitsche tolgebied, doch om het transitoverkeer te bevorderen werd een afzonderlijk *vrijhavengebied* van 100 H. A. oppervlakte in het westen der stad, waar een havenbassin is, aangelegd. Ook Bremerhaven heeft een eigen vrijhavengebied, dat de monding der *Geeste* en bassins insluit.

Ten zuiden van Bremerhaven grondvestte aan den linker oever der *Geeste* de vroegere Hannoverische regeering als concurrent *Geestemünde*, met een haven, die in 1863 voltooid werd. Toch heeft deze, hoewel uitmuntend ingerichte haven, niet de bedrijvigheid verkregen, waarin zich Bremerhaven verheugt. Voor de *zeevisscherij* is Geestemünde echter van groote beteekenis geworden, en de vischhandel is er belangrijk.

Steden in eenige kleine staten van het noorden. **Oldenburg** (23000), hoofdstad van het groothertogdom van dien naam, aan de bevaarbare *Hunte*, met belangrijke paardenmarkten; visscherij. — **Oberstein** in het vorstendom *Birkenfeld*, dat aan de Nahe gelegen is maar tot Oldenburg behoort, met agaatslijperijen. — **Brunswijk**, ouderwetsche stad (101000), in het hertogdom van dien naam aan de *Ocker*, met belangrijke industrie; beroemde vleeschwaren, boekhandel. — **Dessau** (35000) in het hertogd. *Anholt*, met beetwortelsuikerfabrieken en lakenindustrie. — **Gera** (49000) in *Reuss*, bloeiende textiel-industrie, orgels enz.; wollen stoffen, ververij, katoendrukkerij enz. — **Weimar** (24000) in *Saksen Weimar-Eisenach*, wol- en graanhandel; kunstleven. — **Apolda** (20000) met nijverheid; kousen. — **Eisenach** (21000), kamgarensponnerij, wolweverij. — **Gotha** (29000) in *Saksen-Koburg-Gotha*, belangrijke industrie; het beroemde geographische Instituut van Justus Perthes.

Het Koninkrijk Saksen. **Dresden** (290000) de hoofd- en residentiestad, schilderachtig gelegen aan de Elbe, die hier druk bevaren wordt. De stad heeft meer het uiterlijk van een consumtiedan van een productie-stad. Men vindt er wereldberoemde kunstverzamelingen. Het conservatorium is beroemd. Industrie van naaimachines, piano-fabrieken, steengoed-fabrieken, chocolade, suikerwaren enz. Ten Z. O. van Dresden ligt *Saksisch Zwitserland*, een schilderachtig gebied met veel vreemdelingenbezoek in den zomer. — **Freiberg** (29000), middelpunt van bergbouw, beroemde bergbouwakademie. —

Meissen (18000) oudste, beroemde porcelein-fabriek in Duitschland. Jutebewerking. — **Leipzig** (357000), de grootste stad van Saksen, belangrijke handelsstad met nog altijd beroemde missen. Hoofdartikelen van den handel zijn: pelswaren (hiervoor is Leipzig de wereldmarkt), garen, ruwe zijde, katoenen en wollen stoffen, kanten, koloniale waren en drogerijen. Wereldberoemde boekhandel, boekdrukkerijen enz. — **Zwickau** (44000) middelpunt van steenkolenmijnen, glasfabrikatie, porcelein-, papier-, textiel-industrie. — **Chemnitz** (139000) belangrijkste fabriekstad van Saksen en een der eerste van Duitschland; machinefabrieken, katoenspinnerijen enz. — **Annaberg** (15000) zijdefabrieken, passementen, kanten. — **Plauen** (47000) katoenfabrieken.

Het koninkrijk Beieren. München (351000) hoofd- en residentiestad, aan de *Isar*, dankt haar beteekenis bovenal aan koning Lod. I, door wien hier een bloeiend kunstleven ontwikkeld werd, en talrijke gebouwen aan kunst gewijd, verzezen. Hoofdplaats van den Zuid-Duitschen graanhandel. Graanbeurs. Groote bierbrouwerijen. — **Reichenhall**, zoutwerken, Alpen-kurplaats. — **Oberammergau**, bekend door de passiespelen. — **Landshut** (9000) graanhandel; **Passau** (14000) schilderachtig gelegen aan de samenkomst van Inn en Donau. — **Regensburg** (38000), een der oudste steden van Duitschland; in de middeleeuwen van hier veel handel op Italië, Konstantinopel enz. (zie pag. 44). Potlood- en Papierfabrieken; hout- en graanhandel. — **Augsburg** (76000) aan de Lech, in de middeleeuwen een der rijkste handelssteden van Duitschland (Fugger, Welser), thans nog veel industrie tot bewerking van wol, katoen en metaal; bierbrouwerijen. — **Solnhofen**, steengroeven voor lithographischen steen in de Jura. — **Bayreuth** (25000) textiel- en ijzerindustrie, handel. — **Bamberg** (36000) aan de *Regnitz*, schilderachtig gelegen, textiel-industrie; groenten en hopbouw. — **Neurenberg** (Nürnberg) (143000), door ouderwetschen bouw zich bijzonder kenmerkend, was in de 15^{de} eeuw en 16^{de} eeuw door industrie en handel de rijkste stad des lands, de wieg der Deutsche kunstindustrie. In de 18^{de} eeuw was hier door J. B. Homann het middelpunt der Deutsche landkaarten-industrie. Nog tegenwoordig bloeit de nijverheid hier zeer: potlooden, metaalfabrieken, spoorwagens, machines, verven, en bier. — **Fürth** (43000) belangrijke industrie. Metaalwaren, goudsmederij, klokken, galanteriën, enz. — **Würzburg** (61000), wijnbouw, bier. — **Kissingen**, veel bezocht bad aan den voet van den Rhön.

In *Rijn-Beieren*: **Spiers** (18000) wijn- en tabaksbouw. — **Ludwigshafen** (33000) belangrijke Rijnhaven bij Mannheim, handel. — **Kaisers-**

lautern (37000), grootste stad der Pfalz; textiel-industrie, machinefabrieken, sigaren.

Het koninkrijk Württemberg. Stuttgart (140000) residentie, bekoorlijk gelegen in het dal der Neckar. Belangrijkste plaats voor de boekhandel in Zuid-Duitschland. Ten Z. de „land- und forstwirtschaftliche Akademie” **Hohenheim**. Toenemende nijverheid, vooral van luxe-artikelen. — **Heilbronn** (29000) aan de Neckar, hoofdzetel van den Neckarhandel, groote papierfabrieken. — **Esslingen** (22000) machinefabrieken, kamgarenfabr. en andere industrie. — **Reutlingen** (19000) veel textiel-industrie. — **Gmünd** (17000) ouderwetsch; metaal-industrie, (goud, zilver, bijouterie). — **Ulm** (36000), de Donau wordt hier bevaarbaar, industrie en handel. Vroeger vooral bloeiend; het oude spreekwoord luidt: „Ulmer geld geht durch alle Welt.” Thans gaat het weer vooruit.

Het groothertogdom Baden. Konstanz (16000) aan de Boden See; metaal- en textiel-industrie. — **Triburg**, hoofdzetel der in 1740 ingevoerde klokkenfabrikatie. — **Freiburg** (49000) in de Breisgau, zetel van den aartsbisshop, velerlei industrie. — **Kehl** nabij Straatsburg, aan de Rijn, behoort tot het vestinggebied dezer stad. — **Karlsruhe** (74000), residentie; veel machinefabrieken en fabrieken voor ijzeren spoorwagens. Kunst-akademie. — **Baden** (14000) beroemde badplaats in het Schwarzwald. — **Pforzheim** (30000) fabrieken van gouden versierselen. **Mannheim** (79000) grootste stad van het land, belangrijke Rijnhaven, veel handel; chemische fabrieken. — **Heidelberg** (32000), universiteit, bekende slotruïne in de nabijheid.

Het groothertogdom Hessen. Darmstadt (56000) residentie; chemische fabrieken, machines. — **Offenbach** (35000) belangrijke fabriekstad, machines, chemicaliën, fijn lederwerk. — **Mainz** (72000), vesting, belangrijke Rijnhaven bij de samenkomst met de Main. — **Worms** (25000), Rijscheepvaart, wijnbouw en handel; school voor brouwers. — **Giessen** (21000) vriendelijk stadje, met universiteit; industrie.

Het Rijksland Elsass-Lotharingen. Dit gebied werd door den oorlog 1870—71 van Frankrijk voor Duitschland verkregen, behoort als Rijksland aan Duitschland, en wordt door een Stadhouders bestuur. **Mülhausen** (77000) middelpunt van belangrijke katoen-industrie. — **Kolmar** (50000) katoenfabrieken. — **Straatsburg** (Strassburg) (124000), residentie van den stadhouder, sterke vesting, universiteit; beroemde Münster. Industrie en handel. De ligging vóór de poort van Zabern (zie pag. 65) had tengevolge, dat de wegen van Frankrijk

naar Zuid-Duitschland en langs de Rijn hier elkander kruisten, waardoor Straatsburg reeds vroeg een belangrijke handelsstad werd.

Metz (60000), hoofdstad van Lotharingen, sterke vesting; katoennijverheid en wolfabrieken, leerlooierij. — **Saargemünd** (13000) belangrijke nijverheid.

§ 70. Het Groothertogdom Luxemburg.

(2587 KM², 211000 inw. (in 1890), 82 bewoners op 1 KM²).

In den hoek tusschen de Pruisische *Rijnprovincie*, Lotharingen, Frankrijk en België, ligt het kleine groot-hertogdom **Luxemburg**, dat tot 1866 tot den Duitschen Bond behoorde, doch sedert een zelfstandige, neutrale staat vormt. Tot 1890 was de koning van Nederland groot-hertog, zoodat er een persoonlijke band bestond tusschen beide staten. Na het overlijden van koning Willem III kwam Luxemburg door erfrecht aan den hertog *Adolf van Nassau*.

Luxemburg ligt op de *Ardennen* en het *Hoogland van Lotharingen*. Het is een bergachtig land, niet hoog, en met schilderachtige gedeelten. De bewoners op het platte land spreken meest Duitsch; in de steden, namelijk in de hoofdstad, wordt ook Duitsch doch meer Fransch gesproken. De bevolking belijdt bijna geheel den katholieken godsdienst. Het land is bij het Duitsche Tolverbond aangesloten.

Hoofdmiddelen van bestaan vormen *landbouw* en *veeteelt*. Door de ijzerertsen, welke vooral in het zuiden des lands voorkomen, is ook de *ijzerindustrie* van groot belang. De hoofdstad **Luxemburg**, (18000) was tot 1866 Bondsvesting, doch na dit jaar zijn de vestingwerken geslecht. Leder-industrie, ijzermijnen en handel.

Zwitserland.

(Oppervlakte 41346 KM². — Bewoners 2918000. — Bewoners per KM². 71).

§ 71. **Natuurlijke gesteldheid.** A. **Hoog en Laag.** Zwitserland is hoofdzakelijk een Alpenland. Bovenal aan de noordzijde van de centrale hoogste Alpenketen strekt dit land zich uit over de Voor-Alpine-hoogvlakte met haar lagere Alpenketens en dalen. Naar de gesteldheid van den bodem zijn in Zwitserland drie karakteristiek verschillende deelen te onderscheiden: het *Juraland* (12 pCt. van de totale oppervlakte), de *Zwitserse hoogvlakte* (ongeveer 30 pCt. der totale oppervl.) en het *Alpenland* (ongeveer 58 pCt. der oppervlakte).

Het westen des lands wordt ingenomen door het **Juragebergte**. De Zwitserse Jura is, in tegenstelling van de Duitsche, een echt ketengebergte, dat uit smalle, parallelle kalkketens bestaat, door lengtedalen gescheiden. Op enkele plaatsen liggen wel 10 à 12 ketens naast elkander. Men kan bij beschouwing van de Jura

duidelijk zien, dat zij ontstaan is door samschuiving en opplooiing der kalklagen, welke zich hier in den geologischen voortijd eens horizontaal uitstrekten. Het is moeielijk deze vele ketens over te trekken, en daardoor was de Jura als grensgebergte uitstekend geschikt (grens: Zwitserland — Frankrijk).

De **Zwitserse Hoogvlakte** vormt een golvende, lager gelegen vlakte, tusschen de Jura en de Alpen, en breidt zich van het meer van Genève naar de Boden-See in een N.O. richting uit over 150 K.M. lengte bij ± 20 K.M. breedte. Naar de Alpen rijst de hoogvlakte langzaam in hoogte, en aan den voet der Jura is zij scherp begrensd. Vele rivieren stroomen van de Alpen naar de Hoogvlakte toe, en vereenigen zich in den hoofdstroom de *Aar*, welke niet ver van de Jura in de lengte over de Hoogvlakte naar het N.O. stroomt, om in de Rijn uit te monden. Die Alpenrivieren hebben veel rotspuin op de Hoogvlakte aangevoerd, terwijl de vroegere gletschers er tal van morainen hebben neergelegd. Op de hoogvlakte vindt men het *Meer van Neuchâtel*, het *Bieler Meer* en het *Meer van Murten*.

De **Zwitserse Alpen** omvatten een aanzienlijk gedeelte der Midden-Alpen (zie pag 52). Evenals de Jura zijn zij door opplooiing of vouwing ontstaan, doch de lagen zijn veel scherper gebogen en geknikt en daardoor is de afwisseling van vormen in de Alpen veel grooter. In de hoogste gedeelten der centrale Alpen zijn zelfs de bovenste kalkachtige lagen, welke het meest aan verweering bloot stonden, meestal weggevoerd, en komen graniet en gneis aan de oppervlakte. De Zwitserse Alpen vormen het schoonste gedeelte van de gansche Alpen. De hoogste ketens verheffen de spitsen en kammen ver boven de sneeuwgrens, en de eeuwig witte, glinsterende sneeuwvelden of de blauwachtige gletschers bedekken de dalen der hoog-Alpen over groote uitgestrektheden.

De Zwitserse Alpen worden door twee lengtedalen in een zuidelijk tevens hooger bergland en een noordelijk gelegen lager bergland gescheiden. Het *Rhône-dal* is het westelijke en het Rijndal tot *Chur* het oostelijke dier scheidingsdalen. Tusschen beide dalen verheft zich het oneffene hoogplateau van den *St. Gothard*, waarop *Rhône* en *Rijn* ontspringen, terwijl van hier nog de *Reuss* naar het noorden en de *Ticino* naar het zuiden stroomen.

De Voor-Alpen ten noorden van genoemd lengtedal bestaan uit vier groepen, gescheiden door drie dwarsdalen met rivieren en prachtige meren. Zij zijn:

I. Het gebied van de *Boven-Aar*, met het lange *Thuner-* en *Briënzer Meer*. Tusschen het *Aar-* en het *Rhône-dal* ligt het **Berner Oberland**, dat zich naar het zuiden in den *Fin-*

steraarhorn (4275 M.), den *Schreckhorn* (4080 M.), *Wetterhorn* (3700 M.), *Aletschhorn* (4198 M.), *Mönch* (4104 M.), de *Jungfrau* (4167 M.), en andere hooge toppen tot ver boven de sneeuw-grens verheft, en rondom deze bergen een aanzienlijk gletschergebied uitbreidt. Dit gebergte wordt het meest door touristen bezocht. De *Gemmi pas* (2302 M. hoog) geeft verkeer tusschen het Aar-dal en Rhônedal van Thun naar Bad Leuk.

II. Het gebied van de *Reuss* en het *Vierwaldstätter*-meer. Dit schoone meer is omringd door gebergten, die den naam *Vierwaldstätter Alpen* dragen, en waarin de *Rigi* (1800 M.) een veel bezochte berg is met schoone vergezichten op de Alpenwereld. Door een tandrad-spoorweg kan men den bergtop thans bereiken. Ook de *Pilatus* (2133 M.) is door een spoorweg toegankelijk.

Door het Reussdal loopt de spoorweg, die langs den *St. Gotthard-tunnel* Zwitserland met Italië verbindt. Van het boven-Reussdal leidt de *Furka pas* naar het boven-Rhône-dal, en de *Oberalp pas* naar het gebied van de Boven-Rijn.

III. Het gebied van het *Wallen-* en *Züricher Meer*, uit welk laatste de *Limmat* te voorschijn komt.

De zuidelijke of centrale Alpenketens hebben de hoogste verheffing. Van den Mont-Blanc uitgaande naar het oosten vindt men ten zuiden van het Rhône-dal de **Penninische Alpen**, van den *Grooten St. Bernhard pas* tot den *Simplon pas* (2000 M.) (twee wegen tot verbinding met Italië), en verder de **Lepontische Alpen** van den *Simplon-* tot den *Splügen pas*. De **Simplon pas** vormt den verbindingsweg tusschen *Brieg* aan de Rhône en *Domo d'Ossola* in Italië; de **Bernhardin pas** (2063 M.) van de Achter-Rijn naar *Lago Maggiore*, en de **Splügen pas** (2117 M.) van de *Achter-Rijn (Thuisis)* naar *Chiavenna* en het *Como Meer*. In het midden van deze bergreeksen ligt de **St. Gotthard**, welks pas 2100 M. hoog ligt, en die door een tunnel is doorboord.

Ten O. van de Splügen pas strekken zich de **Grauwunder-Alpen** uit, die door de *Inn* met het *Engadinal* worden doorsneden. De *Inn* ontspringt nabij den *Maloja pas* (1811 M.), welke van het Inndal naar het Como Meer leidt. Door een schilderachtig dal met kleine meren stroomt de *Inn* in N. O. richting, en onderscheidene badplaatsen liggen langs de rivier, welke tevens door koele ligging als zomerverblijfplaats dienen. Men vindt als zoodanig in Engadin *St. Moritz* (1856 M.) *Samaden* 1712 M., en nabij de *Inn Pontresina*.

B. Rivieren. Door de gebergten met gletschers en de eeuwige sneeuwvelden is Zwitser-

land een zeer waterrijk land, hoewel de rivieren, die hier bovenal in haar bovenloop zijn, slechts zeer weinig beveren kunnen worden. Daarentegen leveren de bruisende bergstroomen met watervallen goedkoop arbeidsvermogen voor de nijverheid, die hiervan veel voordeel trekt. De groote meren in Zwitserland worden alle door stoombooten beveren, en dragen veel bij tot de schoonheid van het landschap.

Van de rivieren hebben wij de **Rijn** reeds vroeger beschreven (zie pag. 68). Deze rivier ontvangt in Zwitserland het water van niet minder dan ongeveer 2700 beken en riviertjes. De belangrijkste bijstroomen van de Rijn zijn: de **Thur**; verder de **Aar**, die door het *Brienzer-* en *Thunermeer* stroomt, voorbij *Bern* loopt, de wateren van de **Saane**, de **Emmen** (door het *Emmenthal*; *Emmenthaler kaas*), de **Reuss** en de **Limmat** opneemt. Het *Züricher-* en het *Wal-lenmeer* zijn verbonden door het *Linthkanaal*, dat tevens dit moerassig gebied heeft droog gelegd.

De **Rhône**. Als de bergwandelaar van *Ursern* uit de *Furka* bereikt heeft, en vervolgens langs den goed aangelegden slingerenden bergweg nederdaalt door een diep ingesneden dal, wordt het oog weldra door een der meest verrassende natuurtafereelen getroffen, die de Alpenwereld kan aanbieden. In de diepte ligt de prachtige ijsstroom van den Rhône-gletscher, in een woesten chaos met kloven doorsneden, die in ultramarijn schitteren, en het zuiverste ijs te aanschouwen geven. Door de wendingen van den weg heeft men het vrije uitzicht over de geheele lengte van den gletscher, tot waar hij op de hoogte uit het witte firnfeld te voorschijn komt, dat den *Damastok* omringt.

Het melkwitte smeltwater van dezen gletscher loopt op 1753 meter hoogte als een jonge rivier aanvankelijk door een smal dal weg, waarnaar talrijke zijdalen eveneens het wegstromende smeltwater van verschillende andere gletschers toevoeren. Op die wijze ontstaat de Rhône, en zij wordt door den rijken toevoer van het water der zijrivieren weldra een vrij krachtige rivier, die het enge dal in het Alpenland verlaat, en als een statige stroom haar wateren door de breede vallei van *Wallis* voortstuwt.

Het Rhône-dal in Zwitserland, dat naar het Z.W. geopend is, en naar het noorden en noordoosten door de *Berner Alpen* voor koude winden wordt afgesloten, heeft daardoor een zacht klimaat. De ooftboomen komen hier voor tot 1046 M. hoogte, kastanje en wijn tot 770 meter. Uitgestrekte graanvelden, vriendelijke boomgaarden, de wijngaarden langs de berghellingen, en dit geheel omlijst door de wild romantische, met sneeuw en ijs gekroonde bergketens, dat alles geeft aan het landschap een bekoorlijk uiterlijk. Door kostbare stroomcorrecties heeft

men de rivier veel verbeterd. De Rhône stroomt langs *Brieg*, *Leuk*, *Sitten* en *Martigny*, en buigt zich hier met een scherpe bocht naar het noorden. Waar de *Dent de Midi* links en de *Dent de Morcles* rechts de rivier nauw insluiten, ontstaat de merkwaardige rotspoort „*la porte du Rhône*”. Verder doorstroomt zij het *Meer van Genève*, hetwelk zij bij de stad Genève verlaat. Vervolgens buigt de Rhône zich met een bocht naar het zuiden om de Jura heen, om in westelijke richting Lyon te bereiken, en verder naar het zuiden te stroomen (zie verder bij Frankrijk).

Het Rhônedal beneden Brieg is in de lengte door een spoorweg doorsneden. Bij *Brieg* vangt de weg over den *Simplon* aan. Van *Visp* gaat een tandradbaan naar *Zermatt* op 1620 meter hoogte is het *Vispdal* gelegen. Bij *Leuk* komt de weg over den *Gemmi* bij de Rhône, en bij *Martigny* buigt zich den weg over den *Gr. St. Bernard* af.

C. Klimaat. Zwitserland heeft op niet aanzienlijke hoogte een gematigd klimaat. In de beschutte dalen van het zuiden is de temperatuur zelfs betrekkelijk hoog, en vindt men dan ook planten, die aan zuidelijker gewesten doen denken. De oevers van het meer van Genève en het dal Davos zijn als zachte winterverblijfplaatsen voor zieken bekend. Door het verschil in hoogte verschilt de temperatuur op dicht bij elkander gelegen plaatsen dikwijls zeer veel. De berglanden zijn over 't geheel rijk aan regen; de regenval te Bazel bedraagt 95 cM., op den Rigi 153 cM., te Lugano 164 cM. In het Rhône- en Inndal valt de geringste hoeveelheid regen. Van de bergen daalt er dikwijls een heete, droge valwind neder, die als Z. of Z.O. wind in de dalen doordringt, alles uitdroogt en veel bijdraagt tot het smelten der sneeuw. Men noemt dezen wind den *Föhn*.

§ 72. **De bevolking, staatsvorm enz.** De N. W. helft van Zwitserland was oorspronkelijk bewoond door Keltische *Helvetiërs*, en de Alpen-gewesten waren bevolkt door de *Rhetiërs*, die met de Etrusken verwant schijnen geweest te zijn. Tijdens de Grootte Volksverhuizing werd Zwitserland echter voor het grootste gedeelte door *Germaansche stammen* overstroemd, die van het N. hier voortdrongen, en zich er vestigden. Zoo werden ook Deutsche taal en zeden in dit land inheemsch. In het Z. W. bleef echter de Fransche taal der geromaniseerde Kelten stand houden.

Men vindt in Zwitserland deze volkselementen nog aanwezig. Ten W. van de lijn Bazel-Bern-Sidders aan de Rhône wordt de *Fransche taal* gesproken, (24 pCt. der bevolking), ten O. dier lijn de *Deutsche taal* (60 pCt. der bevolking), terwijl in Grauwbunderland bij de *Rhetiërs*

zich nog een oud-Romaansche taal bewaard blijft onder de landbevolking (Rheto-Romaansch.) Verder wordt ten Z. der Alpen in Tessino ook nog *Italiaansch* gesproken.

Zwitserland is eene *republiek*, die uit 25 autonome kantons bestaat, welke tot een *bondsstaat* (geen statenbond, d.i. een bond van staten, maar één staat) verenigd zijn. De grondwet dagteekent van 1874. De wetgevende macht berust bij den *Nationalen Raad* en den *Stendenraad*, de uitvoerende macht bij den *Bondsraad*, die te Bern zetelt. 1)

Ieder Zwitser behoort van 20—32 jaren tot de militie, en heeft jaarlijks eenige weken aan de oefeningen deel te nemen, en van 33—44 jaar worden zij bij de *Landweer* ingelijfd, waarna allen zij tot het 50^{ste} jaar nog tot de *Landstorm* behooren. In 1891 bestond het eerste gedeelte (der Auszug) uit 128000 manschappen, de Landweer uit 81000 man.

De bevolking was in 1888 bij de volgende kerkgenootschappen ingedeeld: 1716548 Protestanten, 1183828 Katholieken, 8069 Israëlieten. De Protestanten bewonen meest het Juragebied en de Hoogvlakte; in de Urkantons en in Tessino en Wallis heeft het Katholicisme meest stand gehouden.

§ 73. **Ontwikkeling van nijverheid, handel en verkeer.** Zwitserland is bijna onmerkbaar in de geschiedenis van den wereldhandel opgetreden, om daarin, naar zijn grootte gerekend, thans een belangrijke plaats in te nemen. Bovenal door de levendige industrie heeft Zwitserland beteekenis voor den handel verkregen. En dit is wel opmerkelijk voor een land, bijna zonder steenkolen, met weinig ijzer, en zonder veel ruwe grondstoffen voor de nijverheid.

De grondslag voor dien industrieelen bloei gaat reeds tot de middeleeuwen terug, toen Bazel, Zürich en St. Gallen reeds bloeiende laken- en linnenweverijen hadden. Doch gedurende de nieuwe geschiedenis ontwikkelde de nijverheid zich sterk door de welgestelde Fransche réfugiërs en de arbeiders, die na de opheffing van het Edict van Nantes in 1685 wegens geloofsvervolgung uit Frankrijk vluchtten (ook in Nederland was hun invloed groot), en zich hier vestigden. De aanzienlijke uitbreiding der zijde-weverij en de katoen- en lakenindustrie, de katoendrukkerij, alsmede de horlogefabrikatie is hoofdzakelijk door hen tot stand gebracht. En in den tijd, toen het Continentaalstelsel van Napoleon de Engelsche fabrikaten weerde, kwamen deze fabrieken vooral tot bloei, doch ook na dien tijd konden zij de concurrentie met

1) Zie over de Zwitsersche staatsinrichting uitvoerig ons artikel: »De ontwikkeling der Zwitsersche democratie en het referendum» in *Vragen van den Dag*. 1893.

Engeland volhouden. De stroomende wateren des lands toch geven goedkoop arbeidsvermogen, en de handenarbeid, waarin de Zwitsers zeer bedreven zijn is er niet duur. De huisarbeid is er dan ook sterk ontwikkeld bij het fabriekswezen.

Het vrijhandelstelsel, het goedkoope beheer van den kleinen staat, en de activiteit en intelligentie der bewoners, gaven aan de ontwikkeling des lands in deze eeuw een natuurlijke loop. Sedert 1850 werden de lastige binnenlandsche tollën, de bruggelden en tollën op de wegen opgeheven, bij het muntstelsel en de maten en gewichten eene eenheid ingevoerd, en Zwitserland aangesloten door handelsverdragen bij andere landen. Na 1850 begon men hier den aanleg van spoorwegen door te zetten, en sedert is het spoorwegnet snel ontwikkeld. Vooral de doorboring van den St. Gothard, die in 1880 werd tot stand gebracht, heeft Zwitserland weder aan den internationalen verkeersweg van Duitschland naar Italië, van de noordelijke zeeën en het dal van de Donau met de Middellandsche Zee, terug gebracht. De oude weg van Nederland, België en Duitschland naar Italië, die hier reeds lang liep, en die met den aanleg van den Mont Cenis-spoorweg over Frankrijk dreigde verlegd te worden, bleef aldus voor Zwitserland behouden.

§ 74. **Produkten des lands en middelen van bestaan.** Het woeste berachtige land, waar de vaste rotsen het grootste gedeelte bedekken, is slechts voor 16,4 pct. der oppervlakte aan den landbouw gewijd. De bergweiden mede inbegrepen (Matten) is 35,8 pct. der oppervlakte grasland, terwijl 18,7 pct. met wouden bedekt is en 28,4 pct. der oppervlakte van den bodem woest ligt en geen planten voortbrengt.

De **graanbouw** des lands is nog niet voor de helft voldoende voor de behoefte, en derhalve moet er een aanzienlijke hoeveelheid granen worden ingevoerd. De **vlasbouw** is achteruitgegaan. Aan de Boden See, en in de kantons Zürich, Schaffhausen en Aargau bestaat een belangrijke **ooftbouw**, die aanleiding geeft tot bereiding van **cider**. **Wijn** van goede qualiteit verbouwt men in het Z. en Z. W. en op beschutte plaatsen; in 't geheel \pm 1 mill. H.L. per jaar. Een gedeelte wordt als champagne naar Amerika uitgevoerd. Het **woud** is door onvoorzichtig gebruik achteruitgegaan. Echter is sedert 1874 het oppertoezicht over waterbouwwerken en wouden in het hooggebergte aan den Bond gekomen, om beide te beschermen.

Hoofdzak voor de landbouwers is de **veeteelt**; in 1888 telde men er 1 212 000 stuks rundvee, (daaronder 663 000 koeien), 758 000 schapen en geiten. De veeteelt op de Alpenweiden, waar in de zomermaanden het vee veel vertoeft,

levert bovenal **kaas** en **gecondenseerde melk** voor den uitvoer. Doch **boter** en **jong slachtvee** moeten zelfs nog ingevoerd worden. De **bijenteelt** is van belang; in Tessino en Grauwbunderland vindt men **zijdeteelt**.

De productie van delfstoffen is gering; van de metalen is alleen het **ijzer** te noemen (10 000 tonnen ruw ijzer), dat hoofdzakelijk door de Berner Jura geleverd wordt. De opbrengst van **steenkolen** is onbeteekenend; **Zout** wint men nog in Waadtland, Bazel en Aargau; **asphalt** in de Jura (Val de Travers), *minerale bronnen* op verschillende badplaatsen.

Nijverheid. Op de belangrijkheid der industrie hebben wij reeds gewezen; 37 % der bevolking vindt hierin een middel van bestaan. Vooral op de hoogvlakte en in de Jura is zij het belangrijkste. De **katoen-industrie** vindt men bovenal in St. Gallen, Appenzell, Zürich, Aargau en Glarus; de **zijde-industrie** in Zürich, Bazel, Aargau en Bern; de **horloge's-industrie** in de Berner Jura, (le Locle en la Chaux de Fonds) Neuchâtel, Genève, Waadtland. De groote, wereldberoemde betekenis der Zwitsersche horloge-industrie is verloren gegaan; door concurrentie in het land zelf en in Amerika is het fabrikaat slechter geworden. Toch worden in Zwitserland jaarlijks nog \pm 3 mill. stuks horloges vervaardigd. Verder *machinefabrieken* in Zürich, Bazelstad en St. Gallen, en de **stroovlechterij** in Aargau, Freiburg, Tessino en Zürich. De **linnenindustrie** is het belangrijkste in het kanton Bern, en de **wolindustrie** eveneens. Het Berner Oberland is bekend door *houtsnijderij, fabricatie van muziekdoozen* enz.

Handel en verkeer. De handel van Zwitserland beliep in 1891 aan invoer een bedrag van 954 mill. franc, en aan uitvoer 711 mill. franc waarde. De hoofdartikelen van den invoer zijn: *granen, en meel, zijden garens, vee, ruwe rijde, volprodukten, steenkolen, katoen, wijn, ijzer, koloniale waren* enz. De uitvoer bestaat hoofdzakelijk in *zijdewaren, katoenen fabrieken, horloges, zijden garens, kaas, melk* enz.

Vóór 1870 werd de meeste handel gedreven met Frankrijk; na het verlies van den Elzas is die handel sterk verminderd en sedert neemt Duitschland de eerste plaats in. Hierop volgen in de rij Frankrijk, Italië, Groot-Britannië, Oostenrijk-Hongarijë, de Vereen. St. v. N.-Amerika, Rusland, België. Italië levert bovenal landbouwprodukten, wijnen, vruchten, olie en ruwe zijde aan Zwitserland. De handel met België en Duitschland volgens de statistieken zal ook voor een gedeelte de betrekking met Nederland in zich sluiten. De hoofdhavens van het overzeesche verkeer zijn: Genua, Marseille, Antwerpen, Rotterdam, Bremen en Hamburg.

Het verkeer werd in Zwitserland zeer veel

hindernissen in den weg gelegd door de gebergen des lands. De dalen der rivieren wezen hiervoor het meest den weg aan. De landwegen, langs de berghellingen en door de dalen aangelegd, zijn voortreffelijk, en de Alpen zijn door wegen over de passen toegankelijk gemaakt. Het spoorwegnet is met flinkheid uitgebreid; in 1892 waren er 3288 KM. lengte spoorwegen in gebruik.

De uitbreiding en versnelling van de middelen van verkeer hebben Zwitserland tot een land gemaakt, dat veel door touristen bezocht wordt, zoodat het zomerbezoek voor tal van plaatsen een belangrijke bron van bestaan is.

§ 75. **Plaatsbeschrijving.** 1 *Kanton Bazel* ¹⁾ (1 Stad en 2 Land). **Bazel** (780000) ²⁾, zijde-industrie, chemische fabrieken, expeditie-handel, kruispunt van spoorwegen.

3 *Aargau*: **Aarau** (7000) zijde- en katoennijverheid. — 4 *Zürich*: **Zürich** (91000 inw. met de voorsteden) waar de Limmat uit het Züricher Meer stroomt, schoone stad, met veel industrie, vooral van zijde en katoen. Universiteit en beroemd Polytechnikum. — **Winterthur** (16000). 5 *Schaffhausen*: **Schaffhausen** (12000), veel industrie, bevorderd door den waterval.

6. *Thurgau*. — 7. *St. Gallen*: **St. Gallen** (28000), belangrijke katoennijverheid. — **Ragatz** en **Pfäfers**, met het bad in de *Taminaschlucht*. 8. *Appenzell-Innerrhoden* en 9. *Appenzell Ausserrhoden*. 10. *Grauwobderland*: **Chur** (9400) aan de ombuiging van de Rijn; katoennijverheid. — In Engadin: **Samaden**, **Pontresina**, **Tarasp** en **Schuls**, kleine plaatsen met zomerbezoek. — 11. *Tessino*: **Airolo**, dorp aan het zuidelijk eind van den Gotthard-tunnel. — **Lugano** (7200) veel vreemdelingenbezoek; zijdeteelt. — 12. *Waadtland*: **Lausanne** (34000) nabij het Meer van Genève, schilderachtig gelegen; industrie. — **Montreux**, veel bezochte badplaats. — 13. *Genève*: **Genève** (78000 inw. met de voorsteden) op de plaats voor de Rhône uit het Meer van Genève stroomt; een schoone stad met prachtige gebouwen. Belangrijke horloge-industrie, bijouterieën; expeditiehandel.

14 *Neuchâtel*: **Neuchâtel** (17000) schilderachtig gelegen. — **Le Locle** (11000) horloge-fabrikatie en **La Chaux de Fonds** (26000). 15 *Solothurn*: **Solothurn** (8000), a. d. Aar, katoendrukkerij, 16 *Freiburg*: **Freiburg**, (12000), 17 *Bern*: **Bern** (47000) hoofdstad, aan de Aar, met belangrijken handel. — **Thun**, **Interlaken** en **Brienz** kleine plaatsjes met veel vreemdelingenbezoek. — 18 *Luzern*: **Luzern**, (21000) prachtig gelegen aan de Reuss, die uit het Vierwald-

stätter meer stroomt. Veel vreemdelingenbezoek; fabrieken. — 19 *Zug*. — 20 *Uri*, met **Göschenen**, het dorp waar de Gotthardtunnel in het noorden aanvangt. — 21 *Schwyz*. — 22 *Unterwalden*. — 23 *Glarus*. — 24 *Wallis*, het dal der boven-Rhône: **Sitten** en **Brieg**.

Oostenrijk-Hongarijë.

(Oostenrijk 300 232 K.M.² met 23 895 000 inw. — Hongarijë 325 324 K.M.² met 17 463 000 inw. — Bosnië en Herzegowina 51 110 K.M.² met 13 360 000 inw. — Gemiddelde volksdichtheid in Oostenrijk 79, en Hongarijë 54 en in Bosnië en Herzegowina 26 per K.M.²)

§ 76. **Algemeen overzicht van ligging, hoog en laag des bodems en staatsgesteldheid.** In het midden van Europa, bijna geheel door landgrenzen ingesloten, ligt de tweelingstaat, het keizer-koninkrijk *Oostenrijk-Hongarijë*. Toch is de geographische ligging van het gebied, dat dezen staat omvat, uit een handelsoogpunt in vele opzichten niet ongunstig. Een groote bevaarbare rivier, de *Donau*, doorsnijdt het geheele land, en vormt als het ware de levensader voor het verkeer, dat aangewezen schijnt, om een bemiddelende rol tusschen Oosten en Westen te spelen. Reeds in de middeleeuwen had de *Donau* die beteekenis, en ook de ethnographische toestand in dit gebied, waar Germanen met de oostelijke Magyaren en Slaven elkander ontmoeten, wijst op dit verkeer in eene oost-westelijke richting sedert eeuwen. Het verkeer van een groot gedeelte des lands vloeit door bevaarbare bijstroomen en andere wegen naar de *Donau* als een centrale lijn samen, om langs of over deze rivier het doel te bereiken. Alleen Galicië ligt te dien opzichte meer geïsoleerd, en behoort eigenlijk bij Rusland. Een groot nadeel voor de *Donau* is het evenwel, dat de mond van de rivier niet in het bezit van dezen staat is, en lang door onzekere staatkundige toestanden voor het verkeer met de Zwarte Zee moeilijkheden veroorzaakte.

Een ander nadeel is het, dat dit land een zoo korte kustlengte bezit (1700 K.M.), en dat dit gedeelte nog door berglanden van het centrale gebied aan de *Donau* is afgescheiden. Die berglandschappen, welke groote oppervlakten beslaan, zijn eveneens hindernissen voor het verkeer in het land, en hebben er toe bijgedragen, dat de vele volksstammen door afgezonderde woonplaatsen een zelfstandig karakter bleven behouden.

Oostenrijk-Hongarijë is door de vruchtbaarheid des bodems in verscheidene gedeelten een land, rijk aan landbouwvoortbrengselen, en bezit ook vele minerale schatten. Toch is de economische toestand der bevolking er minder ontwikkeld dan in Engeland en Duitschland, wat voor een gedeelte een gevolg is van de weinige

¹⁾ De namen der kantons zijn cursief gedrukt, die der steden vet.

²⁾ De cijfers der inwoners gelden voor 1888.

eenheid in het volksleven. De groote staat is te veel een agglomeraat van verschillende nationaliteiten.

Naar de natuurlijke gesteldheid des lands zijn in het groote staatsgebied de volgende gedeelten te onderscheiden, die alle een verschillend natuurlijk karakter dragen: I de Alpenlanden, II Bohemen en Moravië, III de Karpaten landen, IV de Hongaarsche laagvlakte, en V de berglanden ten Zuiden van de Save.

Wij zullen deze deelen nog nader beschouwen, wanneer de plaatsbeschrijving behandeld wordt. Op deze plaats geven wij enkel nog een algemeene beschrijving van het klimaat en een nadere beschrijving van de Donau.

Klimaat. In de kustlanden van de Adriatische zee heerscht een subtropische temperatuur (14—16° C.), met bovenal veel herfstregens (tot 142 c.M. zelfs per jaar). Verder van de kust op het plateau van Bosnië is de temperatuur meer gematigd.

In de Alpenlanden verschilt het klimaat door de afwisseling in hoogte veel op korten afstand, zoowel wat betreft temperatuur als regenval en windrichting. Op de meeste plaatsen is de westelijke windrichting overheerschend. De gemiddelde temperatuur schommelt tusschen 12° C in het Z. en 8° ten N. van den hoofdkam. De naar het O. geopende dalen hebben strenge winterkoude. In de zuidelijke Alpen stijgt de woudgroei tot 2100 M., in de noordelijke tot 1900 M. hoogte. In de naar Italië geopende dalen vindt men reeds den olijfboom.

Op het hooggebergte der Alpen vindt men sneeuw en gletschers (in Tirol *ferner*, in Karinthië *kees*, in de Italiaansche streken *vedretta* geheten.) tot de hoogte van 2000 meter.

Het klimaat der oostelijke helft van dezen staat is een sterk uitkomend vastelands-klimaat. Galicië heeft een gemiddelde temperatuur van 6° tot 8° C, maar met groote verschillen tusschen zomer- en winter-temperatuur. Op een langen en strengen winter volgt een onbestendige lente en een heete zomer. In Zevenburgen is de gemiddelde temperatuur 7° à 9° C, in de Hongaarsche dalen der Karpaten 6° à 8° C. De regenval is het grootst in de berglanden en loopt tot 90 c.M., terwijl op de Hongaarsche laagvlakten niet meer dan 60 c.M. regen valt. De tijd van den meesten regenval is hier de zomer.

§ 77. **De Donau.** De Donau is de tweede stroom van Europa, en wordt enkel door de Wolga overtroffen in stroomgebied en lengte. De Donau begrenst het Alpenland in het noorden, en loopt in Duitschland langs den zuidvoet van Jura en Beiersche Woud, waarvan zij zelfs enkele gedeelten afsnijdt. Bij Passau (290 meter hoog) komt de Donau binnen Oostenrijk, en eerst bij Weenen in de vlakte is de stroom met zijn vele

eilanden geheel geregeld. Bij *Linz*, bij *Tulln* en bij *Weenen* doorstroomt hij kleine vlakten, als dalen door het gebergte ingesloten; zeer zeker vroegere meren, die met slib aangevuld werden en later droog stroomden.

Bij Weenen komt de rivier in de vlakte van *Weenen* met het *Marchfeld*, bij Presburg in de **Kleine Hongaarsche laagvlakte** met de rivier-eilanden *Groot-* en *Klein Schütt*, en vervolgens beneden Waitzen, na nog het *Bakony Woud* tusschen Gran en Waitzen te zijn doorgebroken, in de **Groote Hongaarsche laagvlakte**. Hier buigt de Donau zich rechthoekig om naar het zuiden, om vervolgens de eentonigste landschappen der vlakte te doorstroomen, en in het zuiden der vlakte een oostelijke richting te nemen. Bij *Baziasch* nadert de rivier het *Banatergebergte* onder een rechten hoek, en stroomt dwars door dit gebergte, waar de *IJzeren Poort* bij Orsowa door stroomversnellingen, schietstroomen en ondiepten de rivier gevaarlijk maakt voor de scheepvaart. Men is thans met de verdieping der *IJzeren Poort* bezig, welke arbeid in 1895 voltooid moet worden.

De belangrijkste bijstroomen van de Donau zijn: A. *Aan de rechter zijde:* *Iller*, *Lech* en *Isar*; de *Imn*, (die van Hall af bevaarbaar is) met de *Salzach*; de *Traun*, de *Enns*, de *Leitha*, de *Raab*, de *Drau* of *Drave* (bevaarbaar van Villach af) met de *Mur* (bevaarbaar van Judenburg) en de *Sava* (bevaarbaar beneden de uitmonding der Laibach). B. *Aan de linker zijde:* de *Altmühl* (Ludwigs-kanaal), de *Naab*, de *March* met de *Thaya* over het *Marchfeld*, de *Waag*, de *Neutra*, de *Gran*; de *Theiss*, (de grootste bijstroom, bevaarbaar tot Szigeth) met de *Samos*, de *Körös*, de *Maros* en de *Bega* links, en de *Bodrog* rechts; verder de *Temes*, de *Aluta*, de *Sereth* en de *Pruth*.

De beteekenis van de Donau als handelsweg.

Voor de beteekenis der Donau als handels- en verkeersweg zijn andere verhoudingen en omstandigheden van invloed dan voor de overige Europeesche stroomen. Terwijl de Donau een stroomgebied van 800 000 K.M.² bezit, hetwelk door de Alpen en de Balkan aan den eenen kant en door de Deutsche middelgebergten aan den anderen kant van de zeeën gescheiden is, en dat in het oosten met de Zwarte Zee verbonden wordt, wijst de richting der Donau op eene verbinding van het oosten met het westen, en heeft zij, als eenige groote rivier uit het hart van Europa, waarmede dit het geval is, een groote beteekenis. Door het groote verschil in de voortbrengselen der landen uit haar stroomgebied, en door de verscheidenheid van volken langs haar oevers, die alle in verschillende richting arbeiden en produceeren, wordt het belang van dien handelsweg nog grooter.

En toch neemt de Donau den rang niet in,

welken men haar op genoemde gronden zou toekennen. Natuurlijke en politieke oorzaken werken hiervoor samen. Over twee derde van haar loop heeft de scheepvaart met hindernissen te worstelen. Verder mondt de Donau uit in een binnenzee, welke gemakkelijk voor de scheepvaart gesloten kan worden, en die ver van de Oceanen gelegen is. Daarbij komt nog, dat het best bevaarbare gedeelte, in den benedenloop, gedurende de middeleeuwen en een groot deel der nieuwe geschiedenis in handen van half beschaafde volken was, van welke de vrijheid tot verkeer moest worden afgedwongen. Dat trots deze omstandigheden, en trots den aanleg van spoorwegen, nog altijd het verkeer op de Donau toeneemt, wijst op de groote beteekenis van dezen verkeersweg.

De bevaarbaarheid der Donau begint bij Ulm voor lichte roeischeperen. De moeielijkheid der vaart stroomopwaarts heeft hier sedert drie eeuwen een eigenaardige nijverheid in het leven geroepen. Er worden namelijk drieërlei soort van platbodemde vaartuigen gebouwd, die bevracht worden, den stroom afvaren, om, zoodra de lading de plaats van bestemming bereikt heeft, als hout verkocht te worden. (Ulmer Schachtels). Jaarlijks gaan \pm honderd van dergelijke schepen den stroom af.

De stoombootvaart begint bij Donauwörth, eerst voor kleinere, verder benedenwaarts voor grootere booten. De eveneens bevaarbare *Theiss*, *de Drave* en de *Save*, vormen in de Hongaarsche vlakke een ver vertakt en uitgebreid net van waterwegen. Nabij Basiasch wordt de scheepvaart nog zeer bemoeielijkt door de *IJzeren Poort*; bij lagen waterstand is zij zelfs onmogelijk. Doch beneden Orsowa wordt het verkeer weder drukker, daar zee- en rivierscheepvaart hier samengaan, en de in- en uitvoer bijna uitsluitend op de rivier geconcentreerd is. Stoomschepen van 150-200 paardekracht, met roeiriemen en zeilen uitgeruste platte booten (Czaike) van 1500-8000 centenaars draagvermogen, vindt men hier.

De Oostenrijksche regeering heeft in deze eeuw veel moeite gedaan en kosten besteed, om de Donau te verbeteren voor het scheepvaartverkeer. Toch blijft de IJzeren Poort nog altijd een lastig punt. Bij de conventie van 13 Maart 1871 (revisie der Parijsche conventie van 1856) is den Donau-staten toegestaan, als zij de verbetering dier moeilijke punten ter hand nemen, een tol te heffen van alle handelsschepen, welke van deze verbetering genot hebben, ten einde de daarvoor aangegane schulden te delgen.

In vroegere eeuwen was de Donau in Duitschland nog meer dan de Rijn met tollens belast. Bij den vrede van Teschen in 1779 bepaalden Oostenrijk en Beieren, dat zij gemeenschappelijk gebruik zouden kunnen maken van de Donau, de Inn en de Salzach, en bij het verdrag van 1816

werden deze bepalingen vernieuwd. Den 2^{den} Dec. 1851 werd tusschen Oostenrijk en Beieren een verdrag gesloten, waardoor wederkeerig het gebruik van de wateren voor de scheepvaart werd vergemakkelijkt. En in 1854 gaf Turkije aan de waren van de boven-Donau dezelfde gemakken en vrijheden voor het verkeer als aan de Oostenrijksche.

Op die wijze werd het scheepvaartverkeer op de Donau vergemakkelijkt en de handel bevorderd. De Donaumonden behoorden sedert den vrede van Bukarest in 1812 tusschen Rusland en Turkije gesloten, tot den Donaudelta, die neutraal gebied zou zijn, doch feitelijk onder Rusland stond. Rusland liet deze monden aan hun lot over, zoodat zij meer en meer verzandden, en hield een drukkend toezicht op de scheepvaart. Men vreesde, dat de Donaumondingen weldra voor de scheepvaart onbruikbaar zouden worden, en een in 1840 daaromtrent gesloten conventie verbeterde de zaak niet. Doch bij den vrede van Parijs, 1856, werden de Donau-mondingen onder de bescherming van van het Europeesche volkenrecht geplaatst, daar men de Donau in haar geheelen loop, tot de uitmonding in de zee, aan de bepalingen van het Weener Congres (art. 108—116) over de internationale stroomen onderwierp (zie pag. 67). De scheepvaart zou voor alle staten over de geheele rivier vrij zijn en de mondingen zouden verbeterd worden.

Om dit tot stand te brengen werden twee commissies benoemd: I *de Europeesche Donau-scheepvaart-commissie*, uit gedelegeerden van Frankrijk, Groot-Britannië, Oostenrijk, Pruisen, Rusland, Sardinië en Turkije bestaande, die de bevaarbaarmaking der Donaumonden ten doel stelde, en II. de permanente *Commissie der Donau-oeverstaten*, tot het regelen der stroom-politieverordeningen. De volmacht der eerste commissie werd herhaaldelijk verlengd en uitgebreid, het laatst in 1883 bij de Donau-conferentie te Londen voor 21 jaren.

§ 78. **Bevolking en staatsinrichting. Leger. Kerk en School.** De Oostenrijk-Hongaarsche staat is door een bonte mengeling van volken bewoond, en vormt dus in geen enkel opzicht eene *natie*. Vier Europeesche hoofdstammen vindt men hier vereenigd, van welke er drie: de *Germanen*, de *Romanen* en de *Slaven*, verre verbreiding hebben over het vasteland, terwijl de *Hongaren* of *Magyaren* tot Hongarije beperkt zijn. De laatsten zijn oorspronkelijk van Finsch-Tataarsche afkomst en behooren aldus tot het Mongoolsche ras, doch hebben zich met andere volken vermengd. De taal hebben zij bewaard, doch sedert het jaar 1000 werd door hen het christendom aangenomen, waardoor zij een geheel andere ontwikkeling erlangden

dan de met hen verwante Turken, die den Islam omhelsden. De Magyaren zijn hoofdzakelijk bewoners van de Hongaarsche laagvlakte, waar het trekkende ruitervolk een land vond, dat het meest op hun oostelijk vaderland geleek.

De Slawische bevolking wordt onderscheiden A. in *Noordelijke Slawen*, waartoe behooren: de **Tschechen** in Bohemen, de **Moraviërs** in Moravië, de **Slowaken** in het Hongaarsche Ertsgebergte, de **Polen** en de **Ruthenen** en B. *Zuidelijke Slawen*, waartoe behooren: **Slowenen**, **Kroaten**, **Serviërs** en **Bulgaren**. De Slawen vormen naar zeden en taal niet één geheel, doch maken eigenlijk verschillende volken uit, die wel oorspronkelijk van dezelfde afkomst zijn doch later gescheiden werden en zich afzonderlijk ontwikkelden. De **Duitschers** bewonen hoofdzakelijk het westen des lands; zij hebben zich bovenal in de Alpen gevestigd, en in Bohemen maken zij de meerderheid uit langs de bergachtige randen, terwijl de Slawen in Bohemen de vlakte van het midden bewonen.

Men vindt, dat ongeveer dat 45 pCt. der bevolking tot de *Slawen*, 29 pCt. tot de *Duitschers* 16 pCt. tot de *Magyaren* en 6 pCt. tot de *Romanen* behoort. De laatste vindt men bovenal nabij de grenzen van Italië.

Uit het bovenstaande valt reeds af te leiden, dat de innerlijke eenheid in Oostenrijk-Hongarië veel te wenschen overlaat. Geen staat in Europa, met uitzondering van Rusland, waar zoovele nationaliteiten gevonden worden, en men spreekt er de *Duitsche*, *Magyaarsche*, *Tschechische*, *Poolische*, *Rumeensche*, *Italiaansche*, *Servische* en andere talen.

De verschillende volken van dezen staat zijn door een staatkundigen band verbonden, welke in den loop der eeuwen door den persoon des vorsten is tot stand gekomen. Aanvankelijk een foederatieve staat, zijn zij door de Pragmatieke Sanctie van Karel VI (1713) tot een ondeelbare monarchie vereenigd. Toch draagt in de verschillende deelen des Rijks de vorst nog verschillende titels. Hongarië, dat in de eerste helft dezer eeuw geheel met Oostenrijk vereenigd was, is na herhaalde woelingen in 1867 weder een afzonderlijke staat geworden, die evenwel in verschillende opzichten met Oostenrijk verbonden is. Tegenwoordig bestaat aldus Oostenrijk-Hongarië uit een tweelingstaat: het *keizerrijk Oostenrijk* en het *koninkrijk Hongarië*. Door de staatsgrondwet van 21 December 1867 zijn beide onscheidbaar tot één constitutioneele monarchie verbonden, met behoud van veel zelfstandigheid. De heerscherswaardigheid is naar het recht van eerstgeboorte in de mannenlijke linie van het Habsburgsche huis (juister Lotharingsche) erfelijk, en gaat bij het uitsterven der mannelijke linie in de vrouwelijke over.

In Oostenrijk deelt de Keizer (die de sanctie

der wetten heeft) de wetgevende macht met de beide huizen van den *Rijksraad*: het *Heerenhuis* en het *Huis der Afgevaardigden*. Daarenboven bestaan nog *Landdagen* voor de afzonderlijke landen, die over onderwerpen beslissen, welke niet uitdrukkelijk aan den Rijksraad gebracht zijn. De uitvoerende macht wordt feitelijk gevoerd door 7 ministeriën.

In Hongarië berust de wetgevende macht naast den Koning bij den *Rijksdag*, die bestaat uit den *Magnatentafel* en de *Representantentafel*. Kroatië en Slavonië heeft voor zijn autonome aangelegenheden een eigen Landdag. De uitvoerende macht wordt feitelijk gevoerd door 9 Hongaarsche ministers.

De *buitenlandsche zaken*, het *oorlogswezen* en de *gemeenschappelijke financiën* zijn vereenigd voor beide deelen. Bovendien bestaat er tusschen beide rijkshelften een *tol- en handelsverbond*, en de *wetgeving op de industriële productie* betrekking hebbend, wordt op gemeenschappelijke grondslagen gevestigd.

Leger en vloot. De *algemeene weerplicht*, welke hier bestaat, begint met het 21ste jaar, duurt 12 jaren, waarvan 7 jaren in de reserve en 3 in de landweer. Omtrent de eenjarige vrijwilligers bestaan dezelfde bepalingen als in Duitschland (zie pag. 72.) Alle weerbare mannen, die niet op de vloot, noch in het landleger gediend hebben of dienen, behooren van 19—42 jaar tot den Landstorm. In vreedstijd bestond het leger voor 1892 uit 21243 officieren, 182694 manschappen en 57344 paarden. De vloot telde in 1892, 122 schepen, tezamen 119600 tonnen, met 1727 stukken geschut en 12000 manschappen.

Kerk en school. De *Roomsche katholieke kerk* telt de meeste aanhangers in dit gebied (27,6 mill.) verder volgen de *Grieksche kerk* (Grieksch-Armenische en Grieksch-Oostersche) (7,6 mill.) en de *Luthersche kerk* (1,5 mill.). Daarenboven telt men hier een aanzienlijke *Joodsche bevolking* (1,8 mill.).

Er bestaat schoolplicht van het 7—12de, resp. 14de jaar. In Oostenrijk onderscheidt men algemeene *volksscholen* en *burgerscholen*, in Hongarië *elementaire scholen*, *hoogere volksscholen* en *burgerscholen*. Voor uitbreiding van het onderwijs heeft men *reaalscholen*, *realgymnasias* en *gymnasias*. Verder telt dit rijk 11 universiteiten, 5 technische hoogeschoolen, 3 „berg- en forst-akademien.”

§ 79. **Ontwikkeling van landbouw, handel en nijverheid in deze eeuw.** Oostenrijk-Hongarië is in hoofdzaak een landbouwstaat; de landbouw houdt $\frac{3}{4}$ van de bevolking in dezen staat bezig. In den aanvang dezer eeuw stond de nijverheid dan ook op zeer lagen trap, en konden alleen Boheme en Moravië industrie-

produkten uitvoeren. Doch de ontwikkeling van handel en nijverheid werd door de Napoleontische oorlogen en door het „continentaalstelsel” (1806—1812) veelvuldig belemmerd, en alleen de katoen-industrie kwam in dien tijd tot bloei. Ook hadden de oorlogen in dien tijd ten gevolge, dat er behoefte was aan laken en metaalwaren, waardoor deze takken van bedrijf het druk hadden. Toen evenwel na opheffing van het Continentaalstelsel de Oostenrijksche markt met produkten van elders werd overstromd, en door het ophouden van de oorlogen de behoefte aan laken en metaalwaren verminderde, meende men door invoering van een stelsel van bescherming, bestaande in hooge invoerrechten, (1817), de buitenlandsche produkten te weren. Door dit prohibitief (afwerend) stelsel kwam de Boheemsche *glas- en katoen-industrie*, de Moravische *laken-industrie*, en de Stiermarksche *ijzer- en staalindustrie* tot ontwikkeling en bloei, en weldra werden afzetsgebieden naar buiten verkregen. Weenen legde in dezen tijd den grondslag voor zijn industrie van *luze-artikelen*; Triëst werd, ten koste van het achteruitgaande Venetië, de stapelplaats voor den handel op de Middellandsche zee.

Echter, hoewel de economische toestand der bewoners vooruitging, de staatsfinanciën verkeerden in zeer treurige omstandigheden. De Napoleontische oorlogen hadden den schuldenlast van den staat zoozeer vermeerderd, dat deze wel bankroet moest gaan. In 1811 werd 1390 mill. fl. papier- en kopergeld plotseling tot op $\frac{1}{5}$ der nominale waarde gereduceerd. Daarbij kwam, dat de buitenlandsche politiek den keizerstaat voortdurend tot kostbare militaire inspanningen noodzaakte, terwijl de binnenlandsche politiek niet praktisch werkte, om de nationale verscheidenheden in dezen staat te doen smelten. Hierdoor was de staat onrustig. De revolutie van 1848 vond dien ten gevolge voedsel in dezen staat; de Hongaarsche en Italiaansche veldtocht van 1849 en de tweede Italiaansche veldtocht van 1859 deden de financieële zorgen zeer toenemen.

Men ging sedert 1852 van staatswege een beteren weg op, om de welvaart der bevolking te bevorderen. Het beschermend stelsel werd onder den indruk der vrijhandelsbeweging, die in Europa meer en meer veld won, verzacht; de verkeersmiddelen werden verbeterd, de oprichting van stoomboot-maatschappijen werd bevorderd, schepvaarttollen werden opgeheven. In andere landen werd meer de aandacht gevestigd op de natuurlijke hulpronnen van dit land, en uit Duitschland, Engeland, Frankrijk en Nederland stroomde het kapitaal toe voor nieuwe ondernemingen. Evenwel, thans voerde de speculatie tot een crisis in 1857. En toen Oostenrijk op het punt stond zijn financiën

beter te regelen, werd het daarin verhinderd door den oorlog van 1859 met Italië, welke Lombardijë voor Oostenrijk deed verloren gaan.

In 1860 werd het constitutioneele stelsel ingevoerd. Evenwel vielen er tal van gebeurtenissen voor, die de geregelde ontwikkeling van het economisch leven verhinderden. Wij wijzen alleen op den oorlog van 1866 met Pruisen, op den strijd der nationaliteiten in het land enz., welke in 1867 tot het dualisme van den keizerstaat (Oostenrijk en Hongarië als twee zelfstandige helften) voerde. In 1878 werden de Turksche provinciën Bosnië en Herzegowina aan Oostenrijk ten beheer overgelaten; twee schoone vruchtbare provinciën, doch die onder de Turken waren achteruit gegaan.

In deze eeuw kwam de landbouw in Oostenrijk-Hongarië tot groote ontwikkeling, vooral door den aanleg van spoorwegen, welke den uitvoer van granen vergemakkelijkten. Echter vond de intensieve bebouwing van den bodem hindernissen in de uitersten van het vastelandsklimaat in het oosten.

De industrie bleef in de Alpenlanden, in Kroatië, Slavonië, Galicië, Bukowina en Zevenburgen hoofdzakelijk tot handwerksbedrijf beperkt, terwijl in Neder-Oostenrijk, Bohemen, Moravië en Silezië de moderne groot-industrie zich ontwikkelde, met alle nieuwe hulpmiddelen. Dit geldt voornamelijk voor de fabriekatie van machines, de katoen-industrie (N.O. Bohemen) van de meubelstof-, tapijt- en shawlfabriekatie (Weenen); voor de glasindustrie (Bohemen) en de Stiermarksche ijzerindustrie.

De handel vond steeds een groote hindernis in de onophoudelijke schommelingen van het goud- en zilveragio, doch niettegenstaande deze had er toch een groote vermeerdering van den uitvoer plaats.

Na de verzachting van het beschermend tolstelsel sedert 1852 werden er achtereenvolgens handelsverdragen met onderscheidene mogendheden gesloten (ook met Nederland), en aan deze de behandeling op den „voet der meest begunstigde mogendheid” toegestaan. Nadat men in den laatsten tijd weder tot zelfstandige tolstwetten was overgegaan, werd in 1892 op nieuw het handelsverdrag met Duitschland (zie pag. 16) gesloten.

Op het gebied der verkeerswegen begon men vroeg de nieuwe uitvindingen toe te passen. Oostenrijk bezat den eersten spoorweg van het vasteland, de 1825—1830 aangelegde Budweis-Linz-Gmundener „paardebaan”. In 1841 ging men over tot den aanleg van staatsspoorwegen, waarvan de eerste in 1844 geopend werd. Helaas, men verliet in 1854 het beginsel van den staatsaanleg, en verkocht sedert 1854 belangrijke en waarde bezittende spoorwegen aan buitenlandsche maatschappijen. Na 1866 werd de aanleg

van spoorwegen hier een zaak van overdreven speculatie, zoodat de spoorwegen in 1873 in de groote economische crisis betrokken waren.

De centrale punten van het spoorwegverkeer, vanwaar verbindingen met alle groote steden bestaan, zijn: Weenen, Buda-Pest en Praag; daarop volgen Pilsen, Brünn, Lemberg, Szegedin. In technisch opzicht had de bouw der Oostenrijksche spoorwegen groote verdienste door het overwinnen van vele natuurlijke hindernissen bij den aanleg van de wegen over den *Semmering* en den *Brenner* pas; ook de *Pontebbaan* en de *Arlbergbaan* zijn in dit opzicht van beteekenis.

Sedert een halve eeuw heeft zich ook de zeehandel op de Adriatische zee hier krachtig ontwikkeld, waarin de oprichting der *Oostenrijksche Lloyd* te Triëst een belangrijk aandeel had. Hierdoor verkreeg Oostenrijk vasten voet in de Levant en verkreeg het uitvoer van verschillende produkten naar Amerika, terwijl Venetië meer en meer ter zijde werd geschoven. Triëst was langen tijd de beheerscheres van den handel op het Adriatische gebied; thans heeft deze handel een gevaarlijke concurrent verkregen door de uitbreiding van de Italiaansche sporen tot Brindisi en door de St. Gothardbaan, welke Genua bevoorrecht heeft ten koste der havens aan de Adriatische zee.

Op het gebied van crediet- en bankwezen heeft Oostenrijk treurige ervaringen opgedaan. De *Oostenrijksche Nationale Bank* werd in 1816 opgericht. Zij kon niet alleen gewone bankzaken verrichten (mede als hypotheekbank) maar ook met de staatsfinanciën stond zij in betrekking. De staat werd schuldenaar der Bank en begunstigde daarvoor ook de circulatie der banknoten. Tot 1848 kon zij de betaling in baar geld volhouden; daarna volgde hierin een beperking, en toen de Bank in 1859 en 1866 de baar-betaling weder wilde invoeren, werd zij daarin verhinderd door de oorlogen, welke voor Oostenrijk in genoemde jaren uitbraken, en die den staat nieuwe eischen aan de Bank deed stellen.

De inrichting van den dualistischen staat in 1867 had mede ten gevolge, dat de Nationale Bank in Hongarije niet wettelijk erkend werd. Na vele onderhandelingen en door de onzekerheid in het crediet als gevolg der crisissen, werd eindelijk deze bank opgeheven, en in plaats daarvan werd de *Oostenrijksch-Hongaarsche Bank* opgericht, die uitsluitend in beide staten het recht tot uitgifte van bankbiljetten bezit. Het grondkapitaal dezer Bank bedraagt 180 mill. mark. Met het einde van 1891 waren in het land voor \pm 454,5 mill. Ned. gulden aan Oostenrijksch-Hongaarsch papiergeld (muntbiljetten in omloop) en voor \pm 546,2 mill. gulden aan bankbiljetten.

Het jaar 1873 was een ongelukkig jaar voor den

handel van Oostenrijk. De roekeloze speculatie na 1870 (zie pag. 74), oorspronkelijk wel van Duitschland uitgegaan, had toch in Oostenrijk-Hongarije een buitengewone hoogte bereikt. Vooral de meerdere vrijheid na 1866 had de oprichting van allerlei speculatieve ondernemingen in dat land bevorderd. Van 1866—1873 waren hier niet minder dan 175 banken, 34 spoorwegmaatschappijen, 645 industrieële maatschappijen, 104 bouwbanken geconcessioneerd, en in werkelijkheid waren er 682 „Aktiengesellschaften” met een nominaal kapitaal van 2577 mill. fl. tot stand gekomen. Doch in Mei 1873 begon de crisis aan de beurs te Weenen; bankroet op bankroet volgde, het publiek wilde zich van alle aandelen ontdoen, en de prijzen daalden buitengewoon. Deze crisis breidde zich tot 1880 over Italië, Rusland, Noord-Amerika, Duitschland, Engeland, Nederland, België en zelfs over Zuid-Amerika en Australië uit, en omvatte alle belangrijke takken van industrie. In Oostenrijk verdwenen vele van de opgerichte banken in dezen tijd voor immer, tal van teleurgestelde verwachtingen achterlatend. Er heerschte eenigen tijd groote verslagenheid en wantrouwen in dit land; de ondernemingslust was gedrukt, maar geleerd door de ervaring werd men voorzigtiger. Daardoor ook had de crisis op de Fransche beurs van 1882 op Oostenrijk geen belangrijken invloed, hoewel het er in betrokken was.

§ 80. Voortbrengselen en middelen van bestaan. A. Landbouw, bosschen en veeteelt. De ligging in de gematigde luchtstreek, op vele plaatsen met een hooge zomertemperatuur, in verband met den vruchtbaren bodem, maken Oostenr.-Hongarije tot een land met rijke voortbrengselen van den landbouw. De temperatuurs-verschillen, welke men er aantreft, hebben tengevolge, dat de voortbrengselen er nog al afwisselen in de onderscheidene deelen des lands.

Wat het gebruik van den bodem betreft valt in de eerste plaats in het oog, dat nagenoeg $\frac{1}{3}$ der geheele oppervlakte met **bosschen** bedekt is, terwijl de **graslanden** ongeveer $\frac{1}{4}$ der oppervlakte innemen. **Bouwgrond en tuingrond** beslaan ongeveer 37,3 % der oppervlakte en slechts 6 % van de oppervlakte ligt improductief. Nog ongeveer 1,1 % wordt door **wijnbergen** ingenomen.

Uit deze opgaven blijkt reeds, welke gunstige omstandigheden de grondgesteldheid aanbiedt. De gecultiveerde landen hebben de grootste uitgestrektheid in Bohemen, Silezië, Moravië, Neder-Oostenrijk en Galicië, terwijl in de berglanden van Salzburg en Tirol groote gedeelten onbebouwd blijven liggen. In Hongarije strekt zich langs de Beneden-Theis een boomlooze steppe uit, enkel uit grasland bestaande, die ongeveer 35000 KM² oppervlakte bezit.

De **graanbouw** is van groote beteekenis, bovenal in de vlakten van Hongarij, Banaat, Bohemen, Galicië en Moravië. In 1890 besloeg de met granen bebouwde oppervlakte meer dan 4 mill. H.A., waarbij op een opbrengst van \pm 11 H.L. per H.A. kon gerekend worden. De opbrengst gaat boven het verbruik, zoodat een groot gedeelte kan uitgevoerd worden. De **roggebouw**, die tot de koudere, hoogere streken bepaald is, vermindert; die der **gerst** eveneens. In Hongarij zijn **tarwe** en **mais** de hoofdgranen, en daarop volgen **haver**, **gerst** en **rogge**. Ook in Kroatië en Slavonië is de tarwe- en maïsbouw van belang, en alleen Italië overtreft Oostenrijk-Hongarij in deze cultuur. Ook vindt men op daarvoor gunstige plekken van Hongarij **rijstbouw**. **Boonen** worden veel geoogst in Bohemen, Moravië, Galicië en Stiermarken. De **aardappel** wordt meer geoogst in Oostenrijk dan in Hongarij; een oppervlakte van 1500 000 H.A. wordt er mede bezet, die een gemiddelde opbrengst van 125 mill. H.L. geeft. Bohemen en Moravië zijn de hoofdlanden van de **sukerbieten**; in Hongarij, Silezië en Neder-Oostenrijk komen zij minder voor. Van de handelsgewassen noemen wij nog: **vlas** in Bohemen, Moravië, Galicië en Stiermarken; **hennep** in Oost-Galicië en Hongarij, **hop** in Bohemen (vooral beroemd in de streken van Saaz). **Tabak**, welker bewerking en verkoop staatsmonopolie is, wordt veel in Hongarij verbouwd; minder in Oost-Galicië, Bukowina, Dalmatië en Zuid-Tirol.

De **wijnbouw** heeft in de laatste jaren een aanzienlijke uitbreiding verkregen, en wijn vormt een der belangrijkste produkten des lands, zoodat Oostenrijk-Hongarij een der eerste wijnlanden van Europa is. Ongeveer 6763 KM². zijn met druiven bezet, en ongeveer $\frac{2}{3}$ er van komen op het Hongaarsche staatsgebied met Kroatië en Slavonië. Verder komt de wijn voor in Dalmatië en het Kustland en in Neder-Oostenrijk. De opbrengst wordt in de laatste jaren op 10 mill. HL. geschat. **Olijven** en andere **zuidvruchten** komen voor in de zuidelijke streken; verder **kastanjes** en **ooft** over het geheele gebied.

Wat de uitgebreidheid der **wouden** betreft volgt Oostenr.-Hongarij in Europa op Rusland, Zweden en Noorwegen. In Oostenrijk beslaat het woud een oppervlakte van 97770 en in Hongarij van 91680 KM². De schoonste wouden vindt men in de Alpen, Bohemen en de Karpaten. Kroatië en Slavonië bezit uitgebreide **eikenwouden**; verder beukenwouden, sparren enz.

De uitgebreide graslanden ($\frac{1}{4}$) geven aanleiding tot belangrijke **veeteelt**. In het Oostenrijksche statengebied telde men op het einde van 1890 15, mill. **paarden**, 8,6 mill. **runderen**, 3,2 mill. **schapen**, 1 mill. **geiten** en 3,5 mill. **varkens**; het Hongaarsche gebied telde in 1884 2

mill. **paarden**, 5,6 mill. **runderen**, 11,2 mill. **schapen**, 8,8 mill. **varkens**. Hongarij is het echte **paardenland**; de Hongaren zijn ruiters van natuur. De uitgestrekte grasvlakten in Hongarij, de **poestas**, waar op mijlen afstands geen dorp of boom de eentonigheid verbreekt, wordt in de lente, evenals de prairiën van Noord-Amerika, met talrijke kudden van paarden, runderen en schapen bedekt, door de woeste, ruwe herders begeleid. De paardenherder, de **Cziko**, staat het hoogst in rang onder de herders; op hem volgt de schapenherder, **Juhász**, en daarop de runderherder, **Csordász**. De Hongaarsche paarden zijn het beste ras van Europa.

In de Alpenlanden is de rundvee-teelt door de „Sennenwirthschaft” gekenmerkt, evenals in Zwitserland. Galicië en Hongarij leveren bovenal **slachtvee**. De schapenteelt gaat achteruit. In Zuid-Tirol, Görz en in den laatsten tijd ook in Hongarij, vindt men **zijdeteelt**.

B. Bergbouw, salinen en ijzerhutten. Steenkolen vindt men over het geheele rijk, doch bovenal in Bohemen, Silezië, Moravië en Stiermarken. **Ruw ijzer en ijzerertsen** leveren bovenal Stiermarken, Bohemen, Karinthië, Moravië en de noordelijke en zuid-oostelijke deelen van Hongarij. **Goud** wordt vooral in Hongarij gevonden (vooral in Zevenbergen); Bohemen levert **zilver**. Ook vindt men in Bohemen **tin**. In Hongarij vindt men **koper**, in Karinthië **lood**, in Krain **kwikzilver** (bij Idria), in Galicië **zink** en **zwavel**. In Bohemen, Moravië en Stiermarken vindt men **graphiet**, in Galicië **petroleum** en **aardwas**, in Tirol en Dalmatië **asphalt**. De Alpen en de Karpaten zijn buitengewoon rijk aan **zout**; bij Ischl, Halstadt, Hallein en te Wieliczka in West-Galicië. Langs de kusten wint men zeezout.

C. Nijverheid. Over de geschiedenis der nijverheid hebben wij reeds het een en ander medegedeeld. Ongeveer $\frac{1}{4}$ der bevolking houdt zich met de nijverheid bezig. Het meest is deze ontwikkeld in Beneden-Oostenrijk, Bohemen, Vorarlberg, Silezië, Moravië en Opper-Oostenrijk. Hoofdzakelijk wordt de industrie beoefend door de Duitschers. In Transleithanië wordt de huisindustrie, vooral de weverij, naast den landbouw beoefend.

De **textiel-industrie** neemt een eerste plaats in, vooral de **katoennijverheid**. Deze vindt haar hoofdzetel in Bohemen, bovenal in het gebied van Reichenberg; vervolgens in Moravië, Beneden- en Opper-Oostenrijk en Vorarlberg. Daar de Oostenrijksche fabrieken slechts grof garen spinnen, moeten alle fijne **katoenen garens** worden ingevoerd.

De **wol-industrie** houdt velen bezig. Weenen fabriceert **shawls**. In de linnen-industrie staat

Bohemen bovenaan; *Trautenau* is het middelpunt van het spinnen, *Georgswald* voor het weven; verder vindt men linnen-industrie in Silezië en noordelijk Moravië. In *Hongarije* wordt **linnen-** en **hennep-industrie** als huisnijverheid beoefend. **Jute-industrie** vindt men om Weenen, in Bohemen en Moravië; **zijde-industrie** heeft haar zetel in Weenen. Verder is Bohemen het land der kantklopperij (in het Ertsgebergte), der ververij en drukkerij.

De **ijzer-industrie** is bovenal in de Alpenlanden verbreid, (Stiermarken, Opper- en Beneden-Oostenrijk, Karinthië en Tirol), Bohemen, Moravië en Silezië. De fabricatie van **zeisen** is van ouds beroemd. **Machinefabrieken** vindt men in eenige hoofdsteden: Weenen, Praag, Brünn, Triëst, Graz, Buda-Pest en verder in Wiener-Neustadt en Fiume. Weenen heeft fabricatie van **goud-** en **zilverwaren**. **Aardewerk** wordt bovenal in Bohemen, Moravië en Neder-Oostenrijk bewerkt. Bij Karlsbad vindt men vele **porceleinfabrieken**. Bohemen is wereldberoemd door zijn **glasfabrieken**; de bosschen van het Bohemerwoud en het Reuzengebergte leveren de brandstof hiervoor. Ook Hongarije telt 43 glasfabrieken. De groote rijkdom aan hout heeft de vervaardiging van vele **houtwaren** tengevolge. Eigenaardig is de fabricatie van **meubelen uit gebogen hout** (Weenen, Bohemen, Hongarij) en van **houtsnijwerk**, (Ertsgebergte, Salzkammergut, Tirol). **Leerlooierij** is het belangrijkste in Oostenrijk (O. en N.), Bohemen, Moravië en Hongarij.

De fabricatie van **beetwortelsuiker** is het aanzienlijkst in Bohemen en Moravië, doch komt ook voor in Silezië, Galicië en Hongarije. **Bonken** heeft veel **bierbrouwerijen** (Pilsen). **Tabak** en **Sigaren** worden in 40 staatsfabrieken bewerkt.

D. Handel en verkeer. Oostenrijk-Hongarije heeft **uitvoer** van: **granen** (in 1890 voor 121 mill. guld.) **suiker** (78,6 mill. guld.) **hout**, **vee**, **kolen**, **klein ijzerwerk**, **wollen artikelen**, **ledercaren**, **eieren**, **wijn**, **glas**, **papier**, **veeren**, **zijde**, **huiden**, totaal in 1890 voor een waarde van 555,4 mill. gulden. De **invoerartikelen** zijn: **katoen**, **wol**, **koffie**, **kolen**, **tabak**, **zijde**, **machines**, **wollen garens**, **katoenen garens**, **edelgesteenten**, **vee**, **leer**, **zijde** enz. in 1890 totaal voor 439,8 mill. gulden.

Ongeveer $\frac{3}{5}$ van het warenverkeer heeft plaats over de Duitse grenzen, $\frac{1}{5}$ over zee. De uitvoer schijnt eerder te verminderen dan te vermeerderen, daar Duitsland, vooral na de sluiting van het tractaat met Rusland, zich gemakkelijker met granen en vee uit Rusland kan voorzien, of met granen uit Amerika. Daarentegen wordt de productie van steenkolen in Oostenrijk-Hongarij bevordert, waardoor het

land in dit opzicht minder afhankelijk is van het buitenland. De markt van Italië blijft altijd een débouché voor Oostenrijk-Hongarij: daar Italië geen steenkolen bezit, kan zich hier de moderne groot-industrie moeielijk ontwikkelen, en altijd zal het van Oostenrijk een belangrijk deel der industriele produkten koopen, vooral na het handelsverdrag van 1891 (zie pag. 16). Oostenrijk-Hongarij ontvangt daarvoor uit Italië: vruchten, oliën en rijst, waaraan het behoefte heeft; alsmede marmer, ijzererts en zwavel. De handelsomzet tusschen beide rijken bedraagt ongeveer 200 mill. fl. per jaar.

De handel met den anderen buurman, Rusland, is minder aanzienlijk, en belooft ongeveer 100 mill. fl. Daar beide landen belangrijke leveranciers van granen, vee en hout zijn, is dit te verklaren, en kan men daarin ook weinig toename verwachten. Op industrieel gebied staat Oostenrijk-Hongarij van beide bovenaan, en daardoor levert dit jaarlijks voor aanzienlijke bedragen aan geweven stoffen, machinerieën, weelde-artikelen enz. aan Rusland, terwijl Rusland op zijn beurt grondstoffen terugzendt, als wol, vlas, hennep.

Door de opening van den Arlberg-spoorweg komt de handel van Oostenrijk met Zwitserland en Frankrijk beter tot ontwikkeling; hout en artikelen der industrie (articles de Vienne) worden naar Frankrijk veel vervoerd; de invoer uit Frankrijk omgekeerd is niet aanzienlijk.

In de landen van het Balkan-schiereiland speelt de invoer uit Oostenrijk-Hongarij altijd een eerste rol, nevens die van Groot-Britannië; in Griekenland wint Oostenrijk veld op Frankrijk en Engeland. In Egypte treedt Oostenrijk-Hongarij's handel in de vierde plaats op, na die van Engeland, Frankrijk en Rusland; in de Levant concurreert het met Groot-Britannië en in Engelsch-Indië, China en Japan neemt de handel van Oostenrijk-Hongarij sterk toe.

De handel van Oostenrijk-Hongarij heeft aldus in de laatste jaren op de markten van de Levant en het Oosten een buitengewone beteekenis verkregen. Men vindt te Weenen een „Oriëntaal Museum," dat vooral dezen handel heeft bevordert, en door het „*Oesterreichische Monatschrift für den Oriënt*" alle noodige handelsinlichtingen bekend maakt.

De zeehavens van het rijk zijn *Triëst* en *Fiume*; de haven van Triëst wordt jaarlijks door \pm 15000 à 18000 schepen binnen- en uitgelopen. Fiume, de Hongaarsche haven, neemt een tweeden rang in; in 1890 voeren hier ruim 10000 schepen in en uit.

De handelsvloot telde in 1892 10380 schepen met 250568 tonnen inhoud, waarbij 173 stoomschepen waren met 97852 tonnen inhoud. Het getal der zeeschepen bedroeg 261 met 168800 tonnen.

De binnenlandsche handel tusschen de onderscheidene landen met zoo zeer verschillende voortbrengselen is zeer belangrijk. Voor een aanzienlijk gedeelte heeft die langs de rivieren plaats; verder over de spoorwegen. De Donau is hiervoor van het grootste belang, wijl zij over de geheele lengte in dit rijk voor stoombooten is te bevaaren. De „*Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*” is de grootste maatschappij van dien aard, die de *Donau* van Regensburg af tot Galatz bevaart, alsmede de *Theiss* tot Namény, de *Save* tot Sissek, de *Drau* tot Barcs en de *Inn* tot Braunau, en op de Zwarte Zee de lijnen Galatz-Odessa en Galatz-Batum heeft. In 1887 had deze maatschappij 190 stoomschepen en 729 ijzeren sleepbooten. Verder vindt men er nog de *Zuid-Duitsche Donau-stoomschepvaart*.

Daar de Donau boven Weenen nog altijd het karakter van een bergstroom bezit, en in Hongarije door eenzame, schaars bewoonde vlakten stroomt, kan de scheepvaart zich hier niet ontwikkelen zooals op de Rijn en de Elbe.

Een tweede belangrijke waterweg is de *Moldau-Elbe* door Bohemen naar Saksen enz. (zie pag. 69). Bij Leitmeritz wordt de Elbe, bij Praag de Moldau bevaarbaar.

De *Etsch* of *Adige*, die naar Italië stroomt, wordt bij Botzen een weinig bevaarbaar.

De belangrijkste handelsplaatsen zijn: Weenen, Praag, Buda-Pest, Brünn, Brody, Linz, Graz en Triëst.

Beschrijving der onderscheidene deelen des lands en plaatsbeschrijving.

§ 81. **Indeeling.** Staatkundig bestaat het rijk uit twee rijkshelften, zeiden wij, uit het *Keizerrijk Oostenrijk* of *Cisleithanië* (= landen aan deze zijde der Leitha, een zuidelijken bijstroom der Donau) en het *Koninkrijk Hongarië* of *Transleithanië* (= landen aan de overzijde der Leitha). Van de Cisleithaansche landen maakten de volgende 12 eerste, uitgezonderd Dalmatië, tot 1866 deel van Duitschland uit.

Tot de **Cisleithaansche landen** behooren: 1. het *aartshertogdom Beneden-Oostenrijk*, 2. het *aartshertogdom Boven-Oostenrijk*, 3. het *herzogdom Salzburg*, 4. het *vorstelijk graafschap Tirol en Vorarlberg*, 5. het *herzogdom Stiermarken*, 6. het *herzogdom Karinthië*, 7. het *herzogdom Krain*, 8. het *Kustland* (bestaande uit het *vorstelijk graafschap Görz en Gradiska* met het *markgraafschap Istrië* en de stad *Triëst*), 9. het *Koninkrijk Dalmatië*, 10. het *koninkrijk Bohemen*, 11. het *markgraafschap Moravië*, 12. het *herzogdom Silezië*, 13. het *koninkrijk Galicië en Ladomirië* en het *herzogdom Bukowina*. Tot de **Transleithaansche landen** behooren: het *grootvorstendom Zevenbergen*, het *koninkrijk Hongarië*, met *Kroatië en Slavonië*. Verder worden *Bosnië* en *Herzegovina* sedert 1879 door Oostenrijk bestuurd.

Van die verschillende deelen behooren de Cisleithaansche landen ten zuiden der Donau (grootendeels de landen 1 tot en met 9) tot het *Alpenland*.

§ 82. **Het Alpenland.** De Alpenlanden van Oostenrijk-Hongarije behooren tot de *Oost-Alpen* (zie pag. 52), die zich in hoofdrichting van het W. naar het O. uitbreiden, en naar het oosten in hoogte afnemen doch in breedte toenemen. In de lengte door de Oost-Alpen gaat een centrale keten, die het hoogste gedeelte uitmaakt, en hoofdzakelijk uit gneis, graniet en kristallijne schiefgesteenten bestaat. Van het westen af, d.i. van de grenzen van Zwitserland, wordt die centrale gordel gevormd door de *Oetzthaler Alpen*, eene voortzetting der *Rhetische Alpen* in Zwitserland [van den *Reschenscheideck pas* in het W. (1491 meter) tot den *Brenner pas* in het O. (1362 M.)], waarlangs de oudste en belangrijkste spoorweg over de Alpen naar Italië loopt, die *Innsbruck* in 't N. met *Botzen* in 't Z. verbindt; door de *Zillertaler A.*, de *Hohe Tauern* [met den hoogen top van den *Grossglockner* (3800 M.)], de *Tauern* en de *Stiermarker Alpen*.

Ten noorden langs deze kern strekt zich een rij van hoofdzakelijk kalkalpen uit, die gezamenlijk als de *Noordelijke Kalkalpen* worden aangeduid. In het westen bestaan deze hoofdzakelijk uit *plooïngen* der kalklagen (vouwengebergte), die in het oosten meer in *plateaux* overgaan, zooals die reeds in het *Salzkammergut* worden gevormd. In het westen maken het *Bregenzerwoud* en de *Noord-Tirolsche kalkalpen* deze vouwengebergten uit. Verder oostelijk liggen de *Salzburger A.* en de *Oostenrijksche Kalk-Alpen*; alle bergmassa's en plateaux, die door erozievalen veelvuldig zijn doorsneden en rijke afwisseling vertoonen, maar waarbij de ketenvorm minder valt waar te nemen. In het *Salzkammergut* is het landschap rijk aan meren.

Ook ten zuiden van de centrale kern vindt men een breede strook van *kalkalpen*. Van het W. af vindt men hier de *Ortler Alpen*, die in het O. begrensd worden door het groote dwarsdal der *Etsch*. Ten O. van de *Etsch* liggen de *Zuid-Tirolsche Dolomiet-Alpen*, verder de *Karatische Alpen*, die oostelijk zich splitsen in de *Karawanken* ten N. en de *Julische Alpen* ten Z. van de *Sau*. Deze laatste keten gaat naar het zuiden over in het plateauachtig gevormde hoogland van de *Karst*, dat hoofdzakelijk uit kalklagen bestaat, en door onderaardsche rivieren, grotten enz. vele eigenaardige natuurverschijnselen te voorschijn roept. Naar het Z. gaat ten O. der Adriatische Zee de *Karst* weder over in het stelsel der *Dinarische Alpen* van het *Balkan-schiereiland*.

De Oost-Alpen vormen een jong plooïingsgebergte, dat in hoofdzaak uit een drietal (de

drie gordels) vouwen bestaat, terwijl in de centrale keten, die het hoogst was opgeplooid, door verweering en afspoeling de bovenste deklagen van kalkgesteenten grootendeels zijn weggenomen.

Bohemen en Moravië. Zuidelijk Bohemen en Moravië vormen in geologisch opzicht een zeer oude aardstroom uit gneis, graniet en glimmerschiefer bestaande, die als een vaste, onbewegelijke massa sedert ouden geologischen tijd zich hier verhief, en waartegen later de Oost-Alpen, door eene drukking van het zuiden, zijn opgeplooid. Het noorden van Bohemen vormt een inzinkingsgebied (zie pag. 64 over het ontstaan van het Ertzgebirge), dat aan drie zijden door bergketens is omringd, en van het zuiden af terrasvormig naar het noorden daalt. Daardoor vormt Zuid-Bohemen een heuvelland, Noord-Bohemen in het midden een vlakte. In het Z. W. ligt het **Bohemer Woud** (zie pag. 66), ten N. W. het **Ertzgebirge** met het **Elbezandsteengeb.** (zie pag. 64), en ten N.O. liggen de **Sudeten**, waarvan het **Reuzengebirge** het hoogste deel uitmaakt. Een hooge rug, de *Moravische hoogten*, scheidt Bohemen in hydrographisch opzicht van Moravië, welk laatste land grootendeels afwatert in het dal van de *March*, die ten noorden van Weenen het historisch beroemde *Marchfeld* doorstroomt.

Dat het noorden van Bohemen rijk is aan minerale bronnen hebben wij reeds aangewezen (pag. 64).

§ 83. Plaatsbeschrijving.

1. Aartshertogdom Beneden- en Boven Oostenrijk: Weenen (Wien, het oude Vindobona) (1365000), hoofdstad der monarchie, een der schoonste steden van Europa, de vierde in grootte. De stad heeft prachtige gebouwen, als de Gothische Stephanuskerk, en de *keizerlijke Hofburg*, een verzameling van gebouwen uit verschillende tijdperken en van den meest verschillenden stijl, enz. Verder talrijke inrichtingen voor kunst en wetenschap (universiteit, technische hoogeschool, geologische rijksinrichting), schilderijenmuseum, de keizerlijke schatkamer enz. Doch bovenal munt Weenen uit als industriestad, waar het betreft luxe-artikelen en produkten der kunst-industrie. Weenen is het middelpunt voor de fabricatie van pharmaceutische stoffen en parfumeriën; het levert schrijnwerkersartikelen, juwelierswaren, o. a. voortreffelijke imitatie van edelgesteenten, terracotta, porcelein, horloges, kunstbloemen, handschoenen enz.

De gunstige geografische ligging heeft Weenen als handelsstad groote ontwikkeling gegeven. Weinige punten van Europa bezaten door haar ligging zoo groote beteekenis, hetzij voor een rustpunt in het volkenverkeer of tot een vast punt voor de beheersching van de omringende landen, als de vlakte van Weenen, die op de plaats der ontmoeting van de beide groote Middel-Euro-

peesche gebergten, de Alpen en de Karpaten, tegelijkertijd van het noorden (Marchdal) en het westen geopend was, en door een grooten stroom den toegang had naar het oosten, terwijl ook naar de Adriatische Zee gemakkelijk wegen werden gebaad. In het westen van deze vlakte lag reeds in den vroegsten historischen tijd de Keltische stad *Carnuntum*, die rijk geworden was door den barnsteenhandel (van de Oostzee langs de March en over de Oost-Alpen naar Venetië) en den handel op de Donau, en na de verovering door de Romeinen tot een hoofdwapenplaats werd. De verwoesting dezer stad door de Germanen in de 4^e eeuw deed de Romeinen het oostelijker gelegen *Vindobona* als hoofdplaats kiezen, en deze plaats ontwikkelde zich tot Weenen, dat zich in de middeleeuwen vooral ten koste van Regensburg verhief. De gunstige militaire ligging maakte Weenen naar het oosten tot het belangrijkste bolwerk van het Duitse Rijk.

Tegenwoordig is Weenen het middelpunt van het Oostenrijksche spoorwegnet; de groote spoorwegen loopen van hier als middelpunten uit. De handel op het Oosten heeft voor Weenen groot belang, en daarom is er ook eene „Orientalische Akademie” en een „Orientalisch Museum” opgericht. De *effectenbeurs* te Weenen heeft Europeesche beteekenis, en de stad is rijk aan belangrijke crediet-instellingen.

Wie Weenen bezoekt bemerkt onmiddellijk, dat hier het Oosten en het Westen elkander ontmoeten. De groote verscheidenheid in gelaats-trekken en kleedij wijst op de samenstrooming van lieden uit verschillende natiën. Hongaren, Polen, Serben, Kroaten, Rumeniërs en andere volken vertoonen er zich in nationale kleederdracht. In het algemeen spreekt men er Duitse, maar ook hoort men er Fransche, Engelsche, Italiaansche, Tschechische, Hongaarsche, Poolsche, Illyrische en Nieuw-Grieksche talen. De bevolking der stad is bekend door het opgeruimd en vroolijk karakter, door genotzucht, en door groote welwillendheid ten opzichte van vreemdelingen. Weenen is de stad van het vroolijke opgewekte leven. Vol trots zegt de Oostenrijker: „Er is maar een keizerstad, maar één Weenen!” In den omtrek der stad liggen vele aanzienlijke sloten en buitenverblijven.

Wiener Neustadt (25000) fluweel, zijde en metaalfabrieken, veehandel. — **Krems** (11000) verffabrieken, „Kremsner wit”. Wijnhandel. — **Linz** (43000), industrie, handel in ijzerwaren, zeisenfabrikatie. — **Steyer** (21000) hoofdzetel der Oostenrijksche staal- en ijzerfabrikatie (messen, spijkers, vijlen, geweren, werktuigen). **Ischl** en **Hallstatt**, zoutwerken.

2. Het hertogdom Salzburg. Salzburg (27000), katoen en ijzerindustrie. — **Hallein**

(4000), beroemde zoutwerken. — **Wildbad-Gastein**, bekende badplaats.

3. **Het vorstelijk graafschap Tirol en Vorarlberg.** **Innsbruck** (23000) aan de Inn. Weverij; handschoenen, machinefabrikatie en glasfabrikatie. — **Botzen** (12000) aan de Eisack nabij de monding in de Etsch, belangrijke handel op Italië (4 missen), en ooft- en wijnhandel. — **Meran**, badplaats. — **Trient** (21000) zijdedeelt en zijde-industrie, wijnbouw, handel. — **Roveredo**, zijdehandel. — **Bregenz** (7000) aan de Bodensee, haven, zijdeindustrie.

4. **Het hertogdom Stiermarken.** **Graz**. (112000) aan de Mur, machinefabrieken en ijzer-industrie, papierfabr. en andere. Handel, — **Marburg**, a. d. Drave.

5. **Het hertogdom Karinthië.** **Klagenfurth** (20000), ijzer-, lood- en leder-industrie, en weverijen. — **Villach** (7000) loodwit; lood- en ijzerhandel. — **Bleiberg**, met loodmijnen in de nabijheid.

6. **Het hertogdom Krain.** **Laibach** (29000), fabrieken en graanhandel. **Idria** (4000) kwikzilver, bergwerk.

7. **Het Kustland.** **Görz** (21000) a. d. *Isonzo*, schilderachtig gelegen, „winter-kurort” het Oostenrijksche Nizza. Fabrieken; ooft- en wijnbouw. — **Capo d'Istria** (8000) haven, scheepsbouw, zeezout. — **Rovigno** (10000), haven, handel. — **Pola** (32000) belangrijkste oorlogshaven van Oostenrijk.

Triëst. (145000) is een vrijhaven aan de golf van denzelfden naam gelegen, met voortreffelijke haveninrichtingen. Het is de belangrijkste zeehaven van het rijk. De *Oostenrijksch-Hongaarsche Lloyd*, in 1833 opgericht heeft hier een belangrijk zeeverkeer gevestigd, en onderhoudt vooral betrekkingen met de Levant, de Zwarte Zee, de Roode Zee, Indië en Brazilië. In 1891 bezat zij 74 schepen met 122321 tonnen inhoud. De haven werd in 1891 door 7835 schepen (1474865 tonnen) binnengeloopt. Scheepswerven, fabrieken enz.

Ontwikkeling van Triëst als handelshaven. Triëst is een stad door de Romeinen gesticht met strategische bedoelingen. Hadden de Romeinen een handelshaven willen aanleggen, zij zouden zeker de gunstiger gelegen bocht van Muggia in de nabijheid gekozen hebben, waar de handelshaven Aquileja ontstond. Het Romeinsche *Ter-geste* (de naam, dien de Romeinen aan hun vestiging gaven) bleef lang een onbeduidende stad, vooral doordien de machtige Republiek Venetië den handel van de Adriatische Zee gedurende de middeleeuwen beheerschte, en de opkomst

van andere steden zooveel mogelijk tegenging. Tegen die onderdrukking zocht het hulp bij den Hertog van Oostenrijk, die in 1382 de stad in bezit kreeg. De hertog voorzag zeer goed de verdergaande beteekenis van deze daad: het huis van Habsburg werd hierdoor de toegang tot de zee verzekerd. Toch bleef Triëst tot het einde der 17^{de} eeuw een onbelangrijke kuststad, wier rijkdom hoofdzakelijk bestond in den wijnbouw. Venetië toch wist de vrije scheepvaart op de Adriatische Zee te belemmeren. Doch toen keizer Karel VI den 2^{den} Juni 1717 deze scheepvaart vrij verklaarde, en in 1719 Triëst en Fiume tot vrijhavens verheef, waar tal van nautische inrichtingen gevestigd werden, gingen beide steden, doch bovenal Triëst, snel vooruit. Vooral na de Napoleontische oorlogen, [toen de stad nog een tijd lang (1797—1805) onder Fransch gezag kwam,] geraakte Triëst tot bloei en werd een geduchte mededingster van Venetië. In 1849 werd de stad met haar grondgebied tot een rijksonmiddellbare stad verheven. De verbinding door spoorwegen met het binnenland in 1857 was aanleiding tot verbetering der haven, waarmede in 1867 werd aangevangen. Sedert is de stad tot een der grootste Middel-Europeesche havens ontwikkeld.

De ligging is ook in vele opzichten gunstig. De golf, waaraan de stad ligt, vormt een der verst naar het noorden zich uitstrekkende inhammen van de Adriatische Zee, en is tegelijkertijd het zuidelijke eindpunt van dien belangrijken, door de natuur aangewezen landweg, welke de vruchtbare laaglanden van de Weichsel en de Oder op de kortste wijze met de Middellandsche Zee verbindt. Deze weg loopt van het N. langs de March tot de Donau (Weenen), kruist de Alpen in den lagen *Semmering pas*, en vervolgens meest de breede dalen van onderscheidene rivieren volgend, komt hij nabij de zee, waar evenwel de waterarme hoogvlakten van het Karst-plateau de afdaling verhinderen, zoodat men langs een omweg te Triëst aankwam. Dit laatste was een hindernis, en had dan ook ten gevolge, dat de ontwikkeling van Triëst niet van de stad zelve uitging, maar van buiten af bevorderd werd. Toen Karel VI Triëst tot een handelsstad wilde verheffen, wist hij Grieken, Italianen, Belgen, Nederlanders en Duitschers te winnen tot vestiging, en van dezen verkregen de Italianen het overwicht.

De ontwikkeling en bloei van Triëst, welke stad in deze eeuw gouden dagen beleefd heeft, lijdt thans eenigszins aan den stilstand van 'tverkeer. Verschillende oorzaken werken hiervoor samen. Vroeger was de „Oostenrijksche Zuidbaan” de eenige spoorweg dwars door de Alpen, en thans telt men er niet minder dan zes. Een gedeelte van het verkeer van Midden-Europa naar de Levant enz., dat vroeger alleen over Triëst ging volgt thans andere wegen. Daarbij komt, dat

Hongarijē zijn overzeeschen handel in Fiume concentreert. De export van industrie-artikelen uit de Noord-Sudeten en Beneden-Oostenrijk volgt tegenwoordig veel den goedkoopsten waterweg over de Elbe, om van Hamburg uit geëxporteerd te worden. Daarenboven reiken tegenwoordig consument en producent elkander meer en meer de hand over de wereldzeeën, waardoor de tusschenhandel veel van zijn beteekenis verliest, en aanzienlijke handelshavens meer en meer tot transitohavens verminderd worden. Onder deze richting van den handel lijden vele havens, ook de Nederlandsche.

Van de vreemde schepen in de haven van Triest nemen de Britsche de eerste plaats in. Daarop volgen de Italianen en de Grieken; de laatsten weten zich zeer goed een plaats te veroveren.

8. **Het koninkrijk Dalmatië.** Zara (11000), fabrikatie van rosoglio (een gekruide brandewijn) en marasquin. — Spolato (16000), weverij, visscherij, handel. — Lissa (4000) oorlogshaven, op het eilandje van dien naam.

9. **Het koninkrijk Bohemen.** Praag (met de voorsteden 310000 inw.), gelegen in het hart van Bohemen aan de Moldau, waar deze voor kleine schepen bevaarbaar wordt, is het middelpunt der spoorwegen en van den handel des lands en de belangrijkste fabriekstad. De industrie bestaat bovenal in katoendrukkerij en weverij, machinefabrikatie, lederwerk, handschoenen, fabrikatie van gouden en zilveren artikelen. De stad heeft een overheerschend Slawisch karakter daar de Slawen ook de meerderheid der bevolking uitmaken (Tschechen). — Budweis (28000) Duitse bevolking; potlooden, porcelein-fabrieken, tabak- en suikervabrikatie. — Pilsen (50000) bierbrouwerijen, chemische fabrieken, glasfabrikatie. — Mariënbad, Franzensbad, Karlsbad, Teplitz bekende badplaatsen. — Reichenberg (31000) na Praag de belangrijkste industrie-stad des lands; wol, kousen, machines.

10. **Het koninkrijk Moravië, Brünn** (49000), eerste fabriekstad der monarchie, wolspinnerij en weverij, ververij, machinefabrikatie. — Iglau (24000), Duitse bevolking te midden der Slawen; lakenfabrieken, tabak, glasslijperij. — Prossnitz (21000) textiel-industrie, graanhandel. — Olmütz (20000) a. d. March, leerlooierij, weverij.

11. **Het hertogdom Silezië.** Troppau (23000), en Jägerndorf (14000 bew.) industrie, suikervabrieken.

12. **Het koninkrijk Galicië en Lodomiriën, en het hertogdom Bukowina.** Dit gebied bestaat uit de noordelijke en noordoostelijke afhelling van het *Karpaten-gebergte* met zijn wouden en weiden, en maakt verder deel uit van een laag-

plateau, dat zich in Rusland voortzet. Het N.W. behoort tot het *Weichselgebied*, het Z.O. tot dat van *Dnjester* en *Pruth*. De aansluiting bij Rusland geeft aan deze landstreek een sterk uitkomend continentaal klimaat, met ruwe en strenge winters, maar de zomer duurt nog lang genoeg, om te maken, dat de benedenste hellingen der Karpaten met uitgestrekte beukenwouden bedekt worden, vooral in Bukowina.

Lemberg (128000), hoofdplaats der industrie en van den handel; wolmarkt. — **Brody** (18000) handel met Rusland. — **Tarnopol** (26000) suikervabrieken, leerlooierij, paardenhandel. — **Stanislawow** (22000) machinefabrieken, graanhandel. — **Kolomea** aan de Pruth (30000) handel. — **Przemysl** (35000) aan de Sau, linnenweverij, leerlooierij. — **Tarnow** (28000); linnen, leer. — **Wieliczka**, beroemde zoutmijnen. — **Krakau** a. d. Weichsel (95000 inw. met de voorsteden); laken en lederindustrie. — **Czernowitz** a. d. Pruth, (54000) papier; brons- en machinefabrieken.

13. **Het koninkrijk Hongarijē en Zevenburgen.** Het thans te bespreken landgebied wordt in het noorden en oosten omsloten door de **Karpaten**, een bergketen, die zich met een boog van de Donau ten N. van Presburg tot bij Wallachije uitstrekt. Ten N. van Presburg op de grens van Moravië strekken de **Kleine Karpaten** zich uit naar het N.O., waarbij zich de **Westelijke Beskiden** aansluiten op de zuidgrens van Silezië en Galicie. Ten Z. hiervan verheft zich de **Hooge Tatra** en nog verder zuidelijk schuift het **Hongaarsche Ertzgebergte**, een onregelmatig bergland, in de Hongaarsche vlakte vooruit. De **Oostelijke Beskiden** gaan naar het O. over in de **Karpaten**, ook wel het **Karpatische Woudgebergte** geheeten, naar de dichte wouden, waarmede het bedekt is. De Westelijke Beskiden worden van een spoorweg doorsneden van Teschen naar Krennitz, de Oostelijke Beskiden tusschen Tarnow en Kaschau, en de Karpaten nog op twee plaatsen, over den *Lupkowpas* naar Przemysl en over den *Baloczpas* naar Lemberg.

In het Z. sluit zich het woudrijke **Hoogland van Zevenburgen** bij de Karpaten aan. Dit is een land, dat in het midden uit een golvenden bodem bestaat, en naar het O. en Z. door hoogere oudere gebergten is afgesloten, in het Z. n.l. door de **Transsylvanische Alpen**. Naar het W. sluit het **Biharia-geb.** Zevenbergen niet volledig af.

De lange keten der Karpaten ontstond door evenwijdige opplooiing der aardlagen tot een hoefijzervormige boog, welke het N.O. einde der Alpen met het N.W. einde van het Balkanstelsel verbindt. Aan den binnenkant van die boog zijn de aardlagen door een verzakking in de diepte weggezonden. De Oost-Alpen ver-

toonen die afbreking der aardlagen in het oosten duidelijk, en vulkanische gesteenten aan den binnenkant der Karpaten wijzen eveneens op dergelijke verzakking. Dat weggezonden gedeelte is later met water bedekt en vormde een meer, waarin de Donau, en de andere rivieren van de omringende gebergten, vaste stoffen aanvoerden en tot regelmatige lagen nederlegden. Dit meer werd met het einde van den Tertiairen tijd langzaam drooggelegd door betere afstroming der Donau langs de IJzeren Poort, en aldus ontstond de *Hongaarsche Laagvlakte*. Door het **Bákonyer woud** en het **Visegrader gebergte** wordt die vlakte gescheiden in de **Kleine Hongaarsche Laagvlakte** in het N. W. en de **Groote Hongaarsche Laagvlakte** in het Z. O.

De Hongaarsche vlakte heeft een scherp geteekend vastelandsklimaat met heete zomers en koude winters. De gebergten, welke de vlakte omsluiten, berooven de winden van hun vochtigheid, en de ongelijkmatige verdeling van den regen over het jaar (zomerregen) heeft ten gevolge, dat de woudgroei wordt belemmerd. De boomlooze vlakte wordt over groote uitgestrektheden geheel een steppe, hier „poesta” geheeten, d. i. woeste vlakte. De zomerregen doet echter de granen goed gedijen, en de tarwe levert er rijke oogsten. Aan de hellingen der gebergten groeit een heerlijke wijn. Verder is de veeteelt (zie pag. 95) in Hongarijê algemeen.

Zevenburgen. Kronstadt (Brassó) ¹⁾ (31000 inw. meest Duitschers) eerste fabrieks- en handelsstad, laken, katoen, leder. **Hermannstadt** (21000 inw., meest Duitschers) papier-, suiker-, kaarsen- en hoedenfabrikatie. **Klausenburg** (Hong. *Kolozsvár*) (33000 inw., meest Magyaren) fabriekstad, en handel.

Hongarijê. A. Tusschen de Donau en de Drau: **Odenburg** (27000 inw.) laken- en suikerfabrieken, veemarkten. **Stuhlweissenburg** (*Székes-Fejérvár*) (28000 inw.) wolindustrie, wijnbouw, veemarkten. **Fünfkirchen** (*Pécs*) (34000 inw.), veelvuldige industrie, wijn-, ooft- en tabaksbouw; zwijnenhandel.

B. Steden aan de Donau: Presburg (*Pozsony*) (52000 inw.), fabrieken, daaronder de grootste dynamietfabriek van het vasteland, expeditiehandel. — **Raab** (*Győr*) (23000 inw.), lakenfabrieken, graanhandel. **Komorn** (*Komárom*) (13000 inw.), wijnbouw. — **Waitzen** (*Vác*) (14000 inw.), wijnbouw, veemarkten.

¹⁾ Vele steden in Hongarijê hebben behalve de namen, waaronder zij algemeen bekend zijn, nog eigen Hongaarsche namen. Wij geven ook deze op tusschen ().

De letters *cz* en *tz* spr. uit als *ts*. — *cs* en *ts* als *tsj*. — *zs* als de Fransche *j*. — *gy* als *dj* en dus *Magyaren*, spr. uit: *Mádjaren*.

Ofen en Pest (Buda-Pest) (492000 inw.) Hongaarsche hoofd- en residentiestad, bestaat uit het op de laatste uitloopers der Alpen nog al hoog gelegen *Ofen* rechts, en het zacht oprijzende *Pest* links van de Donau, door bruggen verbonden. De bewoners zijn naar de nationaliteit $\pm 67\%$ Magyaren, $23,7\%$ Duitschers, $5,6\%$ Slawen. De groote meerderheid is katholiek. Ook bevinden zich hier ruim 100000 Israëlieten. De belangrijkste tak van industrie zijn de molens, die jaarlijks $\pm 4,6$ mill. metr. centenaars meel opleveren. Verder vele machinefabrieken (31), ijzergieterijen, scheepsbouw, groote bierbrouwerijen, 2 staats tabak- en sigarenfabrieken (met meer dan 2000 arbeiders) de Hongaarsche wapenfabriek. Veel handel in tarwe, meel, brandstoffen, leder, wol, wijn, rundvee, varkens enz.

C. Steden tusschen de Donau en de Theiss: **Zambor** (26000 inw.), graan- en veehandel. **Maria-Theresiopel** (*Szabadka*) (73000 inw.), linnenweverij, ververij, leerlooierij, veehandel. **Félegyhaza** (30000 inw.), landbouw en veeteelt, wijnbouw, ooftbouw, tabak. — **Kecskemét** (48000 inw.), veeteelt, tabak, wijn, zeepfabrikatie. — **Nagy-Körös** (25000 inw.) en **Czegléd** (28000 inw.), met landbouw en veeteelt.

D. In het Hongaarsche Ertzgebergte en omstreken liggen vele fabrieksteden. **Neutra** (14000 inw.). **Schemnitz** (*Selmecz*) (15000 inw.), en **Kremnitz** (*Körmöczbánya*) met goud- en zilvermijnen. **Kaschau** (*Kassa*) (29000 inw.), fabrieken, handel in produkten des lands. **Miskolcz** (30000 inw.), machinefabrieken, molens, graan- en ooftbouw; wijn. **Erlau** (22000 inw.), wijnbouw; weefindustrie.

E. Aan de Theiss liggen: **Munkács** (11000 inw.) ijzer- en aluingroeven. **Tokaj** (4500 inw.), beroemde wijn. **Szolnok** (21000 inw.), machinefabrieken, molens. **Congrád** (21000 inw.). **Szentés** (31000 inw.), wijnbouw. **Szegedin** (86000 inw.), aan den mond der Maros; papier-, tabak- en zeepfabrieken; handel in produkten des lands. **Zenta** (26000 inw.), veeteelt.

F. Ten O. van de Theiss en in Banaat: **Nyiregyháza** (27000 inw.), soda, minerale bronnen. **Debreczen** (57000 inw.), eerste varkensmarkt; vleeschwarenfabrieken. **Csaba** (34000 inw.). **Békes** (25000 inw.). **Arad a. d. Maros** (42000 inw.), fabrieken en handel. **Temesvár** (40000 inw.), zijdeteelt, looierij, weefindustrie.

Kroatië en Slavonië. Agram (*Zágráb*) (38000 inw.), aan de Sau; tabak-, steengoed- wijnsteenfabrikatie. **Varasdin** (*Varasd*) (10000 inw.).

De haven van het Hongaarsche Rijk is **Fiume** (29000 inw.), aan de golf van dien naam. Door de verbinding met sporen en de begunstiging der regeering is de stad snel vooruit gegaan,

en heeft een levendigen handel, hoewel het niet tegen Triëst kan concurreren.

Bosnië en Herzegowina. Van dit gebied is ongeveer 44 0/0 der oppervlakte door bosch bedekt, 24,7 0/0 is bouwland, 16,7 0/0 is grasland en 14 0/0 ligt woest. De grond is zeer vruchtbaar, doch de landbouw staat nog op een zeer lagen trap. *Mais* is het hoofdprodukt des lands; verder verbouwt men: *tarwe, gerst, haver, aard-appelen* enz. Het land is buitengewoon rijk aan ooft, vooral aan pruimen; *wijn* oogst men in Herzegowina. De bergbouw is onder het Oostenrijksch bestuur zeer vooruit gegaan; men vindt er *ijzer, koper en mangaanerts* enz. alsmede *bruinkolen*. De kleinindustrie en huisnijverheid werken hier nog voor de behoeften; grootindustrie komt meer en meer op, als: papierfabrikatie, tabaksnijverheid en bierbrouwerij.

Serajewo (11000 inw.), leerlooierij en andere fabrieken. **Mostar** (13000 inw.), aan de *Narenta*. Wapenfabrieken; zijdeteelt en wijnbouw.

Het Koninkrijk België.

(Grootte 29457 K.M.². — Bewoners 6136444 (op einde 1891). — Bewoners per K.M.² 209).

§ 84. **Natuurlijke gesteldheid des lands enz.** Het kleine koninkrijk België ligt tusschen Nederland, Pruisen, Luxemburg, Frankrijk en de Noordzee. Van het zuidoosten af vormt de bodem een overgangsland tusschen het *Rijnsche Leisteengebergte* (zie pag. 62) in het *Plateau van Lotharingen* (pag. 65) naar de kustvlakte, die zich langs de Noordzee uitbreidt. Het bergland der **Ardennen**, dat het zuidoosten des lands inneemt, kan als eene voortzetting van genoemde berglanden, en in 't bijzonder van de *Eifel* en *Hoh Venn* beschouwd worden. De Ardennen vinden naar het noorden en westen hun grens in het dal der *Maas*. Zij vormen een hoogvlakte (de hoogste punten zijn ± 600 à 700 M. hoog) (van Silurisch-Devonische formatie en behoreen dus ook in geologisch opzicht tot bovengenoemde gebergten), die van eenige rivierdalen (Ourthe, Lesse, Semoy) in grillige kronkelingen doorsneden is. De steensoorten worden gevormd door leigesteenten, zandsteen en grauwakke. Over 't geheel heeft de hoogvlakte een ernstig, somber karakter (evenals de Eifel) en in de hoogste gedeelten is zij met heiden en hoogvenen (in de Hautes Fagnes = hooge venen), bedekt. De bevolking is hier zeer gering en heeft zich hoofdzakelijk in de rivierdalen gevestigd. In den zomer worden de dorpen veel voor zomerverblijf bezocht.

Ten noorden van het eigenlijke gebied der Ardennen ligt ten zuiden langs de Sambre en Maas een breede gordel lands van minder dan 300 meter hoogte, die als een overgang van

het heuvelland tot het bergland kan beschouwd worden, hoofdzakelijk uit zandsteen en kalkgesteenten bestaande. Hier liggen de landschappen *Fagne* (ten W. der Maas), *Famenne* en *Condroz* (ten O. der Maas) en *Herve* (ten N.O. van Luik). Over 't geheel is de bodem er niet zeer vruchtbaar, uitgezonderd het land van *Herve*, dat door den leembodem zeer goede weiden (60 pct.) en bouwlanden oplevert. In het land van *Condroz* vindt men een 40—50 meter hooge rug langs de Maas, die uit Devonischen zandsteen bestaat, en waarbij zich noordelijk de *steenkolenformatie* aansluit, zoodat de rijkdom aan *kolen, ijzer, zink* en *lood* tusschen Namen en Luik de aanleiding tot de bloeiende industrie van België geworden is.

Tusschen de Maas en de Schelde breidt zich een golvend heuvelland uit, dat van ongeveer 200 M. hoogte in het Z. O. tot 50 M. in het noorden daalt, en van vele schilderachtige rivierdalen doorsneden is. De bodem is meest in den Tertiairen tijd der aardgeschiedenis gevormd, en wordt van de *Borinage* in Henegouwen tot het land van *Hesbaye* ten W. van Luik met een vruchtbare diluviale klei of leem, *löss* (in het zuiden van onze provincie Limburg vindt men dezelfde kleisoort), en mergelgrond bedekt, die voor *tarwe* en *suikerbieten* zeer goed geschikt is. Verder noordelijk wordt de bodem meer zandig en minder vruchtbaar; toch groeien ook hier, waar de grond kalk- en mergelhoudend is, alle *gransoorten*, alsmede *vlas, tabak* en *cichorei*.

Ten N. en N.W. van het heuvelland ligt de vlakte van Vlaanderen en Antwerpen, die van ± 50 M. hoogte tot beneden den zeespiegel daalt. Langs de zeekust strekt zich een duinenrij uit en achter deze ligt een strook van 10 tot 15 K.M. breed, bestaande uit lage, vruchtbare kleigronden, overeenkomende met die in Holland, en ook als deze grootendeels tot polders bedijkt. Hier heeft men de meest intensieve cultuur, en in het dicht bevolkte land is de bodem schier tot tuinen verdeeld, welke op zeer afwisselende wijze bebouwd worden. Ten O. van Antwerpen strekt zich op de zacht golvende zandgronden, die in Nederlandsch Noord-Brabant eene voortzetting vinden, een uitgebreide heide uit, zoo hier en daar met zandverstuivingen overdekt. Dit zijn de **Kempen** of **Campine**. Nabij de verstrooid liggende dorpen is de bodem als in oasen ontgonnen. In het N. O. wordt de ontginning bevorderd door kunstmatige irrigatie met het water, dat uit de rivier de Maas wordt aangevoerd.

Rivieren. Het oostelijk deel van België behoort tot het stroomgebied van de **Maas**, die in Frankrijk ontstaat, in den middelloop tot België en in den benedenloop tot Nederland behoort. De belangrijkste linker bijstroom is

de **Sambre** (bij Namen), die aan den mond bevaarbaar is. Rechts ontvangt de Maas de **Semoy**, die met een sterk kronkelenden loop door een schoon dal in de Ardennen stroomt („Klein Provence” genoemd wegens het zacht klimaat); de **Lesse**, (met de Grot van Han) en de **Ourthe** met de **Amblève** en **Vesdre**. In deze rivierdalen heeft zich veel industrie ontwikkeld. De Maas zelve is in België voor 128 K.M. bevaarbaar, hoewel het veel moeite kost haar eenigszins aan de eischen eener bevaarbare rivier te laten voldoen.

De Maas is de hoofdriever van het bergland, de **Schelde** die van het heuvelland en de vlakte. De Schelde is voor den handel de belangrijkste rivier des lands. Ontstaan in Frankrijk, wordt zij reeds bij Doornik bevaarbaar, neemt bij Gent de **Lys** of **Leye** op, bij Dendermonde de **Dender**, bij Rupelmonde de **Rupel**, (ontstaan uit de samenvloeiing van **Senne**, **Dyle** en **Nethe**), en stroomt voorbij Antwerpen, om in den zeearm der Westerschelde nabij de Nederlandsche grens uit te monden. In 't geheel over 240 K.M. bevaarbaar, heeft de Schelde bij Antwerpen een diepte van 10 meter. De vloed doet zich tot voor deze stad gevoelen; te Antwerpen bedraagt het gemiddeld verschil in waterstand bij eb en vloed 43 d.M. Hierdoor is Antwerpen voor groote zeeschepen te bereiken. De mond der Schelde behoort aan Nederland, doch de vaart is voor België vrij. Van 1648 tot 1792 kenden de Nederlanders zich het recht toe de Schelde door tollan af te sluiten, en ook na 1830 trachtte men aanvankelijk dit recht te handhaven, maar sedert lang zijn reeds alle belemmeringen afgeschaft.

Het land is verder door een net van 32 *grootte* kanalen doorsneden, tezamen met 776 K.M. lengte, terwijl in 't geheel de 49 kanalen ± 1000 kilometer lengte bezitten.

Kanalen. De belangrijkste kanalen zijn: *Van Yperen naar Nieuwpoort*, het oudste kanaal, in 1251 gegraven. — Het kanaal van *Charleroi naar Brussel* (73 K.M.). — Het *Kempenkanaal* (86 K.M.) van de Maas naar de Schelde. — Het *Zuid-Willemskanaal* van Maastricht naar den Bosch (45 K.M.). — Het kanaal van *Gent over Brugge naar Ostende* (72 K.M.). — Het kanaal van *Gent naar Terneuzen*. — Het kanaal van *Turnhout naar Antwerpen* (37 K.M.).

Klimaat. Het klimaat van België staat door de heerschende westenwinden onder den invloed van den Atlantischen Oceaan en is derhalve een zeeklimaat (zie pag. 54). Naar het zuidoosten, op de Ardennen wordt het klimaat meer continentaal. De gemiddelde temperatuur te Oostende is 10,3° C., in Brussel 10,3° C. en in Luik 10,2° C. In het westen is de zomer iets koeler dan in het oosten, de winter omgekeerd. De

regenhoeveelheid neemt naar het Z.O. met de hoogte des lands toe (70—80 c.M. op de vlakte en het heuvelland; 80—100 c.M. ten Z. der Maas en 100—150 c.M. in de hoogste gedeelten). De meeste regen valt in den herfst en in den zomer; in de Ardennen ook wel in den winter.

§ 85. **Bevolking, staatsbestuur, leger, kerk en school.** De ligging van België, in een gebied waar onderscheidene volkengroepen tijdens de verhuizingen elkander kruisten, heeft ten gevolge gehad, dat er verschillende volkselementen gevonden worden. Hoofdzakelijk twee groepen, de Germaansche **Vlamingen** en de Keltische **Walen** maken thans de hoofdbestanddeelen der bevolking uit.

In den oudsten historischen tijd, die met de komst der Romeinen begint, was het berg- en heuvelland door *Kelten* bewoond. Deze Kelten werden geromaniseerd (zie pag. 59) en de tegenwoordige *Walen* zijn de nakomelingen der geromaniseerde Kelten. De Walen bewonen vooral het Z.O.; een lijn van Kortrijk naar Visé (aan de Maas nabij de Ned. grens) getrokken geeft ongeveer de noordelijke grens van hun gebied aan.

De vlakte en het heuvelland werden in den ouden historischen tijd en gedurende de middeleeuwen door verschillende Germaansche stammen overstroomd, die *Vlamingen* genoemd werden. In het bergland, een natuurlijke vesting, hielden de Walen tegen de uit het noorden binnendringenden stand, en bewaarden daar hun nationaliteit. De Vlaming, met zijn blond haar, grooter gestalte en blauwe oogen (van Saksisch ras) is gemakkelijk van den donkeren Waal met hoekig gelaat en scherpe lichaamsvormen, kleiner gestalte en grooter levendigheid, te onderscheiden. De Vlamingen spreken de Nederlandsche taal, (*Vlaamsch* genoemd), die in België naast het Fransch als officieele taal erkend is. Sedert een zestigtal jaren hebben de Vlamingen een warmen strijd gevoerd voor het handhaven hunner taal; dien strijd noemt men de *Vlaamsche beweging*, en zij is gedeeltelijk met succes bekroond.

De Walen hebben hun eigen Waalsche taal, maar spreken allen ook Fransch. Doch behalve bij de Walen is het Fransch bij vele Vlamingen algemeen in gebruik, of kan het gesproken worden. België heeft derhalve twee talen. Volgens de statistiek der volkstelling van 1890 spraken in België 45,2 pct. der bevolking Vlaamsch, 40,9 pct. Fransch en 11,5 pct. beide talen.

België is na Saksen het dichtst bewoonde land van Europa. De ontwikkeling van landbouw en nijverheid geven aanleiding, dat op een kleine oppervlakte een talrijke bevolking kan gevoed worden. De verdeling der bevolking over het land leeren wij uit het volgend overzicht kennen.

Provinciën.	Oppervl. in KM ²	Inwoners op 31 Dec. 1890.	Inwoners op 1 KM. ²
Antwerpen . . .	2 831,7	699 919	248
Brabant . . .	3 282,9	1 106 158	337
West-Vlaanderen	3 233,8	738 442	228
Oost-Vlaanderen.	3 000,3	949 526	316
Henegouwen . .	3 721,6	1 048 546	282
Luik	2 894,8	756 734	262
Limburg . . .	2 412,0	222 814	92
Luxemburg . . .	4 418,3	211 711	48
Namen	3 660,2	335 471	92
België	29 457,0	6 136 000	209 4)

Hieruit blijkt, dat de bergachtige gedeelten des lands het dunst bevolkt zijn, de vlakke van Vlaanderen het dichtst.

De *Katholieke godsdienst* is algemeen in België; men vindt er slechts 15000 Protestanten en 3000 Israëlieten, meest in Brabant en Antwerpen.

Het lager onderwijs laat nog veel te wenschen over; volgens de volkstelling van 1890 konden, na aftrek der kinderen beneden 8 jaren, slechts 74.96 pct. der bevolking lezen en schrijven.

België is na de afscheiding van Nederland (1831) een constitutioneele monarchie. De wetgevende macht wordt uitgeoefend door den koning en twee kamers der volksvertegenwoordigers, welke door een zeer uitgebreid kiesrecht (wet van Sept. 1893) gekozen worden.

Het leger bestaat uit vrijwilligers en een nationale militia, door loting aan te wijzen uit hen, die het 20^{ste} jaar zijn ingetreden. De staat zorgt zelf voor plaatsvervangers, tegen een vrijkoopsom van 1800 francs. Het leger bestaat in vredetijd 13300 manschappen (alles tezamen uit 50005). België is door de mogendheden als een neutrale staat erkend en derhalve dient het leger tot verdediging van het land en van de neutraliteit. Antwerpen is het centraalpunt van het vestingstelsel des lands, terwijl langs de Maas een rij van bevestigde punten, de zoogenaamde *Maaslinie*, ter verdediging dienen.

§ 86. **Ontwikkeling van handel en nijverheid in België.** België, dat in de middeleeuwen tot de Nederlandsche gewesten behoorde, was in dien tijd reeds een land, bloeiende door handel en nijverheid. De Vlaamsche steden als Brugge, Gent, Yperen en Antwerpen e. a. hadden tijdens de middeleeuwen door levendigen handel (zie pag. 45) een groote beteekenis in West-Europa, en met recht werd er van een wereldhandel gesproken, waaraan een buitengewoon drukke fabrieksnijverheid, vooral van weeffabrieken, gepaard ging. Op pag. 45 hebben wij

4) Door optelling zal men niet zuiver de onderstaande cijfers verkrijgen. Wij ontleenden deze opgaven aan verschillende bronnen en daardoor eenig verschil. Dit doet echter aan de hoofdzak geen nadeel.

reeds aangetoond, hoe de geographische ligging in verband met de historische omstandigheden een belangrijke factor in de ontwikkeling van dit economisch verschijnsel was.

Ongeukkig begon in de 15^{de} eeuw de natuur den Vlaamschen steden onoverkomelijke hindernissen in den weg te leggen door het verzanden van vele havens. Brugge, in het midden der 14^{de} eeuw nog de groote zeehaven dezer streken, de zetel der Duitsche en Engelsche kooplieden, de stapelplaats der Vlaamsche fabrieksgoederen, zag sedert het begin der 15^{de} eeuw zijn toegang uit zee, het Zwin, meer en meer verzanden, een euvel dat jaar op jaar toenam, zoodat het eindelijk geheel van de zee werd afgesloten. Damme en Sluis (in Zeeuwsch Vlaanderen) troffen hetzelfde lot, en de handel in deze steden ging snel achteruit. Vooral in Brugge was het verval snel en groot. De stad, die eene eeuw te voren Venetië's handelsvlotten nog voor hare muren zag komen, waar Engelsche, Schotsche en Spaansche wol en Fransche wijnen met het damast, de reukwerken en edelgesteenten van den Levant, de korenoogsten van Frankrijk en de Oostzeekust, de pelswerken van Rusland, het hout van Skandinavië, het ijzer van Spanje en de zijde van Italië samenstroonden, waar de geldhandel een ongekend groote vlucht had genomen, en het crediet zijn eerste ontwikkeling beleefde (zie pag. 12 over beurzen, noot) zij was omstreeks 1500 slechts een schaduw van haar vroegere machtontwikkeling. Want hoewel de bewoners, bouwend op vroeger verworven rijkdommen, nog door wereldvertoon trachten te schitteren, de kaden, eens bedekt met de vrachtkarren en in rijen omzoomd met schepen, waren ledig, en het gras groeide in de eertijds drukke straten.

De erfenis van Brugge werd door het gunstig gelegen Antwerpen aan de Schelde aanvaard, en in het begin der 16^{de} eeuw werd deze stad de rijkste koopstad van Europa. Evenwel, de oorlogen der Nederlanden met Spanje, waarbij Amsterdam in 1578 de zijde der Staten koos, terwijl Antwerpen aan Spanje bleef, het bezit van den mond der Schelde in de handen der noordelijke Nederlanden, dit waren historische gebeurtenissen, welke den handel en de nijverheid van Antwerpen gedurende de 17^{de} en de 18^{de} eeuw zware slagen toebrechten. Het Spaansche en Oostenrijksche bestuur was voor de zuidelijke Nederlanden niet voordeelig, en de bijna voortdurende oorlogen, welke dit land tot het algemeene slagveld maakten, werkten verder mede om een vernieuwde economische ontwikkeling tegen te houden. Eerst in het laatst der 18^{de} eeuw begon de landbouw in deze gewesten iets vooruit te gaan.

De vereeniging van België met Nederland van 1815—1830 was voor de ontwikkeling van eerstgenoemd land niet onvoordeelig. De regeering

trachtte van het zuiden een industrieland te maken, waartoe het ook was aangewezen door de minerale voortbrengselen des lands, terwijl men den handel in het noorden dacht te concentreren. Daarom werd de nijverheid in het zuiden ten zeerste bevorderd. Aan de hulp der regering was het te danken, dat te Seraing (bij Luik) eene zeer groote fabriek voor machines werd opgericht, die met de beste in Engeland kon wedijveren. En ook de bergbouw nam in dien tijd zeer toe in bloei.

De langdurige vrede, die na de afscheiding van 1830 voor België volgde, was voor de ontwikkeling der nijverheid in dat land van groote beteekenis. Snel verhief België zich tot een eersten industrie-staat, waartoe de kolen- en ijzerrijkdom het in staat stelde. De ligging te midden van welvarende staten, en het bezit van een net van goed bevaarbare wateren werkten hier toe mede. Daardoor verkreeg de moderne grootindustrie hier een buitengewone vlucht. Terwijl België in 1850 nog slechts 3374 stoommachines met 65930 paardenkracht telde, vond men in 1891 er reeds 18630 stoomketels en 18304 motoren, te zamen met 936486 paardenkrachten. Eigenaardig is het in België, dat de Waalsche bevolking zich hoofdzakelijk op bergbouw en metaalindustrie, de Vlaamsche meer op handel en zeevaart toelegt, terwijl de textiel-industrie en landbouw door beide worden beoefend.

Aanvankelijk werd België's handel nog bemerd door de tol, die Nederland op den Scheldemond hief, welke echter in 1863 door België werd afgekocht, en tevens kocht dit land het recht van een gelijkstelling der Belgische schepen met de Nederlandsche op de overige wateren tusschen de Schelde en de Rijn. Daardoor kon Antwerpen weder de gelukkige concurrent worden van Amsterdam en Rotterdam. En door den voortvarenden aanleg van een dicht spoorwegnet, dat de goedkoopste en snelle verbinding met Duitschland, Oostenrijk en Frankrijk tot stand bracht, werden Antwerpen en Ostende spoedig bloeiende havenplaatsen met drukken handel, gedeeltelijk ten koste van Nederland, dat in den aanleg van spoorwegen te lang achter bleef.

Een aanzienlijk deel van den Duitschen handel werd hierdoor van Amsterdam en Rotterdam naar Antwerpen verplaatst. Het is dus geen wonder, dat België's handel verbazend is toegenomen in de laatste halve eeuw. In de eerste plaats nam het transitoverkeer een buitengewone vlucht door de lage tarieven op de spoorwegen. Doch ook de werkelijke Belgische handel ging snel vooruit, waartoe de bloeiende nijverheid veel bijdroeg. Het volgend overzicht wijst dit duidelijk aan; de cijfers duiden de waarde aan handelsomzet aan in mill. franc.

JAREN:	1840	1860	1880	1891
Alg. handel . .	429,9	1801,4	4935,6	5966,6
¹⁾ Speciaalhandel	345,2	985,9	2897,6	3318,8
Invoer	205,6	516,5	1680,9	1799,8
Uitvoer	139,6	469,4	1216,7	1519,0
Doorvoer	43,9	408,8	1008,4	1328,0

Gedurende dit vijftigtal jaren is aldus de handel op zijn minst vertienvoudigd.

Wat de handelspolitiek betreft, hangt België hoofdzakelijk af van de machtige naburen, met wie het in betrekking staat, en daarnaar stelt het zich beginselen. Het vrij-handelstelsel heeft België ten zeerste in bloei doen toenemen, en aan zijn gunstige geografische ligging groote voordeelen gegeven. Zeker zou men niet gedacht hebben hiervan af te wijken, als de naburige landen dit stelsel ook getrouw waren gebleven, wat, zooals wij zagen, niet het geval was. Door de beschermende stelsels in Duitschland en Frankrijk is ook hier een partij voorstanders van het protectionisme ontstaan, of liever van represaille-maatregelen. Niet zeker is het of hieraan gevolg zal worden gegeven.

In de geschiedenis van het spoorwegverkeer speelt België een belangrijke rol. Men besloot aanvankelijk tot den aanleg van staatsspoorwegen (1834) en exploitatie door den staat. Spoedig echter ontdekte men hierbij groote gebreken, duur beheer en dientengevolge lage renten, waarom men in de kamers dikwijls op verandering in dezen aandrong. Men besloot in 1844 daarom het beginsel van staatsaanleg te laten varen, en de reeds geprojecteerde lijnen voor particulieren aanleg open te laten. Dit geschiedde, doch de staat hield nog eenige der belangrijkste lijnen in eigendom en exploitatie, zoodat staats-exploitatie er de overhand heeft.

In den jongsten tijd is België als koloniale mogendheid opgetreden. Koning Leopold II had het initiatief genomen tot het stichten van den *Kongo-Staat* aan de Kongo-rivier in Afrika, en was soeverein van dien staat geworden. De band tusschen beide staten was echter aanvankelijk slechts van persoonlijken aard. Doch bij testamentaire beschikking van 2 Aug. 1889 heeft de soeverein zijn rechten op den Kongo-Staat na zijn dood aan België gelegateerd. En bij eene overeenkomst van 3 Juli 1890 tusschen den Kongo-Staat en België is aan dezen staat

¹⁾ Men onderscheidt bij de handelsstatistiek *generaal-handel* of *algemeene-handel* en *speciaal-handel*. Bij den *invoer* omvat de *generaal-handel* alles, wat uit het buitenland en de koloniën wordt binnengevoerd; met den *speciaal-handel* bedoelt men alleen den invoer voor gebruik in het land. Bij den *uitvoer* beteekent de *generaal-handel* den uitvoer van alle koopwaren, de *speciaal-handel* den uitvoer van produkten des lands.

het recht gegeven, om binnen het tijdsverloop van 10 jaren te beslissen, of hij den Kongo-Staat met alle rechten en verplichtingen wenschte over te nemen. Aldus is de weg gebaad om den Kongo-Staat tot een Belgische bezitting te maken.

§ 87. **Middelen van bestaan. A. Landbouw en Veeteelt. Wouden.** De landbouw in België heeft zich sedert de vorige eeuw belangrijk ontwikkeld en staat in Europa mede boven aan. Uit de beschrijving der grondgesteldheid bleek reeds, dat de vruchtbaarheid in de onderscheidene deelen zeer verschilt. In de *Kempen* van het noordoosten vindt men slechts weinig bebouwde streken: heiden, bosschen en moerassen bedekken het grootste gedeelte des lands. De *Condroz* is somber en koud; de *Ardenennen*, waar wouden en hoogvenen gevonden worden, zijn arm aan bouwlanden, doch voor veeteelt beter geschikt. *Vlaanderen* en *Hesbaye* zijn de vruchtbaarste landstreken (klei- en lössgrond). De oppervlakte des lands, die ongeveer aan den verbouw van verschillende produkten gewijd wordt, leeren wij uit onderstaand overzicht kennen, volgens opgave van 1880.

	Hectaren.	Hectaren.	
Rogge	277 640	Erwten en wikken 14 005	
Tarwe	275 932	Vlas	40 087
Haver	249 486	Beetwortelen . .	32 627
Spelt	52 514	Hennep	805
Gerst	40 182	Hop	4 185
Gemengd koren	25 726	Aardappelen . .	199 357
Boekweit . . .	13 184	Voedergew. enz.	217 940
Boonen	19 088	Tabak	15 77

In 't geheel was er in 1880 aan **landbouw** gewijd 2 215 533 H.A., aan **grasland** 351 155 H.A., aan **tuinbouw** 39 723 H.A., aan **boomgaarden** 37 948 H.A., aan **wijnbouw** 206 H.A. **Tarwe** verbouwt men bovenal in de provinciën Antwerpen en Brabant; **rogge** in Brabant en Oost-Vlaanderen; **haver** in Luxemburg, Namen en Henegouwen; **spelt** in Namen; **gerst** en **vlas** in Vlaanderen en Henegouwen; **boekweit** in Oost-Vlaanderen en Antwerpen; **suikerbieten** in Henegouwen, Luik en Brabant. De aanzienlijke cultuur der suikerbieten heeft grooten uitvoer van suiker tengevolge, in 1891—92: 205000 tonnen. In de behoefte aan granen voorziet echter het land op verre na niet. De kunstmatige culturen zijn in België met veel succes ontwikkeld; ook de tuinbouw staat er door goede scholen op hoogen trap.

De **wouden** beslaan een oppervlakte van 489 423 H.A. (16,4% der oppervlakte), en komen meest voor in de Ardennen, terwijl in Vlaanderen bijna geen bosch gevonden wordt. De houtrijkdom is op verre na niet voldoende voor de behoefte. Langs wegen, slooten en stroom-

pjes in de lagere gedeelten vindt men veel *wilgen* en *populieren* (Kanadasche) geplant, die aanleiding geven tot mandenmakerij, klompenmakerij enz., waarmede in het Land van Waes zich duizenden bezig houden.

De rijkdom aan huisdieren bestond in 1880 uit 272000 paarden, 1383000 stuks **rundvee**, 365000 **schapen** (in de Kempen en op de Ardennen), 249000 **geiten** en 646000 **varkens**. De meeste paarden vindt men in Namen en Luxemburg. Voor de veredeling van het paardenras wordt veel gedaan door de Staatsstoeterij te Tervueren. De bijenteelt bloeit nog in de Kempen.

B. Bergbouw, enz. Onder de schatten des bodems staat de **steenkol** boven aan, die in een streek langs Sambre en Maas gevonden wordt, en hier bovenal twee hoofdbekkens heeft. In 1891 telde men hier 240 kolenmijnen, waarvan 133 in exploitatie, en waarin 118983 arbeiders werkzaam waren. De meeste liggen in Henegouwen en Luik. De opbrengst was in 1891 19,7 mill. tonnen. In 1890 werd door België 4,5 mill. tonnen steenkolen en cokes meer uitgevoerd dan ingevoerd; de grootste uitvoer ging naar Frankrijk.

De productie van vele mineralen, uitgezonderd ijzer, is in de laatste 25 jaren achteruit gegaan. Het volgend overzicht toont dit aan.

	Tonnen opbrengst in 1865.	Tonnen opbrengst in 1891.	Waarde in Francs. 1891.
IJzererts . . .	1018 231	202 204	1172 700
Zinkblende . .	14 657	10 200	816 000
Galmei	41 528	4 080	237 000
Loodglans . . .	14 658	70	8 100
Zwavelkies . .	31 818	1 990	19 100
Mangaanerts .		18 498	254 000

In 1891 waren er 28 hoogovens werkzaam, die 684126 ton ruw ijzer bewerkten, ter waarde van 38,3 mill. francs.

Het onzijdig gebied „*Vielle Montagne*” op de zuidgrens van Nederlandsch Limburg, Pruisen en België, heeft rijke *zinkmijnen*, die jaarlijks ± 80000 tonnen van dit mineraal leveren.

C. Nijverheid. Wij wezen reeds op den verbazenden vooruitgang der groot-industrie in België. De **textiel-nijverheid** is zeer ontwikkeld. In het laagland (Vlaanderen, Antwerpen, Brabant en Henegouwen) vindt men **katoen-** en **linnen-industrie** (in 1883: 320000 vlas- en 800000 katoen-fijnspindels); de **wol-industrie** (300000 fijnspindels) is het belangrijkste in de prov. Luik (Verviers). De **kantenfabrikatie** is beroemd te Brussel, Mechelen en Gent; men

schat het aantal vrouwelijke arbeiders, die kanten bewerken, op 150000. De ijzerindustrie vindt men in het zuiden: Luik, Namen en Luxemburg. Machine- en wapenfabrieken vindt men te Seraing, (die van Cockerill is vooral beroemd), Luik, Brussel, Verviers. De uitvoer van machines is echter verminderd; in 1882 bedroeg die uitvoer voor een waarde van 77,4 mill. franc, in 1891 voor niet meer dan 40,9 mill. franc. Verder noemen wij nog: de glasfabrikatie in Henegouwen, de talrijke, meest kleine bierbrouwerijen (in 1891: 2832 die tezamen 10 mill. H.L. bier leverden: het bier is er nationale drank), tabaksindustrie, leerlooierijen, papier- en stroo- hoeden-fabrikatie; de fabrieken van steengoed en Fayence in Henegouwen (Doornik); de fabri- katie van aarden pijpen in Namen en Henegouwen enz. De staat heeft een kanonnengieterij (Fab- rique nationale) te Luik. De suikerindustrie (zie bij suikerbieten) telde in 1891: 120 fabrieken en 30 raffinaderijen met een productie van 150000 ton ruwe suiker. De brandewijnstokerij had in 1891 264 fabrieken aan den arbeid.

D. Handel en verkeer. Scheepvaart. De bui- tenlandsche handel van België omvat per jaar aan invoer en uitvoer een bedrag van ongeveer 3 milliard franc en is dus, met het oog op den kleinen staat, zeer aanzienlijk. In het volgend overzicht leeren wij de landen kennen, waarmede België hoofdzakelijk handel drijft; de waarde is uitgedrukt in millioenen francs voor 1891.

LANDEN.	Invoer in België.	Uitvoer uit België.
Frankrijk	326,8	378,7
Groot-Britannië	199,5	265,6
Deutsche „Zollverein”	164,2	294,4
Nederland	196,6	228,7
Vereenigde Staten	199,9	55,3
Britsch-Indië	121,6	9,0
Rusland	116,3	7,8
Rumenië	109,9	7,3
Argentina	86,9	11,8
Skandinavië	46,5	13,7
Brazilië	32,1	23,8
Italië	24,4	27,5
Spanje	17,0	31,4
Zwitserland	2,3	30,1
Turkije	11,4	19,7

Daarboven komt nog een belangrijke handel met de vrijhavens van Hamburg en Bremen, die respectievelijk in 1891 aan invoer in België op 14,0 en 1,4 mill., en aan uitvoer 16,2 en 2,1 mill. franc beliep.

De belangrijkste artikelen van invoer en uit- voer leert ons de volgende tabel kennen, volgens de opgaven voor 1891, in duizenden franc.

Ingevoerde waren in 1891.	In duizend Frank.	Uitgevoerde waren in 1891.	In duizend Franc.
Boter	15 745	Machines en	
Granen	419 732	werktuigen .	108 567
Groenten en aard- appelen	9 314	Kolen en cokes .	102 066
Spin-materiaal	188 467	Spin-materiaal .	81 384
IJzer	16 941	Hennep en vlas (gesponnen) .	73 920
Vet en talk	31 408	Wollen garens .	65 824
Chemische pro- dukten	68 902	IJzer en ijzerblik	62 499
Geweven stoffen	59 471	Vleesch	43 273
Kunstvoorwerpen	5 709	Huiden (ruwe) .	42 662
Koffie (1890)	52 534	Ruwe suiker . . .	35 849
Hout (1890)	70 363	Chemicaliën . . .	35 056
Levensmiddelen (1890)	93 372	Wollen stoffen .	26 240
		Vet en talk . . .	25 955
		Glaswerk (1890)	45 134

De meerdere invoer heeft hoofdzakelijk op ruwe produkten, de meerdere uitvoer vooral op bewerkte fabrikaten betrekking.

Behalve met de bovengenoemde landen heeft België nog handel met het Kongo-land; de totale waarde van dien handel werd (in- en uitvoer) in 1890 op 20 mill. franc geschat. Door het goedkoop- spoorwegverkeer is de transito-handel ook zeer aanzienlijk; in 1890 een waarde vertegenwoor- digend van 1511 mill. franc (tegen 831 mill. franc in 1870). De opening van den St. Gothard- spoorweg (pag. 20) heeft Antwerpen tot een door- voerhaven gemaakt voor koopwaren naar Italië, terwijl verder het verkeer op Zwitserland, Oosten- rijk-Hongarië, Zuid-Duitschland, Noord-Frank- rijk en Nederland enz. zeer is toegenomen.

In vergelijking met dien uitgebreiden handel is de Belgische handelsvloot onbetekenend. In 1891 had België slechts 51 schepen, waaronder 47 stoomschepen, tezamen met 7290½ tonnen inhoud. De scheepvaart wordt meest met vreemde schepen gedreven. De visschersvloot telde met het einde van 1890 349 schepen. De hoofdhaven is Antwerpen; daarop volgt Ostende. Vervolgens komen Gent (door het kanaal van Gent) en Brugge in de rij. Er worden thans weer pogingen aangewend om van Brugge een zeehaven te maken.

§ 88. Plaatsbeschrijving.

Het rijk is verdeeld in 9 provinciën en de plaatsbeschrijving zullen wij provinciesgewijze laten volgen. Het aantal inwoners geldt voor 31 Dec. 1890.

1. Brabant (Zuid-Brabant). Brussel (Bruxelles) (176000 inw., met de voorsteden 472000 inw.) is de hoofd- en residentiestad, aan de kleine rivier de Senne gelegen. Een scheepvaartkanaal voert uit de stad naar de Rupel ter verbinding met Antwerpen, een ander loopt naar Charleroi in de Sambre. De stad ligt op de grens van het heuvelland en de vlakte, in een vruchtbare

streek, waar de beide taalgebieden, het Vlaamsch en Fransch, in elkander loopen. De bovenstad, het gezondste en vruchtbaarste gedeelte, wordt door den adel en de geldaristocratie bewoond. Taal en gewoonten zijn hier meestal Fransch. De nauwe, hoekige benedenstad is de zetel van handel en nijverheid en kenmerkt zich door Vlaamsche taal en zeden. Sedert de afscheiding is de stad snel toegenomen in bevolking, van 84000 in 1824 tot 183833 in 1892, en met de acht aangrenzende gemeenten: *Etterbeek, Ixelles, St. Gilles, Anderlecht, Molenbeek—St. Jean, Laeken, Schaerbeek* en *St. Josse ten Noode*, die, hoewel administratief afzonderlijk, geografisch met Brussel een geheel uitmaken, in 1892 487988 zielen. Door het verblijf van het hof en den zetel der regeering wonen hier vele renteniers. Takken van nijverheid zijn: linnen- en katoenindustrie, kantklopperij, looierij, machinefabrieken enz. Brussel neemt ook een gedeelte van den handel van Antwerpen over, wat door bovengenoemd kanaal bevorderd wordt. Echter is het scheepvaartverkeer gering; in 1891 kwamen er slechts 146 schepen binnen (21278 tonnen). Door spoorwegen ligt Brussel op een kruispunt van verkeer.

Leuven (Louvain) (41000) aan de Dyle; kant- en papierfabrikatie. Bier.

2. **Antwerpen. Mechelen** (Malines) aan de Dyle (51000) linnen- en katoen-industrie; kanten. — **Lier** (Lierre) (20000) katoen-weverij en drukkerij. — **Turnhout** (19000) linnenweverij, kant- en papierfabrikatie. Bleekerij, ververij.

Antwerpen (Anvers) (224000 inw., met de voorsteden 268000). Antwerpen is, zooals reeds gezegd werd, de hoofdhaven des lands. Reeds op pag. 104, § 86 hebben wij er op gewezen, dat in de 15^{de} eeuw Antwerpen in de plaats trad van Brugge. De gunstige ligging aan de Schelde, die door een net van wateraderen met het binnenland verbonden is, en welke rivier tot hiertoe voor groote zeeschepen kan opgevaren worden, terwijl men ook gemakkelijk langs de Nederlandsche waterwegen van daar de Rijn kon bereiken, gaf Antwerpen geographische voordeelen, die het spoedig tot een levendige en rijke handelstad deden ontwikkelen, terwijl de verworven rijkdommen tevens den smaakzin prikkelden en aanleiding gaven tot meesterwerken der bouwkunst. In de 16^{de} en 17^{de} eeuw kon Antwerpen de industriele hoogeschool voor geheel Europa genoemd worden: hier bloeiden diamantslijperij, glasschilderij, kant- en tapijtweverij, drukkerij enz.; Antwerpen voorzag de noordelijke Nederlanden en andere landen van beroemde klokken-spelen; haar voortbrengselen in stoffen en gouden en zilverwaren vonden zelfs aftrek naar Arabië, Perzië en Indië. Echter de grootheid der stad ging onder na den Tachtigjarigen Oorlog, toen de Scheldemond gesloten werd, en vele rijke,

actieve kooplieden de stad verlieten, om zich in Amsterdam en Rotterdam te vestigen. De eens 100000 inwoners tellende koopstad verviel tot den rang eener provinciestad van 40000 inwoners (in 1800). Evenwel, door kunst bleef ook in den tijd van achteruitgang Antwerpen groot.

De vernieuwde bloeitijd van Antwerpen dagteekent van 1803, toen Napoleon I met zijn scherpen blik de gunstige geographische ligging dezer stad op de kaart overzag, en besloot van Antwerpen een „Londen van het vasteland” te maken, een hoofdhaven, tot ondersteuning van zijn Continentaalstelsel. Hij verklaarde de Rijn en de Schelde tot vrije, open stroomen en legde hier een groot zeearsenaal en werven voor de vloot aan. Tal van inrichtingen om den handel en de scheepvaart te bevorderen kwamen in dien tijd tot stand. Zelfs vatte hij het plan op, om Antwerpen door een kanaal met de Maas en de Rijn te verbinden. Dit kanaal, dat met ijver begonnen werd, kwam niet tot stand, doch is later gedeeltelijk gebruikt voor het Kempen-kanaal.

Een nieuwe phase voor de ontwikkeling van Antwerpen trad in na 1830. De aanleg der spoorwegen bracht deze stad tot bloei; thans is zij het centrum van vijf hoofdlijnen. Vooral nadat de Scheldetollen in 1863 werden opgeheven, ging de stad snel vooruit. De staat nam de uitbreiding en verbetering van havens, kaden enz. ter hand, en thans is Antwerpen een der schoonste en beste havens van Europa, waar in letterlijken zin een bosch van masten, met allerlei vlaggen getooid, zich verheft. De grootste zeeschepen vinden hier zoo diep water, dat zij bij vloed zoowel als bij ebbe kunnen binnenvaren. Ook als Rijnhaven heeft Antwerpen een groote beteekenis, en wordt daarin alleen door Rotterdam overtroffen (Zie pag. 105).

Hoofdzaak voor de haven van Antwerpen is de invoer van zee. Vooral granen worden hier ingevoerd. De Donau-Vorstendommen, Zuid-Rusland, Britsch-Indië en de Vereenigde Staten leveren *tarwe*; Rusland en Rumenië *rogge, gerst* enz., de Vereenigde Staten van N. A., Zuid-Rusland en Argentinië *maïs*. Verder bestaat de aanvoer uit *rijst, koffie, cacao, suiker en tabak*. Antwerpen is een der hoofdhandelsplaatsen voor *Brazilië-koffie*; op het voorbeeld van Havre is hier ook de termijnhandel ingevoerd en een „Caisse de liquidation” opgericht. De tabakshandel is er zeer achteruitgegaan, ook de hop-handel. Door de verbinding met La Plata werd Antwerpen het hoofddepôt in Europa voor Liebigs *vleesextract* uit Fray Bentos. Verder is het een hoofdplaats voor den handel in varkensvet en Amerikaansch pek- en vleesch. De *Zuid-Amerikaansche wol* heeft hier een hoofdhandelsplaats. Verder noemen wij den handel in *katoen, huiden, hout*, den handel in *ivoor* van de Kongo, in *petroleum* uit Noord-Amerika en van den Kaukasus, enz.

3. *Oost-Vlaanderen*. **St. Nicolaas** (28000). — **Aalst** (Alost) (26000). — **Gent** (Gand) (149000 inw., met de voorsteden 172000), zeehandel; katoen en vlas-spinnerij en weverij, machine-fabrieken. Bloemeteelt. — 4. *West Vlaanderen*: **Brugge** (Bruges) (47000), kantfabrikatie, brouwerijen. — **Ostende** (25000) de eenige belangrijke haven aan zee; stoomvaartlijnen naar Londen en Dover; vischvangst, scheepsbouw. Zeebad-plaats. — **Kortrijk** (Courtrai) (30000) linnen- en katoen-industrie. — 5. *Henegouwen* (Hainaut): **Doornik** (Tournai) (34000), linnen-, katoen-, tapijt-industrie, porcelein-fabrieken. — **Jemappes** (12000), steenkolen, fayence-fabrieken. — **Charleroi** (21000), machinefabrieken; steenkolen. — 6. *Namen*: **Namen** (Namur) (37000), ijzer- en staal-industrie, glasfabrikatie. — 7. *Lucemburg*: **Bouillon**, aan de *Semois*; **Arlon**. — 8. *Luik*: **Luik** (Liège) (148000), wapenfabrieken, machine-fabrieken. — **Seraing** (58000 inw. met de voorsteden) machinefabrieken van Cockeril. — **Huy** (14000) ijzererts, steenkolen; ijzer- en zink-industrie; glasfabrikatie. — **Herstal** (14000), ijzer- en staal-industrie, steenkolen. — **Spa** (7100), badplaats. — **Verviers** (74000 inw. met de voorsteden), lakenfabrieken en fabrikatie van andere wollen stoffen. — 9. *Limburg*: **St. Truyen** (St. Trond) (13000) fabrieken. — **Hasselt** (13000), kant-, tabak- en linnenfabrieken.

De Republiek Frankrijk.

(Grootte: 536408 K.M.² — Inwoners: 38343192. — Bewoners per K.M.² 71).

§ 89. **Natuurlijke gesteldheid des lands.** De bodem in Frankrijk vormt den overgang van het hooggebergte der Alpen tot de laagvlakte, die, hoewel in Picardië, in Normandië en Bretagne door heuvel- en berglanden afgebroken, zich als voortzetting der Germaansche laagvlakte langs het Kanaal en den Atlantischen Oceaan tot de Pyreneën uitstrekt. Daardoor bezit het land in het algemeen gesproken een afhelling naar het N. W., wat door de richting der rivieren ook wordt aangewezen. Alleen aan zijne grenzen bezit Frankrijk hooggebergten: in het Z. de *Pyreneën*, en in het O. de *West-Alpen*, welke zich met zijtakken in het land uitbreiden.

De **West-Alpen**, die zich van de Middellandsche Zee tot den Mt. Blanc in een hoofdrichting naar het noorden uitstrekken, vormen de natuurlijke grens naar den kant van Italië. Zij worden onderscheiden in *Zee-Alpen*, *Cottische Alpen* en *Grajsche Alpen*. De westelijke voorgebergten, die hoofdzakelijk uit kalkgesteenten bestaan (terwijl de centrale keten uit graniet gevormd wordt), worden langzaam hellend lager naar het dal der Rhône, en beslaan in Frankrijk nog een uitgestrekt gebied. Zelfs nemen de Alpen in Frankrijk een ± tweemaal zoo groote oppervlakte in als

in Zwitserland. Door die voorgebergten rijzen de wegen over de Alpen van den kant van Frankrijk *langzaam hellend*, en van den Italiaanschen kant, waar die voorbergen ontbreken, *steil*. Dit heeft ten gevolge, dat het gebergte gemakkelijker van eerstgenoemd land uit dan van het laatstgenoemde kan worden overgetrokken. De passen, welke men hier vindt, zijn: de *Col di Tenda* (1870 M.), de *Mont Genève* (1850 M.), de *Mont Cenis* (2100 M.) en de *Kleine St. Bernhard* (2210 M.). In de Cottische Alpen ligt de spoorweg-overgang naar Italië door den *Col de Frejus*, die een tunnel heeft op 3100 M. hoogte, gewoonlijk de tunnel van den *Mt. Cenis* genoemd.

Ten N. van de Rhône zet zich de **Zwitsersche Jura** als grensgebergte op de grens van Zwitserland voort (zie pag. 85), en wordt door het dal der *Bourgondische Poort* gescheiden van een ander grensgebergte, de **Vogezen** (zie pag. 65).

Het **Rhône-Saône-dal**. Het dal der *Saône* met dat van de Rhône beneden Lyon vormen de grens van Jura en Alpen en hunne voor-terrassen naar het westen. De Rhône stroomt beneden het *Meer van Genève* (zie over den bovenloop op pag. 86) Frankrijk binnen, verliest zich in de „*Perte du Rhône*” in een enge rotskloof van de Jura, verkrijgt na het doorbreken van dit gebergte een breeder dal, en neemt bij Lyon de **Saône** op. Deze laatste rivier ontstaat op het Plateau van Langres en stroomt naar het zuiden. Van Lyon af, waar de Rhône door een dal tusschen de West-Alpen en het hoogland van Zuid-Frankrijk gelegen naar het zuiden stroomt, schijnt de Rhône de natuurlijke voortzetting der Saône. Beneden Lyon heeft de Rhône minder verval, en is over 500 kilometer bevaarbaar, hoewel de stroom nog altijd zeer snel is, en deze de vaart rivier-opwaarts zeer bemoeielijkt. Na de opening van het water der **Isère** uit de Alpen komt de Rhône in het eigenlijk laagland (Valence ligt ongeveer 110 M. boven de zee) der *Rhônevlakte*, dat zich door het achteruitwijken der gebergten naar het zuiden verbreedt tot de vlakten van *Provence* en *Languedoc*, ten O. en ten W. der Rhône, langs de Golf du Lion gelegen. **Avignon**, aan de Rhône vormt ongeveer het middelpunt van het laagland. De monding der Rhône vormt een uitgestrekte delta, de vruchtbare grasvlakten der *Camarque*, en ten O. der delta ligt *La Crau*, een met rotspuin der Alpen overdekte schrale vlakte.

Van de bijstroomden der Rhône zijn de **Isère** over 146 K.M., de **Ain** over 112 K.M., de **Saône** over 323 K.M. en de **Doubs** (een bijstroom der Saône) over 78 K.M. bevaarbaar. Op de *Durance*, een onstuimigen bergstroom, heeft geen scheepvaart plaats.

Het zuidelijke Rhônedal, langs de Middellandsche zee geopend en in het noorden afgesloten door Cevennes en Alpen, vormt een op zich zelve staande natuurlijke provincie. In

klimaat, bodemgesteldheid en plantengroei komt dit gebied veel overeen met zuidelijker landschappen. Waar de droge, stoffige bodem goed besproeid wordt, is hij zeer vruchtbaar. Olijven, wijn, moerbeziën en aromatische planten groeien hier goed; de zuidelijke streek behoort tot het gebied der altijdgroene loofboomen. De regen valt er meest in den herfst en de lente. Doch het heerlijk land lijdt van tijd tot tijd onder de heerschappij van den hevigen, kouden N. W. wind, die van de bergen daalt, de *Mistral* genoemd.

Het Rhônedal had van ouds als handelsweg groote beteekenis. Langs de Rhône, de Saône, de Doubs en door de Bourgondische Poort naar het dal van de Rijn, liep de eenige gemakkelijke handelsweg, om de Middellandsche Zee met de Noord- en Oostzee te verbinden. Het Britsche tin en het barnsteen der Noordzee-eilanden werd langs dien weg naar de kusten der Middellandsche zee gevoerd. Daarin lag dan ook de grond voor de opkomst van *Massilia* (Marseille), een kolonie door de Phocaeërs omstreeks 600 vóór Chr. gesticht. De stad werd een ontmoetingspunt der volken in de oudheid: Grieken, Karthagers, Phoeniciërs, Galliërs en Romeinen kwamen hier samen. Dezen handelsweg kozen later ook de Romeinen op hun tochten naar het noorden. De Bourgondische Poort werd de algemeene weg tusschen Gallië en Zuid-Duitschland en Zwitserland. De stad Bazel had aan de ligging vóór die poort in de middeleeuwen haar handelsbloei te danken. En de vesting *Belfort* heeft door haar ligging in dezen pas groote strategische waarde.

Het bergland in Frankrijk. Ten W. van de Vogezen breidt zich in N. O. Frankrijk het **Plateau van Lotharingen** uit, dat zich in het N. bij de Ardennen aansluit (zie pag. 65, 102). Door de *Moëzel* en de *Maas* wordt het in N. richting doorstroomd.

Naar het Z. zet zich die hoogvlakte voort in verschillende plateaux en berglanden. Men vindt hier in het N.: het **Plateau van Langres**, door de **Monts Faucilles** of *Sikkelbergen* met de Vogezen verbonden. Vervolgens de **Côte d'Or** (hier groeit de beroemde Bourgondiër druif), het **geb. v. Charolais**, het **geb. van Lyonnais** en dat van **Gevaudan** en **Vivarais**, alle ten W. van het Saône-Rhône-dal gelegen. Het laatste gaat naar het Z. over in de **Cevennes**, die met een steile helling uit de vlakte van Languedoc oprijzen.

Ten W. van deze bergreeksen en er mede verbonden ligt het **Hoogland van Auvergne**, de kern van het *Centrale bergland* van Frankrijk, dat talrijke sporen van vroegere vulkanische werkzaamheid vertoont, hetzij door de vulkanische bergkegels als: *Puy de Dôme* (1465 M. hoog, met

meteorologisch station), *Puy de Sancy* (1886 M.) *Mt. Cantal* e. a., hetzij door lavalagen of door warme bronnen, die hier vele gevonden worden. Tusschen de Loire en Allier ligt het **Forez-Geb.**

Het Centrale bergland vormt een plateau, gemiddeld 1000 M. hoog, dat in het O. en Z. O. steil rijst, naar het W. en N. W. met zachte hellingen terrasvormig (de terrassen van *Limousin* en van *Rouergne* in het W.) langzaam daalt. De erosie van het water heeft vele dalen hierin gevormd, waardoor het plateau in onderscheidene blokken wordt verdeeld. Die dalen zijn door genoemde helling meest van het noorden geopend, en verleenen van die zijde toegang tot dit land. Wij zien dit reeds aan de richting der Loire en der Allier. Daardoor hebben de bewoners van dit arme gebied zich ook steeds bij het noorden aangesloten. Noch de Engelschen, die een tijdlang bezitters waren van het westen, noch de Gothen of de Bourgondiërs uit het oosten, noch de graven van Toulouse uit het zuiden, konden hun gezag van die zijden tot over deze bergvesting uitbreiden.

Een afzonderlijk liggend bergland, lager en van geringer uitgebreidheid, vormt het **bergland van Normandië** en van **Bretagne**, dat in de **Mts. d'Arree** tot 390 meter hoog is.

Verder maakt het gebied van Frankrijk langs de kust een golvende vlakte uit, op de meeste plaatsen vruchtbaar, doch ten Z. der Gironde overgaande in de *Landes*, een land van moerassige heiden achter een zoom van duinen.

Het Seinebekken of de kom van Parijs en de Seine. De kern van het noordelijke Frankrijk wordt gevormd door de kom, waarin de **Seine** en haar bijstroomen samenkomen, en waarvan Parijs het middelpunt uitmaakt. Het is over 't geheel een vruchtbaar landschap, dat door vrij goed bevaarbare rivieren doorsneden is en niet ver van Engeland ligt, waardoor het met dat volk in ruilverkeer der produkten en waren kan treden. Een aanzienlijke verkeersweg loopt door het Seinebekken langs de Marne en het *Marne-Rijnkanaal* naar Zuid-Duitschland (zie pag. 65). Verder staat het Seinegebied door kanalen in verbinding met onderscheidene rivieren: door het *Bourgondische kanaal* van de *Armançon* langs Dijon met de *Saône*, door het *Kanaal van Orléans* en het *Briarekanaal* met de Loire, door het *Sambre-kanaal* van de *Oise* met de *Sambre*, enz.

De *Seine* ontspringt op het Plateau van Langres en stroomt in het algemeen naar het N. W., tot zij bij Havre met een breeden mond in zee uitloost. Van haar 685 K.M. langen loop zijn 554 K.M. bevaarbaar; bij de monding der *Aube* vangt de bevaarbaarheid aan. Van haar bijstroomen zijn bevaarbaar: de *Yonne* (119 K.M.), de *Marne* (voor 364 K.M.), de *Aisne*, *Oise* en *Eure*. Hierdoor is de Seine de belangrijkste

rivier van Frankrijk. De bevaarbaarheid der Seine wordt bevorderd door de wouden in haar stroomgebied, die een tamelijk gelijkmatige afvloeijing van het regenwater ten gevolge hebben, alsmede door gering verval. De groote verschillen in waterstand, die de Loire benadeelen, worden hierdoor voorkomen. Zeeschepen gaan de Seine op tot Rouen.

De **Somme** is bijna over den geheelen loop bevaarbaar.

De Loire. De Loire met de Allier ontstaan op het Centrale Hoogland, stroomen naar het noorden, en vereenigen zich bij Nevers. Als Loire stroomt de rivier verder voorbij Orléans naar het N. W., buigt zich om het woeste, merenrijke landschap der *Sologne*, loopt voorbij Tours en Nantes, om met een breeden mond te *St. Nazaire*, de voorhaven van Nantes, in zee te stroomen. De Loire is over 822 K.M. van haar lengte bevaarbaar, hoewel de ondiepten en de afwisselende hoogte van den waterstand daaraan moeielijkheden in den weg leggen. De vloed dringt tot Nantes de rivier binnen, doch diepgaande zeeschepen kunnen deze stad niet meer bereiken, en blijven in de voorhaven *St. Nazaire*. Van de bijstroomen zijn bevaarbaar: de Allier 245 K.M., de Cher 197 K.M., de Vienne 175 K.M., de Maine en Mayenne 123 K.M., de Sarthe 125 en de Loir 114 K.M.

De Charente, met vele sluizen, is bevaarbaar.

De Garonne. De Garonne is de hoofdstroom der Pyreneën; het is een woeste, door overstroomingen gevaarlijke rivier. Beneden Bordeaux, na vereeniging met de Dordogne, heet de trechtervormige monding, waarin de vloed 13 mijlen ver kan doordringen, de **Gironde**. Over 468 K.M. lengte is de Garonne bevaarbaar; zeeschepen varen de rivier op tot Bordeaux. De grootste bijstroomen ontvangt de Garonne uit het Centrale Hoogland. Van deze is de **Tarn** over 147 K.M., de **Lot** 197 K.M. en de **Dordogne** over 284 K.M. bevaarbaar. De snelle stroom, de zandbanken en de afwisseling in waterstand benadeelen de bevaarbaarheid dezer rivieren zeer.

De Garonne is door het *Canal du Midi* langs de Aquitanische poort van Toulouse met de Middellandsche Zee verbonden. Dit in 1668 voltooid kanaal voldoet echter niet aan de verwachting. Verder is er van Toulouse tot niet ver boven Bordeaux een kanaal langs de rivier gegraven.

Frankrijk is rijk aan kanalen, die de verschillende rivierstelsels verbinden. Wij leerden er reeds eenige van kennen. De vlakten des lands bevorderen hun aanleg. De kanalen in het noorden des lands tusschen de Seine en Somme, de Schelde en de Maas, worden het drukst bevaaren.

Klimaat. De algemeene gesteldheid van het klimaat leerden wij op pag. 54 kennen. Wij zagen reeds, dat in het grootste gedeelte des lands het Atlantische zeeklimaat heerscht, hetwelk vooral in de vlakke kuststreken sterk uitkomt. In het W. is de temperatuur gemiddeld hooger dan in het oosten; ook zijn de jaarlijksche temperatuurschommelingen in het oosten grooter, zoodat de temperatuur hier meer een continentaal karakter verkrijgt. De gemiddelde jaartemperaturen des lands liggen tusschen 14^o en 9^o C. Het Rhônedal heeft in het zuiden een subtropisch klimaat met hooge temperatuur (zie boven).

De regenval is het grootst aan de N. W. kust en aan de west- of noordzijde (Pyreneën) der gebergten; het geringst in het dal der Allier en in het Seinebekken om Parijs (46—51 c.M.). De meeste regen valt bij Gavarnië in de Pyreneën en te Gap in de Alpen (meer dan 200 c.M.). Te Abbeville valt gemiddeld op 175 dagen, te Lille op 169 dagen, en te Marseille slechts op 55 dagen per jaar regen. Een kaart der regenhoeveelheid komt met een bergkaart veel overeen.

Naar den tijd van den regenval onderscheidt men: gewesten met overheerscheden *zomerregen* in het N. O. en het zuiden, met *herfstregen* in het W. en in het Saône-Rhôneval, en met *lente- en herfstregen* aan de Middellandsche Zee.

§ 90. **Bevolking, staatsinrichting, leger, kerk, enz.** Uit de overblijfselen in holen en grotten op verschillende plaatsen ontdekt, blijkt, dat in voorhistorischen tijd Frankrijk en België reeds bewoond moeten geweest zijn. De oudste historische bewoners waren de **Iberiërs**, wier woonplaatsen zich van de Pyreneën tot de Garonne uitstrekten, en Gascogne is aldus het land der *Wasconen* of der *Basken*, zooals deze groep der Iberiërs genoemd werd. Hierbij sloot zich aan de Middellandsche Zee de volksstam der **Liguriërs** of der *Lygiërs* aan. Op deze beide oudste volken volgde, waarschijnlijk van het oosten binnendringend, de stam der **Galliërs**, een Keltische bevolking. Dezen waren in verschillende kleine groepen verdeeld, en hebben hun namen in die van oude steden en landschappen bewaard.

Onder Julius Caesar, die van 58—51 v. Chr. de landstreek aan de Middellandsche Zee veroverde, en hier de eerste Provincie van het Romeinsche Rijk stichtte (een naam die tot den lateren naam *Provence* aanleiding gaf), begon de invloed der Romeinen. Gallië werd weldra een deel van het groote Romeinsche Rijk en bleef dit tot zijn ondergang. De invloed der Romeinen op de bewoners was vooral in taal en beschaving op te merken. De Latijnsche taal werd door Romeinsche kooplieden, regeeringsbeamten en militairen verbreid en ontwikkelde zich hier zelfstandig. In het noorden bij de Galliërs

klonk het Latijn anders dan bij de Liguriërs en Iberiërs in het zuiden. Aldus ontwikkelden zich in het noorden en het zuiden van het tegenwoordig Frankrijk twee dialecten of eigenaardige doch verwante talen.

Bij de verzwakking van het Romeinsche Rijk drongen Germaansche volken Frankrijk binnen. De **West-Gothen** wisten in het zuiden, de **Bourgondiërs** in het Rhônegebied, de **Alemannen** en de **Franken** meer naar het noorden zich te vestigen. Later verkregen de **Noormannen** nog een woonplaats in Normandië.

Hoewel het land van de Germaansche Franken den naam *Frankrijk* ontving, en de bevolking later *Franschen* genoemd werden, toch bleven de taal, het karakter en de zeden der geromaniseerde Galliërs er heerschend, en zoo werden ook de Germaansche bewoners geromaniseerd. De taal van het noorden en zuiden werd in de middeleeuwen meer beslist gescheiden, en verkreeg in het noorden den naam *langue d'oïl*, naar het woord *oil*, thans *oui*, en in het zuiden *langue d'oc*, naar het woord *oc*, dat hier voor ons *ja* gebruikt werd. De grens van beide dialecten ligt ongeveer op de breedte van Lyon.

Op politiek gebied zegevierde het noorden en hiermede ook de taal van het noorden. Daardoor werd het Fransch van Parijs de wereldtaal, en bijna de geheele bevolking spreekt dat Fransch. Alleen een deel der Keltische *Bretonen* in Bretagne, de *Basken* (pl. m. 116000), en de Italianen op Corsica en bij Nizza hebben hun eigen talen nog bewaard. Ook in het noorden: in de omstreken van Duinkerken, wordt nog *Vlaamsch* gesproken in de vroegere Vlaamsche gewesten.

In ethnographisch opzicht onderscheidt men thans: de *Walen* in het noorden 5%, de *Bretonen* in Bretagne 3%, de Italianen in het Z. O. 1,1%, de *Basken en Cataloniërs* in de Pyreneeën 0,5%, de *Israëlieten* 0,14%, terwijl de eigenlijke *Franschen*, d. i. de nakomelingen der vermenging van Keltische Galliërs, Romeinen en der Germaansche Frankische stammen, ongeveer 90,21% uitmaken.

Volksdichtheid, enz. Wat de gemiddelde dichtheid der bewoning aangaat neemt Frankrijk de zesde in de rij der Europeesche staten in. De dichtheid van bevolking is hier zeer langzaam toegenomen, een aardig verschijnsel, dat op eene beperking in het verwekken van kinderen wijst. Het gemiddeld aantal kinderen eener familie was in 1887 nog geen 3 (2,91), terwijl het in Oostenrijk 4, in Pruisen 4,1 bedraagt. Van 1881 tot 1886 nam de bevolking 1,25% toe, van 1886 tot 1891 slechts 0,32%, wat op een afneming in den vooruitgang der bevolking wijst. Terwijl de bevolking van

Noorwegen in 38 jaren, in Pruisen in 42, in Groot-Britannië in 52 en in Rusland in 66 jaren gemiddeld verdubbelt, is voor Frankrijk daarvoor 160 jaren noodig. In de armste departementen is de toeneming der bevolking het grootst. In 1821 kwamen er 56, in 1841: 65, in 1861: 69 in 1881: 71 in 1886: 72,2 en in 1891: 72,4 bewoners voor, als gemiddelde op 1 K.M.² gerekend. Gedurende de laatste periode (1881 tot 1891) was zelfs in 55 departementen de totale bevolking afgenomen en alleen in 32 departementen toegenomen, zonder buitengewone oorzaken.

De dichtste bevolking vindt men in de departementen Seine, Nord (301), Rhône, Seine-Inférieure, Pas-de-Calais, Loire, Bouches-du-Rhône, Seine et Oise en Finistère; de dunste bevolking in de bergstreken.

Een algemeen verschijnsel van het laatste twintigtal jaren, dat namelijk de bevolking van het platteland en der kleine steden veel naar de groote steden verhuist, vindt men hier in sterke mate; in vele deelen des lands hebben sedert een geslacht de kleine steden $\frac{1}{5}$ der bevolking verloren.

Kerk en Staat. De heerschende kerk is de katholieke, waartoe 98 $\frac{1}{2}$ % der bevolking behoort. De protestanten nemen slechts 1,8% der bevolking in. Verder vindt men er nog 53436 Israëlieten, die meest in het departement Seine voorkomen. Ongeveer 7,5 mill. bewoners verklaarde bij de jongste telling tot geen kerk te behooren.

Frankrijk is sedert 1870 een republiek. Aan het hoofd staat de *President*, die voor den tijd van zeven jaren door de Nationale Vergadering met absolute meerderheid van stemmen gekozen wordt. De Nationale Vergadering bestaat uit twee Kamers. De *Senaat* is uit 300 leden samengesteld, die door bijzondere kiescomité's gekozen worden voor 9 jaren. Van de oorspronkelijke 75 senatoren, die voor hun leven gekozen waren, zijn er nog 36 in leven; voor de overigen heeft om de 3 jaren vernieuwde verkiezing van $\frac{1}{3}$ plaats. De *Kamer der Afgevaardigden* bestaat uit 584 leden, bij directe verkiezing voor 4 jaren gekozen. De kiezers moeten burgers zijn en den ouderdom van 21 jaren bereikt hebben.

Leger. Er bestaat een algemeene weerplicht, die met 21 jaren aanvangt. Men dient 3 jaren in het actieve leger, 10 jaren in de reserve, nog 6 jaar in het territoriale leger en 6 jaar in de reserve van dit. In vreedstijd bestaat het leger uit 340000 man Infanterie, 76000 man Cavalerie, 78000 man Artillerie en 24000 man Genie en train-corpsen. De oorlogsvloot telt 350 schepen, te zamen met 574000 tonnen inhoud en 3560 stukken geschut voerend.

§ 91. **Ontwikkeling van handel, nijverheid, landbouw enz. in den nieuwsten tijd.** De Nieuwe Geschiedenis, die voor Groot-Britannië, Nederland en andere landen zulke belangrijke gevolgen had op het gebied van handel en scheepvaart, was voor Frankrijk in dit opzicht minder van beteekenis. Gedurende de periode der landontdekkingen bleef Frankrijk in economisch opzicht achter. De Franschen zijn geen zeevaarders van natuur, en de koloniale politiek was daardoor voor Frankrijk van de 16^{de} tot de 18^{de} eeuw ook niet rijk aan gevolgen. Wel werden in de 16^{de} en 17^{de} eeuw al eenige produkten uit Frankrijk aan het buitenland afgeleverd, bovenal *wijn*, *vruchten* en *zout*, maar uit het buitenland verkreeg Frankrijk weinig, en die invoer geschiedde nog hoofdzakelijk over Antwerpen. Voor zeevaart hebben de Franschen weinig talent.

Op industrieel gebied ging Frankrijk in de eerste eeuwen der Nieuwe Geschiedenis nog al vooruit. Frans I bevorderde de invoering der zijde-industrie in 1521 zeer. Doch vooral de minister Colbert wist na 1661 door een eigenaardig stelsel van bescherming de nijverheid des lands te verheffen. Hij belastte de vreemde waren met hooge invoerrechten, om aldus de opkomst der industrie in het land zelve te bevorderen, en legde aldus den grondslag voor het zoogenaamd „Mercantieel Stelsel”, dat naar hem ook wel „Colbertismus” genoemd wordt. Vreemde arbeiders wist hij naar Frankrijk te doen komen, om er de takken van nijverheid uit het buitenland in te voeren, en door premiën, voorschotten aan ondernemers, privilegiën en de oprichting van fabrieken door den staat zelf, wist hij de glasfabrieken, tapijtfabrieken, porceleinfabrieken, zijdefabrieken e. a. tot bloei te brengen.

Ook de landbouw werd door de regeling der belastingen aan den eenen kant bevorderd, aan den anderen kant door de wetten op den uitvoer der granen benadeeld. De oorlogsvloot werd uitgebreid, de scheepsbouw bevorderd, en de zeehavens werden verbeterd. Zelfs werden tot het verkrijgen van afzetsgebieden in het buitenland handelsverdragen gesloten en handelsvennootschappen opgericht.

Zoo lang Colbert leefde scheen hij wezenlijk zijn doel te bereiken, doch na zijn dood was de staatkunde van Lodewijk XIV en zijn opvolgers van dien aard, dat het land door verkwisting en oorlogen meer en meer werd uitgeput, en de bevolking aan onderdrukking ter prooi was, terwijl de ontwikkeling van den economischen toestand veel te wenschen overliet. En eindelijk deed de Fransche revolutie de ontwikkeling van de volkswelvaart eenige jaren geheel stilstaan. Het crediet werd ten zeerste geschokt door de uitgifte van de groote bedragen papiergeld (assignaten), hetwelk later geheel of zoo goed als waardeloos bleek te zijn. In 1796 kon men zelfs voor een

Louis d'Or in goud een bedrag van 7200 franc in assignaten bekomen. Daarbij kwam nog de tierceering der staatsschulden, het bijna geheel ophouden van allen handel, het stilstaan der nijverheid, en het verlies der flinke werkkrachten in de bloedige oorlogen.

Na den oorlogstijd gedurende de restauratie herstelde zich het land spoedig weder. De gunstige ligging en de natuurlijke rijkdommen des lands bevorderden bij de meer en meer van druk bevrijde bevolking een snelle opkomst. Bovenal de landbouw kwam tot bloei, zoodat Frankrijk, hetwelk vroeger altijd granen had ingevoerd, thans niet alleen de behoefte dekte, maar bij goede oogsten zelfs graan kon uitvoeren. Ook de nijverheid ging vooruit, onder de bescherming van het hooge toltarief van 1822. Dat echter ook andere mogendheden een hoog tarief van invoerrechten invoerden, had ten gevolge, dat de uitvoer van Fransche wijnen en van zijde hierdoor benadeeld werd.

De tijd van het tweede keizerrijk onder Napoleon III scheen voor de volkswelvaart zeer gunstig te zijn. De keizer wist de economische belangen des volks te vleien, en door schitterende weelde scheen men de industrie te bevorderen. De economische stelling werd zelfs verkondigd, „dat de weelde bevorderlijk is voor de welvaart des volks.” Schitterende militaire ondernemingen in China, Rusland en Italië verhieven het zelfbewustzijn der op roem gestelde natie, en het inwendig verderf van den staat werd hierdoor tijdelijk bedekt, terwijl beursspeculatie haar grootste hoogte bereikte. In dien tijd valt ook de groote wereldtentoonstelling van 1867, die het keizerrijk buitengewoon deed schitteren, maar de voorbode was van zijn ondergang. Slechts drie jaren later, en de oorlog met Duitschland (1870) deed het Fransche keizerrijk ineen storten, om voor de republiek plaats te maken. Toch bleek de innerlijke rijkdom des lands ook toen uit de wijze, waarop het de slagen van den oorlog van 1870 wist te boven te komen, de oorlogsschatting betaalde, en zelfs in 1878 weder een goed gelukte wereldtentoonstelling kon organiseren.

Zooals in de vorige eeuw werd ook in deze de handelspolitiek van Frankrijk gekarakteriseerd door een overdreven stelsel van bescherming, waardoor zelfs de vrije ontwikkeling der nijverheid aan banden werd gelegd. Wel traden enkele staathuishoudkundigen hier tegen op, mannen als Bastiat, Chevalier, Garnier e. a., die het beginsel van vrijhandel huldigden, doch zonder hun begrippen in den staat te kunnen doorvoeren. Napoleon III komt de verdienste toe, in dit opzicht meer vrijheid tot stand te hebben gebracht. Hij sloot handelsverdragen met onderscheidene mogendheden, en den 5^{den} Jan. 1860 verklaarde hij plechtig een grooten omkeer van de bestaande handelspolitiek. Een

handelsverdrag met Engeland begon met eene verlichting der invoerrechten van 25 pct., naast opheffing van het verbod van invoer. Dat ook deze politiek niet behouden bleef en weder door een beschermend stelsel gevolgd is, hebben wij gezien (zie pag. 16).

De landbouw in Frankrijk onderging door de verandering in het grondbezit en de kleinere verdeling des lands bij de revolutie van 1789 een geheel ommekeer. Het aantal grondbezitters, dat tijdens de groote revolutie op 4 millioen geschat wordt, is thans ongeveer 8 millioen. De graanbouw nam hierdoor meer toe dan de veeteelt. De wijnbouw stond aan groote schommelingen bloot, vooral door de druivenziekte, die na 1850 den wijngroei zeer benadeelde, en den aanzienlijken uitvoer van wijn zelfs in een te kort voor de behoeften des lands veranderde (zie pag. 34). Sedert 1880 is de invoer van wijn in Frankrijk grooter dan de uitvoer, en de fabricatie van kunstwijn is hiervan het gevolg geweest.

De industrie in Frankrijk is ongetwijfeld door de genoemde beschermende stelsels bevoordeeld. Doch haar groote ontwikkeling heeft zij te danken aan de smaak en bekwaamheid der Franschen, waardoor zij op het gebied van kunst en smaak die der meeste landen overtreft. Ook op handelsgebied is het land in de laatste jaren snel vooruitgegaan, zoodat het naast Groot-Britannië en de Vereenigde Staten aan de spits van den wereldhandel staat.

Het credietwezen in Frankrijk heeft zich normaal ontwikkeld. De *Banque de France*, in 1800 opgericht, heeft alle staatkundige omwentelingen goed doorgestaan, en is sedert 1848 de eenige circulatiebank (zie pag. 27). Dit neemt niet weg, dat talrijke crisissen ook hier groote verwachtingen in ondernemingen, met veel ophef doch zonder goeden grondslag opgericht, hebben teleurgesteld. Wij wijzen slechts op de crisis van 1882 en op de jongste crisis door de onderneming tot aanleg van het Panama-kanaal.

De aanleg van spoorwegen begon in 1828, toen de eerste spoorweg van St. Etienne naar Andrezieux in gebruik werd genomen. Tot 1842 ging men slechts langzaam voort met den aanleg, doch een wet van dit jaar bepaalde, dat een groot net van spoorwegen onder samenwerking van staat, departementen, gemeenten en particuliere maatschappijen tot stand zou komen. Vooral in het jaar 1857 werd de uitbreiding van de spoorweglijnen ijverig voortgezet; niet minder dan 1262 kilometer spoorweglengte werd in dat jaar geopend.

Evenwel waren er tal van kleine maatschappijen opgericht, die met haar kleine lijnen de groote verbindingen belemmerden door hooge vrachtprijzen enz. Dit maakte een vereeniging der lijnen meer wenschelijk, en van 1852 tot 1857 had eene fusie van vele maatschappijen op grond

van geographische ligging plaats, zoodat in 1857 vooral zes groote maatschappijen de particuliere wegen in handen verkregen: de *Noordlijn*, de *Oostlijn*, de *Westlijn*, de *Zuidlijn*, de *Orleanslijn* en de lijn *Parijs—Lyon—Middellandsche Zee*. Toen in 1858 de Fransche spoorwegen door een financiële crisis getroffen werden, was de staat genoodzaakt de ondernemingen ter hulp te komen, om de ontworpen lijnen te voltooien. Door rentegarantie werd dit tot stand gebracht, en deze met rentegarantie aangelegde lijnen heeten sedert het „nieuwe net,” in tegenstelling tot het „oude net.” Daar de spoorweg-ondernemingen alleen de groote lijnen aanlegden en de locale belangen te veel verwaarloosd werden, kwam de staat ook hierin tusschenbeide, en werd in 1865 bij wet tot den aanleg van spoorwegen van lokaal belang besloten. In Sept. 1892 bedroeg de lengte der gezamenlijke spoorwegen 38743 kilometer.

De koloniale staatkunde van Frankrijk is niet gelukkig geweest. De bezittingen in Kanada en Louisiana alsmede St. Domingo gingen reeds in de vorige eeuw verloren, zoodat alleen *Martinique* en *Guadaloupe*, twee eilandjes der kleine Antillen, in Amerika behouden bleven. In Azië bleven van de vroegere bezittingen in Indië alleen *Pondichery*, *Tsjandernagore* en eenige geringere plaatsen behouden.

In den Indischen Oceaan bezit Frankrijk *Réunion*, een eilandje met veel suikerproductie. Verder bezit het *Neder-Cochinchina* en nederzettingen in *Tongking*, wat aanleiding gaf tot een kostbaren oorlog met China, die in 1885 eindigde. Daarenboven bezit Frankrijk een gebied in *Senegambië* en *Fransch-Kongo* ten N. van de Kongo.

De belangrijkste kolonie van Frankrijk is *Algiers*, in 1830 van den Dey van Algiers na hardnekkigen strijd genomen. Echter voldoet deze kolonie uit een economisch oogpunt nog niet aan de gekoesterde verwachtingen. Daarenboven heeft Frankrijk in 1881 het protectoraat over Tunis verworven.

§ 92. **Middelen van bestaan. A. Landbouw enz. en veeteelt.** Door den over't geheel vruchtbaren bodem en het gunstige klimaat is de landbouw een belangrijke tak van bestaan. De bodem wordt voor ongeveer 50,2 pct. als **bouwhand** en **tuinen**, 15,8 pct. als **bosch**, 13,9 pct. als **grasland**, en 4,9 pct. als **wijngaarden** gebruikt. Nog 15,4 pct. des bodems ligt woest. Deze cijfers doen het belang van den landbouw in het oog springen. De vruchtbaarste streken vindt men in het noorden, in de omstreken van Parijs, in het mondsgebied der Seine en Somme, en aan de Belgische grens. De onvruchtbaarste gedeelten zijn de Alpen en de Pyreneën en het Centrale Plateau; verder de Landes ten Z. der Garonne, de met meertjes en moerassen

bedekte Sologne (ten Z. der Loire), de steenachtige bodem der Crau (ten O. van de Rhône-delta), de heidestroken van Bretagne en de krijtbodem van Champagne-Pouilleuse.

Van de landbouwers wordt gerekend, dat 79,8 pct. werkelijk eigenaars zijn, terwijl 13,8 pct. als pachters het land huren, en 6,4 pct. als metayers voor het gebruik van den grond een gedeelte van de opbrengst geven. De eersten gebruiken \pm 59,8 pct., de tweeden 27,2 pct. en de laatsten 13 pct. van de oppervlakte des bodems. De bewerking van den grond geschiedt met veel zorg. De regering heeft sedert 1885 door invoerrechten op granen den landbouwersstand trachten te bevoordeelen, terwijl men door invoering van betere methoden, door oprichting van landbouwscholen, door drainage enz. den landbouw tracht te verheffen.

Het hoofdprodukt van den landbouw is **tarwe**; verder **rogge**, **gerst**, **haver** en **boekweit**. Daarenboven worden verbouwd: **aardappelen**, **suikerbieten** (uitsluitend in het N.), **vlas** en **hennep**; **tabak** en **hop**.

Het volgend overzicht leert ons als gemiddelde voor de jaren 1882—1891 de opbrengst der verschillende granen in Frankrijk, alsmede den handel in granen voor 1891 kennen.

GRAANSOORTEN.	Gemidd. oppervl. p jaar in 1000 H.A.	Opbrengst der oogst in 1000 H.L.	Invoer in Frankrijk in tonnen.	Uitvoer in tonnen.
	1882—1891.	Gemidd. over 1882—1891 per jaar.	1891.	1891.
Tarwe	6 848	107 089	1 910 508	679
Rogge	1 656	24 202	304	40 594
Gerst	982	18 596	136 825	124 203
Haver	3 760	89 607	97 873	18 550
Mais	577	9 456	62 910	941
Boekweit	619	9 849	3	39 066
Gemengd (half tarwe en rogge)	329	5 180	—	—

Zooals wij zien is de boekweit het eenige produkt, dat een aanzienlijk grooteren uitvoer dan invoer aanwijst.

De **ooflteelt** is zeer belangrijk; vooral in Normandië en Bretagne, waar *appels* en *peren* voor bereiding van cider gebruikt worden. Op het Centrale plateau komt de *walnoot* bijna in de plaats van brood. In het Z. is de teelt van *olijven*, en van *bloemen* tot het winnen van aetherische olie, enz. van belang en vormen de bloemen een aanzienlijk handelsartikel. In groote hoeveelheid worden *groenten* en *peulvruchten* verbouwd.

De **wijnbouw** is zeer belangrijk. Na Italië levert Frankrijk in Europa de grootste wijnopbrengst; in 1892 werd die geschat op ruim

29 mill. H.L. Bovenal wordt de wijnbouw gevonden in het Saône-Rhône-dal, langs de Garonne en bijstroomen, in het gebied der midden-Loire, en in het bovengebied der Seine (Champagne).

Ongeveer het $\frac{1}{8}$ van de oppervlakte des lands is met bosch bedekt. Reeds in 1827 trachtte de regering de uitroeiing der bosschen tegen te gaan. Ook onder Lodewijk Philips en bovenal onder Napoleon III hield men zich ernstig bezig met de vraag, hoe de wouden konden uitgebreid worden. In 1870 waren reeds 100000 H.A. nieuw beplant en sedert zijn de wouden met \pm 200000 H.A. toegenomen. Het departement Landes is het rijkst aan bosch (47 pct. der oppervlakte), dat der Seine het armst (2 pct.).

De **rundveeteelt** wordt het ijverigst gedreven in het N.W., alsmede tusschen Vogezen, Jura en Centraal-Frankrijk; in de streken langs de Middellandsche zee is die het geringst. Als gevolg van de runderteelt levert het N. W. veel boter aan Engeland. De **paardenteelt** wordt met groote kosten in 't belang van het leger bevorderd door den staat. Terwijl Frankrijk vroeger meer paarden invoerde dan uitvoerde is thans de uitvoer veel aanzienlijker dan de invoer. Vooral wordt de paardenhandel met Duitschland, België en Engeland gedreven. In het zuiden en in de bergstreken vindt men meer *muil dieren*. **Schapenteelt** vindt men in het bekken van Parijs en op het Centraal-plateau; *geiten* ten O. van dit plateau, waar de geitenmelk met kaasmelk vermengd tot kaasbereiding gebruikt wordt (Roquefort bij St. Affrique). *Gevogelte* vormt een uitvoerartikel; *eieren* worden geëxporteerd naar Engeland.

In het zuiden vindt men *zijde wormen* in het Rhône-dal.

De **visscherij** is zeer aanzienlijk; in 1888 hield deze 143375 menschen bezig, waarvan 88528 op de 25443 schepen voor visscherij gebruikt. Langs de westkust wordt visscherij op *sardinen* en *oesters* uitgeoefend, in de Middellandsche Zee op *tonijnen*, en verder heeft Frankrijk recht tot visscherij op de banken van New-Foundland: *kabeljauwvangst*. De kunstmatige oesterteelt wordt op groote schaal gedreven; in 1888 leverde die een aantal van 607 mill. stuks op; 10000 mannen, 15000 vrouwen en 1300 kinderen waren hiermede bezig.

B. **Bergbouw**, **Salinen** enz. Frankrijk is rijk aan **steenkolen**, die wel tamelijk gelijkmatig over het land verspreid zijn, doch hoofdzakelijk in vier hoofdbekkens gevonden worden: I. dat van *Valenciennes* in het N. (in 1890: 14208000 ton opbrengst); II. dat van *St. Etienne* (3536300 ton); III. dat van *Alais* (2017500 ton) en IV. dat van *Creuzot en Blanzy* (1534400 ton). Bovendien vindt men nog kleine kolenbekkens. Hoewel

de kolenopbrengst in de laatste 20 jaren bijna verdubbeld is, leveren toch de Franche mijnen niet meer dan $\frac{2}{3}$ van de benoodigde hoeveelheid, zoodat nog een aanzienlijke hoeveelheid kolen uit België (in 1892: 5,2 mill. ton), Engeland (5,2 mill. ton) en Duitschland (0,6 mill. ton) wordt ingevoerd.

Van de metalen levert de Franche bodem bovenal ijzer. Dat evenwel de ijzermijnen niet in de nabijheid der kolenmijnen gevonden worden, zooals in Engeland, is een groot nadeel, hetwelk de bewerking duurder maakt. In 1890 werden 318 ijzermijnen, waarin tezamen 5470 arbeiders werkzaam waren, geëxploiteerd, die meer dan 2773600 ton erts ter waarde van 9,88 mill. francs leverden. Toch is deze opbrengst niet voldoende voor de behoefte, zoodat een groote hoeveelheid ijzer moet worden ingevoerd (in 1888 ruim 1,3 mill. ton, waarvan 610000 ton uit Duitschland en Luxemburg, 389000 ton uit Spanje, 80000 ton uit België, 48000 ton uit Algiers). In 1890 bestonden er 255 ijzerhutten en 116 hoogovens in het land. De productie van ruw ijzer heeft hoofdzakelijk plaats in de departementen Meurthe-et-Moselle, Nord, Pas de Calais, Gard, Saône et Loire.

Aan andere metalen is Frankrijk arm. Men vindt er koper (Pas de Calais en nabij Lyon), en lood (Puy-de-Dôme), doch van minder beteekenis.

De bodem is verder rijk aan nuttige steensoorten. Marmer leveren de Ardennen, Alpen en Pyreëën; kalk- en zandsteen de omstreken van Parijs, graniet Bretagne, steenzout vindt men bij Nancy. Aan de kusten in het zuiden wordt zeezout gewonnen. Men schat het aantal steengroeven op 33300, waarin 113000 arbeiders werken.

De Pyreëën, de Alpen en het Centrale plateau zijn rijk aan minerale bronnen.

C. Nijverheid. Van de nijverheid van Frankrijk neemt de textiel- en kleedingindustrie eene eerste plaats in. De wol-industrie staat hiervan bovenaan; in de productie van wollen waren overtreft Frankrijk alle landen van het vasteland. Daarop volgen de bewerking van katoen, zijde, hennep, jute enz. De wolnijverheid is het meest ontwikkeld in de departementen Nord, Ardèche, Tarn en Marne. Lakens enz. worden vooral geweven te Louviers, Elbeuf, Abbeville, Reims en Sedan; fijne kamgaren stoffen in Roubaix, Reims en Rouen. In de vervaardiging van tapijten (Gobelins en Savonnerie-tapijten) neemt Frankrijk eene eerste plaats in; middelpunten daarvan zijn Parijs, Aubusson en Beauvais. Voor kleedingstukken heeft Parijs een wereldbeteekenis.

Frankrijk komt door die vele fabrieken voor wollen stoffen jaarlijks een aanzienlijke hoeveelheid wol te kort. In 1891 werd 195 mill. K.G. wol inge-

voerd; deze werd vooral geleverd door Argentinië, Australië en de Kaapkolonie. Van die invoer werd echter 41 mill. K.G. weder uitgevoerd.

Lyon is de eerste stad in Europa voor de zijdeuwerij, die ook te St. Etienne en Grenoble wordt uitgeoefend.

De katoennijverheid werd in 1773 het eerst in Amiens ingevoerd en erlangde sedert een buitengewone beteekenis. In 1888 waren 727 fabrieken met 103000 arbeiders daarin werkzaam. De steden Lille, Roubaix, Tourcoing en Rouen zijn hoofdzetels dier nijverheid; verder vindt men ze in de departementen der Vogezen, Aisne en Eure. De invoer van katoen bedroeg in 1892 een waarde van 232,5 mill. francs; de invoer van katoenen stoffen van 35,2 mill. en de uitvoer van 98,26 mill. francs.

Ook de linnen-industrie is in Frankrijk van groote beteekenis. Middelpunten van de vlas-spinnerij zijn de steden: Amiens en Lille, voor jute Ailly (Somme) en Duinkerken. Linnenweverij wordt bovenal uitgeoefend in Lille, Cambrai (Kamerijk), Valenciennes en Armentières. Kantfabrikatie vindt men te Valenciennes, Bayeux en Caen.

De fabrikatie van machines vindt men bovenal in de groote steden, als Parijs (naaimachines), Rouen, Lille, Lyon en St. Etienne. De fabrikatie van gouden, zilveren, bronzen en andere sieraden, juweliers-artikelen enz. heeft te Parijs een hooge beteekenis. Sèvres en Limoges hebben beroemde porceleinfabrieken.

Fabrikatie van horloges en klokken vindt men te Parijs en Besançon.

In vele takken der lederindustrie geeft Frankrijk de toon aan in den wereldhandel, vooral bij sierlijke artikelen, als handschoenleder (te Annonay in dep. Ardèche en te Chambéry in Savoye) gekleurd leder enz. De tabaksindustrie is staatsmonopolie en wordt beoefend in 21 groote fabrieken. Door den achteruitgang van den wijnbouw (druifluis) heeft de bierbrouwerij grooter ontwikkeling erlangd; in het noorden des lands is bier de gewone volksdrank. De fabrikatie van brandewijn uit wijn (Fransche brandewijn) is nauwelijks meer bekend; de 3671 branders gebruiken aardappelen, knollen, granen enz. voor hun produkt.

De meubelindustrie is vooral in Parijs en Bordeaux sterk ontwikkeld; er worden jaarlijks voor 300 mill. francs aan meubelen vervaardigd, van welke er voor 12,5 mill. uitgevoerd worden. In Parijs bestaat een bijzondere school voor deze tak van industrie.

Handel en scheepvaart. Het volgend overzicht leert ons den buitenlandschen handel van Frankrijk voor de belangrijkste artikelen kennen, dat in millicenen francs de waarde van den in- en uitvoer over 1891 en 1893 aangeeft.

Invoer naar waarde in mill. francs.			Uitvoer naar waarde in mill. francs.		
Handelsartikelen.	1891.	1892.	Handelsartikelen.	1891.	1892.
Wijn	401,2	302,10	Wollen weefsels	349,8	341,92
Granen	554,4	524,48	Zijden weefsels	251,7	254,06
Wol	392,4	383,33	Wijn	249,1	223,32
Kolen	250,8	188,57	Huiden	175,2	115,59
Zijde	282,7	279,96	Suiker	100,2	95,05
Huiden	236,4	179,98	Lederwaren	139,4	121,40
Katoen	248,7	232,53	Zijde	138,0	254,05
Oliezaden	227,8	147,43	Confectie-artikelen	99,8	90,53
Hout	234,4	118,34	Wol	123,0	125,65
Koffie	161,2	152,62	Boter en kaas	118,4	90,20
Dieren	84,3	58,75	Parijsche artikelen	111,1	124,75
Chemicaliën	82,1	104,49	Katoenen weefsels	105,0	98,26
Wollen weefsels	73,1	62,20	Metaalwaren	87,1	86,92
Vleesch	70,8	36,53	Likeuren enz.	71,5	6,6 (?)
Zijden weefsels	71,8	60,54	Dieren	58,1	33,21
Vlas	51,0	67,49	Chemicaliën	55,1	60,79
Suiker	56,7	54,64	Machines	45,7	36,01
Machines	55,6	56,64	Mode-artikelen	43,2	44,09
Vet	—	31,79	Bijouteriën	48,1	30,86
Tafelvruchten	61,1	48,91	Houten artikelen	37,6	30,55

Door deze officiële statistiek springt direct het belangrijk verschijnsel in het oog, dat de invoer van wijn in Frankrijk aanzienlijker is dan de uitvoer.

De handel in landbouwprodukten hebben wij reeds op pag. 115 (tabel) besproken.

De landen, waarmede Frankrijk handel drijft, leert ons het volgend overzicht kennen. De cijfers wijzen op den speciaal-handel in millioenen francs.

Landen in handelsverkeer met Frankrijk.	Invoer naar Frankr. in 1890 in mill. francs.	Uitvoer van Frankr. in 1890 in mill. francs.	Landen in handelsverkeer met Frankrijk.	Invoer naar Frankr. in 1890 in mill. francs.	Uitvoer van Frankr. in 1890 in mill. francs.
Groot Britannië	627,4	1029,7	Brazilië	81,5	81,0
België	500,5	537,6	Uruguay	36,7	32,0
Duitschland	351,0	341,6	Haiti	52,4	13,5
Spanje	353,8	152,6	Columbia	11,8	46,6
Zwitserland	104,2	242,8	Peru	45,1	7,7
Italië	121,9	149,9	Britsch-Indië	210,1	12,6
Rusland	194,6	16,6	China	103,4	4,1
Oostenrijk-Hongarijë	113,1	17,6	Japan	53,7	15,3
Turkië	133,0	60,3	Oost-Indië	24,3	4,2
Skandinavië	78,8	31,2	Afrika	94,4	44,2
Portugal	13,0	33,0	Australië	36,5	3,3
Nederland	40,1	43,7	Algiers	208,5	194,9
Rumenië	53,0	10,4	Guadaloupe	18,7	12,5
Griekenland	44,1	11,5	Senegambië	23,3	13,3
Vereenigde Staten v. N. A.	317,4	328,8	Martinique	20,1	13,7
Argentinië	210,5	103,5	Fransch-Indië	21,7	1,6
			De overige Fransche koloniën	70,8	60,1

De handelsvloot bestond met het einde van 1891 uit 15047 schepen met 948079 tonnen inhoud. Hieronder vindt men 1157 stoomschepen met 521872 tonnen inhoud.

De belangrijkste havensteden leert ons het volgend overzicht kennen, met opgave van het aantal binnengelopen schepen en hun tonnen inhoud voor 1892.

Belangrijkste havens.	Binnengeloopen aantal schepen in 1892.	Inhoud dier schepen in 1000 tonnen.	Uitgevaaren aantal schepen in 1892.	Inhoud dier schepen in 1000 tonnen.
Marseille	4026	3315	3802	3099
Le Havre	2302	2092	1393	1364
Bordeaux	1474	930	1413	940
Duinkerken	1895	1184	1034	450
Rouen	1332	699	692	273
St. Nazaire	855	656	251	170
Calais	2296	602	2033	488
Dieppe	1492	436	1132	244
Cette	888	439	787	375
Boulogne	1427	607	1658	621

De belangrijkste steden voor den landhandel zijn de volgende: *Parijs, Lyon, Lille, Montpellier, Nîmes, Nantes, Rouen, Rennes, St. Etienne, Toulouse, Aix, Beaucaire, Carcassonne, Béziers, Nancy, Orléans, Perpignan* en *Tours*.

In 1892 liepen in de Fransche havens in totaal 225 schepen (489728 M³. inhoud) onder **Nederlandsche vlag** binnen, en wel in de volgende: *Duinkerken* 70 schepen, *Marseille* 62, *Bordeaux* 50, *Havre* 21, *Caen* 7, *Boulogne s/M* 6, te *Cette* 3, alsmede eenige schepen in andere havens.

§ 93. **Indeeling en plaatsbeschrijving.** Frankrijk werd vroeger in een aantal grootere landschappen ingedeeld, welke in historisch opzicht bekende namen hadden, en die nog steeds in den mond des volks voortleven. De belangrijkste van deze zijn: *Artois, Picardië, Lotharingen* en *Champagne* in het N.; *Franche Comté, Bourgondië, Savoie, Dauphiné* en *Provence* in het O. en Z. O.; *Normandië, Bretagne, Maine, Anjou, Poitou* en *Saintogne* in het N. W. en W., *Guyenne, Gascogne* en *Béarn* in het Z. W.; *Foix, Roussillon* en *Languedoc* in het Z. en *Isle de France, Orléannais, Berry, Bourbonnais, Lyonnais, Limousin, Auvergne* en *Perigord* in het midden. Deze historische indeeling werd in den tijd der eerste republiek ter zijde gesteld, en, om het historische geheel te doen verdwijnen, door een groot aantal departementen met willekeurige grenzen vervangen. De meeste dier departementen hebben hun namen aan de natuurlijke gesteldheid des lands ontleend, aan rivieren, gebergten enz. Er bestaan op dit oogenblik 86 departementen en 1 territorium, dat van Belfort (de vesting in de Bourgondische Poort).

Bij de plaatsbeschrijving zullen wij de historische indeeling volgen.

1. *Isle de France.* **Parijs** (Paris) (2448000 inw., met de voorsteden 2713000 inw. ¹), de hoofdstad des lands, ligt te midden van het schoone bekken van Parijs, en breidt zich op de plaats waar de Marne in de Seine uitmondt aan beide oevers

¹) De cijfers van het aantal inwoners zijn een resultaat van de volkstelling in 1891.

der rivier uit. Parijs is de grootste vesting der aarde en wordt door een rij van forten ter lengte van 122 kilometer omringd. Parijs is de eerste industriestad van Frankrijk, en de verzamelstad van vele voortbrengselen der Fransche nijverheid, die van hier den wereldhandel ingaan. Naast de groote industrieën als: *ijzergieterij, machine-fabrikatie, suikerfabrieken* enz. zijn bovenal de verschillende takken van kunstnijverheid en van luxe-industrie hier sterk ontwikkeld, als *galanterie-, bijouterie-, mode-* en dergelijke artikelen. Verder is het een stad met de eerste bankinstellingen, en heeft zij een zeer belangrijke beurs. Parijs is het middelpunt van het intellectueele en politieke leven in Frankrijk. De vroolijke en levendige stad wordt door veel vreemdelingen bezocht.

Van de voorsteden noemen wij: **Boulogne sur Seine** met het bekende *Bois de Boulogne*; **Clichy, Ivry, Neuilly** en **Vincennes**. Nabij Parijs liggen nog aan de Seine: **Sèvres** (6900) met de beroemde porceleinfabriek; **St. Cloud** (5700), **St. Denis** (51000) vesting, fabrieken. Niet ver van Parijs ligt **Versailles** (51000), met het groote slot en park door Lodewijk XIV aangelegd, sedert dien tijd een residentie der koningen. — **St. Germain en Laye** (14000) aan de Seine; wolfabrieken, papier. — **Fontainebleau** (14000) aan de Seine; slot en park. — **Beauvais** (19000), tapijt- en lakenfabrieken.

Natuurlijke grondslagen voor de ontwikkeling van Parijs als centrum van het Seinebekken en hoofdstad des lands. Oorspronkelijk was Parijs de woonplaats van de Gallische volksstam der Parisii en werd „Loutouhezi” genoemd, een naam, welke door de Romeinen als „Lutetia” werd verlatiniseerd, met de toevoeging „Parisiiorum”. Deze toevoeging bleef bewaard en werd zelfs de naam der latere stad. Lang voor dat het een Europeesche wereldstad was, bestond Parijs uit een kleine handelsstad, die in Caesars tijd tot het eilandje in de Seine, thans de Cité, beperkt was. Dat evenwel de plaats op het Seine-eiland niet zonder beteekenis

was, blijkt hieruit, dat Caesar het „oppidium” — „stad” noemt, hier een Gallischen Rijksgedag hield en er zijn Britsche vloot liet bouwen.

De ontwikkeling eener belangrijke stad op dit punt vindt zijn grond geheel in natuurlijke oorzaken. Parijs is middelpunt van een stelsel van tamelijk ver naar de bronnen bevaarbare rivieren (vooral met het oog op 't verkeer in vroegere eeuwen), welke alle in een lijn, die der Seine, samenkomen. Een golvend land, rijk aan produkten, welker dalen sedert de vroegste tijden goed bebouwd waren, met tal van nederzettingen in dorpen en steden langs de oevers der rivieren, . . . voor dat land was Parijs de door natuurlijke wegen aangewezen marktplaats.

Zoo hadden in de middeleeuwen alle steden der omstreken, de steden aan de Oise, de Marne enz., op de markt te Parijs een groote bazar voor allerlei soorten van koopwaren; elke stad had daar haar eigen magazijnen en herbergen. Men vond er in de 13^{de} eeuw „les Halles de Pontoise”, „les Halles de Beauvais” enz. en ook vroeger zal dit aldus geweest zijn. Te Parijs werd de Seine na het opnemen van de Marne voor grootere schepen bevaarbaar, en zelfs de kleine zeeschepen konden in ouden tijd te Parijs komen. Daarom werden de produkten der landstroken in het brongebied der Seine, die voor den uitvoer bestemd waren, hier vereenigd voor grootere transporten, terwijl te Parijs omgekeerd de van de beneden-Seine of de van zee afkomstige waren verdeeld werden voor de plaatsen over het Seinegebied. Parijs werd de hoofdmarktplaats en een rendez-vous voor al de plaatsen uit het Seinebekken. Door dit samenstromen der bevolking van alle zijden en het levendig handelsverkeer kwam de stad snel tot groote ontwikkeling, en breidde zij zich weldra ook buiten het Seine-eiland uit.

Doch niet alleen het Seinegebied was de natuurlijke oorzaak voor de ontwikkeling van Parijs. Want dit gebied, dat op zich zelf reeds tot de grootste stroomgebieden van Frankrijk behoort, werd mede nog gevoerd door de economische voordeelen van andere riviergebieden. Ten zuiden van Parijs buigt de Loire zich het verst naar het noorden, als om deze stad te naderen. En de stad Orléans, hier gelegen, werd als het ware een voorhaven van Parijs aan de Loire, waardoor zij met den boven- en benedenloop dezer rivier in commercieele verbinding trad. Zelfs werden de Seine en de Loire hier later door scheepvaartkanalen verbonden.

Eveneens was van Parijs gemakkelijk de weg te openen naar het Saône-Rhône-dal, den grooten weg naar de Middellandsche Zee, en waarlangs men door de Bourgondische Poort den weg vond naar Zwitserland. Ook hier is later eene kanaalverbinding tot stand gebracht (Canal du Centre).

Daarenboven wees de Marne den weg langs den pas van Zabern (zie pag. 65 en 110) naar Zuid-Duitschland en den Rijn (Marne-Rijn-kanaal), terwijl de Oise in het noorden tot de verbinding met Belgische rivieren gemakkelijk gelegenheid aanbood, waarvan later partij getrokken is bij het graven van vele kanalen.

Is het te verwonderen, dat door deze omstandigheden de stad in het centrum van het Seinebekken een groote beteekenis verkreeg boven alle steden des lands? Is het niet natuurlijk, dat zich hier naast de economische welvaart van dit rijke land het staatkundig leven en de geestelijke ontwikkeling concentreerden? Zoo werd Parijs de wetenschappelijke, litterarische en artistieke hoofdstad des lands; zoo werd ook Parijs een der eerste handels- en industriesteden van Frankrijk. En dezelfde omstandigheden maakten Parijs ook tot de staatkundige hoofdstad van het land.

Parijs is thans een der schoonste en levendigste steden, waar de hartader des lands rusteloos klopt. Breede boulevards, met boomen omzoomd, doorsnijden de stad in onderscheidene richting. Tal van gebouwen en instellingen zijn wereldberoemd. Evenwel mogen wij uit plaatsgebrek hierbij niet langer stilstaan.

2. *Normandië*. **Dieppe** (22000); haven, zeebad. — **Hâvre** (Le Hâvre de Grâce) (116000) ten noorden aan den Seinemonde. Hâvre is de tweede haven van Frankrijk, de eerste uitvoerhaven des rijks, welke door talrijke stoomlijnen met het buitenland in verbinding staat. Invoer van katoen, wol, koffie en huiden; uitvoer van geweven stoffen, wijn, brandewijn. — **Rouen** (112000), haven aan de Seine. Textiel- en metaalnijverheid.

De ontwikkeling en beteekenis van Hâvre en Rouen. Met buitengewone scherpzinnigheid, zooals die telkens aan den dag kwam, schetste Napoleon I de economische beteekenis van de ligging der beneden-Seine. „Parijs, Rouen en Hâvre vormen slechts één stad, welke hoofdstraat de Seine is,” aldus de eerste keizer van Frankrijk. En wanneer men de sedert het begin dezer eeuw ingestelde veranderingen aan de oevers der Seine beneden Parijs nagaat, wanneer men de ontwikkeling van het verkeer en den aanwas der steden beschouwt, en het streven van Parijs om zelf een zeehaven te worden hiermede in verband brengt, dan schijnt het, of hetgeen de blik van Napoleon doorzag, onder vreedzame ontwikkeling tot werkelijkheid geworden is. Door stoombootvaart en spoorwegen met het achterland verbonden is Hâvre aan den mond der Seine tot een havenplaats van den eersten rang geworden.

De eerste pogingen om hier een havenstad te stichten zijn uitgegaan van koning Frans I.

Deze verleende aan het onbetekenende visschers-plaatsje aan den Seinemonde, „Hâvre de Grâce” geheeten, in 1517 talrijke privilegiën. Daardoor vermeerderde de bevolking zeer. De hier aangelegde haven werd langzamerhand veel verbeterd, en een voorhaven van het rijke Rouen. Vooral Richelieu en in nog grooter mate Colbert (zie pag. 113), die de zeevaart wilde ontwikkelen, deden veel voor de opkomst der stad. Ook Lodewijk XVI zag het belang van deze haven in, en deed veel tot haar bloei, doch zijn ontwerpen om den aanleg te verbeteren werden afgebroken met zijn ongelukkig uiteinde. Evenwel in deze eeuw werd de aanleg op nieuw voortgezet en voltooid. Het is een grootsch en uitgebreid stelsel; een tiental ruime havenbassins met een rusteloze bedrijvigheid dringen diep in de stad door, en breede kaden, meest met spoorlijnen doorsneden, omringen de havens. De vloed, die den Seinemonde en de buitenhavens binnendringt, doet bij springvloed den waterstand tot 6.15 à 7.85 Meter rijzen, en levert bij het binnendringen een trotsch gezicht op. Het toegangskanaal, dat bij ebbe niet diep is, wordt daardoor bij vloed voor de grootste schepen bevaarbaar. Bij den aanvang der ebbe worden de groote sluizen der afgesloten havenbassins gesloten, zoodat het meeste verkeer bij vloed plaats heeft.

Wat de haveninrichtingen betreft is Hâvre een der beste havens van Europa, waar de handelaar alle mogelijke gemakken vindt. Doch de toegang tot de haven is door de ondiepten van den Seinemonde nog altijd moeielijk. Een rij van zandbanken omsluit van Kaap de la Hève langs de west- en zuidzijde de stad tot den linker Seineoever in een uitgestrekt gebied, zoodat de groote schepen er alleen bij hoog water kunnen passeeren.

De handel van Hâvre, die in de vorige eeuw niet onaanzienlijk was, doch tijdens de oorlogen van Frankrijk in het begin dezer eeuw achteruitging, is vooral in de laatste halve eeuw tot bijzonderen bloei gekomen. De aanleg van den spoorweg naar Parijs in 1849 droeg veel hiertoe bij, alsmede de oprichting der „Compagnie Générale Transatlantique”. In 1881 werd door Frankrijk een wet afgekondigd, waarbij schepen, die lange zeereizen maakten, voor 10 jaren een premie uit de staatskas werd verzekerd. Deze wet begunstigde de oprichting van nieuwe stoomvaartlijnen. Te Hâvre werd op dien grondslag de maatschappij der „Chargeurs Réunis” opgericht, welke het verkeer met Zuid-Amerika tot stand bracht. Nu in den laatsten tijd genoemde bevoordeeling vermindert, zijn velen ontevreden. Een nadeel is het verder voor Hâvre, dat de Fransche Westspoorweg hooge vrachttarieven heeft, waarom men voor vele in te voeren waren de gunstiger verbindingen over Duinkerken en Antwerpen zoekt. Verder heeft de uitdieping der

Seine, waardoor kleine zeeschepen reeds tot Rouen komen, voor Hâvre een mededinger doen ontstaan, en als de verdere uitdieping doorgaat, zal die concurrentie toenemen. Doch trots dit alles is Hâvre nog altijd de tweede haven van Frankrijk. Het meeste verkeer heeft er plaats met Engeland; daarop volgen de Vereenigde Staten en Duitschland. De *Fransche vlag* is het meest vertegenwoordigd; daarop volgen in rij de *Engelsche*, de *Duitsche*, de *Spaansche* en de *Noorweegsche* vlaggen. In 1892 liepen hier 21 schepen onder Nederlandsche vlag binnen, te zamen met 56401 M³. inhoud, waarvan er 17 van Paramaribo kwamen.

Rouen was in den tijd, toen de zeeschepen nog niet zoo veel diepgang hadden en dus gemakkelijk de rivieren verder konden opvaren, de rijkste handelsstad van Normandië. De ligging aan de Seine, die tot hier door zeeschepen werd bevaren, in een door heuvels omsloten vlakte op den rechter oever der rivier, was bij uitstek geschikt voor de ontwikkeling van een handelsmetropoleum. Doch Rouen heeft haar beteekenis ten deele aan het opkomende Hâvre overgedaan, dat met het oog op de moderne behoeften beter gelegen was. Toch is Rouen nog altijd de vijfde havenstad van Frankrijk en een der eerste fabriekssteden.

Elbeuf (21000) a. d. Seine; laken- en andere fabrieken. — **Caen** (43000) niet ver van den mond der Orne, haven; katoen- en wolindustrie. — **Cherbourg** (39000) oorlogshaven en zeearsenaal van den eersten rang.

3. **Picardië. St. Quentin** (46000) aan de Somme, Middelpunt van katoennijverheid. — **Amiens** (76000) a. d. Somme. Linnen-, zeldoek- en wolindustrie. — **Abbeville** (20000) suikerfabrieken.

4. **Artois. Douai** (24000), katoen, wol, suiker. — **Arras** (26000), suikerfabrieken, graanhandel. — **St. Omer** (21000) vlas- en wolspinnerij, weverij, ijzergometerij, papierfabrieken.

Boulogne-sur-Mer (42000) haven, handel met Engeland, Indië enz. Zeebad. Fabrieken. — **Calais** (53000) haven en vesting. Overvaart naar Engeland (Dover). Kantfabrieken; hand-schoenen, linnen en katoen.

Boulogne-sur-Mer is sedert de oudste historische tijden steeds een belangrijk handelspunt geweest. In den Romeinschen tijd was het als haven van N. W. Gallië reeds het steunpunt der Romeinsche macht in Britannië en in den strijd van Frankrijk met Engeland heeft het altijd een belangrijke rol gespeeld. Daardoor is het niet te verwonderen, dat er in de benedenstad zelfs een Engelsche kolonie bestaat van ± 6000 personen, die de Engelsche taal spreken, en Engelsche zeden en gewoonten behouden hebben. Het verkeer met Engeland

is nog altijd zeer levendig; 150000 reizigers trekken gemiddeld per jaar nog van Engeland langs deze stad.

De stad ligt op een heuvelachtig terrein aan den rechter oever der *Liane-rivier*, die hier in het Kanaal uitmond. De riviermond is in een ruime haven met bassins veranderd. De kust van het Kanaal is hier steil; door de branding der zee zijn de rotsen afgeslagen en ondermijnd, en is de kust met een zoom banken van zand en rotspuin omringd, waardoor de nadering bij stormachtig weer zeer gevaarlijk wordt. Groote kosten zijn er besteed om deze haven goed toegankelijk te maken. De uitvoer van wollen artikelen is hier aanzienlijk; verder van zijden stoffen. Ook is Boulogne een der belangrijkste visscherijhavens van Europa. Voor het overzeesch verkeer is bovenal de Nederlandsch-Amerikaansche stoomvaartlijn van belang, welke de schepen van Rotterdam naar New-York hier doet aanleggen om passagiers en landverhuizers uit Zwitserland en Italië te vervoeren.

Calais. De Straat van Calais is in de laatste vier eeuwen, vooral door de ontwikkeling van den Engelschen handel, een der drukst bevaren wateren geworden. De aanzienlijke zeevaart van Londen, van de oostkust van Engeland en Schotland, en het oceanisch verkeer op België, Nederland, Duitschland enz. neemt haar weg grootendeels door de „Pas de Calais”, en loodrecht op die richting wordt deze straat doorsneden door verschillende lijnen, tot verbinding van Frankrijk en Engeland. Op elk uur van den dag zijn hier honderden schepen van alle zeevarende natiën onderweg, en al wezen ook de blinkend witte krijtrotsen van Dover en de duinen van Calais niet aan, dat hier twee belangrijke landen elkander naderden, het rusteloos scheepvaartverkeer zegt reeds onmiddellijk, dat men hier een der belangrijkste internationale verkeerswegen heeft, zoodat de „Pas de Calais” door geen andere zeestraat in betekenis wordt overtroffen.

Op dit belangrijke punt voor het handelsverkeer verkreeg Calais reeds in de middeleeuwen een groote betekenis, en zoo werd deze stad door de Engelschen als de sleutel van Frankrijk aangezien, waarom zij alle moeite deden om Calais te behouden. Tot 1558 bleef Calais dan ook het bezit van Engeland.

Calais ligt aan een vlak en moerassig duinenstrand. Sterke vestingwerken omsluiten de stad, doch deze verhinderden hare uitbreiding. Daardoor kwam het dorp *Saint-Pierre-les-Calais* ten zuiden van Calais, dat in 1800 nog niet meer dan 2600 inwoners telde, in deze eeuw tot aanzienlijke uitbreiding en overvleugelde spoedig de oude stad geheel.

Calais ligt 40,7 K.M. van Dover verwijderd, zoodat bij helder weer de krijtrotsen uit de verte

zichtbaar zijn. De haven van Calais is de dichtst naar Engeland naderende. Hierdoor is het personenverkeer op Engeland buitengewoon groot; in 1891: 243400 reizigers. Calais en Boulogne staan hierin verre boven aan.

De zeevaart aan de Fransche kust van het Kanaal heeft veel met moeilijkheden te strijden. Langs de duinenkust ligt een ondiepe zee met vele zandbanken, waarlangs alleen met groote voorzichtigheid de weg kan gevonden worden. En bij ebbe, die op vele plaatsen 6,5 meter daalt, ligt een breede zoom van het strand droog, bij Calais wel 1,4 K.M. breed. Daarenboven doen zich krachtige getijdenstroomden in het Kanaal gevoelen.

De haven van Calais heeft veel van verzanding te lijden en het kost veel geld en zorg om haar open te houden. Een nieuwe haven is met groote kosten aangelegd. Evenwel de verwachte vooruitgang van den handel is daaraan niet evenredig, wijl Duinkerken nog altijd een groot overwicht heeft. In 1892 liep slechts één schip onder Nederlandsche vlag deze haven binnen.

5. *De Fransche Nederlanden. (Vlaanderen en Henegouwen).* Het is voor een Nederlander opmerkelijk, in een klein gedeelte van Frankrijk de Nederlandsche taal nog te kunnen hooren spreken. Dit is het geval in de vroeger tot de Nederlanden behorende gedeelten van het N.W., waar evenwel het Vlaamsch meer en meer door Fransch verdrongen wordt. Toch wijst de naam der eerste stad, die wij hier noemen, nog op Nederlandschen oorsprong.

Duinkerken. (Fr. Dunkerque) (52000 inw. met de voorsteden); haven en vesting; handel in steenkolen, graan en hout. Visscherij.

Duinkerken ligt te midden van een vlakke, troosteloze duinenkust, die naar zee in een ondiep strand met uitgestrekte zandbanken overgaat. Daardoor is deze kust zeer gevaarlijk, hoewel alle middelen worden aangewend, om door bakens, lichtorens en lichtschepen den zeelieden den weg te wijzen. Doch al deze hulpmiddelen zijn niet voldoende, om de gevaren af te wenden, en menig schip is op deze kust het slachtoffer geworden der ondiepe zee. Toch is tegenwoordig Duinkerken nog een belangrijke havenstad. Tusschen twee reusachtige golfbrekers ligt de invaart van 80 meter breedte naar de binnenhavens. Ook deze stad heeft het nadeel van alle havens aan deze kust, dat zij bij laag water niet voor groote schepen te bereiken valt, zoodat het verkeer voor diepgaande schepen alleen tot den tijd van hoogwater beperkt is. In 1892 liepen 70 schepen (52240 M³ inhoud) onder Nederlandsche vlag deze haven binnen.

Armentières (28000), linnen, katoen. — **Lille** (Rijssel) 177000 inw. met de voorsteden), ves-

ting, hoofdwapenplaats voor het noorden. Spinnery, weverij, suikerfabrieken, machinefabrieken, bierbrouwerij. — **Roubaix** (105000), **Tourcoing** (48000) textiel-nijverheid, vooral van wollen modestoffen. — **Valenciennes** (25000), vesting, steenkolenmijnen, kantfabrikatie; fabrieken. — **Cambray** (Kamerijk) (17000 inw.) textielnijverheid (batist, linon of kamerdoek).

6. *Champagne*. **Sedan** (20000) vroeger vesting; fabrikatie van modeartikelen. — **Mézières** (24000) a. d. Maas, wapenfabrieken, metaalindustrie. — **Reims** (120000) sterke vesting; wolindustrie, beetwortelsuiker, wijnhandel. — **Chalons-sur-Marne** (26000) wijn- en wolhandel. — **Troyes** (50000) a. d. Seine. Wol- en katoenweverij. Oudtijds belangrijke missen. (Trooisch pond).

7. *Lotharingen* (Lorraine). **Epinal** (21000) aan de Moezel. Borduurwerk, metaalwaren. — **Baccarat** a. d. Meurthe (5200) grootste glasblazerij en spiegelfabriek van het Rijk. — **Toul** (12000) aan de Moezel en **Verdun-sur-Meuse** (18000), vestingen.

8. *Franche-Comté* (Vrijgraafschap Bourgondië en Opper Bourgondië). **Besançon** (45000) a. d. Doubs, horlogefabrikatie. — **Belfort** (25000), belangrijke vesting in de Bourgondische Poort.

9. *Bourgondië*. **Mâcon** (18000) a. d. Saône wijnhandel en wijnbouw. — **Châlon-sur-Saône** (24000) steenkolenmijnen, machinefabrikatie. — **Dijon** (81000) mosterdabrieken, chocolade, olie.

10. *Lyonnais*. **Lyon** (429000 inw. met de voorsteden). Hoofdzetel der zijde-industrie; chemische fabrieken, ijzergieterijen, machinefabrieken. Belangrijke handel. Missen. — **St. Etienne** (123000), wapen- en geweerfabrieken, messen en machinesfabrikatie.

11. *Savoie*. **Chambéry** (20000) zijdeindustrie. **Chamonix** (2300) in het dal van dien naam, uitgangspunt voor het beklimmen van den Mont-Blanc.

12. *Dauphiné*. **Grenoble** (57000), handschoenen. **Valence** (23000) wol- en zijdeweverij; handschoenen. — **Vienne** (23000), laken, linnen, metaal.

13. *Avignon en Orange*. **Avignon** (38000), zijde-industrie, lederhandel.

14. *Nizza*. **Grasse** (10000) bloementeelt, fabrikatie van aetherische oliën en essenzen. Aan de kust de winter-badplaatsen, als: **Cannes** (15000), **Antibes** (6300), **Nizza** (Nice) (74000) en **Mentone** (8300).

15. *Provence*. **Arles** (14000) bij het begin van de Rhônedelta. Handel in olie en wijn. — **Aix** (23000) het oude „Aquae Sextiae”, belangrijke markt voor olijfolie. — **Toulon** (74000) oorlogs-

haven, marinewerkplaatsen, scheepshaven. — **Marseille** (321000), eerste haven van Frankrijk. Hoofdzetel van den graanhandel; handel in oliëzaden, wijn en zijde. Bewerking van ertsen, molens enz.

Ontwikkeling van Marseille. Marseille is een der weinige gedenkteekenen van den bloeienden handel der oudheid, die de wisseling der eeuwen met roem heeft doorstaan. Het oude Massilia, zes eeuwen vóór Chr. door den practischen handelsblik der Grieken gesticht (zie pag. 110) heeft de stormen van duizenden jaren met glans doorstaan, en hoewel herhaaldelijk bedwongen en ten ondergang gedoemd, verhieft het onder den invloed der gunstige geographische omstandigheden zich telkens weder tot nieuw leven. Massilia zag Tyrus ondergaan, en Karthago, haar machtige mededingster in het westelijk bekken der Middellandsche Zee, bezwijken onder de slagen van de Romeinen. Massilia beheerschte reeds het oosten der Middellandsche Zee in den tijd toen Alexander de Grootte den grondslag legde voor Alexandrië; Massilia zag het oude Rome en Byzantium, Athene en Korinthe tot bloei geraken, en beleefde ook hun ondergang; Massilia zag het oude Venetië, Genua en Pisa zich verheffen en daarna dalen in beteekenis, terwijl het zelf de trotsche handelskoningin in het westen der Middellandsche Zee bleef. Hoewel haar geboorte in den grijzen nacht der oude historie valt, verheft Marseille zich nog als met jeugdige kracht, en streeft alle jongere havensteden, alsmede haar antieke zusters Konstantinopel en Alexandrië, met roem voorbij. Bij Marseille is het best na te gaan, hoe de natuurlijke geographische gesteldheid en de ligging eener stad over haar bloei kunnen beslissen, als de historische omstandigheden de ontwikkeling van het resultaat dier invloeden niet geheel belemmeren. Barbaarsheid en talrijke oorlogen, de bevoorrechtiging van concurrerende steden, zij waren niet in staat de begunstiging van Marseille door de natuurlijke ligging op te heffen, en hierin bleef steeds de bron van de welvaart der stad.

Geen enkel punt aan deze kust was zoo gunstig voor den aanleg eener haven als dat, wat voor Marseille werd uitgekozen. In een bocht gelegen, die naar het zuiden door eilandjes, naar het O. en W. door vooruitspringende kapen werd beschermd, werd er een tamelijk veilige reede door de natuur gevormd, die alleen voor de westelijke stormen open lag. Doch in onzen tijd heeft Marseille daarenboven over een der grootste kunstmatig aangelegde havens der aarde te beschikken, met welks aanleg in 1844 werd aangevangen. Ten W. der stad ligt de moerassige Rhônedelta, en aan deze kust kon geen andere stad ontstaan vóór Cette, dat ver ten W. dier delta ligt. Daardoor werd Marseille van het

oosten uit de commercieele beheerscher van den weg door het Rhônedal (zie pag. 110).

Marseille heeft van zee uit een schilderachtig uiterlijk en maakt een trotschen indruk. Op een zacht oprijzende en door bergen omsloten kustvlakte strekt de stad zich eenigszins amphitheatergewijze uit over eene lengte van 6 K.M., waarboven torens, koepels en enkele trotsche kerken hoog uitsteken. Op den voorgrond ligt de uitgestrekte haven, bestaande uit een vijftal bassins, gemeenschappelijk door een zwaren golfbreker beschut, achter welke in letterlijken zin zich een mastbosch van schepen verheft. Onophoudelijk komen de grootste stoomschepen aan en varen af, en zeilschepen uit alle werelddeelen kruisen er door elkander. Rusteloos klopt hier de polsslagen van het wereldverkeer, en door een goed georganiseerden arbeid wordt er veel met snelheid verricht. Reusachtige magazijnen verheffen zich langs de kaden, en deze zouden de vele aangevoerde handelsartikelen op verre na niet kunnen bevatten, doch de snelle handelsomzet maakt het mogelijk, zich met die ruimte te behelpen.

De omgeving van Marseille is een van waterleidingen doorsneden vruchtbare dalgrond, met vele gehuchten bedekt, en door heuvelrijen of bergen van vrij aanzienlijke hoogte ingesloten, langs welks hellingen talrijke landhuizen verstrooid liggen. Men noemt deze „bastides”. Bijna ieder burger van Marseille bezit een dergelijk stuk der aardoppervlakte buiten in de vrije natuur. Over het dal rust de zegen eener prachtige en weelderige vegetatie, zoodat zelfs de rotsen met een kleed van geurende kruiden overdekt zijn. Aldus is in algemeene trekken het beeld der eerste handelsstad van Frankrijk.

In den tijd van het Continentaalstelsel ging de handel van Marseille bijna geheel te gronde, en om hem na den val van Napoleon weder te verheffen, werd Marseille tot vrijhaven verklaard in 1814. Doch de vernieuwde bloei van Marseille vangt eigenlijk aan met de verovering van Algiers in 1830, waarna er ook talrijke scheepvaartmaatschappijen werden opgericht, om den handel met de Levant en andere deelen der aarde tot stand te brengen. Ook de doorgraving der landengte van Suez, waardoor de Middellandsche Zee weder aan de route voor het verkeer met Indië te liggen kwam, was van veel belang voor de ontwikkeling van Marseille in den nieuwsten tijd.

In den laatsten tijd heeft Marseille weer een opbloeienden concurrent verkregen in Genua, dat tot nieuw leven ontwaakt, en zich een gedeelte van den handel op de Middellandsche Zee heeft weten te verwerven. De opening van den St.-Gothardspoorweg (zie pag. 88) heeft den handel van Zwitserland grootendeels aan Marseille onttrokken. De Nederlandsche stoomvaartmaat-

schappij „Nederland” naar Java legt thans niet meer in Marseille maar in Genua aan.

Marseille ziet scherp rond naar alles, wat dienen kan om de concurrentie van Genua en andere steden te overwinnen. Een nieuwe kanaalverbinding met de Beneden-Rhône zal aangelegd worden, om gemakkelijker van het goedkoopere scheepvaartvervoer op deze rivier partij te kunnen trekken. De spoorwegverbindingen zijn aldus ingericht, dat men den handel op het achterland kan beheerschen. Eene lijn loopt langs de kust: in 't O. naar Genua, in 't W. naar Nîmes, Montpellier en Barcelona. En de belangrijkste verbinding met het noorden wordt door de grootste en rijkste Fransche spoorwegmaatschappij tot stand gebracht: de *Parijs—Lyon—Middellandsche Zee-spoorweg*, welke bijna tusschen die van Parijs—Basel en Parijs—Cette ligt. Deze spoorweg loopt langs de Rhône tot Lyon, waar hij zich waaiervormig in vier lijnen splitst. De lijn wordt gesteund door een tweede spoorlijn, die van Parijs door het dal der Allier komt, over Nîmes gaat, en zich hier bij de kustlijn aansluit. Een derde lijn, die op dit oogenblik van minder belang is, gaat van Marseille direct naar het noorden, over Grenoble en Chambéry naar Genève. Uit den loop dezer lijnen leeren wij naar de landzijde het handelsgebied van Marseille kennen. Met uitzondering van de Povlakte, welks handel door Genua is verkregen, van die der Oost-Alpenlanden, welke Triëst en Venetië tot zich hebben getrokken, is dat handelsgebied van Marseille nog hetzelfde als in de oudheid. En naar de zeezijde komt het verkeer met de Middellandsche-Zeelanden en de Fransche koloniën in de eeersterij.

De scheepvaart op Marseille in 1888 was van verschillende natiën als volgt:

		Stoombooten.	Zeilschepen.
Fransche	vlag	7710	3571
Engelsche	”	2278	51
Spaansche	”	538	366
Italiaansche	”	300	957
Nederlandsche	”	180	6
Grieksche	”	98	618

In 1892 liepen 30 schepen onder Nederlandsche (140700 M³ inhoud) de haven van Marseille binnen.

Bij den bijzonderen handel van Marseille zullen wij verder niet stilstaan.

16. *Languedoc*. Toulouse (136000) aan de Garonne. Molens en fabrieken. — *Carcassonne* (25000) a. d. *Aude*. Textielnijverheid. — *Narbonne* (27000) handel, fabrieken. Door een kanaal met de haven *La Nouvelle* aan de Middell. Zee verbonden. — *Béziers* (42000) aan het Kanaal du Midi. Wijnfabrikatie; scheepsbouw. — *Cette* (36000) haven, handel in wijn, spiritus, visscherij. — *Montpellier* (66000) katoenspinnerij

en weverij; wol en zijdeveverij; wijn- en spiritus-handel. — **Nimes** (69000), spinnerij, weverij, ijzergieterij; handel in zijde, wijn en spiritus. De beste overblijfselen van Romeinsche bouwwerken.

17. *Roussillon*: **Perpignan** (28000) van militaire beteekenis. Industrie, handel.

18. *Béarn en Beneden-Navarre*. **Pau** (31000), winterbadplaats. — **Bayonne** (25000) aan den mond der *Adour*. Vesting, handelshaven. Handel in wijn, graan, maïs, hout. — **Biaritz** (7200) zeebad.

19. *Guyenne en Gascogne*. **Périgueux** (31000) fabriekatie van papier, messen, spijkers, leerlooierij. Handel in truffels. — **Montauban** (23000) spinnerij, weverij; leerlooierij. — **Agen** (21000) hoofdzetel des handels in gedroogde pruimen. — **Tarbes** (25000) messen- en koperwarenfabriekatie. — **Lourdes** (6200), bedevaartplaats.

Bordeaux, (24800) aan de Gironde, met belangrijke haven, de derde van Frankrijk. Handel met Noord-Europa, Engeland en de overzeesche havens. Invoer van steenkolen en hout; uitvoer van wijn, brandewijn, gedroogde en ingemaakte vruchten. Scheepsbouw, machinefabrieken, suikerraffinaderijen enz. **Paulliac** (4000) en *Le Verdon* zijn voorhavens.

Ontwikkeling van Bordeaux. Op een afstand van 100 K.M. van de kust des Oceaans, te midden van een effen, zacht oprijzend terrein, is de stad Bordeaux ontstaan. Toen de Romeinen hier de Keltische plaats *Burs-Wall* bezetten, zagen zij spoedig de gunstige geographische ligging van dit punt, waar zeevaart en riviervaart elkander ontmoetten, en de naar of van zee aangevoerde waren moesten overgeladen worden. — Zij grondvestten hier *Burdigala*, dat weldra een der eerste steden van Gallië werd. Doch in den loop der eeuwen had deze stad bijna voortdurend te lijden van oorlog en onzekere toestanden. Toch deed de gunstige ligging Bordeaux tot een belangrijke handelstad ontwikkelen. Een middel tot verheffing van Bordeaux werd gezien in de verbinding der Garonne door een kanaal met de Middellandsche Zee. Dit kanaal, het Canal du Midi, kwam onder Lodewijk XIV tot stand, en hoewel het aanvankelijk bijdroeg tot vernieuwden handel voor Bordeaux, voldoet het sedert lang niet meer aan de eischen van het moderne verkeer. Een nieuw plan een „Canal des deux Mers,” dat ontworpen werd voor de groote scheepvaart naar het model van het Noordzee-Oostzeekanaal in Duitschland, is niet tot uitvoering gekomen.

Napoleon I was Bordeaux niet vriendschappelijk gezind, en onderdrukte zelfs haar zeehandel, die evenwel na den val van het keizerrijk spoedig weder opkwam. Doch, al is de ligging der stad zeer gunstig, de groote scheepvaart

heeft er met vele hindernissen te strijden. Groote schepen kunnen alleen door de hulp van loodsen met moeite de stad naderen, wijl de riviermond door zandbanken en riffen onveilig gemaakt wordt. Door lichten en boeien wordt de vaargeul hier tusschen aangewezen, en groote schepen kunnen enkel bij vloed (bij springvloed verheft zich hier het water \pm 3,4 meter) de stad naderen. De allergrootste zeeschepen blijven bij de voorhaven *Paulliac* liggen.

De overzeesche handelsbetrekkingen hebben bovenal plaats met Groot-Britannië, Spanje, Senegambië, de La Plata-staten, West-Indië, Mexico en de landen, die aan de Caraïbische zee liggen. De grondslag voor den handel is de wijnbouw langs de Gironde. Voor 1889 wordt de *wijnuitvoer* in vaten op 1105911 HL. en in flesschen op 49408 H.L. opgegeven, en de *wijninvoer* op 1763260 H.L. Door de druifluis toch kan de eigen opbrengst des lands niet meer den handel in Bordeaux-wijn voeden, en wordt er veel wijn ingevoerd, die tot Bordeaux-wijn verwerkt wordt. In 1889 werd hier ingevoerd uit Spanje 675308 H.L., uit Portugal 622390 H.L., uit Algiers 259300 H.L., uit Italië 14523 H.L. en uit andere landen (voornamelijk uit Oostenrijk-Hongarije, in 1888: 175915 H.L.) 191729 H.L. wijn. Uit de goedkoopste soorten Fransche, Spaansche, Portugeesche en vroeger ook Algiersche wijn worden zoogenaamde „Vins de cargaison” bereid, die naar Argentinië en Uruguay verzonden worden, doch ook naar Europeesche landen. De Engelschen, die alleen de betere soorten van Bordeaux-wijn nemen, welke zij „Claret” noemen, rekenen, dat slechts 50 à 60 pct. der wijn, die zij uit Bordeaux ontvangen, werkelijk in dat gebied gegroeid is. In Engeland stijgt het gebruik van Bordeaux-wijn zeer, en verdringt de Sherry en Portwijn meer en meer.

Ook de uitvoer van brandewijn en cognac, uit wijn bereid, is zeer aanzienlijk.

Het scheepvaartverkeer te Bordeaux was in 1888 als volgt:

	Schepen.	Tonnen.
Buitenlandsch verkeer	3 843	2 558 646
Kustvaart	20 694	1 308 800
Totaal	24 537	3 867 446

De Britsche vlag speelt hier de hoofdrol; meer dan de helft van het aantal tonnen buitenlandsch verkeer behoort hiertoe. Hierop volgt de Fransche vlag. In veel kleiner aantal vindt men er ook Zweedsche, Noorweegsche, Duitsche, Spaansche en Deensche vlaggen. In 1892 kwamen er 50 schepen (58421 M³ inhoud) onder Nederlandsche vlag in de haven van Bordeaux.

Hoewel rivierstoombooten de Garonne opvaren berust de binnenlandsche handel toch hoofdzakelijk op de spoorwegverbindingen met tal

van plaatsen. Bordeaux is een belangrijke stad voor Noord-Spanje, een aanzienlijk station voor den internationalen sneltrein: Parijs—Bayonne—Madrid—Lissabon.

20. *Angoumois, Aunis en Saintonge* (gebied der Charente) **La Rochelle** (23000), haven. Invoer van hout en kolen. Uitvoer van zeezout, brandewijn en graan. — **Rochefort** (32000) oorlogshaven aan de monding der Charente; scheepsbouw, ijzergieterijen. Arsenaal. — **Cognac** (17000) a. d. Charente, middelpunt van brandewijn- en cognacfabrikatie. — **Angoulême** (34000) a. d. Charente. Papierfabr., buskruitfabrieken.

21. *Limousin*. **Tulle** (15000) kantfabrikatie (Plisse of Point de Tulle). Wol en katoen; geweren enz. — **Limoges** (68000) a. d. Vienne. Beroemde porceleinfabrieken. Spinnerij, weverij enz.

22. *Auvergne*. **Clermont-Ferrand** (45000) fabrikatie van kleine metaalwaren, chocolade, confituren enz.

23. *Bourbonnais*. **Moulins** (22000), wol- en katoen-fabr., leerlooierij. — **Montluçon** (26000) ijzer- en staalfabr., spiegels.

24. *Nivernais*. **Nevers** (25000) porcelein, fayence-fabr., landbouwmachines.

25. *Berrî*. **Châteauroux** (23000), wolspinnerij, lakenfabr. Lithographische steen in de nabijheid.

26. *Poitou*. **Poitiers** (34000) papier- en leerfabrikatie, vlas- en hennepspinnerij.

27. *Anjou*. **Angers** (71000) a. d. Maine. Textielnijverheid, conservefabrieken.

28. *Touraine*. **Tours** (60000), textiel en ijzerindustrie, leerlooierij, tapijtenfabrieken, porcelein.

29. *Orléannais*. **Chartres** (23000) pasteienhandel. **Orléans** (61000), wol- en katoenindustrie; wijnazijn-, suiker-, leder-, brandewijn- en chemische fabrieken. — **Blois** (21000).

30. *Maine*. **Laval** (28000) van ouds beroemde linnenweverij; thans beddetijkweverij. — **Le Mans** (53000), linnenweverij.

31. *Bretagne*. **St. Malo** (12000) haven, visscherij. — **Brest** (76000) aanzienlijke oorlogshaven. — **Lorient** (41000), haven, scheepsbouw, ijzerindustrie. — **Rennes** (65000) industrie en handel in landsproducten. — **Nantes** (116000), haven nabij den *Loiremond*. Invoer van ruwe suiker uit de Fransche en Engelsche koloniën, graan- en wijnhandel; suikerraffinaderijen. Scheepsbouw. **St. Nazaire** (26000) is de voorhaven van Nantes, waar de groote overzeesche stoomvaartlijnen aanleggen.

Nantes en St. Nazaire in hun beteekenis. Nantes, eens een stad met aanzienlijken zeehandel, is in dit opzicht thans een gevallen grootheid. De ongunstige gesteldheid van den *Loiremond* heeft de buitenlandsche scheepvaart vernietigd, en het is hoofdzakelijk aan haar verandering in

een fabrieksstad te danken, dat Nantes nog een volkrijke stad is.

Nantes ligt 53 K.M. van den mond der Loire de rivier opwaarts. Door de verondieping der rivier is de stad alleen nog te bereiken voor schepen van niet meer dan 3 meter diepgang; dieper gaande schepen kunnen wegens de vele zandbanken in de rivier niet dan met gevaar Nantes naderen. Toen Nantes door die verondieping haar grootheid als handelsstad bedreigd zag, dacht het in St. Nazaire een goede natuurlijke haven te kunnen scheppen. Terwijl de grondvesting van deze haven met kracht bevorderd werd, dacht men er niet aan daarmede een concurrent in 't leven geroepen te hebben. En dit is het geval, zoodat de groote schepen thans te St. Nazaire blijven.

St. Nazaire is aldus geheel eene schepping van den nieuwen tijd. Nog voor een veertigtal jaren was haar haven bijna enkel een toevluchtsoord voor visschersbarken en loodsbooten en zonder eenige beteekenis; tegenwoordig is de haven van St. Nazaire met de ruime bassins, die 33 H.A. beslaan, een zeer belangrijk verbindingslid met het buitenland, vooral met Noord-Amerika. Geen stad aan de Fransche kust is zoo snel opgekomen als St. Nazaire. In 1888 werd de haven door 2511 schepen bezocht (1308861 tonnen), waarvan 1600 voor het buitenlandsch verkeer. Het buitenlandsch verkeer heeft meest plaats onder Britsche vlag, daarop volgt de Fransche vlag. Onder Nederlandsche vlag kwamen in 1892 slechts twee schepen (5264 M³. inhoud) in deze haven.

32. *Corsica*. Tot Frankrijk behoort het eiland Corsica. **Bastia** (23000), haven. Zeep- en likeurfabrieken; wijn- en oliehandel. — **Ajaccio** (19000), haven, tabaksfabrieken; wijnhandel. Sardellenvisscherij.

§ 94. Het vorstendom Monaco.

(Oppervl. 21,6 K.M². — 13302 inwoners).

Dit kleine vorstendom op de grens van Frankrijk en Italië, is een onbeperkte erfelijke monarchie, die meest door Franschen en Italianen bewoond wordt. De stad **Monaco** (3300) is bekend door de speelbank.

Het Pyreneeische Schiereiland.

De Koninkrijken Spanje en Portugal.

(Spanje. Oppervlakte, behalve de Kanarische eilanden en de bezittingen in Noord-Afrika: 497245 K.M². — Inwoners 17269000. — Bewoners per K.M². 35).

(Portugal. Oppervlakte, behalve de Azoren en Madera: 89372 K.M². — Inwoners 4307000. — Bewoners per K.M². 39).

§ 95. **Ligging en natuurlijke gesteldheid.** Het *Pyreneeische Schiereiland*, ook het *Hesperische* (d. i. naar de avondzijde gelegene) genoemd, of

naar de oorspronkelijke bevolking wel het *Iberische Schiereiland* geheeten, is door de bergketen der Pyreneeën van Frankrijk gescheiden. Deze natuurlijke afscheiding, die moeielijk en slechts aan de beide einden valt over te trekken, is tegelijkertijd de staatkundige grens van Frankrijk en Spanje geworden. In het oosten (van Perpignan naar Gerona) en in het westen (van Bayonne naar Tolosa, Pamplona en naar Vitoria, Burgos, Madrid) worden de Pyreneeën thans van spoorwegen doorsneden, waardoor de verbinding met het overig Europa te land is vergemakkelijkt. Doch dit neemt niet weg, dat het schiereiland een geïsoleerd, van Europa afgescheiden karakter heeft, en door de natuurlijke gesteldheid een overgang tot Afrika vormt, waarvan het door de 15 K.M. breede (200—800 meter diepe) Straat van Gibraltar gescheiden is. Klimaat, planten en dieren van Zuid-Spanje en Noord-Afrika komen zoo zeer met elkander overeen, dat men wel gezegd heeft, dat Afrika reeds aanvangt ten zuiden der Sierra Morena.

Kusten. Het Pyreneesche schiereiland is bijna aan alle zijden door zeeën begrensd. Langs de noordkust breidt zich de *Golf van Biskaje* uit. Met een steile kust rijst hier het land op uit zee, en slechts zeer kleine inhammen breken de gesloten kustlijn af. In het noordwesten worden die inhammen talrijker, en van *kaap Vares* tot den mond der *Minho* vindt men een typische *riaskust* (zie pag. 50). Waar rivieren in deze rias uitmonden zijn aan de voortreffelijke natuurlijke havens handelssteden ontstaan (La Coruna, Vigo e.a.). Evenwel, de onbevaarbaarheid der rivieren doet die steden een gemakkelijke verbinding met het binnenland missen.

De wouden op de noordhellingen van het Cantabrisch-Asturisch gebergte, die door den regen-aanbrengenden zeewind hier eigenaardig zijn, en de rijkdom aan ijzererts in den bodem, leidden reeds vroeg tot scheepsbouw en scheepvaart aan deze kust. In de middeleeuwen was de walvischvaart van deze streken uit zeer aanzienlijk.

De westkust van Portugal is bij afwisseling steil en vlak. De vlakke kust tusschen den mond der *Douro* en *Kaap Carvoeiro* is met duinen bezet, die een schrale, met heide en brem bedekte landstreek, overeenkomende met de „Landes” in Frankrijk, van zee afsluiten. Steden van beteekenis worden aan deze kust niet gevonden. Ten zuiden van genoemde kaap verheft zich de kust steil door het naderen der voorbergen van *Serra da Estrella*, die in *kaap da Roca* eindigen. Ten Z. hiervan ligt de *Taaqmondig*. Een vlakke kust zet zich voort tot *Kaap da Sao Vicente* naar het zuiden, waar weer een steile kust aanvangt, welke door de *Serra de Monchique* Zuid-Portugal begrenst. Aan de monden der *Guadiana* en der *Guadalquivir* strekt zich weder

een vlakke, veelal met duinen bezette kust uit, welke duinen langs de vlakke der *Arenas Goredas* (= zware zanden) tot 113 meter hoog zijn. Achter deze zandvlakte liggen aan de Guadalquivir de *Marismas* (moerassen), moeras-sige weiden, waar de voor de stierengevechten bestemde stieren half in het wild rondloopen.

Kaap Tarifa is de zuidelijkste punt van het schiereiland (36⁰⁰ N. Br.). De zuidkust tot *K. de Gata* is steil en ook tot *K. de la Nao* komt de steile kust meest voor, uitgezonderd van *K. de Palos* tot *Alicante*.

Van *K. de la Nao* tot Barcelona vormt de zee een ruime bocht, welke in het *Z. golf van Valencia* genoemd wordt. De kust is over 't geheel vlak en zandig, met duinen bedekt, zonder goede natuurlijke havens, doch met haffvormige strandmeren, *albuferas* genoemd, die zeer vischrijke zijn.

Het binnenland. Het Pyreneesche schiereiland, dat een gemiddelde hoogte van 660 meter heeft, bestaat voornamelijk uit *hoogland* en *bergland*. Men kan hierbij gemakkelijk drie deelen onderscheiden: *A.* het **Centrale hoogland**, *B.* de **Pyreneeën** met het **Katalonische gebergte** en *C.* het **Andalusische bergland**. Daarbij komen nog twee laagvlakten, die langs rivieren wigvormig in het land doordringen: 1. de **Andalusische laagvlakte** aan de Guadalquivir, en 2. de **Ebro-vlakte** aan de Ebro.

A. Het **Centrale of Iberische hoogland** is de kern van het schiereiland. Het is een plateau dat van het **Iberisch bronnenland**, de hooge oost-rand van het plateau, naar het westen zacht glooiend afloopt. In het noorden en zuiden wordt dit hoogland door randgebergten afgesloten: door het **Cantabrisch-Asturisch gebergte** in het noorden, en door de **Sierra Morena** in het zuiden, beide in een richting O.-W. loopend. Door het **Kastiliaansche scheidingsgebergte** wordt het hoogland in twee deelen gescheiden: in de **Hoogvlakte van Oud-Kastilië** in het N. en de **Hoogvlakte van Nieuw-Kastilië** in het zuiden.

De **Hoogvlakte van Nieuw-Kastilië**, die zich ook over Leon uitstrekt, is eigenlijk een kom van ± 800 meter gemiddelde hoogte, welke naar het westen lager ligt en aan die zijde op de **Duero** (in Portugal *Douro* geheeten) afwatert. Deze rivier, die bij Porto uitmondt, is alleen in den benedenloop in Portugal bevaarbaar.

De hoogvlakte heeft uitgestrekte vruchtbare gedeelten, o. a. in de provincie *Palencia* (in de *Tierra de Campos*) en *Valladolid*, waar de boomlooze vlakte de korenschuur des lands is. Op het 1000 meter hoge *plateau* van *Reinosa* vindt men goede weiden. Doch eveneens vindt men er groote vlakten, die geheel onbebouwd liggen; steppen, welke enkel voor *schapenteelt*

dienen. Hiertoe behoort o. a. de *Oud-Kastiliaansche* steppe ten Z. van Valladolid.

De *Hoogvlakte van Nieuw-Kastilië* heeft eveneens eene helling naar het W. en Z. W. Zij watert af op twee rivieren: de *Tajo* (spr. Tago)¹⁾ en de *Guadiana*.

De *Tajo* (Portug. *Tejo*) is alleen in den benedenloop bevaarbaar. Een weinig vóór zij de Portugeesche grens bereikt, vangt de bevaarbaarheid aan. Zij mondt uit in een rias-vormigen inham bij Lissabon. De vloed en ebbe doen op de rivier zich gevoelen tot nabij Santarem.

De *Guadiana*²⁾, een groote rivier, heeft voor de scheepvaart nog minder beteekenis. Zij mondt uit in de Golf van Cadiz en is enkel in den benedenloop van Mertola af bevaarbaar. Zeeschepen van 4 M. diepgang kunnen slechts 48 K.M. van den mond de rivier opvaren.

De rivierdalen in Nieuw-Kastilië zijn diep in den bodem gesneden, en staan door hun vruchtbaarheid en boomgroei in scherpe tegenstelling met de dorre, boomlooze landschappen verder van de oevers. De bodem is niet onvruchtbaar, doch gebrek aan water maakt hem over uitgestrekte landstrekten tot een boomlooze steppe. Het duidelijkst komt dit steppenkarakter uit in *la Mancha*, het Z.O. gedeelte van het Guadianagebied. Deze effen, boomlooze vlakte, door enkele kleine watertjes traag doorstroomd, is het land waar windmolens de beweegkracht moesten en konden leveren. Het bouwland op deze hoogvlakte is tot de laagten beperkt, waar het grondwater des bodems door schep-watmolens, „nórias” genoemd, tot besproeiing wordt opgevoerd.

De *Sierra-Morena* is de zuidrand van het hoogland. Het is een door het water veelvuldig verweerde rand, die eigenlijk alleen van de Andalusische laagvlakte in het zuiden zich als een gebergte voordoet.

De *Pyreneeën* hebben wij reeds aangeduid als een ontoegankelijk en moeielijk over te trekken gebergte. De opplooiing der aardlagen, waardoor deze keten ontstaan is, heeft aan de zuidzijde eenige breede lengtedalen gevormd, die aan de noordzijde geheel ontbreken. De hoogste toppen zijn de *Maladetta* (3404 M.) en de *Mt. Perdu* (3352 M.) in het midden. In het O. sluit zich het *Katalonische geb.*, dat de Ebrovlakte naar de zee afsluit, bij de Pyreneeën aan.

Tusschen de kustketen en de binnenste keten van het Katalonisch geb. ligt het lengtedal van *Katalonië*, met intensieven landbouw en de levendigste nijverheid van Spanje. Hier heeft *Katalonië* zich als een afgesloten, van het centrum

des lands ver verwijderd landschap, zelfstandig ontwikkeld. In vele opzichten vormt dit land- en zijn bewoners een overgang tot Zuid-Frankrijk; natuur, volkskarakter en taal vertoonen vele sporen van verwantschap met dit land.

De *Ebro-laagvlakte* of het *Iberische laagland* ligt als een wigvormig dal van 28000 K.M². tusschen den rand van de Kastiliaansche hoogvlakte, die *Iberisch bronnenland* genoemd wordt, de *Pyreneeën* en het *Katalonisch gebergte*. In een vroeger geologisch tijdperk was deze vlakte een zeehoezem, die later droog gelegd werd, en thans in vele gedeelten een eentonig steppengebied vormt. De *Ebro* doorstroomt de vlakte in de lengte. Deze rivier is in den benedenloop bij hoogen waterstand slechts tot Tortosa voor zeeschepen te bevaren, en hooger op maakt de waterarmoede de rivier bijna geheel onbevaarbaar. Het meeste water wordt de rivier onttrokken door het *Keizerkanaal* (Canal imperial), met welks aanleg keizer Karel V reeds aanving, en dat ten Z. langs de rivier loopt. Het dient voor de scheepvaart en de bevoeiing van het dorre land.

De Ebro-delta, die 24 K.M. in zee vooruitsteekt, is een woest gebied, bijna geheel uit duinzand en moerassen bestaande.

Het *Andalusische bergland* ligt tusschen de vlakte der Guadalquivir en de Middellandsche Zee. In den *Sierra Nevada* (= sneeuwgebergte) vindt men hier het hoogste gebergte van het schiereiland, dat in enkele gedeelten, als de *Mulhacén*, tot 3481 M. rijst. De gletschers in het circusdal aan de *Veleta*, die tot 2845 M. dalen, zijn de zuidelijkste van Europa. Door de sneeuw en het ijs op dit zuidelijke gebergte wordt de Guadalquivir ook in den drogen tijd van water voorzien, zoodat deze een der best bevaarbare rivieren van het schiereiland is.

Ten N. der Sierra Nevada ligt een rij kleine hooglanden; de belangrijkste is de 600 M. hooge, door de *Genil* doorstroomde *Vega van Granada*, beroemd door den goed bebouwd bodem.

De *Guadalquivir* (= groote rivier) doorstroomt de vlakte van Andalusie. Zij is, door de voeding op een sneeuwgebergte, de meest waterrijke rivier van Spanje. In den bovenloop verzandt zij meer en meer. Groote schepen, die oudtijds tot Cordova kwamen, komen thans niet verder dan Sevilla, waar de werking van den vloed nog te bemerken valt. De rivier veroorzaakt soms uitgebreide overstromingen. De *Marismen* nabij den mond, echte zoutmoerassen, leveren zeezout.

De zacht golvende *vlakte van Andalusie* heeft een oppervlakte van 27000 K.M². De beroemde bijnamen, die Andalusie heeft, als: de „korenschuur”, de „kelder”, de „veestal”, ja zelfs „de geldbuidel” van Spanje, doen een bui-

¹⁾ De *j* in alle Spaansche namen luidt bijna als onze *g*. *Jucar* spr. *Gucar* enz. Dit geldt niet voor Portugeesche namen. Bij deze luidt de *j* als in het Fransch.

²⁾ *Guadi* in Spaansche namen beteekent *rivier*; het woord komt van het Arabisch *Wadi* = dal;

tengewonen natuurlijke rijkdom veronderstellen. In werkelijkheid zijn die namen slechts op kleine gedeelten toepasselijk. De *vega's* (= vruchtbare, goed besproeiende vlakten) van Cordoba, Sevilla, Ecija, Jeres e. a. zijn zeer schoon en vruchtbaar; in April staan hier reeds de tarwe en maïs rijp, en zij leveren er respectievelijk 40 en 80 ja 100-voudige vrucht. De plantengroei is er geheel subtropisch. Doch naast deze vruchtbare streken vindt men er ook droge, schrale steppen. Geen landschap biedt zoo scherpe tegenstellingen van weelderigen plantenrijkdom en dorre, naakte gewesten aan.

Klimaat. Het Pyrenee'sche schiereiland ligt tusschen de jaar-isothermen van 14° en 18° C., en is dus het warmste land van Europa. De noordelijke kust heeft bij 12—14° C. gemiddelde jaartemperatuur een gematigd klimaat; de winter is er zacht, de zomer matig warm, en hier valt door het opstijgen der N.W. winden bij de kustgebergten overvloedig regen. Langs de geheele westkust vindt men hetzelfde klimaat; echter is de winter er nog zachter, terwijl naar het zuiden het klimaat meer een subtropisch karakter verkrijgt. Langs de kust der Middellandsche Zee vindt men vooral een subtropisch klimaat.

In het binnenland op de hoogvlakte vertoont het klimaat de sterke tegenstellingen van een continentaal klimaat. In Madrid bedraagt de gemiddelde Januari-temperatuur + 4,5° C. en de thermometer daalt er soms tot — 11,9° C., Juli heeft gemiddeld een temperatuur van 24,9° C. Het binnenland wordt gekenmerkt door vele sneeuwjachten in den winter; op den Sierra Guadarama zijn steenen zuilen langs de wegen geplaatst, om in den winter bij sneeuwval den weg te wijzen. „Te Madrid is de lucht in den winter zoo fijn en scherp, dat zij een mensch doodt, maar geen lampje uitblaast” zeggen de Spanjaarden. Eigenaardig wordt ook dit vastelandsklimaat gekarakteriseerd door de uitdrukking der Kastilianen, voor het binnenland geldend: „9 maanden winter en drie maanden hel.”

De regen is zeer ongelijkmatig over het land verdeeld. De grootste hoeveelheid regen ontvangen de noord- en noordwestkuststreken (Asturië beteekent: rotswater) waar Santiago 164,7, Oporto 133,5 en Lissabon gemiddeld 74,4 c.M. regen per jaar ontvangen. De hoogvlakten zijn arm aan regen (Salamanca 27,5 c.M.). Ook het Ebroekken is zeer arm aan regen. Bilbao in het N. heeft gemiddeld 163 regendagen, Alicante in het oosten heeft slechts 63 regendagen per jaar. Van Oud-Kastilië naar het zuiden gaande wordt de zomer steeds armer aan regen tot in het zuiden de typische zomerdroogte der subtropen voorkomt, die 6 maanden duurt (April—October).

Het koninkrijk Spanje.

§ 96. **Bevolking.** De oorspronkelijke bewoners van Spanje waren de **Iberiërs** (zie pag. 59), een volkengroep van welke de **Basken**, die ten getale van 440000 de westelijke Pyreneeën en het oostelijk gedeelte van het Kantabrisch gebergte bewonen, nog nakomelingen zijn. Na de Iberiërs hebben talrijke volksstammen hun aandeel geleverd voor de latere bewoners. In de eerste plaats volgden de **Kelten**, die het N.-W. en W. bewoonden, vervolgens de **Phoeniciërs**, **Grieken** en **Romeinen**, die hier volkplantingen stichtten, (meest in het O.), en verder de **Germanen** als: **Sueven**, **West-Gothen**, **Alanen** en **Vandalen**. Eindelijk kwamen nog de **Mooren** uit Arabië en Noord-Afrika. De 60000 **Morisco's** van de Sierra Nevada zijn nakomelingen van de Moorsche veroveraars. En over het geheele land verstrooid leven nog ongeveer 50000 **Zigeuners**, **Gitanos** genoemd.

Door die verschillende afkomst, in verband met de staatkundige versnippering des lands, welke tot de Nieuwe Geschiedenis toe hier gevonden werd, bestaat er groot verschil in eigenaardigheden en taal bij de bewoners. Van de onderscheidene dialecten is het **Kastiliaansch** de schrijftaal geworden; de Spanjaarden noemen hun taal „la lengua castellana.” De Baskische taal staat geheel op zich zelve in Europa.

Spanje is zeer schraal bewoond; gemiddeld vindt men er slechts 35 bewoners per K.M². (in Nederland 140). De bevolking is het dichtst in de kuststreken, waar die in Galicië en Asturie 62, in Navarra en de Baskische provinciën 46 bewoners per K.M². bedraagt.

Staat. Spanje is een constitutioneele monarchie. De volksvertegenwoordiging, de **Cortes** genaamd, bestaat uit den **Senaat** en de **Kamer van Afgevaardigden**. Tot den Senaat behooren op zijn hoogst 180 leden, die voor hun leven, en 180 leden, welke voor vijf jaar door hooge staatslichamen en hoogst aangeslagenen in de belasting gekozen zijn. De Kamer van Afgevaardigden bestaat uit 432 leden, voor vijf jaar gekozen. Het actieve en passieve kiesrecht begint, wanneer de noodige census betaald wordt, met het 25ste levensjaar.

Leger. Sedert 1885 is algemeene weerplicht ingevoerd, die met het 19e jaar aanvangt, daarna in 3 jaren dienst bij het staande leger, 3 jaren bij de eerste reserve, en 6 jaar bij de tweede reserve overgaat. Vrijkoop kost 730 gulden (Ned.), plaatsvervanging onder broeders is geoorloofd. Het jaarlijksche contingent aan recruten is 80000 man. De sterkte van het leger in vreedestijd bedroeg in 1892: 9442 officieren en 91928 manschappen. De vloot telde 118 schepen (105859 tonnen) met 848 stuken geschut.

Kerk en school. De katholieke kerk is staatskerk; niet meer dan 30000 bewoners behoorren tot andere kerkgenootschappen. Hoewel er volgens de wet de leerplicht bestaat, kon toch in 1877 nog de helft der bevolking niet lezen. In den laatsten tijd is hierin wel verbetering gekomen.

§ 97. **Historisch overzicht van den economischen toestand van Spanje in deze eeuw.** De nieuwe geschiedenis ving voor Spanje aan met roemrijke dagen. De ontdekking van Amerika met zijn rijke goud- en zilvermijnen deed in letterlijken zin groote schatten naar Spanje stroomen. Doch die ontdekking was meer toeval dan de ontwikkeling van een natuurlijk proces. Het vinden van de Nieuwe Wereld door Columbus voor Spanje was ten opzichte van dit land een blind geluk, dat aanvankelijk groote voordeelen opleverde, doch waartegen de bevolking niet bestand was. Spanje werd door een lot uit de loterij begunstigd, en toen het hierop bouwde werd het armer dan te voren.

In de 15^{de} eeuw was Spanje door eigen hulpbronnen en de nijvere bevolking der Mooren tot het eerste industrieland van Europa verheven. In den zwijmelroes der ontdekkingen van goudrijke landen begon de regeering tegen de niet-christelijke Mooren den strijd aan te binden, en de nijverste bewoners des lands werden gedurende de 16^{de} en 17^{de} eeuw gedeeltelijk verdreven, gedeeltelijk in hun vrijheid onderdrukt. Hierdoor werd de industrie in Spanje een zware slag toegebracht. Men meende voortdurend op de edele metalen der Nieuwe Wereld te kunnen bouwen, en door koene veroveringen en afpersingen der onderworpen volken zich gemakkelijk te kunnen verrijken. De onjuiste meening wou veld, dat enkel goud en zilver den rijkdom eener natie uitmaken. Zoo kwam nijverheid in minachting en de industrieën, welke zich te Barcelona, Valencia, Valladolid, Cordova en Sevilla glansrijk ontwikkeld hadden, geraakten in verval. De Spanjaarden werden meer een volk van zeelieden en avonturiers, of van ridders en monniken. De weelde en verkwisting van den veroveraar nam de plaats in van Moorsche vlijt. De buitenlandsche handel kwam schijnbaar eenigszins tot bloei, toen voor de edele metalen uit Amerika groote hoeveelheden waren in de Nederlanden, Engeland, Lissabon en Italië werden aangekocht, doch het gevolg was, dat andere volken de vruchten plukten van de Spaansche uitpersing in hun bezittingen. Voegt men hierbij de ongelukkig gevoerde oorlogen, het slechte beheer van den staat enz., dan is het niet te verwonderen, dat staat en volk met reuzenschreden achteruit gingen na de eerste eeuw der Nieuwe Geschiedenis. Met het einde der 16^{de} eeuw bleek dit verval reeds duidelijk.

Sedert het bestijgen van den Spaanschen troon door de Bourbons in 1713 werd de toestand eenigszins verbeterd, en was er wezenlijk vooruitgang in den economischen toestand te bespeuren. Doch de Napoleontische oorlogen, waarin Spanje betrokken was, en waarbij de strijd ook op eigen bodem verplaatst werd, sloegen het land bij den aanvang der 19^{de} eeuw diepe wonden. En toen na den val van Napoleon andere landen van Europa door langdurigen vrede zich weder herstelden van de toegebrachte slagen, werd Spanje inwendig verscheurd door burgeroorlogen, woelingen en onzekerheid. Door dien toestand was vernieuwde opkomst onmogelijk. Eerst toen de partijschappen een weinig tot rust kwamen, kon er aan gedacht worden om voor het exploiteeren der hulpbronnen van bestaan iets te verrichten. En het was nog met Engelsch geld, dat in 1848 de eerste spoorwegen werden aangelegd en verschillende ondernemingen werden gewaagd, om de minerale schatten des bodems te exploiteeren. Hierbij bleken de *kopermijnen* aan de Rio Tinto zeer rijk te zijn; ook *kwikzilver*, *ijzer*, *lood* en *tin*, alsmede *steenkolen* en *zout*, brengt sedert dien tijd het land in aanzienlijke hoeveelheid voort. Behalve met Engelsch werden ook met Fransch en Belgisch kapitaal verschillende ondernemingen op touw gezet. Daarentegen ging de eens zoo bloeiende Spaansche schapenteelt hard achteruit.

De nijverheid, die door de burgeroorlogen gedrukt was, begon zich met den aanleg van betere middelen van verkeer langzaam te verheffen, en sedert het midden dezer eeuw gaat de handel eenigszins vooruit. Spanje ondergaat, indien de rust bewaard blijft, een verjongingskuur. Hoewel de koloniën tot op weinige zijn geslonken; na het ophouden van het vloeien der koloniale zilverstroomen is de aandacht gevestigd op de eigen hulpbronnen van welvaart. Er is weer leven en geest in dit volk gekomen, en niet zonder goede verwachting kan het land in de toekomst zien.

De Spaansche koloniën, die eens zulk een reusachtige uitgebreidheid hadden, zijn meest alle verloren gegaan. De koloniale politiek, welke op uitpersing en onderdrukking gegrondvest was, bevorderde dien loop der zaken. Mexico en Peru maakten zich in deze eeuw onafhankelijk (1824). Alleen Cuba, Portorico, de Philippijnen en eenige onbetekenende eilandengroepen in Australië en aan de westkust van Afrika, bleven nog behouden. Van deze is Cuba de rijkste bezitting.

§ 98. **Middelen van bestaan. A. Landbouw, produkten uit het plantenrijk, veeteelt enz.** De bodem van Spanje wordt voor ongeveer 35,4 pct. als *bouwland en tuingrond*, voor 20,8 pct. als *bosch*, voor 19,7 pct. als *grasland* en voor 3,7 pct. als *wijnbergen* gebruikt, terwijl ongeveer 20,4 pct. der oppervlakte woest ligt. De meeste woeste gronden liggen op de Kastiliaansche

hoogvlakten, bovenal in la Manche en Estramadura.

De landbouw is hoofdbezigheid der bevolking. Het bebouwde land wordt onderscheiden als *secano* of *campo secano*, d. i. droog land, waar de plantengroei van den regen afhangt, en *campo regadio*, d. i. kunstmatig besproeid land. De *regadios*, die gewoonlijk als *huertas* (tuinen) of *vega's* (tuinen) worden aangeduid, hebben een oppervlakte van 9000 K.M². Een eigenaardig kenmerk van de vega's is, dat gelijktijdig onderscheidene vruchten op denzelfden akker verbouwd worden. Als producten der huerta's komen veelvuldig voor: *sinaasappels* (voortreffelijk in Valencia), *limoenen*, *vijgen*, *dadels* (die in Europa enkel in Murcia (Elche) rijpen), *suikerriet*, *granaatappels*, *katoen*, *vlas*, *hennep*, *rijst*, *maïs*, *tarwe*, *grondnoten* en *groenten*. Langs de kusten der Middellandsche Zee, in Murcia, en Valencia, alsmede in Andalusië, worden vele vega's en huertas gevonden, doch ook in Aragon en Nieuw Kastilië vindt men ze. Tal van de irrigatie-werken dagteekenen nog uit den tijd der Mooren, die deze met zorg aanlegden. Toch ligt nog ongeveer 14,5 pct. van den vruchtbaren bodem des lands onbebouwd. De oorzaak van dit betreurenswaardig verschijnsel is een gevolg van het gebrek aan arbeiders, gedeeltelijk door de landverhuizing naar Amerika, gedeeltelijk door verdrijving der Mooren ontstaan, alsmede van het heerschend grootgrondbezit.

Op de secano's verbouwt men *granen*, bovenal *tarwe* (het meest in Oud- en Nieuw-Kastilië, Leon, Estramadura en Andalusië), verder *maïs*, *rogge*, *gerst* en *haer*. Ongeveer 11 mill. H. A. des lands wordt voor den graanbouw gebruikt. In 1890 werden geoogst in het geheele land: \pm 26,6 mill. H.L. *tarwe*, 13,5 mill. H.L. *rogge*, 7,8 mill. H.L. *maïs*, 6,1 mill. H.L. *gerst* en 5,7 mill. H.L. *haer*.

Aardappelen worden er algemeen verbouwd; met de **peulvruchten** (erwten en boonen) vormen zij een belangrijk voedsel.

De **wijn** is een der eerste rijkdommen van Spanje; het klimaat is er voor den wijngroei bijzonder gunstig, zoodat hij bijna nimmer mislukt. Vooral levert Spanje zoete wijnen, als: *Alicante*, *Malaga*, *Jeres*, *Valdepeñas*, *Muscadellewijn* e. a. Bijna uitsluitend zijn deze soorten luxewijnen, als Spaansche wijn bekend. De ordinare wijnen van Katalonië, Aragon, Murcia en elders waren lang weinig in den handel. Thans evenwel wordt de bereiding verbeterd en wordt die veel naar Frankrijk verkocht, om daar het te kort aan te vullen. Vooral wegens de kleur en het aanzienlijk gehalte aan alcohol zijn deze wijnen gezocht. Het is wel opmerkelijk, dat de invoer van alcohol in Spanje, vooral uit Duitschland, gedurende de laatste jaren zoo sterk is toegenomen. Die alcohol wordt evenwel niet door de zeer

matige Spanjaarden gebruikt, maar dient om de wijnen te versterken en wordt aldus in den wijn weder naar Frankrijk uitgevoerd.

De uitvoer van wijn uit Spanje, die in 1854 slechts 1,1 mill. H.L. bedroeg, beliep in 1878 op 2,9 mill. H.L. en bedraagt thans meer dan 7 mill. H.L. In Zuid-Amerika en de Vereenigde Staten wordt Spanje reeds een geduchte concurrent voor Frankrijk, wat betreft den wijninvoer. Evenwel de phylloxera heeft ook hier de druif aangetast.

De **olijfboomen** beslaan 860000 H.A. en leveren jaarlijks \pm 2,5 mill. H.L. olie. In de noordelijke provinciën vindt men veel **oofteelt** en fabricatie van *ooftuijn*. **Walnoten** en **kastanje-boomen** vindt men hier vele verbreid. Het **espartogras**, een soort van Spaansche brem of taai vlechtgras, dient tot vlechtwerk; het komt voor ten Z. O. van Madrid tot de kust.

De **bosschen** zijn in Spanje zeer verwaarloosd. Onvoorzichtig had men de wouden gedund en door de schapenteelt werd de vernieuwde woudgroei belemmerd. Van de woudboomen is de **kurkeik** vooral van beteekenis, die \pm 255000 H.A. bedekt. Men vindt hem in Katalonië, de Sierra Morena, de prov. Badajoz, Cadix, Malaga enz.

Door het droge klimaat is de oppervlakte aan grasland niet aanzienlijk, en daardoor neemt de veeteelt een ondergeschikte plaats in. Galicië, Asturië en Navarra, de vochtigste streken, staan in dit opzicht bovenaan; hier vindt men veel **runderen**. **Paarden** zijn het talrijkst in Beneden-Andalusië, waar vroeger de paardenteelt beroemd was, en op de Kastiliaansche hoogvlakten. Het aantal **muildieren** en **ezels** neemt naar het zuiden toe; eveneens het aantal **geiten**.

De droge weiden der hoogvlakten van Kastilië zijn bijzonder geschikt voor de **schapenteelt**, die hier aanzienlijk is. De herders brengen den zomer met hunne kudden op de noordelijke en oostelijke hoogere streken door om des winters de meer zuidelijke lager gelegen gedeelten met warmer klimaat te bezoeken. Spanje is een land, dat betrekkelijk het rijkst is aan schapen. In 't geheel telt men er \pm 16,9 mill., of per 100 bewoners gerekend 131, terwijl in Groot-Britannië er 105, in Noorwegen 92, in Denemarken 78, in Rusland, Portugal en Hongarij 62, in Frankrijk 51, in Italië en Zweden 30, in Nederland 21, in Oostenrijk 17, in Zwitserland 16 en in België gemiddeld 6 per 100 bewoners geteld worden.

Varkensteelt vindt men meest in de streken die rijk zijn aan eikenwouden, als Estramadura en Cadiz. De **zijdeteelt** in Valencia en Murcia ging achteruit. — **Cochenille** wordt in Malaga en Valencia gewonnen.

B. Mijnen, salinen enz. Spanje's rijkdom aan ertsen was reeds tijdens de Oude-Geschiedenis bekend. De Phoeniciërs, Romeinen en Arabieren

wisten de rijke ertslagen reeds met succes te exploiteeren. Na de ontdekking van Amerika werd de bergbouw verwaarloosd, doch in deze eeuw kwam hij op nieuw tot ontwikkeling, hoewel door buitenlandsch kapitaal. Vooral aan de randen van het hoogland, in de randgebergten, worden die erten gevonden.

Zilver en lood vindt men veel in de kustgebergten van Almeria en Cartagena. De **kwikzilvermijnen** van Almaden leverden in 1889: 45477 flesschen kwikzilver. **Kopermijnen** vindt men vele langs de Rio Tinto. In dit gebied, alsmede in de Z. O. kustgebergten, vindt men **ijzerertsen**; echter het meeste ijzer vindt men in de noordelijke provinciën, bovenal in Biskaje. De jaarlijksche opbrengst aan ijzer is 800000 tonnen. **Zink** vindt men in de prov. Santandér en bij Cartagena; **tin** in Galicië. Verder levert de bodem **galmei, antimonium, phosphorus, zwavel** (in het gebied der Segura en Guadalaviar). De rijkste **steenkolenbeddingen** heeft de provincie Oviédo, doch zij komen ook voor in Leon, bij Burgos, in de oostelijke Pyreneeën en in de zuidelijke Sierra Morena, bij Belmez. De kolenopbrengst in 1891 was 1,3 mill. ton; door de geringe ontwikkeling der industrie is ook de exploitatie der kolenmijnen niet groot.

IJzerhutten vindt men in Spanje betrekkelijk weinige, daar de steenkolenbeddingen ongunstig liggen ten opzichte der ijzerertsen. Dit heeft ten gevolge, dat groote hoeveelheden ijzererts worden uitgevoerd.

Groote lagen **steenzout**, die nog weinig geexploiteerd zijn, vindt men in Katalonië; kleinere op de Kastilische Hoogvlakte en in het Ebrobekken. De omstreken van Cadiz en Valencia leveren zeezout. **Marmer** levert de bodem in grooten rijkdom.

C. Nijverheid. In het historisch overzicht zelden wij reeds, dat de nijverheid in den laatsten tijd meer tot ontwikkeling komt. Vooral in de Baskische provinciën en Katalonië bloeide zij vroeger het meest; in Galicië, Andalusië en Valencia komt zij thans tot bloei.

De **katoen-industrie** neemt de eerste plaats in (in 1883: 1,9 mill. spindels); Barcelona is de hoofdplaats dier industrie. — **Zijde-spinnerij en -weverij** wordt in Valencia, Barcelona en Sevilla uitgeoefend; **wolindustrie** bovenal in Katalonië en in de streken waar men schapenteelt vindt. **Hennep- en vlasindustrie** zijn zeer verbreed. Andere industrieën zijn: **kantfabrikatie, espartograsslechterij** (Murcia), **lederfabrikatie, handschoenen** (Sevilla), **kurksnijderij** (Gerona), **fabrikatie van aetherische oliën**; verder: **glas- en aardewerkfabrieken, papierfabrieken, bierbrouwerijen** (meest door Duitschers opgericht in de groote steden) **bewerking van tabak** uit de koloniën. **Wapens** levert Toledo.

§ 99. **Handel en verkeer.** De buitenlandsche handel is vooral na 1849 op nieuw opgekomen. In 1890 bedroeg de *invoer* aan waarde 941137925 pesetas, de *uitvoer* 937759883 pesetas¹⁾. Het aandeel der verschillende landen in dien handel leert het volgend overzicht kennen voor 1890.

	Invoer in pesetas.	Uitvoer van Spaansche producten in pesetas.
Frankrijk	292 293 969	425 604 224
Groot Britt.	194 578 329	218 371 810
Vereenigde St. v. N. A.	79 393 645	25 521 562
Cuba	44 561 014	86 426 832
Duitschland	44 175 947	11 829 943
België	40 472 983	21 445 419
Portugal	34 873 578	35 672 058
Rusland	26 355 075	374 884
Philippijnen	24 563 378	9 213 712
Porto-Rico.	23 127 188	22 617 176
Argentinië	10 579 393	15 409 373

De *uitvoer* uit Spanje naar Nederland is nog al van belang, in 1890 voor 21 mill. Ned. guldens; de *invoer* van Nederland naar Spanje is niet belangrijk; in 1890 slechts voor 3,6 mill. guldens.

Produkten van *uitvoer* uit Spanje zijn: **wijn** ($\pm 154,5$ mill. gulden, $\pm \frac{1}{3}$ van den totaal uitvoer), **lood, ijzer, koper, rozijnen, kwik, oranjeappels, citroenen, olijfolie, druiven, tarwemeel, saffraan, kwikzilver, zout, esparto-gras** enz. **Invoerartikelen** zijn: *katoen* (in 1890 voor 33,9 mill. guld.), *suiker, kolen, hout, machines, tabak, tarwz, spiritualiën, visch, chemicaliën, wollen artikelen* enz.

De meeste handel met Spanje wordt door Frankrijk gedreven. Frankrijk vindt hier afzet voor een groot gedeelte der produkten van zijn industrie en ontvangt in Spanje landbouwprodukten en mineralen. De verzending van wijn uit Spanje naar Frankrijk vermindert, sedert Algiers en Tunis veel wijn leveren.

Het handelsverkeer in het land was langen tijd zeer moeilijk door de natuurlijke afscheidingen der afzonderlijke deelen, en het gemis aan bevaarbare rivieren, terwijl ook de gesteldheid des lands den aanleg van kanalen belemmerde. Die natuurlijke afscheidingen gaven aanleiding tot provincialisme en particularisme, vermengd met een trek naar zelfstandigheid, alsmede tot een zeer verschillend karakter bij de bewoners. Een groot nadeel voor Spanje is het, dat het bevaarbare gedeelte der rivieren van het hoogland in het westen geheel aan Portugal behoort.

De binnenlandsche handel wordt voor een groot gedeelte tot stand gebracht door de kustscheepvaart, die van de 116 meestal kleinere havens uit, welke Spanje aan beide zeeën bezit,

¹⁾ Zie voor de waarde der peseta pag. 24. Zij bedraagt ± 1 franc.

plaats heeft. Het vervoer te land is er zeer duur. Hoofdplaatsen voor den binnenlandschen handel zijn: *Madrid, Burgos, Oviedo, Zaragoza en Granada*. — *Zafra* en *Ubeda* hebben groote vee-markten; *Cuenza* en *Bejar* wolmarkten.

De havens voor den buitenlandschen handel zijn hoofdzakelijk: *Barcelona, Malaga, Sevilla* en

Santander. Barcelona is de belangrijkste haven, als centrum van den Spaanschen handel op de Middellandsche Zee en eerste handelsstad des rijks; *Sevilla* is de belangrijkste export- en import-haven, en in het noorden is *Santander* van groot belang voor het verkeer met West-Europa.

Het scheepvaartverkeer van Nederland met Spanje in 1892 leert het volgend overzicht kennen.

	Aantal schepen onder Ned. vlag in 1892 in de haven.	Tonnen inhoud.	De meeste schepen kwamen uit de havens van
Bilbao	87	267 837	Rotterdam 70, Amsterdam 6.
Cadiz	30	52 491	Amsterdam 7, Rotterdam 1.
Barcelona . . .	11	21 587	Amsterdam 8.
Santander . . .	10	23 715	Amsterdam 5, Rotterdam 4.
Carthagena . .	4	11 880	
Tarragona . .	3	7 151	
Alicante . . .	3	6 627	

De Spaansche handelsvloot telde in 1891 1679 schepen van meer dan 50 ton, totaal 614921 tonnen inhoud, waaronder 423 stoombooten met 417323 tonnen inhoud.

§ 100. **Plaatsbeschrijving.** Bij de plaatsbeschrijving gaan wij van de oude landschappen uit, wier historische namen het best bekend zijn. Het aantal inwoners geldt voor 31 Dec. 1887.

1. *Nieuw-Kastilië: Madrid* (470000), hoofd- en residentiestad, aan de onbevaarbare *Manzanares*. De stad ligt te midden eener onvruchtbare hoogvlakte op een aantal heuvels, ongeveer 650 meter hoog, in het centrum des rijks. Die ligging moge voor een hoofdstad beteekenis hebben, voor den handel is de ligging van Madrid niet geschikt. De handel is er dan ook weinig van belang, en op de beurs is de speculatie in staatspapieren hoofdzaak. Fabrikatie van tabak, sigaren, tapijten, goud- en zilverwerk. Ten N. der stad ligt *el Pardo*, het jachtslot en winterpaleis van Karel V, ten N. W. *el Escorial*, het door Philips II gebouwde kloosterpaleis met de grafplaatsen der Spaansche koningsfamilie. *Aranjuez*, 49 K.M. ten Z. der hoofdstad, in een schoon en woudrijk dal der Taag, vormt de zomerresidentie. Prachtig slot. Het stadje is in Hollandschen trant gebouwd. — *Toledo* (21000) a. d. Tajo; koninkl. wapenfabriek (Toledo-klingen). Fabrikatie van papier. — *Almadén* (8200) kwikzilver.

2. *Estramadura: Badajoz* (27000) aan de Guadiana, fabrieken, grenshandel.

3. *Leon. Bejar* (12000). De beroemde hammen van Estramadura komen van hier. — *Salamanca* (22000), leerlooierij, lakenfabrieken, universiteit. *Leon* (13000), vlas- en linnenhandel.

4. *Galicïë: Vigo* (15000), belangrijke haven. Visscherij, looierij, zeepfabrieken. — *La Estrada* (25000) beroemde mis. — *Santiago de Compostella* (24000), bedevaartsplaats, handel, universiteit. — *Coruña* (37000) havenstad, industrie, handel op Cuba. — *El Ferrol* (26000) hoofd-oorlogshaven, zeearsenaal.

• 5. *Asturïë: Oviedo* (43000) steenkolen, koninklijke wapenfabriek enz. — *Gion* (35000) havenstad; levendige handel in steenkolen, ijzer, hout, vee.

6. *Oud-Kastilië: Santander* (42000) havenstad (in 1692 kwamen 10 Ned. schepen in deze haven) ijzergieterij, wolspinnerij, sigaren, papierfabr., scheepswerven. Uitvoer van wol, zink en ijzererts. *Burgos* (31000) laken- en breiwerkfabrieken. — *Valladolid* (62000) fabriekstad.

7. *De Baskische provinciën: Vitoria* (28000) aan een der hoofdwegen naar Frankrijk gelegen, en daardoor strategisch belangrijke ligging. Levendige handel en industrie. — *Bilbao* (51000) belangrijkste haven der noordkust; uitvoer van ijzererts. In 1892 kwamen 87 schepen onder Nederlandsche vlag in deze haven, waarvan er 70 uit de haven van Rotterdam en 6 uit die van Amsterdam kwamen. — *St. Sebastian* (29000) haven, transitoe en expeditiehandel; aan den spoorweg van Frankrijk naar Madrid gelegen.

8. *Navarra. Pamplona* (29000) ijzerindustrie, wijnhandel.

9. *Aragon: Huesca* (13000), lakenfabrikatie, wijn en olijven. — *Zaragoza* (92000) in een vruchtbare streek aan de Ebro; zijde- en lakenweverij; zeep, salpeter, chocolade en lederfabrikatie.

10. *Katalonië: Gerona* (15000) kurkenfabri-

katie. — **Mataró** (18000), zijde, katoen- en ijzerindustrie; haven.

Barcelona (272000 met de voorsteden 45000 inw.) is de eerste haven- en fabrieksstad van Spanje. De stad ligt tusschen de monding van Llobregat en der Besos, in een goed bebouwde, met landhuizen dicht overdekte vlakke, welke door met wijn bedekte heuvels omringd is, aan de kust der Middellandsche Zee, die hier door een klein vooruitspringend schiereiland een goede havenbocht vormt.

Na Madrid en Cadiz is Barcelona de schoonste stad van Spanje. Reeds door de Phoeniciërs is hier een handelsstad gebouwd, en in de middel-eeuwen was Barcelona de hoofdplaats voor den handel op de Middellandsche Zee. Hier werd in 1258 het eerste wetboek voor handel en zee-recht opgesteld. In 1888 kwamen 2760 schepen in de haven (2321288 tonnen). De kusthandel wordt van hier uit door 3900 schepen gedreven (1621642 tonnen inhoud). De uitvoer van Barcelona bestaat naast industrieartikelen van allerlei aard, die in het nijvere Katalonië vervaardigd worden, bovenal in Katalonischen *rooden wijn* naar Zuid-Amerika, *zuidvruchten* en *brandewijn*. De invoer bestaat in Fransche, Engelsche en Italiaansche fabrikaten, granen uit Rusland, de Vereenigde St. v. N. A. en Turkijë, hout uit de Oostzee, ijzer uit Zweden, hennep uit Riga, Petersburg en Marokko; linnen, koper- en ijzerdraad uit Duitschland enz.

Landinwaarts liggen de volgende steden, met wol- en katoenindustrie: **Sabadell** (20000), **Manresa** (23000), **Lérida** (22000). — **Tarragona** (27000) haven, katoen- en lakenweverij; wijn-uitvoer. — **Réus** (29000) textiel-industrie. — **Tortosa** (25000) haven; nijverheid. Marmere- en albastgroeven.

11. **Valencia**: **Castellón de la Plano** (25000), wijn, olijven, zuidvruchten. — **Valencia** (171000) aan de Guadalaviar, door vruchtbare tuinen omringd. Uitvoer van oranges en wijn. Zijde-industrie, ijzergieterijen enz. — **Alcóy** (30000) fabrieken. — **Alicante** (40000) haven voor Madrid aan de Middellandsche Zee; wijnbouw, katoen- en linnen-industrie. Uitvoer van wijn, olijfolie, espartogras. — **Elche** (24000) van palmen omringd. Dadels.

12. **Murcia**: **Murcia** (99000) aan de Segura, te midden van een schoone huerta. Zijde- en katoennijverheid, espartogras-vlechterij, salpeter-fabrieken. — **Cartagena** (84000) voortreffelijke natuurlijke haven, oorlogshaven. Arsenaal, scheepswerven, fabricatie van zeildoek, lederen artikelen, zijden stoffen. Uitvoer van ijzer, lood, zilver, koper. — **Lorca** (58000) salpeter- en kruit-fabricatie, molens, zijde-industrie.

13. **Granada**: **Cuevas de Vera** (20000) zilvermijnen. — **Almeria** (36000) haven, uitvoer van

lood. Druiven. — **Málaga** (134000) in een uiterst vruchtbare vega, met wijn, amandelen, olijven, oranges en suikerriet. IJzerwaren en machine-fabrikatie; zijdeweverij. — **Antequera** (27000) papierfabrikatie, flanelweverij. — **Granada** (73000) door een prachtige vega omringd. De vroeger zoo bloeiende industrie is achteruitgegaan. Boven de stad verheft zich het Moorsche konings-paleis Alhambra.

14. **Andalusie**. **Jaen** (26000), zijde-, wol- en linnenindustrie. — **Lináres** (30000) loodmijnen, koper en antimonium. — **Córdoba** (56000) metaalindustrie en andere nijverheid. De fabricatie van *Korduan* (een leersoort, die naar deze stad den naam heeft) is ook achteruitgegaan. **Ecija** (24000) wol- en zijdeweverij.

Sevilla (143000), vroeger de eerste zeehaven van Spanje, nog belangrijker als zeehaven. Koninklijke tabakfabriek, koninkl. geweerfabriek, fabricatie van snuiftabak (spaniol), goud- en zilverwaren, ijzergieterij, enz. Handel in granen, petroleum, zuidvruchten, enz. — **Huelva** (18000) uitvoer van koper en andere ertsen. — **San Lucar de Barrameda** (23000) aan den mond der Guadalquivir, voorhaven van Sevilla. — **Jerez de la Frontera** (62000), wijn; sherry. — **Cadiz** (63000) de belangrijkste haven voor de transatlantische verbindingen met de koloniën, een der eerste oorlogshavens, vroeger de haven voor de zilvervloten. Uitvoer van wijnen en zout.

15. *De Balearische eilanden*. De *Pythiësen* en *Balearen* zijn Spaansche eilanden in de Middellandsche Zee. Op het eiland *Mallorca* ligt de haven **Palma** (60514).

Het Koninkrijk Portugal.

§ 101. *Bevolking, staat, kerk enz.* Het Portugeesche volk is ontstaan door eene samensmelting van Suévische en Romaansche elementen, vermengd met Arabieren en andere stammen. Door de Romeinen werd dit land reeds 139 v. Chr. veroverd en als wingewest met den naam *Lusitanië* bestempeld. In den strijd met de Mooren werd graaf Hendrik van Bourgondië door Ferdinand I van Castilië met het land tusschen de Douro en de Minho beleend, 1093, en hierin ligt de grondslag van dit rijk, hetwelk door veroveringen op de Mooren zich uitbreidde. De leenmannen van Portugal gedroegen zich weldra als heeren des lands, en in 1139 werd de heer van Portugal als koning uitgeroepen.

Het koninkrijk Portugal heeft een oppervlakte van 92575 K.M.². met 4708178 inw. Hiervan behooren 89372 K.M.². en 4306554 bew. tot het vasteland en 3203 K.M.². met 401624 bewoners tot de eilanden de *Azoren* en *Madeira*, die ook bij Portugal gerekend worden.

Portugal is een constitutioneele monarchie, erfelijk in mannelijke en vrouwelijke linie van het huis van Braganza. Het *Parlement*, de *Cortez*

genoemd, bestaat uit de *Kamer der Pairs* (254 leden, gedeeltelijk door den koning benoemd, gedeeltelijk erfelijk, of door hun ambt er toe geroepen of gekozen) en de *Kamer van afgevaardigden* (180, door directe censuskiezers gekozen vertegenwoordigers).

De algemeene weerplicht begint met het 21^{ste} levensjaar en duurt drie jaar, terwijl de recruten nog 5 jaar bij de eerste en 4 jaar bij de tweede reserve zijn ingelijfd. Bij vrede tijdst bedroeg de sterkte van het leger in 1892: 34971 officieren en manschappen. Daarbij komt nog het koloniale leger, in vrede 9476 man groot (1891). De oorlogsvloot telde in 1892 57 schepen met 171 stukken geschut.

De *Roomsch-Katholieke kerk* is in Portugal staatskerk, doch ook andere gezindten worden geduld. Er wonen slechts \pm 500 Protestanten in Portugal. Het schoolbezoek is verplichtend gesteld. De eenige universiteit vindt men te Coimbra.

§ 102. **Ontwikkeling van handel, nijverheid en verkeer.** Portugal werd bij den aanvang der Nieuwe Geschiedenis een belangrijke handelsstaat, omdat het als de eerste koloniënveroverende mogendheid in Europa optrad. De bewoners der smalle kuststrook aan de monding der Spaansche rivieren werden vooral door het initiatief van den Prins „Hendrik den Zeevaarder” een volk van zeevaarders, landontdekkers en handelaars. De geheele ligging bestemde ook dit land bij voorkeur tot de zeevaart, en men moet de bevolking de eer toekennen, dat, toen eenmaal de stoot daartoe van bovenaf gegeven was, zij met geestdrift en volharding hun roeping heeft vervuld. Vóór de eeuw der ontdekkingen was Portugal's handel zonder beteekenis en werden er alleen wijn en visschen op de markt gebracht. Doch toen Portugal in West-Afrika bezittingen verkreeg, werden van hier *ivoor*, *stofgoud*, *gummi*, *katoen* en *slaven* in den handel gebracht, en de West-Afrikaansche eilanden leverden maderawijn en suiker aan dit land. Maar het glanspunt van Portugal's grootheid werd bereikt door de ontdekking van den zeeweg naar Indië (zie pag. 46). Hierdoor werd het kleine Portugal de bezitter van de rijkste en aanzienlijkste koloniën. Omstreeks 1520 was Portugal het eerste land van den wereldhandel, waar de schatten van Indië in de magazijnen van Lissabon werden opgeslagen. Gedurende den geheelen loop der zestiende eeuw voorzag Lissabon alleen alle Europeesche markten, de Italiaansche niet uitgezonderd, van de Indische artikelen. Uitsluitend te Lissabon mochten zij ingevoerd, alleen van daar mochten zij uitgevoerd worden. De Portugeezen brachten of zelf die waren weder naar het noorden, naar Antwerpen enz., of andere natiën kwamen in deze haven om de handelsartikelen te halen.

Niet alleen Indië, ook Zuid-Amerika leverde aan Portugal zijn rijke natuurschatten, die echter aanvankelijk slechts in *vershout* (Brasilhout) bestonden. Zoo was de Portugeesche handel een wereldhandel, het Portugeesche Rijk door zijn uitgestrekte bezittingen een wereldrijk geworden.

Doch het duurde niet lang. Toen in 1580 na het uitsterven van de dynastie Portugal aan Spanje kwam, deelde het in de oorlogen van dat rijk. De Hollanders, met Spanje in oorlog, werden door verkeerde taktiek der Spaansche regeering in het verkeer met Lissabon belemmerd, en zochten nu zelf den zeeweg naar Indië, waar zij de Portugeezen bestreden en een gedeelte van hunne bezittingen wisten te veroveren. Portugal deelde na korten bloei in den achteruitgang van Spanje, uit welk verval het zich niet weer verheffen kon, ook al werd het van Spanje gescheiden in 1640. Het actieve volk van vroeger werd passief, zonder initiatief, zonder veerkracht, en liet zijn vroegere concurrenten de heerschappij geheel. Hollands opkomst berustte gedeeltelijk op den ondergang van Portugal. En Engeland wist het kleine land in de vorige eeuw economisch en staatkundig geheel aan zich te verbinden.

Gedurende de oorlogen, uit de Fransche Revolutie voortvloeiend, hield Portugal zich neutraal en zag het aanvankelijk weder den handel toemenen, vooral doordien het de Hamburger markt van Braziliaansche waren voorzag. Ook de industrie ging vooruit. Doch deze bloei duurde niet lang, want in 1807 trok een Fransch leger verwoestend door het land, terwijl in 1808 de koningsfamilie vluchtte. Thans volgde er een tijd van onrust en onzekerheid, die geenszins ophield, toen de dynastie terugkeerde. Het land was ten prooi aan revolutie en tegenrevolutie, en eerst na 1848 vertoonde zich langzamerhand eenige verbetering. De handel nam een weinig toe, de nijverheid ontwikkelde zich. Maar de staat, welks financiën sedert 1820 bijna voortdurend in een slechten toestand verkeerden, kon weinig doen, om door den aanleg van spoorwegen het verkeer te bevorderen. Sedert 1861 heeft men zelfs kerkelijke bezittingen geconfisqueerd en verkocht.

Van de eens zoo uitgebreide koloniale bezittingen is slechts een klein gedeelte aan Portugal gebleven. Deze zijn: de *Azoren*, de *Madeira-groep*, de *Kaap-Verdische eilanden*, *bezittingen in Senegambië*, de eilanden *St. Thomé* en *Principe*, bezittingen aan de *west- en oostkust van Afrika* (Angola, Benguela, Mozambique), in Indië: *Goa* en *Diu*, een deel van *Timor* en *Macao* in China. Behalve Madeira hebben deze koloniën weinig beteekenis voor den wereldhandel.

§ 103. **Middelen van bestaan.** 4. **Landbouw en veeteelt.** Ongeveer 22,4 pct. van den bodem wordt als **bouwhand** en **tuinland** gebruikt;

26,7 pct. als **grasland**; 2,9 pct. is met *bosch* bedekt en 2,2 pct. met *wijngaarden*, terwijl nog 45,8 pct. *woest* liggen.

Hieruit blijkt, dat landbouw en veeteelt er niet bijzonder ontwikkeld zijn. Hoewel er na de verdeling van de groote bezittingen in de doode hand sedert 1852 verbetering valt waar te nemen, ligt toch nog een aanzienlijk gedeelte des bodems onproductief. Het grootste gedeelte van deze onbebouwde gronden vindt men daar, waar het grootgrondbezit bestaat, n.l. ten zuiden van de Taag. In Algarvië in het zuiden en aan de Minho in het N. is het in dit opzicht beter gesteld.

De landbouw teelt er: **tarwe, mais, rogge, gerst, haver en rijst** (deze meest aan de Ria d'Aveiro). Hoewel de bevolking zeer dun is, voldoet de opbrengst der granen toch niet aan de behoefte, en moet er jaarlijks voor een aanzienlijk bedrag aan graan worden ingevoerd. **Peulvruchten en groenten** dienen veel mede tot voedsel. De **aardappelbouw** neemt toe; in het N. verbouwt men **vlas**. De **wijn** is het belangrijkste produkt voor den uitvoer; ± 300000 H.A. zijn met druiven beplant, waarvan de opbrengst ± 5 mill. H.L. per jaar bedraagt. Het heuvelland ten noorden langs de Douro, het *Paiz do Vinho* (Wijnland) is de belangrijkste streek voor den wijnbouw (Portwijn). Daarenboven is er wijnbouw in de omstreken van *Lissabon* en *Setwal*. Verder levert het land *kastanjes, olijven* en in het Z., vooral in Algarvië, *sinaas-appels, vijgen, amandelen* enz.

De veeteelt levert in het N. vooral **runderen**, in het Z. **schapen** en **varkens**. Verder **paarden, muil dieren, geiten** enz. De **zijdeteelt** neemt toe. Aan de kusten wordt veel **visscherij** uitgeoefend; vooral ten Z. van den Douro-mond.

B. Bergbouw, Nijverheid enz. De bergbouw levert vooral *koper* in Alentejo. Toch wordt er ook *ijzer, lood en mangaanerts, tin, zink* en *antimonium* gewonnen.

Belangrijk is de opbrengst aan **zeezout**.

De nijverheid heeft nog altijd geen internationale beteekenis.

C. Handel en verkeer. Naar het voorbeeld der overige staten van Europa heeft Portugal gedurende de laatste 40 jaren het beginsel van den vrijhandel gehuldigd, en sedert nam zijn buitenlandsche handel sterk toe. Het bedrag van den buitenlandschen handel beliep in 1891 aan **invoer** (speciaalhandel, zie noot pag. 105) $\pm 107,7$ mill. guld. en aan **uitvoer** 57,2 mill. guld.

De belangrijkste produkten van **invoer** zijn: *granen, katoenen weefsels, machines, ijzer, kolen, suiker, wollen stoffen*. Hoofdartikel van den **uitvoer** is *wijn*; verder worden uitgevoerd: *kurk, visschen, koper, vee* enz. In den buitenlandschen handel neemt Groot-Britannië de eerste plaats

in. Reeds in 1703 wist de Engelsche gezant Methven een handelsverdrag met Portugal tot stand te brengen, dat in de geschiedenis als het *Methven-verdrag* bekend is. Hierbij werd de invoer van Portugeesche wijnen in Engeland begunstigd door verlaagd tarief van invoer, terwijl Portugal op zijn beurt alleen Engelsche wol op de Portugeesche markt toeliet. De voordeelen van dit verdrag kwamen bovenal de adellijke bezitters van wijnbergen in Portugal en de grondbezitters in Engeland te goede. Daarenboven was het gevolg van dit tractaat, dat Portugal in een soort van economische afhankelijkheid ten opzichte van Engeland kwam te staan. De vermeederde wijnuitvoer deed in de eerste plaats een uitbreiding van den wijnbouw ontstaan, en de rijkdom der aanzienlijken naast de armoede van den middenstand bracht de grondbezittingen meer en meer in handen van enkelen. Het grootgrondbezit was in opkomst en de behoefte aan graan en vleesch werd meer en meer gevoeld. De industrie ging achteruit, naarmate de markt meer met Engelsche fabriekaten werd overstroombd. Steeds heeft Engeland dien invloed op Portugal behouden. Een groot gedeelte van den wijnuitvoer gaat naar dit land, daarenboven de vruchten en mineralen. Doch Engeland levert aan Portugal steenkolen, koloniale waren, schepen, manufacturen enz. Frankrijk komt in de tweede plaats in de rij van den buitenlandschen handel. Frankrijk levert luxe-artikelen aan Portugal, bovenal geweven stoffen, en ontvangt wijn en vruchten. Duitschland levert alcohol aan Portugal, doch koopt er weinig. De handel tusschen Spanje en Portugal is nog altijd onbetekenend. De oorzaken hiervan zijn vele. Er bestaat een nationale haat tusschen beide volken. Daarenboven zijn de verkeerswegen slecht, daar de rivieren in Spanje onbevaarbaar zijn. De grensstreken tusschen beide landen zijn met uitgestrekte heiden bedekt, die het verkeer niet bevorderen. Bovendien kan deze handel niet aanzienlijk worden, daar beide landen bijna dezelfde voortbrengselen leveren.

De handel van Nederland met Portugal is onbeduidend. Toch kwamen in 1892 nog 49 Nederlandsche schepen (94864 tonnen) in de haven van Lissabon, waarvan 24 van Amsterdam.

België heeft tegenwoordig nog eenigen invoer in dat land met het oog op het vervoer naar den Kongo-staat. Deze zal evenwel verminderen of ophouden, zoodra België een eigen scheepvaartverbinding met den Kongo-staat verkrijgt.

Voor den zeehandel is Portugal gunstig gelegen. Lissabon is als aangewezen voor de vaart op Zuid-Amerika. Lissabon en Porto zijn de natuurlijke uitgangspunten voor de produkten van het schiereiland. De monden der rivieren zijn in dit land meestal bevaarbaar. Doch de overige wegen in het land verkeerden lang in een allertreurig-

sten toestand; vóór 1851 bestond er slechts één goed berijdbare weg, die van Lissabon naar Cintra. In 1854 is men begonnen met den aanleg van een spoorwegnet. De spoorlijnen hadden op 1 Jan. 1891 een lengte van 2149 K.M.

De Portugeesche handelsvloot telt 553 schepen (74240 tonnen), waaronder 67 stoombooten (36366 tonnen).

§ 104. **Plaatsbeschrijving. Lissabon** (*Lisboa*) (246000 inw.) de hoofd- en residentiestad, met de voorsteden **Belem** en **Olivaes**, is prachtig gelegen aan de breede monding van de Taag, die zich niet ver van de uitwatering in zee tot een haff verwijdt. De stad is amphitheateregewijze gebouwd op zeven heuvels, waarachter de keten van de *Serra de Cintra* verrijst, en biedt door die boven elkander liggende straten, van de kaden af, een schilderachtigen aanblik op. Opmerkelijk is het, dat nergens hooge torens boven de huizenrijen uitsteken; de vrees voor een herhaling van aardbevingen zooals die van 1755, heeft het bouwen van hooge torens tegengehouden. De steilheid van vele straten maakt het noodig, dat de trams bergopwaarts door 4 muilieren moeten getrokken worden, terwijl bergaf de wagens niet alleen door eigen zwaarte worden bewogen maar met de rem nog moeten tegengehouden worden.

In het oosten is rondom het kasteel St. George de oude stad gebouwd, met haar warnet van straten en huizen, waarbij zich westelijk de met regelmaat en orde aangelegde nieuwe stad aansluit. Het schoonste gedeelte vormt hier het uitgestrekte plein *Praça do Commercio* langs den oever der Taag en aan drie zijden door openbare gebouwen omringd. Langs den noordelijken Taagoever strekken de huizen zich in regelmatige rijen over de heuvelhellingen en door de dalen uit, en tuinen, buitenplaatsen en oranje-gaarden breken het eentonige der gebouwen.

De voorstad *Belem* is verder naar zee gegrondvest in de nabijheid der Belemspits. Het imposante koninklijke marmerpaleis (*Paço Real d'Adjuda*) verheft zich hier boven alle gebouwen. Tusschen Belem en Lissabon is nog een tweede voorstad *Alcantara* ontstaan. Langs den geheelen oever tusschen Belem en het genoemde *Praça do Commercio* zijn havenwerken en kaden in aanleg of reeds tot stand gebracht. De mond der Taag heeft hier overal voldoende vaardiepte, en kan bij alle weersgesteldheid gemakkelijk worden binnengelopen. Daardoor is Lissabon van maritiem standpunt een der veiligste en beste havens van geheel Europa, en kan, wat landschapsschoonheid betreft, met de heerlijkste streken van Europa wedijveren, ja behoeft zelfs niet voor Napels en Constantinopel onder te doen.

Lissabon is aldus de eerste havenplaats van Portugal. Meer dan de helft van den buiten-

landschen handel heeft over Lissabon plaats, zoodat wij den handel dezer stad uit het overzicht van den handel reeds kunnen leeren kennen. Door de gunstige ligging is het scheepvaartverkeer er betrekkelijk veel aanzienlijker dan de handel. Lissabon toch is de verst naar het Z.W. vooruitgeschoven groote haven van Europa en ligt aan het eindpunt der groote internationale sneltreinlijn, welke de post van noordelijk Europa over Bordeaux, Medina en Madrid of over Coimbra en Salamanca naar Lissabon brengt. De schepen van alle natiën zijn aldus genoodzaakt hier de laatste Europeesche post op te nemen of bij terugreis de buiten-Europeesche af te geven. In 1887 liepen 4544 schepen van de groote vaart en 2027 schepen van de kleine kustvaart de haven van Lissabon binnen. In de groote scheepvaart speelt de Portugeesche vlag slechts een onbeteekenende rol; de Engelsche vlag staat bovenaan, daarop volgen de Duitsche, dan de Fransche, en de Zweedsche en Noorweegsche vlaggen. In 1892 liepen hier 49 Nederlandsche schepen binnen. De stoomschepen der „Koninklijke Nederlandsche stoombootmaatschappij” houden hier geregeld aan, en daardoor heeft er transitoverkeer over Amsterdam plaats. Hoofdartikelen van den invoer uit Nederland zijn: boter, jenever, kaas, kaarsen, tabak en suiker. De uitvoer naar Nederland bestaat vooral in koffie, palmpitten, zout, kurk, wijn enz.

Porto (*Oporto*) (106000) aan den mond der Douro, tweede haven des lands. Uitvoer van wijn (Portwijn), zuidvruchten. Katoen-, wol- en zijde-industrie. — **Braga** (20000) messen- en slotenfabrieken. — **Setúbal** (15000) aan den mond der *Sado*. Uitvoer van zeezout. Sardinvisscherij.

De **Azoren** (= havikseilanden) op 1700 K.M. van het vasteland verwijderd, bestaan uit een groep van 9 eilanden en onderscheiden klippen in den Atlantischen Oceaan, die een provincie van Portugal uitmaken. De eilanden hebben een oppervlakte van 2388 K.M.² en 269400 bewoners, die, hoewel vermengd, toch meest van Portugeesche afkomst zijn. Het klimaat is er gematigd, zacht, vochtig en gezond. Landbouw, handel en walvischvangst zijn bronnen van bestaan. De belangrijkste havenplaatsen zijn: **Ponta Delgada** (op São Miguel) met 18000 en **Angra** (op Terceira) met 11000 inw.

Gibraltar (Engelsch).

§ 105. **Gibraltar** (met het garnizoen van 5896 man, 25869 inw. — Engelsche bezitting). In het zuiden van het Pyreneesche schiereiland dringt ten O. van Kaap-Tarifa de baai van Algeciras met een bocht in het land door, terwijl ten O. van die baai het Voorgebergte van Gibralt-

tar als een spits naar het zuiden in zee uitsteekt. Dit voorgebergte bestaat in het zuiden uit vaste rotsen, die in het noorden door eene zanderige vlakte met stuifzand aan het vasteland verbonden is. Het rotsachtig gedeelte der landtong is 4,62 K.M. lang, 1245 meter breed en bereikt eene hoogte van 425 meter.

Aan de westzijde van deze rots, aan een tegen alle winden goed beschutte reede, ligt terrasvormig van de kust opstijgend de stad *Gibraltar*, sedert den vrede van Utrecht in 1714 eene bezitting van Engeland. Deze stad, eene sterke vesting, heeft hoofdzakelijk strategische betekenis. De uitgaven voor het in stand houden dezer vesting bedraagt jaarlijks \pm 250000 pond sterling. Gibraltar bewaakt den ingang, Malta het midden en Cyprus de oostelijke helft der Middellandsche Zee voor Engeland, en Egypte, dat mede onder Britschen invloed staat, is door het Kanaal van Suez de sleutel van den hoofdtoegang naar Indië. Bovendien is Gibraltar belangrijk als kolenstation en als entrepôt voor den Britschen handel met Noord-Afrika. In 1892 legden 4947 schepen in de reede aan, hoofdzakelijk onder Britsche vlag. Daar Gibraltar een vrijhaven is kan de smokkelhandel met Spanje groote voordeelen opleveren, en deze is dan ook zeer aanzienlijk. Vooral de tabaksfabrieken in Gibraltar leveren veel over de grens van het vrijhavengebied. Gibraltar is niet door een spoorweg met het vasteland verbonden; Engeland houdt die verbinding uit strategische beginselen tegen.

Het Koninkrijk Italië.

(Oppervlakte: 286589 K.M². — Bewoners 30347000. — Bewoners per K.M² 106).

§ 106. **Natuurlijke gesteldheid.** Italië ligt tusschen \pm 38° en 46° 40' N. Br., en strekt zich als een lang uitgerekte schiereiland naar het Z. in de Middellandsche Zee uit. Hierdoor ligt het land midden in de Middellandsche Zee, die zij met Sicilië in een oostelijk en westelijk bekken verdeelt. Aan drie zijden wordt het land door zeeën ingesloten, en in het noorden vormen de steile hellingen der Alpen een natuurlijke grens naar Midden-Europa.

Naar de natuurlijke gesteldheid des lands kan men Italië in drie deelen verdeelen: I. in *Boven-Italië met een vastelandskarakter*; II. in *het eigenlijke Apennijnsche schiereiland* (een naam die ook op het geheel wordt toegepast onder I en II genoemd) en III. in de *eilanden*. Elk van deze zullen wij in algemeene trekken beschouwen.

A. Boven-Italië. Boven-Italië wordt hoofdzakelijk ingenomen door de *laagvlakte van de Po*. Het is een schoone en vruchtbare vlakte, grootendeels gevormd door aanslibbingen, die in den

loop der eeuwen van de omringende bergketens, van de *Alpen* in het N. en van de *Apennijnen* in het Z., door de rivieren of gletschers hier zijn nedergelegd. Men kan aantoonen, dat deze vlakte in een vroeger geologisch tijdperk een inham der Adriatische Zee was, die langzaam door bezinksels werd opgehoogd, terwijl de bodem door het dalen der wateren ten opzichte van het land kwam droog te liggen.

Deze laagvlakte wordt over de geheele lengte door de *Po* in eene oostelijke richting doorstroomd. De *Po* ontspringt op den *Mt. Viso*, en bereikt reeds spoedig de vlakte. Van *Piacenza* af wordt zij door moerassige oevers omzoomd, en aan haar mond bouwt zij snel voort aan een delta, die reeds met een bocht in de Adriatische Zee vooruitsteekt. Eigenlijk vormen *Po* en *Adige* of *Etsch* gemeenschappelijk één deltagebied. De deltabouwing gaat steeds voort; het is bekend, dat sedert het begin der 17^{de} eeuw de uitbreiding van de aanslibbingen der delta jaarlijks 70 à 80 meter toeneemt. Als die deltavorming aldus voortgaat, zal de *Po*-delta in 1000 jaren een strook aangeslibde grond van 10 K.M. breedte in de Adriatische Zee vooruitschuiven, en de Golf van Venetië tot een afgesloten meer maken. Met de delta-vertakkingen telt men te midden van die aanslibbingen thans reeds 9 mondingsarmen van de *Po*. De *Po*-oevers zijn laag, en worden daardoor na de herfstregens dikwijls aan overstrooming blootgesteld. De rivier is daarom met dijken omringd. Van de *Po* af rijst de bodem langzaam hellend tot den voet der *Alpen*, die zeer steil uit de vlakte oprijzen, en door deze steile helling een goede natuurlijke grens vormen. De *Alpen* omsluiten met een boog in het W. en N. die vlakte geheel. Van het W. af zijn het de volgende hoofdketens van den centralen Alpengordel (zie pag. 52): de **Zee-Alpen**, de **Cottische Alpen** en de **Grajische Alpen** in het westen (West-Alpen); de **Penninische Alpen** en de **Lepontische Alpen** in het N. Deze centrale Alpenketens missen in het zuiden de voor-Alpen van kalkketens, waardoor zij met gneis en graniet steil uit de vlakte oprijzen. Verder oostelijk is de centrale en hoogste Alpengordel van gneis en graniet ook in het Z. van lagere kalkketens omzoomd, zoodat hier de overgang uit de vlakte gemakkelijker wordt. In het N. van Italië vindt men hier de **Bernina Alpen**, de **Ortler-Alpen**, de **Adamello-Alpen**, de **Zuid-Tiroolsche Dolomiet-Alpen** en de **Carnische Alpen**. De rivier de *Po* nadert de *Apennijnen* in het Z. dichter dan de *Alpen* in het N.; een gevolg hiervan, dat zij van de laatste de krachtigste bijstroomen ontvangt. De belangrijkste bijstroomen der *Po* zijn: *A.* van de *Alpen*: **Tanaro** met **Stura**, **Dora Riparia**, **Dora Baltea**, **Sesia**, de **Ticino** (die door het *Lago Maggiore* stroomt), de **Adda** (die door het *Lago di Como* stroomt), de **Oglio**, en de **Mincio**,

(die door het *Garda-Meer* vloeit), welke vier laatste gedeeltelijk bevaarbaar zijn. B. van de Apennijnen: **Trebbia, Taro, Reno** e. a.

De Alpenstroomen zijn in den zomer rijk aan water (door het smelten van sneeuw en gletschers), die der Apennijnen, waar geen eeuwige sneeuw ligt, door gemis aan zomerregens waterarm; in den winter hebben deze laatste waterrijkdom.

De Po is van de uitmonding der Dora Riparia af bevaarbaar en draagt beneden de uitmonding der Adda grootere schepen en stoombooten. In verbinding met de Po en haar bijstroomen is de Povlakte van een geheel net van kanalen doorsneden, die mede dienen tot besproeiing van den bodem: het grasland en de rijstvelden, zoodat de landbouw bij den overvloed van rivierwater er weinig van den regen afhankelijk is.

Eigenaardig is de gesteldheid van de Povlakte langs de kust der Adriatische Zee. Het is een deltaland van onderscheidene Alpenrivieren, dat in vele opzichten aan Holland herinnert, ware het niet, dat de plantengroei op een zuidelijker ligging wijst. „Lage landen, vochtige lucht, een labyrinth van kanalen en rivierarmen, een onbegrensde horizon, het gewest van koorts, muskieten en kikvorschen” aldus schetst een kenner de kuststrook der Po-vlakte. „Land en zee vermengen zich; lagunen, zandbanken, moerassen, ondoordringbare rietvelden, ingepolderde weiden en overstroomde rijstvelden strekken zich mijlen ver uit.”

In de delta van de Po zijn de *lido* (van litus = kust), oude strandduinen, die ten N. van Venetië aanvangen en dwars door de delta zich uitstrekken tot Comacchio, dadelijk te herkennen. Het geheele gebied der kuststreek is van uitwateringskanalen en dijken doorsneden. Reeds in de eerste eeuwen onzer jaartelling is hier de inpoldering aangevangen, en sedert met zorg voortgezet.

De Povlakte is een der vruchtbaarste vlakten van Europa. Hier slingert de wingerd om de olmen, die de stukken lands omringen, en daar naast vindt men rijen moerbezieboomen geplant voor de zijdeteelt, zoodat van verre het land er uitziet als een woud. Doch van nabij gezien bemerkt men, dat onder en naast de boomen de bodem bedekt is met *mâs*, op enkele plaatsen zelfs met *rijst*, verder met *hennep*, *meloenen* en groenten van allerlei aard. Het land is voor het gebruik in een groot aantal kleine stukken verdeeld, die verpacht worden. Doch het grondbezit is er meest in handen van aanzienlijken, die kapitaal bezaten om de kostbare besproeiingskanalen en de dijken tegen overstroming enz. aan te leggen. De dorpen zijn in de boomgaarden verscholen, waarboven enkel de kerktorens hun spitsen verheffen.

Wij zeiden, dat de Povlakte een vastelandskarakter draagt. Dit openbaart zich ook in het

klimaat, dat hier continentaal is, en zich door heete zomers en nog al koude winters kenmerkt.

II. Het schiereiland van Italië. Het eigenlijke schiereiland is door de bergketen der Apennijnen, die hoofdzakelijk uit grijze kalkgesteenten bestaat, en welke een naar het Z. W. geopenden boog vormt, doorsneden. De hoofdkam sluit zich ten Z. O. van Nizza nauw bij de Alpen aan, zoodat de scheiding niet altijd op dezelfde plaats wordt aangegeven. Met een bocht omsluit de Apennijnenketen de Golf van Genua, richt zich vervolgens in een Z. O. richting naar de Adriatische Zee, loopt van Ancona af met deze ongeveer evenwijdig, en wendt zich in het zuiden weer meer naar de Tyrrheense Zee, om in het schiereiland Calabrië te eindigen. In het midden (ten O. van Rome), breidt zich het bergland tot een woest hoogland uit, de **Abruzzen** geheeten, waar eenige bergen met eeuwige sneeuw bedekt zijn, en de *Gran Sasso* tot 2900 meter hoogte stijgt. In de noordelijke helft gaan de Apennijnen naar het westen in een gedeeltelijk effen en slechts van kortere bergketens doorsneden voorland over, dat der **Sub-Apennijnen**. Door deze gesteldheid des lands vindt men alleen aan de westzijde rivieren van beteekenis, als de Arno en de Tiber.

De Arno ontspringt in de Etruskische Apennijnen, stroomt eerst naar het zuiden, en bereikt de vruchtbare, goed bebouwde vlakte van Arezzo, waar het *Chiana-kanal*, een gekanaliseerd water, er zich mede vereenigt. Vervolgens doorstroomt zij het breede, vruchtbare boven-Arnodal (Val d'Arno) in N. richting. Nu weer door vlijtig bebouwde, boschrijke of met goede weiden bedekte heuvels ingesloten, dan weer door breeder vlakten in komvormige dalen stroomend, richt de rivier zich naar het westen, vloeit langs *Florence*, dat in breed dal gelegen is, en bereikt 10 K.M. beneden Pisa de zee. In de Middeleeuwen lag Pisa slechts 3 K.M. van zee verwijderd, doch door aanslibbing heeft de kust zich hier uitgebreid. Beneden Florence is de rivier enkel voor barken en kleine schepen bevaarbaar.

De bronnen van de **Tiber** liggen ten Z. O. van die der Arno. Door de stad Rome is dit een der meest bekende rivieren van Italië geworden. Rome is ook de eenige stad van beteekenis aan haar oever. Het bovendal der rivier is zeer vruchtbaar. Van Perugia af kan de Tiber door vloten, van de uitmonding der Nera af met kleine, van Rome af met grootere schepen en kustvaartuigen bevaren worden. Rome ligt op de plek, waar de Anio zich met de Tiber vereenigt. In haar benedenloop stroomt zij door de golvende *Compagna di Roma*, een golvende, heuvelachtige vlakte, die in het Z. wegens gemis aan goede afwatering het ongezonde gebied der *Pontijnsche moerassen* vormt. De beide monden der Tiber, van welke de noordelijke

bevaarbaar is, doch de zuidelijke verzandde, omsluiten het „Isola Sacra”, het heilige eiland, een met bosschen en moerassen overdekte kleine delta. Door het *Chiana-kanaal* is de Tiber met de Arno verbonden.

Waar in het zuiden de Apennijnen verder van de oostkust verwijderd zijn, ligt in het Z. O. *het hoogland van Apulië*.

Bij eene vergelijking der oost- en der westkust van Italië valt onmiddellijk het verschil in geleiding der beide kusten in het oog. De oostkust is recht en gesloten; alleen het schiereiland met den *Mt. Gargano* dringt hier in zee vooruit. Doch de westkust bezit tal van inhammen en golven. De belangrijkste zijn: de *Golf van Genua*, welker westelijke kuststreek *Riviera di Ponente*, en welker oostelijke *Riviera di Levante* heet; verder de golven van *Gaeto*, van *Napels* en van *Salerno*, van *Policastro* en van *Eufemia*.

De westkust wordt in het bijzonder gekenmerkt door het vulkanismus, dat zich in de werkzame vulkanen: de *Vesuvius* (1300 M.), in den *Etna* op Sicilië (3300 M.), alsmede in talrijke vulkanische verschijnselen openbaart.

Het klimaat van Italië zullen wij niet verder beschrijven, doch verwijzen daarvoor naar pag. 58, over het Middellandsche zee-klimaat, dat hierop ten volle toepasselijk is.

De eilanden worden afzonderlijk besproken bij de plaatsbeschrijving.

§ 107. **Bevolking. A. Afkomst.** De bewoners van Italië zijn van gemengde afkomst. In de oudheid vormde Boven-Italië reeds vroeg eene tegenstelling met het land der Apennijnen, zooals die ook in verheffing des bodems en het verschillend klimaat was op te merken. Daar Noord-Italië voor de Alpenpassen lag, drongen hier de Keltische *Galliërs* binnen, die evenwel onder den invloed der Romeinen geromaniseerd werden. Met het einde der groote Volksverhuizing trokken van het N. O. de *Longobarden* over de Alpen naar Italië en veroverden de vlakke, doch ook zij werden geromaniseerd. Echter zijn er nog sporen van die afkomst bij de bewoners van Noord-Italië te ontdekken.

In het Z. O. van het schiereiland, dat zich naar het Z. O. uitstrekt, alsmede op Sicilië, werden tijdens de Oude Geschiedenis Grieksche koloniën aan de kusten gevestigd, en dit gebied heette in dien tijd *Groot Griekenland*. Gedurende de middeleeuwen verkregen de Arabieren hier tijdelijk voet, terwijl zij zich op Sicilië langen tijd staande hielden. Door deze verschillende stammen werd de bevolking in den loop der tijden zeer vermengd, doch de kern der natie stamt af van de Italiërs. En het waren de *Latijnen*, een stam van dit volk, die onder de leiding van de stad Rome de verschillende oude bewoners van het schiereiland tot één geheel vereenigden, en

den grondslag van het Romeinsche wereldrijk legden.

Zooals Rome met de Latijnen de staatkundige heerschappij verkreeg, wist het ook geestelijken invloed in Italië uit te oefenen. In het begin van den Keizertijd sprak bijna geheel Italië het *Latijn*, dat zich onder verschillende invloeden in den loop der eeuwen tot het *Italiaansch* van den tegenwoordigen tijd ontwikkeld heeft. De vreemde volkselementen, als Germanen, Grieken e. a. hebben zich geheel opgelost in het *Italische element*, zoodat, hoewel niet zonder nuances, toch de Italiërs van dezen tijd als één natie, als één volk kunnen beschouwd worden. De taal is Italiaansch, en alleen in de dalen van de West-Alpen wordt ook Fransch gesproken (\pm 120000 meest Waldenzen), terwijl in de Venetiaansche Alpen 37000 inwoners Duitsch spreken. In het Napolitaansche wonen nog \pm 90000 *Albaneezen*, en als handelaren zijn nog een 15000 Grieken over het land verstrooid. Ongeveer 0,8 pct. der bevolking zijn geen Italianen.

B. Volksdichtheid. De volksdichtheid bedroeg in 1892 : 107 per K.M². De dichtste bevolking vindt men in Campanië langs de Golf van Napels (189), verder in Ligurië (182), Lombardijë (163), Sicilië (131) en Venetië (123).

De voorliefde der bevolking om in steden te wonen, zelfs van de boeren in het zuiden, heeft ten gevolge, dat er vele stedelijke centra's in het land gevonden worden. Wel 12 steden van Italië hebben meer dan 100000 inw. en 55 tusschen 30000 en 100000 inw. De steden met meer dan 100000 inw. zijn:

Napels	536000	Florence	190000
Rome	436000	Venetië	159000
Milaan	425000	Bologna	147000
Turijn	329000	Messina	142000
Palermo	272000	Catania	112000
Genua	210000	Livorno	106000

Zeer van beteekenis is de landverhuizing naar Oostenrijk, Frankrijk, de Vereenigde Staten van Noord-Amerika, naar Middel- en Zuid-Amerika. In 1887 verlieten 215667, in 1889 : 218412 en in 1892 : 223667 Italianen hun vaderland als landverhuizers. De meeste landverhuizing geschiedde uit het gebied van Venetië, uit Piemont, Lombardijë en Campanië.

C. Staatsinrichting, enz. Italië, dat na den val van het Westersch Romeinsche Rijk in talrijke staatjes verbrokkeld was, is sedert 1859 onder het vorstenhuis van Savoye allengs weder tot een politieke eenheid geworden. Het laatst werd in 1870 de Kerkelijke Staat met de stad Rome hieraan toegevoegd, welke laatste thans hoofdstad en residentie is. Italië is een constitutioneele monarchie; de kroon is erfelijk in het huis van Savoye. Het volk wordt vertegenwoordigd door

een „Kamer van Afgevaardigden” en den „Senaat”. Tot den Senaat behooren 390 leden, waaronder de prins van het Koninklijk Huis na hun 25^{ste} jaar, en bovendien door den koning benoemde notabelen, die op zijn minst 40 jaren oud zijn. De Kamer van Afgevaardigden bestaat uit 508 door directe verkiezing voor 5 jaren gekozen leden. Ieder Italiaan, meer dan 21 jaren oud en op zijn minst 20 lire directe belasting betalend, is kiezer.

Door het overnemen van de vele schulden der afzonderlijke staatkundige deelen, die na 1859 tot Italië vereenigd zijn, door het naasten van dure spoorwegen en door de vele uitgaven voor vloot en leger is de schuldenlast van Italië zeer hoog, en de financieële toestand niet gunstig. Daardoor zijn er vele en hooge belastingen ingevoerd.

De intellectueele ontwikkeling des volks staat nog verre bij de meeste Europeesche landen ten achter, doch er is eenige verbetering op te merken. Van de meer dan 6 jaar tellende bewoners konden in 1861 lezen noch schrijven (analphabeten) : 68,09 pct. mannelijke en 281,27 pct. vrouwelijke personen, en in 1881 respectievelijk 54,5 pct. en 69,3 pct. Het lager onderwijs is volgens de wet van 15 Juli 1877 verplichtend, doch de wet op den schoolplicht kan wegens gemis van leerkrachten niet uitgevoerd worden.

§ 108. **Overzicht van de geschiedenis der ontwikkeling van handel en nijverheid.** Sedert de eeuw der landontdekkingen werd de wereldhandel uit de Middellandsche Zee naar den Atlantischen Oceaan verplaatst. Voor Italië, dat door de ligging des lands in het midden der Middellandsche Zee, alsmede door zijn lang uitgestreken vorm en havenrijke kusten gedurende de middeleeuwen tot de economische heerschappij over Zuid-Europa en Noord-Afrika gekomen was, voor Italië bracht die verplaatsing van den handel groote nadeelen te weeg. De handelssteden als Venetië, Genua, Livorno, Amalfi e. a. gingen gedurende de Nieuwe Geschiedenis steeds meer en meer achteruit. Met het einde der vorige eeuw was Italië's handelsbeteekenis geheel geslonken. Venetië's glans was verbleekt, de eens zoo bloeiende Italiaansche industrie was door die van Engeland, Frankrijk en Duitschland sedert lang overvleugeld. En de Napoleontische oorlogen met het Continentaalstelsel brachten Italië den laatsten slag toe.

Na de restauratie leed Italië in de eerste helft dezer eeuw nog aan de versnippering van het grondgebied, de onderdrukking van de vrijheid, en het slecht beheer der kleine vorsten. De oorlogen en opstanden, die daaruit voortvloeiden, beletten de opkomst van nijverheid in deze eeuw zeer. En eerst na 1859, toen de eenheid des lands van Sardinië uit zich begon te vestigen, brak ook op economisch gebied een vernieuwde periode van ontwikkeling voor Italië aan.

Daardoor zijn de toestanden in Italië nog jong en van den tegenwoordigen tijd, zoodat zij niet met die van andere landen met een lange geschiedenis vergeleken kunnen worden. Want de politieke eenheid was geenszins het eenige, dat tot stand kwam: er moesten vele verkeerdheden in bestuur enz. uitgerooid worden, er diende eenheid gebracht te worden tusschen het meer werkzame noorden en het achterstaande zuiden. Trots al die moeilijkheden is er in een dertigtal jaren veel tot stand gekomen.

Van een systematisch doorgevoerde handelspolitiek kan bij het kort bestaan van den staat nog geen sprake zijn. De inlandsche douane-grenzen, welke vroeger tusschen de afzonderlijke Italiaansche staten bestonden, en die vóór 1859 het verkeer ten eerste tegenhielden, zijn opgeheven; sedert October 1862 is voor het geheele koninkrijk een gelijk en eenig tolstelsel ingevoerd. Ook door handelsverdragen (zie pag. 16), waardoor Italië in den laatsten tijd politiek zowel als commercieel met Duitschland en Oostenrijk verbonden is, werd het internationaal verkeer vergemakkelijkt. De belangrijkste gesloten handelsverdragen zijn: die met Rusland (1863), met de Vereenigde Staten van N. Amerika (1871), met Argentinië, (1871), met Groot-Britannië (1893), met Duitschland en Oostenrijk (1891), met Zwitserland (1892).

Toch was er sedert de eenheid van Italië niet voortdurend vooruitgang op te merken in het handelsverkeer, zooals uit het volgend overzicht blijkt. De cijfers hebben betrekking op den speciaalhandel in millioen lires, zonder de edele metalen er bij te rekenen.

JAAR.	INVOER	UITVOER.	Meer invoer dan uitvoer.
1862	830	576	254
1872	1182	1162	20
1882	1227	1152	75
1885	1460	951	509
1890	1317	876	441
1891	1122	878	244
1892	1173	958	215

Tot de eerste handelsstad van Italië is *Genua* opgekomen, terwijl *Livorno*, dat tot voor weinige jaren een levendigen tusschenhandel had, sterk is achteruitgegaan.

§ 109. **Middelen van bestaan. A. Landbouw en veeteelt.** Italië kon in den aanvang dezer eeuw nog als een produktief landbouwland gelden, doch is in dit opzicht achteruitgegaan. Mede door de uitbreiding van de wereldmarkt voor granen, als gevolg van den aanvoer uit Amerika, is de waarde van deze gedaald. Daardoor is de landbouw achteruitgegaan. Toch houdt zich in Italië nog meer dan de helft der

bevolking met den landbouw bezig. Men kan rekenen, dat de oppervlakte des lands ongeveer aldus gebruikt wordt: 39,9 pct. als *bouwland* en *tuinen*, 25 pct. als *grasland*, 6,3 pct. als *wijnbergen*, 15,7 pct. als *bosch*, terwijl nog 13,1 pct. onproductief ligt.

De landbouw teelt bovenal: *tarwe*, *maïs*, *haver*, *gerst*, *rijst* en *rogge*; verder: *boonen*, *erwten* en *linzen*. Het verdient de aandacht, dat van de Europeesche landen Italië betrekkelijk de grootste oppervlakte met *wijn* begroeid heeft, alsmede de grootste oppervlakte met *olijven* en *kastanjes*. Verder vindt men er *citroenen* en *oranjes*, en op Sicilië en in Apulië *katoen* en *suikerriet*.

Het volgend overzicht leert ons den vooruitgang en achteruitgang der teelt van eenige landbouwprodukten kennen.

PRODUKTEN.	Oppervlakte in 100 H.A.	
	1870—79.	1890.
Tarwe	47 367	44 047
Maïs	17 167	19 118
Rijst	2 320	1 930
Wijn	19 268	34 303
Olijven.	8 951	10 131
Hennep	1 348	1 100
Vlas.	824	552

Terwijl de tarwebouw dus achteruitging nam de maïsteelt toe. De rijstbouw nam af in beteekenis. De verbazende toeneming van den wijnbouw is wel opmerkelijk.

De opbrengst van *tarwe*, *rogge*, *gerst* en *haver* per H.A. der oppervlakte is in Italië veel geringer dan in Duitschland, Nederland en Groot-Britannië. De oorzaak ligt bovenal hierin, dat de bewerking van den bodem in vele gedeelten des lands sedert eeuwen niets is vooruitgegaan, en geheel onontwikkeld is gebleven. Dit neemt niet weg, dat het met den landbouw voor enkele gedeelten des lands gunstiger gesteld is. Doch die rijke landbouwstreken in Lombardije, de Emilia, Campanië en Toskane hebben slechts een kleine oppervlakte in vergelijking tot het geheele land. De graanopbrengst voldoet thans ook niet meer aan de behoefte des volks, en alleen rijst, die voornamelijk in de provinciën Novara, Pavia, Milaan, Mantua en Ferrara verbouwd wordt, kan er nog uitgevoerd worden.

In 1890 vond men er 17,11 mill. *citroenen*- en *oranjeboomen*, waarvan het getal vruchten op 3498 mill. werd gerekend, ter waarde van 90 mill. lire.

De ruim 15 pct. der oppervlakte of 0.4 mill. H.A. schied voorziet niet in de behoefte des lands aan hout.

De veeteelt bezit *runderen* (5 mill. in 1890), *schapen* (6,9 mill.), *geiten* (1,8 mill.) en *varkens*

(1,8 mill.); verder: *paarden*, *muil dieren* en *ezels* (2 mill.). De *runderteelt* is na 1862 belangrijk toegenomen, de *paardenteelt* iets, doch de *schapen*-, *geiten*- en *varkensteelt* is aanzienlijk achteruitgegaan. In de Maremmen wordt de *buffel* geteeld. *Zijdeteelt* vindt men over geheel Italië; in 1891 werden 38,790 mill. K.G. cocons gewonnen. De *bijenteelt* is verder zeer belangrijk. De uitvoer van *eieren*, in den winter ook naar Nederland, is zeer aanzienlijk.

Een gevolg der veeteelt is de *kaasmakerij*, die zeer beroemd is. Bekend zijn de *Parmezaansche kaas*, *Stracchino-kaas* en *Gorgonzola* in Lombardije.

Met de zeevisscherij houden zich ± 30000 lieden bezig op 10000 booten. Toch voldoet de opbrengst niet aan de behoefte. Een tak van visscherij op zich zelve is de *koralenvisscherij* aan de kusten van Sardinië, Corsica en Afrika.

Bergbouw, enz. Dat de *steenkolen* ontbreken is een groot nadeel voor de ontwikkeling der nijverheid. Evenwel levert de bodem *ijzer*, *koper*, *zilver* en *lood*. Op Elba en Sardinië, in Piemont en in de provinciën Bergamo en Brescia vindt men rijke *ijzerlagen*. In 1890 werd er 13000 ton ruw ijzer gewonnen, waardoor de behoefte des lands echter niet gedekt werd. *Kopererts* wordt gevonden in de Venetiaansche Alpen bij Aosta en in Toskane; *looderts* in de provinciën Genua en Lucca en op Sardinië; *zinkerts* in rijke lagen op Sardinië en in Lombardije (Seriandal). *Gouderts* komt nog voor in de zwavelkies van den Mont-Rosa; een weinig gedegen goud vindt men in het Aostadal en in de Alpenrivieren.

Voor de opbrengst van *zwavel* is Italië een der eerste landen van Europa. De zwavelproductie bedraagt ongeveer de helft der waarde van de totaalopbrengst van alle delfstoffen des lands. Uit de 598 zwavelmijnen, welke op Sicilië in een 170 K.M. lange zone liggen, werden in 1891: 393528 tonnen zwavel ter waarde van 44,5 mill. lire gewonnen. Middelpunten zijn: Caltanissetta (ongeveer de helft der productie van het eiland), Girgenti en Canicattì. Ongeveer 32300 arbeiders zijn in de zwavelmijnen werkzaam en leiden daar een treurig bestaan.

Langs de kusten, het meest bij Cagliari op Sardinië en op Sicilië, wordt *zeezout* gewonnen.

De kalkgebergten der Apennijnen zijn rijk aan schoone *marmersoorten*; de marmergroeven, 600 in aantal, bij Carrara, Massa en Serravalle, zijn bekend.

Nijverheid. Door gemis aan steenkolen kan de groot-industrie zich hier niet belangrijk ontwikkelen, en is het handwerksbedrijf nog meest algemeen. Veel gebruik wordt er gemaakt van waterkracht, doch op het eigenlijke schier-

eiland is die onzeker, door de ongelijkmatige verdeeling van den regen over het jaar. Ook het gebrek aan kapitaal hield de ontwikkeling der groot-industrie tegen. Daardoor is Italië van den rang van leermeester, dien het in de oudheid en middeleeuwen in Europa innam, gedaald tot leerling, en ver door andere landen overvleugeld. Alleen in Noord-Italië vindt men eenige groot-industrie. In het algemeen is er op dit gebied vooruitgang waar te nemen, maar in de behoefte des lands aan produkten der nijverheid wordt nog niet voorzien.

Het belangrijkste is er die nijverheid, welke zich bij de winning van ruwe produkten aansluit. Bovenaan staat de *zijde-industrie* (vooral de *zijde-spinnerij*), waarmede zich ± 175000 personen, voor $\frac{9}{10}$ vrouwen en meisjes, bezighouden, en die hoofdzakelijk in Lombardije en in Piemont gedreven wordt. Como, Genua, Caserta, Turijn en Napels zijn hoofdplaatsen voor deze industrie. Zij werkt bijna geheel voor export. In den laatsten tijd lijdt zij onder Japansche en Chineesche concurrentie.

De *linnen-*, *hennep-* en *jute-industrie* is vooruitgegaan; de *wol-* en *katoennijverheid* eveneens. Het landvolk in Toskane houdt zich veel met *stroorlechterij* en *stroochoedenfabrikatie* bezig; de stroochoeden van Florence zijn wereldberoemd. Ook in west-Venetië wordt die tak van nijverheid beoefend.

De *ijzerindustrie* wordt bovenal in de provinciën Brescia, Como en Milaan beoefend; de machinefabrikatie, die vooruit gegaan is, in Genua en omstreken, waar ook de scheepsbouw belangrijk is.

De *lederindustrie*, die ten gevolge der vele looistoffen van ouds beoefend werd, is nog altijd van veel belang. Tot uitvoer komen ruw leder en handschoenen. Van de *chemische fabrikaten* zijn te noemen: *oliën*, *zeepen*, *essenzen*, *citroenzuren*, *wijnsteen*. Van de *meelfabrikaten* is *macaronie* bekend. Verder noemen wij: *albasten* en *marmeren voorwerpen* (Napels, Livorno, Pisa en Rome); *mozaïken* (Rome, Florence, Venetië); *pottenbakkerswaren* (Vicenza); *terracotta-voorwerpen* (Napels, Sicilië); *korallen versieringen* (Napels, Livorno, Venetië); *snaren* en *snaarinstrumenten* (Rome en Padua, Cremona).

Handel. De geographische ligging begunstigt den handel zeer, vooral nadat in den nieuwen tijd door spoorwegen de verbinding met Middel-Europa is tot stand gekomen.

De geographische ligging des lands wijst naar den handel op de Levant in den ruimsten zin. Voor de ontdekking van den zeeweg naar Indië om de Kaap bracht Italië de verbinding met het oosten tot stand; na de ontdekking van dien zeeweg daalde de handelsbeteekenis des lands zeer, totdat het in deze eeuw door de doorgraving der Landengte van Suez weder aan een belang-

rijke verkeersroute kwam te liggen. De Italianen zijn een volk vol koopmansgeest, met veel takt om handel te drijven.

Den loop van den handel in de laatste jaren hebben wij reeds op pag. 140 nagegaan, alsmede de totaal-bedragen van den invoer en den uitvoer.

Wij zullen hier nog kortelijk de handelswaren bespreken, alsmede de landen, waarmede Italië bovenal in verkeer staat.

De tabel op pag. 140 leert reeds, dat de invoer grooter is dan de uitvoer. De belangrijkste **invoerwaren** zijn: *granen*, vooral *tarwe*, voor 167,2 mill. lire (voor 1892 gelden deze cijfers); *kolen* voor 95 mill. lire; *onbewerkt katoen*, voor 92,2 mill. lire; *zijde* voor 101,8 mill. lire, *koffie* voor 32,5 mill. lire; *huiden* voor 42,6 mill. lire; *suiker* voor 30,4 mill. lire; *visch* voor 29,1 mill. lire; *machines* voor 26,6 mill. lire; *timmerhout* voor 29,1 mill. lire, *wol* voor 25 mill. lire, *tabaksbladeren* voor 16,6 mill. lire.

Uitgevoerd werden: *zijde*, ruw, gesponnen enz. voor 325,5 — *zijden artikelen* voor 17,9 — *olijfolie* voor 60,3 — *vruchten* (versche) voor 57,6 — *wijn* voor 56,2 — *zwavel* voor 29,1 — *hennep* en *glas* voor 28 mill. lire.

Van de landen, waarmede Italië in handelsverkeer staat, neemt bij den *invoer* Engeland, bij den *uitvoer* Frankrijk de eerste plaats in. Voor 1892 verkrijgt men daarvan het volgend overzicht.

LANDEN.	Invoer 1892 in mill. lire.	Uitvoer 1892 in mill. lire.
Groot-Britannië	244	133
Frankrijk	168	147
Duitschland	143	145
Oostenrijk-Hongarijë	122	105
Britsch-Indië	66	14
Rusland	124	10
Vereen. Staten van N. A.	78	100
Zwitserland	49	173
Turkije, Servië, Rumenië	38	15
België	27	24
Egypte	18	10
Argentinië	20	25
Spanje en Gibraltar	9	11
Centraal-Amerika	14	0,6

Van Nederlaad uit bedroeg in 1892 de uitvoer naar Italië voor 4,7 mill. gulden, en de invoer uit Italië wordt op een gelijk bedrag gerekend. Hieruit blijkt, dat onze handel met Italië van weinig belang is.

De belangrijkste havenstad is Genua en daarop volgt Venetië. Voor 1891 was de koopwaren-beweging in de twaalf belangrijkste havens, met het kustverkeer er in begrepen, aan tonnen in- en uitvoer, als volgt:

HAVENS.	TONNEN.	HAVENS.	TONNEN.
Ancona . .	219 501	Livorno. .	838 524
Bari . . .	174 875	Messina. .	385 361
Brindisi . .	297 697	Napels . .	771 036
Cagliari . .	369 742	Palermo. .	663 186
Catania . .	463 549	Savona . .	539 277
Genua. . .	3 750 297	Venetië. .	1 204 840

In Italiaansche havens liepen in 1892: 238 schepen onder Nederlandsche vlag binnen (744600 tonnen), waarvan 22 te Catania, 83 te Genua (waarbij stoomschepen op Indië), 28 te Livorno, 31 te Messina, 26 te Napels, 30 te Palermo, 3 te Venetië.

Middelpunten van den binnenlandschen handel zijn: Milaan, Turijn, Napels en Palermo. Bovenal Milaan heeft zich snel ontwikkeld sedert den aanleg van den St. Gothard-spoorweg.

De Italiaansche handelsvloot telde in 1892: 6624 schepen, waarbij 6308 zeilschepen (609821 tonnen) en 316 stoomschepen (201443 tonnen). Voor de groote vaart waren 572 zeilschepen en 77 stoomschepen bestemd. Deze bevaren 15 overzeesche lijnen, waarvan 2 naar Oost-Indië en China, 4 naar Oost-Afrika, 3 naar Noord-Afrika, 2 naar Argentinië en 4 naar de Levant.

Italië bezit slechts weinig lengte aan bevaarbare rivieren (3200 K.M.), zoodat het verkeer in het binnenland hoofdzakelijk per spoor moet plaats hebben. In 1892 hadden de spoorwegen een lengte van 14453 K.M., d. i. 4,7 K.M. spoorweglengte op 100 K.M². en 4,4 K.M. per 10000 bewoners.

§ 109. **Plaatsbeschrijving.** Bij de beschrijving der plaatsen zullen wij de historische indeeling volgen. De cijfers van het aantal inwoners zijn aan de in 1891 plaats gehad hebbende volkstelling ontleend, en geven de in centra vereenigde bevolking aan, niet die der gemeente. Deze laatste is veel aanzienlijker en vindt men gewoonlijk in de handboeken, omdat zij gemakkelijker te bekomen is. Aanzienlijke verschillen in de opgaven van het aantal inwoners kunnen hieruit dikwijls verklaard worden.

Ligurië. Genua (St. Genova) met de voorstad **San Pier d'Arèna** (194000), aan de Golf van Genua gelegen, van welks kust de stad zich amphitheatergewijze verheft. Wegens de talrijke oude marmeren paleizen wordt Genua wel „de marmeren stad” genoemd, terwijl het heerlijke klimaat haar den naam „la superba” d. i. „de prachtige” geschonken heeft. Genua is de eerste havenstad van Italië, een belangrijke fabrieksstad, met vele ijzergieterijen en machinefabrieken in de voorstad, met zijde-, fluweel- en katoenijverheid, met fabrikatie van gouden-, zilveren-, albasten- en koralen voorwerpen, alsmede van handschoenen

en zeep. De bank San Giorgio, in 1407 gegrondvest, is de oudste van Europa.

Ontwikkeling van Genua en beteekenis van de Riviera. Een lachend kustlandschap, vol bekoorlijkheid en met een weelderige natuur, strekt zich langs den voet der Apennijnen van Spezia naar het westen uit, tot daar, waar de Zee-Alpen aan de Middellandsche zee worden afgebroken. Met rijke gaven heeft moeder natuur deze streken gezegend. Door het hooggebergte tegen de koude, ruwe luchtstroomen uit het noorden beschut, ligt de kust onder den invloed der zachte, vochtige zuidenwinden, welke de berghellingen en dalen met een paradijsachtigen plantengroei doen bedekken. Alles bloeit en geurt hier; het is een tuin, die de prachtigste bloemen en gewassen aan Europa schenkt.

Hier, waar de Ligurische kust de oostelijke kniebocht vormt, heeft Genua, la superba, aan een natuurlijke havenbocht haar marmerpaleizen gebouwd. Aan beide zijden van de stad strekken zich met afwisselende landschappelijke schoonheid vele mijlen ver de schoone hellingen der Riviera uit: oostelijk de *Riviera di Levante*, westelijk de *Riviera di Ponente*, beide namen, welke reeds in den tijd der Genueesche republiek beteekenis hadden. De plaatsen als Nizza, Mentone, San Remo e. a. liggen als zoovele parelen aan deze schoone kust, en genieten door het heerlijk klimaat een wereldberoemde naam, zoodat zij „de zieken tot zegen, de gezonden tot genot zijn.” Hierdoor is de Riviera het aantrekkingspunt van de aanzienlijken uit geheel Europa.

De bocht van Genua, een der hoofdplaatsen, waar de Ligurische vrijbuiters in den ouden tijd zich vestigden, was reeds aan de Grieksche zeevaarders bekend. Deze kuststreek werd in 222 vóór Chr. door de Romeinen veroverd, en daarna onder den naam *Gallia cisalpina* bij het Romeinsche Rijk ingelijfd. De stad ontwikkelde zich eerst langzamerhand, en wist in den lateren Karolingischen tijd (958 na Chr.) zich vormelijk zelfstandig te maken.

Reeds onder de Romeinen was Genua een belangrijke handelsstad. Evenwel, gedurende de oude geschiedenis was de ontwikkeling der stad nog niet groot, en eerst in de Middeleeuwen kwam Genua door den ondernemingsgeest en de zeevaart der kustbewoners tot hoogen bloei, terwijl de staatkunde met gelukkige oorlogen tegen concurreerende steden het den eersten rang deden innemen. Genua nam van den aanvang af deel aan de ondernemingen der christelijke vorsten om het Heilige Land te veroveren (Kruistochten, zie pag. 42) en zag hierin met recht een middel tot ontwikkeling van eigen macht. De groote transportvlooten door deze Republiek uitgerust, en nog meer de in het Oosten aangeknoopte handelsbetrekkingen, deden de macht en rijkdom van

Genua snel toenemen, terwijl de Genueezen handels-nederzettingen in Beirut, op Cyprus en Majorca, zoowel als in Tripolis en Tunis bezaten.

Door een praktische handelsstaatkunde en een verbond met Michael Paleologus in 1261 wist Genua in het Oostersch Romeinsche Rijk groote voorrechten voor den handel te verwerven, en verkregen de Genueezen verlof tot vestiging aan den oostelijken oever van den Gouden Hoorn te Galata, waar zij onder een eigen Podesta stonden. De Genueeische handel alhier was weldra tienmaal zoo groot als die van Konstantinopel. Nog in het midden der 14^{de} eeuw verkreeg Konstantinopel het graan enkel van de Genueezen, die de doorvaart door den Bosporus met behulp van een kasteel konden afsluiten. Wij moeten nog tegenwoordig de koopmanstaktiek der Genueezen bewonderen, welke er naar streefden in dien tijd den Indischen handel over Konstantinopel te leiden.

De schepen der Genueezen bevoeren ook de Kaspische Zee; hun kooplieden leidden den Perzischen handel over Trebizonde en zonden in 1291 een handels-expeditie naar Indië. De bemiddeling van den handel tusschen Syrië—Egypte en zuidelijk Klein-Azië bleef nog lang na de kruistochten in hun hand.

Hoewel innerlijke partijenschappen deze stedelijke republiek in de 14^e en 15^e eeuw teisterden, toch wisten de Genueezen de handelsbelangen daarnevens nog goed te behartigen. Om bij de wisseling der politieke partijen de financiën goed geregeld te houden, werd in 1407 de „Banco di S. Giorgio” opgericht, welke de staatschulden zelfstandig bestuurde, de inkomsten van den staat beheerde, en langzamerhand bijna het geheele Genueeische gebied in pand wist te verwerven, zoodat zij bijna een soort van territoriaal gezag uitoefende, ongeveer als de Oost-Indische Compagnie. De „Bank van St. George” was als een staat in den staat, en elke politieke partij, die de overhand verkreeg, moest vooraf haar privilegie erkennen. In 1675 werd zij tot een giro-bank uitgebreid.

Gedurende de Nieuwe Geschiedenis ging met het verplaatsen van den wereldhandel Genua meer en meer achteruit, hoewel het op de geldmarkt in Europa nog altijd grooten invloed uitoefende. Hier woonden de grootste schuldeischers van Filips II van Spanje. De handel der stad werd geheel vernietigd door de verovering der Franschen in 1800. Toen Genua in 1815 bij Sardinië kwam, bloeide de stad langzaam weder op. Wel werd zij aanvankelijk in deze eeuw nog door Livorno overvleugeld, doch met de ontwikkeling der eenheid van Italië, en vooral na 1870, toen het Kanaal van Suez geopend werd, trad een nieuwe periode van bloei voor Genua in. Door den aanleg van spoorwegen over de Alpen en verbindingen met de overige steden van de dichtbevolkte Po-vlakte enz. moest

de handel zich wel ontwikkelen. De spoorweg door den *Mt. Cenis* (17 Sept. 1871) bracht de verbinding met Frankrijk tot stand, hoewel hierdoor ook Havre en Boulogne in den wolhandel op Boven-Italië met Genua konden concurreeren. Doch de opening van den *St. Gothard-spoorweg* in 1882 was van buitengewoon groot voordeel voor Genua, waardoor het tot transito-haven van Zwitserland en een gedeelte van Duitschland werd verheven.

Genua ligt aan de spoorlijnen: Genua—Vintimiglia (151 K.M.); Genua—Pisa (165 K.M.) en Genua—Novi—Milaan (145 K.M.). Deze laatste lijn is de voortzetting der Gothardlijn naar het zuiden. Genua bezit onderscheidene groote stoombootmaatschappijen, en staat in verbinding met alle belangrijke steden aan de Middell. Zee. De handelsbeweging leeren wij uit het volgend overzicht kennen.

	1890.	1890.	1891.	1891.
	In tonnen.	In 1000-tallen lire.	In tonnen.	In 1000-tallen lire.
Invoer	2 351 819	355 293	2 149 250	364 970
Uitvoer	91 765	82 127	105 953	78 516
Totaal	2 443 584	437 420	2 255 203	443 486

LANDEN.	Invoer in tonnen.	Uitvoer in tonnen.
Groot-Britannië	1 489 121	13 326
Rusland	169 360	—
Vereenigde St. v. N. A.	93 363	17 784
Frankrijk	63 016	6 907
België	32 407	3 227
Spanje en Portugal	17 285	5 869
Duitschland	17 375	12 039
Oostenr.-Hongarijë	4 668	257
Zweden en Noorwegen	11 537	—
Nederland	3 358	—
Zwitserland	424	—
Argentinië	—	16 541
Turkijë	—	7 789
Uruguay	—	4 298
Peru en Chili	—	2 170
Brazilië	—	2 016
Griekenl. en Malta	—	1 896
Egypte	—	1 867
Tunis	—	708

Handel van Genua met Nederland. De tarieven-oorlog tusschen Italië en Frankrijk, die reeds een zestal jaren geduurd heeft en uog jaren kan aanhouden, heeft het handelsverkeer tusschen deze beide landen zeer doen verminderen en Italië zoekt daarom voor vele produkten een andere débouché. Hierdoor is de uitvoer van Italiaansche produkten naar Nederland en zijn koloniën in het laatste jaar (1893) sterk toegenomen.

In de eerste plaats is dit te danken aan het voortdurend scheepvaartverkeer tusschen Nederland en Italië's voornaamste handelshaven, Genua. De Mailbooten der Maatschappij *Nederland*, welke maatschappij van het Italiaansche gouvernement een subsidie geniet, onderhouden een geregeld verkeer tusschen Amsterdam en Genua en de Nederlandsche koloniën, en voeren de handelsartikelen voortdurend af en aan. In andere Italiaansche havens vertoont de Nederlandsche vlag zich zoo goed als niet, maar te Genua is zij eene geregelde en welkome verschijning.

Uit het jaarverslag van den consul over 1892 blijkt, dat van de 11619 vaartuigen, die de haven van Genua in- en uitgingen, 167 voeren onder Nederlandsche vlag. Dit waren meest groote stoomers (de stoomschepen van de *Nederland*) met een gezamenlijke tonnenmaat van 286220 ton.

Terwijl nu de uitvoer van Italiaansche artikelen naar ons land en Indië in 1893 is toegenomen, valt er in sommige opzichten eene nog belangrijker toename van den invoer van Nederlandsche of Nederlandsch-Indische artikelen in Italië zelf op te merken. Dit blijkt uit eenige cijfers, welke wij ontleenen aan het nog niet verschenen jaarverslag over 1893 van den Nederlandschen vice-consul te Genua, den heer M. Bellini. De invoer van Hollandsche artikelen in Italië, in 1892 een totaal-cijfer bedragende van 4,297,000 kilogram, is in 1893 gestegen tot 4,895,300 K.G., en die uit Nederlandsch Indië van 5,830,660 K.G. in 1892 tot 9,349,400 K.G. in 1893.

Het blijkt bij nauwkeuriger beschouwing, dat de toename van den invoer van Nederlandsche artikelen in Italië hoofdzakelijk één artikel geldt: *aardappelenmeel*. Dit heeft in de verhooging van het totaal-cijfer van den invoer een deel van 504,300 K.G., terwijl de geheele vermeerdering 598300 K.G. bedraagt. Zeker een zeer heugelijk verschijnsel voor een van onze belangrijkste nijverheidsartikelen, te meer, omdat het zich in '91 en '92 liet aanzien, alsof dit artikel op de Italiaansche markt langzaam door sago meel zou worden verdrongen. Voorts blijkt het, dat wij in Italië in 1893 *coaks* (650000 K.G.) hebben ingevoerd, wat in 1892 niet geschiedde, tenzij de opgaaf van dit artikel onder de 303,000 K.G. diversen moet worden gezocht. Een verhoogden invoer vonden onze *chemische produkten*, onze *cacao* (van 51,200 K.G. op 101,700 K.G.), onze *stearine* (van 33,900 op 94,400 K.G.), onze *kinabast*, onze *bewerkte suiker* (van 5,300 op 76,200 K.G.), onze *phosphaten*, *tin* enz. Daartegenover evenwel staat eene betreurenswaardige vermindering van andere artikelen, ja, de meeste onzer handelsartikelen, die wij naar Italië uitvoerden, deelden in die vermindering. Zoo is onze *kaas*, die overal haar oude reputatie schijnt verloren te hebben, van 111,110 K.G. tot 32,100 K.G. teruggegaan. Van zink verminderde de aanvoer met 216,000 K.G. (in 1892 546,000 K.G., in 1893 330,000 K.G.).

Wat den aanvoer uit Indië betreft, is het artikel *koffie* van 109,710 K.G. in 1892 in 1893 op *nihil* gekomen. De invoer van *copra* is gedaald van 2,295,000 tot 1,308,000 K.G., die van *peper* van 629,300 tot 446,100 K.G., die van *drogerijen* van 128,100 tot 31,700 K.G.; maar overigens valt er gelukkig eene hoogst belangrijke stijging op te merken. Vooral belangrijk is in het vorig jaar de invoer van *suiker* toegenomen: in 1892: 2,587,900 K.G., in 1893: 4,683,500 K.G. *Tabak* komt in 1892 in de statistiek in het geheel niet voor, in 1893 verschijnt zij met eene hoeveelheid van niet minder dan 2,650,000 K.G. Hetzelfde verschijnsel

doet zich voor met *sago-meel* en *tapioca-meel*: in 1892: niets, in 1893: 83,900 K.G. Ook is de invoer van huiden, indigo, bamboe enz. min of meer belangrijk gestegen.

Een dergelijk belangrijk verschil vindt men niet in de cijfers van den Italiaanschen uitvoer naar Nederland en zijne koloniën. Italië voert naar ons land en naar Indië hoofdzakelijk *rijstmeel*, *glycerine*, *oliën*, *vruchten*, *wijnen* en *likewen* aan, vooral veel naar Indië. Van *bewerkt marmer*, hoewel dit juist een der echt Italiaansche artikelen is, vermindert in 1893 de uitvoer. Van de *Italiaansche wijnen* neemt de uitvoer naar Indië langzaam toe. *Wijnen* en *likeuren* worden te zamen opgegeven, en wel in 1892 naar Nederland 116,000 K.G., naar Indië 11,900 K.G.; in 1893 115,200 K.G. en 20,400 K.G. Eene vergelijking tusschen de Fransche wijnen en de Italiaansche valt, en wat prijs, en wat gehalte betreft, dikwijls gunstig uit voor de laatste."

Spezia (20000) oorlogshaven. — **Savona** (24000) haven, zijdeveverij. Uitvoer van zuidvruchten. — **San Remo** (12000) winterbadplaats.

2. **Piemont. Turijn** (230000), aan de monding der Dora-Riparia in de Po; tot 1859 hoofdstad van het koninkrijk Sardinië, en tot 1865 van Italië. Belangrijke textiel-, ijzer- en papier-nijverheid. — **Casale** (17000) zijde-industrie; graanhandel. — **Alessandria** (31000) sterke vesting; textiel-industrie; handel. — **Novara** (20000) zijde-industrie, leerlooierij. — **Vercelli** (20000) rijst- en hennepbouw.

3. **Lombardij. Como** (26090) aan het meer van dien naam. Zijdeveverij en -handel. Was-kaarsen en optische glazen. — **Bergamo** (31000) zijde-, wol- en ijzerindustrie; beroemde Bartholomeüs-mis voor zijden artikelen. — **Brescia** (43000), beroemde fabriekatie van messen, wapens, en andere staalwaren; zijde- en linnennijverheid; goudwaren; leer- en papierfabrikatie. Augustus-mis. — **Milaan** (Milano) (296000, in de gemeente 425000), aanzienlijkste stad van Opper-Italië, een der belangrijkste fabriek-, bank- en handelsplaatsen, op een kruispunt van vele spoorlijnen, door kanalen met de Ticino en de Adda verbonden. Textiel-industrie; fabrikatie van bronzen-, gouden-, zilveren- en koralen sieraden. Chocolade-fabrieken; maccaronie. Spiegelfabrieken. Stapelplaats voor de zijde. Prachtige Dom. — **Pavia** (30000) zijdeveverij; handel in landbouwprodukten. — **Cremona** (31000), snaarinstrumenten; handel. — **Mantua** (Mantova) (28000), sterke vesting; zijde- en wolweverij.

4. **Venetij. Verona** (62000), sterke vesting; zijde-industrie en handel. — **Chioggia** (20000) haven aan de lagune van Venetië. Visscherij, scheepsbouw, zoutbereiding. — **Padua** (Padova) (49000), zijde-weverij, snarenfabrikatie, handel. — **Vicenza** (28000), paleizenstad; industrie. — **Udine** (24000), zijdespinnerij en weverij; zijdehandel. Textiel-nijverheid.

Venetië. (Venezia) (129000 inw.; de gemeente telt 159000 inw.). De stad is op talrijke eilanden in de lagunen van Venetië gelegen, gebouwd. Lang uitgestrekte duineilanden, lidi, sluiten het lagunengebied als een schutsmuur aan de zeezijde af, en door een viertal openingen verkrijgt men van de Golf van Venetië toegang tot het labyrint der lagunen. Die openingen zijn: *Lido*, *Treporti*, *Malamocco* en *Chioggia*. De Malamocco-toegang wordt voor groote schepen gebruikt; zij wordt door een in 1825 gebouwd leidam, die 2100 meter in zee uitsteekt, tegen verzanding beschermd. Bij stormachtig weer wordt deze toegang ook voor kleine schepen gebruikt, want voor Lido liggen uitgestrekte zandbanken, die bij onstuimig weer zware brandingën doen ontstaan. De ebbe en vloed veroorzaakt in de kanalen der lagunen getijdenstromingen, welke het water telkens ververschen en daardoor voor den hygienischen toestand van dit moerasland gunstig zijn. Het verschil in waterstand door de getijden bedraagt ongeveer 1 M. Bij vloed is het uitgestrekte lagunengebied in een meer veranderd, op welks wateren Venetië met zijn voorsteden en talrijke in den omtrek verspreide kloosters als zoovele eilanden schijnt te drijven; bij ebbe vertooven de lagunen uitgestrekte, drooggelegde vlakten, donkerbruin gekleurd en van waterwegen doorsneden. Sedert de oudste tijden was het een streven der Venetianen de lagunenwateren tegen verzanding te beschutten, en het kanaalnet door de Povlakte uit te breiden. In den tijd, toen het vervoer zeer moeilijk was, bezat Venetië hierdoor een uitgebreid net van verbindingen met geheel Boven-Italië, waaruit het eerste opkomen van den handel dezer stad kan verklaard worden.

Venetië was in de middeleeuwen de eerste handelstad van Europa. Door de gunstige ligging in het midden van het Middellandsche-zeebekken, aan een inham, die diep in het hart van Europa doordringt, waar de lagunen een geschoolde zeevaartkunde ontwikkeld hadden, en waar hout voor den scheepsbouw in overvloed en gemakkelijk te verkrijgen viel, is dit verschijnsel goed te verklaren. In 1420 bezat de republiek Venetië niet minder dan 3340 koopvaardij-schepen met 26000 matrozen bemand. Toen de zeeweg naar Indië om de Kaap de Goede Hoop ontdekt was, ging de rijke en bedrijvige stad achteruit, doch terde nog lang op vroeger gewonnen rijkdom. Wel is in deze eeuw door de opening van het Kanaal van Suez de route van het handelsverkeer in het voordeel van deze landen verplaatst, doch de handelsbeteekenis van Triëst en Genua heeft hierbij, door gunstiger verbindingen met het binnenland, meer gewonnen dan Venetië. Ook de oude handelsgeest, die eenmaal de stad groot gemaakt heeft, is geweken, en de kapitalen worden meer belegd in landbouwondernemingen en land-

bezit, wat bij de hier bestaande pachtstelsels wel geen groote doch gemakkelijk te verkrijgen winsten oplevert.

Het tegenwoordige handelsgebied van Venetië omvat alleen de Venetiaansche provinciën en de Romagna; de verder westelijk gelegen landschappen staan meer in handelsbetrekking met Genua. Hoofdzakelijk is de handel transito-verkeer, doch deze wordt zeer benadeeld door slechte spoorwegverbinding en gemis van goede aanlegplaatsen voor schepen. Toch is Venetië nog de tweede haven van Italië, zooals uit het overzicht op pag. 143 blijkt. De invoer over zee is de hoofdzak van het handelsverkeer. Hoofd-artikelen van den invoerhandel zijn: *graan*, *rijst*, *koffie* en *suiker*. Venetië is een hoofdplaats voor den *olichandel*; veel olijfolie komt uit Triëst, oliezaden komen uit Indië. *Wijn* wordt veel uit Griekenland ingevoerd. Verder worden ingevoerd *brandewijn*, *huiden* (de belangrijke *leerindustrie* van Italië wordt van hier uit meest van huiden voorzien), *katoen*, *wol* en *steenkolen*. De uitvoer is niet van belang, en gaat nog achteruit. Verder fabrikatie van *glaswaren*, *spiegels*, *goud- en zilverwaren*, *zijde* en *fluweel*.

Padua (Padova) (49000), zijdeweverij; darm-snaren, handel. — **Vicenza** (28000), industrie. — **Treviso** (20000) zijde. — **Udine** (24000) zijde-tel en handel.

5. *Emilia* (de vroegere hertogdommen *Parma* en *Modena* met de *Romagna*). **Piacenza** (35000), vesting aan de Po. Textiel-industrie. — **Parma** (45000) hoofdstad der zijde. Prachtige gebouwen. Porcelein. — **Modena** (31000), laken- en linnenweverij; handel in graan, wijn, zijde, aardhars. — **Bologna** (104000) hoofdplaats van de zijdespinnerij en -weverij; kunstbloemen, stroochoeden, glas. Scheeve torens. — **Faenza** (16000) hoofdfabrikatie van het naar deze stad genoemd „Fayence” (plateelwerk), en „majolica” (een grover soort van aardewerk). — **Förli** (17000), zijde. — **Ravenna** (19000), eens een zeestad, thans door aanslibbing 9 K.M. van zee. Wijnbouw en zijdeteelt; industrie, piano's. Mis in Mei. — **Ferrara** (31000), visscherij, zijde.

6. *De Marken* (Marche). **Pesaro** (13000) haven, vijgen, wijnhandel. — **Ancona** (31000), belangrijke handelshaven aan de oostkust, oorlogshaven. Invoer van granen, koloniale waren; uitvoer van zijde, wijnsteen, was.

7. *Umbrïë*. **Perugia** (17000); zijde-, fluweel- en linnenweverij.

8. *Toskane*. **Florence** (Fransche naam, It. Firenze), een der prachtigste steden, waar van ouds de kunst ten eerste werd bevorderd. De stad heeft eene belangrijke industrie; vooral stroochoeden-vlechterij, fabrikatie van fluweel en zijde, albasten

en marmeren voorwerpen, goud- en zilverwaren, mozaïeken, parfumerieën.

Pistoja (20000), geweerfabrikatie. (Het pistool zou naar deze plaats genoemd zijn).—**Prato** (16000), zijdemarkt.—**Carrara** (12000), beroemde marmergroeven. — **Lucca** (20000), zijde-, fluweel-, wol- en katoenweverij; ijzergieterij; glas- en papierfabrikatie. Vele bewoners handelen in het buitenland in albasten waren. — **Pisa** (38000), eens een rijke handelsstad, waaraan enkele monumentale gebouwen nog herinneren. Zeep-, vitriool- en glasfabrikatie. — **Livorno** (87000), aanzienlijke haven. Uitvoer van olijfolie, marmeren artikelen, stroochoeden. Expeditie; wisselhandel. — **Siena** (23000), nijverheid, zijde, laken, hoeden.

Van de *Toskaansche eilanden* is **Elba** (224 K.M.², 22000 inw.), de belangrijkste; het eiland is rijk aan ijzererts.

9. *Gebied van Rome* (Lazio, Latium). **Rome** (*Roma*) (273000), sedert 1871 residentie en hoofdstad des rijks. Talrijke gewrochten der bouwkunst herinneren aan vroegere, roemrijke perioden. De industrie en handel zijn er nog niet van belang. De omstreken, de „*Campagna*”, zijn onbewoonde vlakten, met talrijke ruïnen overdekt. — **Civita Vecchia** (9200) is de haven van Rome.

10. *Campanië*. **Gaeta** (17000), havenstad. — **Caserta**. Wijn- en zuidvruchten; zijde. — **Napels** (463000), de grootste stad van Italië, gedeeltelijk op heuvels gebouwd, prachtig gelegen aan de schoone Golf van dien naam. In de nabijheid verheft zich de **Vesuvius** tot 3000 meter. De vele kasteelen zijn karakteristiek voor de stad. Napels is de meest bevolkte stad van Italië. De stad heeft een voortreffelijke haven en is belangrijk voor handel, beursverkeer en bankwezen. Uitvoer van olie, zijde, hennep, zwavel, zuidvruchten enz. Industrie van zijdenartikelen, lakens, korallen, gesneden steenen, zeep, parfumerie, handschoenen, hoeden, terra cotta, macaronie enz. Visscherij. — **Castellamare**, industrie en handel; scheepswerven. — **Salerno** (22000), haven, zijdeweverij, lakenfabrieken enz.

11. *Apulië*. (Puglië). **Foggia** (37000), hoofdstad van Apulië. — **Manfredonia** (8300), haven, handel in wijn, granen. — **Barletta** (32000), haven, handel in wijn, graan, amandelen. Zoutwerken in de nabijheid. — **Andria** (37000), handel in amandelen, wijn, olie, enz. — **Bari** (58000), haven, spinnerij, weverij, zeepfabrikatie. Uitvoer van olie, amandelen, venkel, vijgen, schapehuiden enz. — **Brindisi** (15000), haven, vooral belangrijk voor personenvervoer en postverkeer naar Indië. — **Lecce** (22000), katoenbouw, handel in olie en wijn. — **Tarente** (Táranto) (25000), haven aan de straat van dien naam, linnen- en wolweverij, zoutwerk, visscherij.

12. *Calabrië*. **Reggio di Calabria** (30000) aan de Str. v. Messina; haven, zijdeweverij. Frabrikatie van essenzen, parfumerieën en wijnsteen. Visscherij.

13. *Het eiland Sicilië*. De keten der Calabri-sche Apennijnen zet zich in het noorden door Sicilië voort, welk eiland door de *Straat van Messina*, die in het noorden 3 K. M. breed en 100 M. diep is, van het vaste land is gescheiden. Ten Z. van de bergketen verheft zich nabij de oostkust de vulkaankegel van den Etna tot een hoogte van 3300 M. Door de vulkanische werkzaamheid der aarde is het eiland voor het $\frac{1}{4}$ gedeelte met zwavellagen bedekt, die ijverig ontgonnen worden. Landbouw en veeteelt zijn er verder bronnen van bestaan, doch niet meer dan $\frac{1}{10}$ der oppervlakte is bebouwd. De belangrijkste produkten zijn: tarwe, wijn, olie, zwavel, katoen, hennep, vlas, maïs en zoethout.

Palermo (206000), haven, schilderachtig gelegen. Handel in agrumen, wijn, graan, wijnsteen, zijde- en katoenweverij. — **Messina** (78000), belangrijkste haven- en handelstad van het eiland. Uitvoer van zuidvruchten enz.; zijde- en lederindustrie; korallen. — **Catania** (96000), haven; uitvoer van agrumen, amandelen en zwavel. Katoenen zijdeweverij. — **Syracuse** (*Siracusa*) (19000) wijnhandel. — **Girgenti**, het oude Agrigentum, (19000) met de belangrijkste zwavelgroeven van het eiland. — **Trapani** (32000), haven, tonijnvisscherij en koraalvisscherij. Handel in graan, zwavel, zout.

14. *Sardinië* is een rotsachtig eiland, vooral in het O. door een bergketen doorsneden. Het klimaat is ongezond. De bevolking is niet aanzienlijk; veeteelt, bovenal schapenteelt, is een middel van bestaan. **Cagliari** (3600), nationale hoofdstad, haven. Tabak- en kruitfabrieken, scheepsbouw. Uitvoer van graan, wijn en olie. — **Sassari** (32000), Italiaansche hoofdstad van het eiland. Tabaksfabrikatie; handel in graan, olie, kaas, schapevellen enz.

15. *Buitenlandsche bezittingen*. Als zoodanig heeft Italië de *Erythraïsche kolonie* met *Massua* aan de Rode Zee verworven, alsmede het *protectoraat over Abessynië* en verder de *Somali-kust*.

§ 110. De Maltagroep. (Engelsch).

De Maltagroep bestaat uit drie, hoofdzakelijk uit koraalkalk gevormde eilanden, n.l. het hoofdeiland **Malta**, met de kleinere eilandjes **Gozo** en **Comino**. Tezamen beslaan zij een oppervlakte van 323 K. M.² met 177225 inw. (1891). Sedert 1800 zijn deze eilanden eene Engelsche bezitting, hoewel zij naar de natuurlijke gesteldheid tot Sicilië behooren. De ligging in het midden der Middellandsche Zee, tusschen Afrika en Europa, geeft aan deze eilanden ma-

ritieme staatkundige beteekenis. De vorming van bouwaarde op de rotsen wordt met zorg bevorderd. De voortbrengselen der eilanden bestaan in tarwe, katoen, groenten, aardappelen, ooft, zuidvruchten, enz. Vroege aardappelen worden van hier veel door Europa verzonden.

La Valetta, sterk bevestigde hoofdstad, (70000 heeft een goede haven, (een vrijhaven). De Britsche vloot der Middellandsche Zee heeft hier een hoofdstation. Druk scheepvaartverkeer. Scheepswerven, banken.

Het Balkan-Schiereiland.

§ 111. **Algemeen overzicht der natuurlijke gesteldheid van het land.** Het schiereiland, waarmede Z. O. Europa zich naar het zuiden richt, en dat in het noorden zich tot de lijn van den Donau-mond en langs haar bijstroom de *Sava* uitstrekt, duidt men tegenwoordig meestal aan als het *Balkan-schiereiland*. Het Balkan-schiereiland is voor het grootste gedeelte een bergachtig land. De bergketens doorsnijden het gebied hoofdzakelijk in de richtingen, waarmede de kusten zich uitstrekken, d. i. N.W.-Z.O. en W.-O., waardoor een netwerk van gebergten ontstaat, dat kleine vlakten openlaat, welke bijna geheel door bergketens worden ingesloten, een karakteristiek verschijnsel voor dit land. Twee bergstelsels vindt men er hoofdzakelijk: een westelijk stelsel, dat zich bij de zuidelijke Kalk-Alpen aansluit, en nagenoeg evenwijdig aan de Apennijnen naar het Z. O. loopt. Men vindt hier de ketens der **Dinarische Alpen**, die in het zuiden als **Zwarte Bergen** tot 2500 M. hoogte stijgen, en eindigen in den **Sjar Dagh**, een keten met naakten kam, van \pm 2000 M. hoog. De voortzetting van dat bergstelsel bedekt verder geheel Griekenland. In noordelijk Griekenland heet de hoofdketen de **Pindus**, waarvan een der oostelijke uitloopers eindigt in den historisch bekende bergtop van den **Olympus**, 3000 M. hoog.

Het oostelijk bergstelsel wordt in West-Europa meestal als **Balkan** aangeduid, een naam, dien de Turken eigenlijk aan elk gebergte geven. Het is een lange keten, \pm 1600 M. hoog, die zich van de Servische grens naar het oosten uitstrekt, en eindigt in *Kaap Emineh* aan de Zwarte Zee. Van het oostelijk einde des Balkans strekt zich naar het Z. O. het **Istrandscha geb.** met woudrijke toppen van \pm 1000 M. tot Konstantinopel uit, door welk gebergte het dal der Maritza in het O. gedeeltelijk wordt afgesloten. In het N. breidt zich van den Balkan de hoogsteppe der *Dobrudscha* langs de kust tot den Donau-mond uit.

Ten Z. van Sofia zet zich van den Balkan een bergstelsel naar het Z. en Z. O. tot de Egeesche Zee voort, waardoor het Maritzadal in het W. wordt afgesloten. Het oostelijk gedeelte hiervan vormt het **Rhodope geb.** met de

Despoto-Dagh (dagh in het Turksch = berg), en verder westelijk vindt men den **Perim-Dagh**.

De grootste laagvlakte van het Balkanschiereiland is de **Wallachijsche laagvlakte**, ten N. van de Donau gelegen, en in het noorden door de **Transsylvaansche Alpen**, op de grens van Zevenbergen, afgesloten.

De kustontwikkeling van het schiereiland vindt men hoofdzakelijk in het zuiden, waar talrijke *schiereilanden* in zee vooruitsteken (*Gallipoli*, het *Chalcidisch schiereil.* enz.), of *golven* in het land doordringen: *golf v. Saloniki*, *golf v. Volo*, *golf v. Egina*, *golf v. Nauplia*, *golf v. Patras* en *golf v. Korinthe*, welke laatste thans door een kanaal door de Landengte van Korinthe met de *golf v. Egina* verbonden is. Geheel het zuidelijk gedeelte, het koninkrijk Griekenland, is door kransen van rotsachtige en gedeeltelijk vulkanische eilanden omringd (Sporaden, Cykladen, Jonische eilanden), die gemakkelijke overgangen naar de naburige kustlanden vormen.

Klimaat. De keten van den Balkan vormt een belangrijke klimaatscheiding (Zie pag. 55). De landschappen ten noorden van den Balkan bezitten meer een vastelandsklimaat met ruwe winters, die den overgang tot het klimaat van Zuid-Rusland vormen. De Donau-mond is geregeld eenigen tijd des jaars dichtgevroren.

Ten Z. van den Balkan begint het subtropische klimaat der Middellandsche-zeelanden (zie pag. 55), dat bovenal aan de kuststreken heerscht. Door den verre afstand van den Atlantischen Oceaan is het klimaat hier meer continentaal dan in West-Europa, en zijn de zomers er warmer, de winters kouder. Vooral voor het binnenland komt dat continentale klimaat uit. Daar de Zwarte Zee slechts door het lage Istrandscha gebergte in het W. wordt afgesloten, kan de koude lucht van hier in den winter vrij ongestoord uit het N. O. doordringen, wat een lager wintertemperatuur in het O. dan in het W. ten gevolge heeft.

§ 112. **Bevolking en Staten.** Het Balkanschiereiland is bewoond door een bonte vermenging van *Indo-Germaansche*, *Ugrisch-Tataarsche* en *Semietische volksstammen*, waarvan de Indo-Germanen de hoofdgroep uitmaken.

Het breede noordelijk gedeelte was in de oudheid in het W. door de **Illyriërs**, in het O. door de **Thraciërs** bewoond. Tegenwoordig wonen in het W. de **Serben** in het O. de **Bulgaren**, twee Slavische volken, die na de Germaansche Volksverhuizing uit het N. hier binnendrongen, en de vroegere bewoners gedeeltelijk verdreven, gedeeltelijk zich er mede vermoltten. De **Albaneezen** (de meest zuivere nakomelingen der Illyriërs), bewonen in het W. nog een gebied langs de Adriatische zee en in het tegenwoordig Griekenland, in welk laatste

land zij zich echter meer en meer met de Grieken versmelten. De **Nieuw-Grieken** in Griekenland, hoewel sedert de middeleeuwen veel met Slawen en Albaneezen vermengd, kan men als de nakomelingen der oude **Hellenen** beschouwen. Zij staan in ontwikkeling en kunstzin het hoogst, ofschoon zij het hooge standpunt, dat in de oudheid door hen werd ingenomen, niet weder bereikten.

Sedert de 14^{de} eeuw drongen de **Osmanische Turken** (Mongoolsche volken) in dit gebied door, en hoewel zij lang beheerschers van het grootste gedeelte van het schiereiland waren, bewonen zij thans hoofdzakelijk enkel het tegenwoordig Turkijë.

In het land ten N. van de Donau wonen de **Rumeniërs**, een Dacische volksstam, die onder den invloed en door vermenging met de Romeinen hun Romaansche taal verkregen, hoewel zich ook Slawisch bloed met hen vermengde. Verder wonen in dit gebied vele **Zigeuners** over het land verstrooid.

Door de ligging in het Z.-O. van Europa, in de nabijheid der brandpunten van beschaving tijdens de oude geschiedenis, als Egypte, Phoenicië en het verdere Oosten, was het oude Griekenland de wieg der Europeesche beschaving, waar het eerst kunsten en wetenschappen beoefend werden, waar zeevaart, zeehandel en kolonisatie zich vroeg tot een aanzienlijke hoogte verhieven (zie pag. 40). Doch gedurende de middeleeuwen ging de sedert lang kwijnende beschaving in deze streken geheel onder door de invallen der Turksche volken. De verovering van Konstantinopel in 1453 bevestigde de heerschappij der Turken, waarmede het Mohammedanisme hier vasten voet kreeg. De Sultans en hun pacha's persten de bevolking, die het oosterschendom getrouw bleef, meer en meer uit, en het land werd zoo aan achteruitgang en ellende ter prooi, waardoor de economische toestand der bevolking in treurig verval geraakte. Istrië en Dalmatië bleven nog een bezitting der republiek Venetië, tot zij in 1800 aan Oostenrijk kwamen. De dappere Serben in de woeste rotsgebergten van Montenegro wisten door voortdurenden strijd hun zelfstandigheid nog te handhaven.

Hoofdzakelijk gedurende deze eeuw ontwaakte de vrijheidsgeest der door het Turksche juk zwaar gedrukte volken in dit gebied. De vrijheids-oorlog der Grieken begon in 1821, en had de oprichting van het **Koninkrijk Griekenland** ten gevolge. **Servië** wist in 1808 in zoover zijn zelfstandigheid te verwerven, dat het een eigen christen vorst verkreeg, doch de vestingen des lands bleven nog tot 1862 in Turksche handen. Eerst in 1867 verlieten de Turken het land, en in 1882 werd Servië een onafhankelijk koninkrijk.

Ook in **Bulgarije** begon de vrijheidsgeest sedert 1792 te ontwaken. Vooral na 1840 werd het

volk wakker geschud door nationale litteratuur en vrijheidsbladen, zoodat het in 1870 kerkelijke vrijheid verkreeg voor het Grieksche patriarchaat. Eerst in 1876 werd het zelfstandig vorstendom **Bulgarije** opgericht, waarmede in 1885 **Oost-Rumelië** ten N. van den Balkan feitelijk vereenigd werd.

De landen van het tegenwoordige Rumenië verkregen in 1856 een zelfstandig bestuur, vereenigden zich in 1861 tot een geheel, en werden in 1866 onafhankelijk. In 1881 werd die staat tot een koninkrijk verheven.

Dat een gedeelte van het Balkan-schiereiland, n.l. **Bosnië** en **Herzegowia**, door Oostenrijk bezet is, hebben wij reeds vroeger besproken. (Zie pag. 97 en 102).

Aldus bestaat het Balkan-schiereiland thans uit de volgende staatkundige deelen:

	K.M ² . oppervl.	Inw.	Jaren.
Griekenland	65 119	2 187 208	(1889)
Turkië (zonder Bosnië, Herzegowina en Novibazar) . .	168 533	5 600 000	—
Bulgarië	96 660	3 154 375	(1888)
Servië	48 590	2 161 961	(1890)
Rumenië.	131 020	5 038 342	(1888)
Montenegro.	9 080	200 000	—
Door Oostenrijk bezet	58 460	1 498 091	(1885)

Het Koninkrijk Griekenland.

§ 113. **Natuurlijke gesteldheid. A. Ligging, Kusten.** Het zuidelijk gedeelte van het Balkan-schiereiland wordt ingenomen door het **Koninkrijk Griekenland**, tusschen 36 en 40° N.Br. gelegen. Het is een schiereiland, aan drie zijden door de zee omringd. Door de rijke kustontwikkeling is de verbinding met de zee voor vele deelen des lands zeer gemakkelijk. Evenwel zijn ook uitgestrekte gedeelten der kust als lengtekusten (zie pag. 49 § 50) zonder havens, en daardoor voor de scheepvaart van weinig belang. Hiertoe behooren de oostkust van Thessalië, van de steile helling van den Olympus tot het kanaal van Trikari; de oostkust van Eubea, en de oostkust van Morea van de Golf van Nauplia tot de zuidelijke rotspunt kaap Malia. Aan de **Golf van Volo** is **Volo** de eenige haven van Thessalië. Het **Talanti-kanaal** tusschen Eubea en het vasteland, dat in het midden bij Chalkis slechts 60 meter breed en 6 meter diep is, zoodat reeds in de oudheid hier door een brug de overtocht was tot stand gebracht, is arm aan havens. Eerst bij de **Golf van Egina** en (hoewel minder) bij de **Golf van Nauplia** is de kust rijk aan natuurlijke inhammen, zoodat ook

aan deze kust sedert de oudheid het zwaartepunt van het Grieksche zeeleven lag. De Golf van Egina, met de haven Piretis, legde daardoor den grondslag voor de ontwikkeling van Athene als het middelpunt des Griekschen levens. De beide zuidelijke inhammen hebben ieder slechts één noemenswaardige haven: aan de Golf van Marathonisi ligt *Cythion* (Marathonisi), en aan de Golf van Koroni *Kalamata*. Aan de Z.-W. kust ligt aan een kleinen inham het oude *Pylos* (Navarino), waar in 1827 de Turksche vloot door de Engelschen werd vernield. De grootste inham in het W. is de *Golf van Patras* met een monding van 2 K.M. breedte. Zij vormt den toegang tot de *Golf van Korinthe*, welke na de doorgraving van den *Isthmus* in den laatsten tijd met de Golf van Egina verbonden is. Aan den ingang der Golf van Korinthe ligt de versterkte zeestad *Naupaktos* of *Lepanto*. Ten N. van de Golf van Patras is de westkust van Griekenland wel rijk aan inhammen, maar toch voor het zeeverkeer niet belangrijk.

B. Gesteldheid des lands. Het vasteland van Griekenland bestaat uit twee deelen: *Noord-Griekenland* en *Morea*, welke door den *Isthmus* of de *Landengte van Korinthe* met elkander verbonden zijn. Beide deelen bestaan uit heuvel- en bergland, slechts door kleine vlakten afgebroken. Noord-Griekenland bezit slechts eene aanzienlijke vlakte, de *vlakte van Thessalië*, aan de rivier de *Salambrìa* gelegen. Deze vlakte is de korenschuur des lands. Het midden van *Morea* wordt ingenomen door het *Hoogland van Arkadië*, een door randgebergten omringd plateau, dat terrasvormig naar de omringende zeeën afdaalt. De Grieksche gebergten, welke in den bloeitijd van het oude Griekenland grootendeels goed bebouwd waren, zijn thans kaal, door waterarmoede onvruchtbaar, en weinig begroeid.

Griekenland is arm aan rivieren. Daarenboven zijn de rivieren slechts kustwateren, welke in den drogen zomer geen water hebben, waardoor zij voor de scheepvaart niet dienen, en evenmin aan de industrie beweegkracht kunnen leveren.

§ 114. **Bevolking en Staat.** Volgens de laatste telling in 1889 bezit Griekenland 2187200 bewoners. De bevolking neemt niet snel toe, daar er bij het landvolk in *Morea* een groote sterfelijkheid onder de kinderen bestaat. De oorzaak hiervan ligt in de groote en snelle schommelingen der temperatuur in het binnenland, alsmede in de slechte verzorging en voeding.

Griekenland is een constitutioneel koninkrijk. De koning deelt de wetgevende macht met een enkele kamer van volksvertegenwoordigers, uit 150 leden bestaande. Aan het hoofd der rechtspleging staat de *Areopagus*, een hof van cassatie. De adel is in dit land afgeschaft. Alle Grieken van 21—40 jaar zijn dienstplichtig, en wel 10

jaar bij het actieve leger en 10 jaar bij de reserve der Nationale Garde. In vredestijd bestaat het leger uit 1890 officieren en 26000 manschappen. De oorlogsvloot telde in 1892 38 schepen met 28000 tonnen inhoud en 151 stukken geschut.

Hoewel de schoolplicht wettelijk is ingevoerd voor kinderen van 5—12 jaar, wordt er toch nog weinig gebruik van het onderwijs gemaakt. De volksontwikkeling staat op een lagen trap; een groot gedeelte der kinderen ontvangt in 't geheel geen onderwijs. Op de eilanden staat het onderwijs hooger dan op het vasteland. Bijna alle scholen, en ook de universiteit, worden door private bijdragen onderhouden. De staat zelf bevindt zich op dit oogenblik in een treurigen financiëelen toestand, en kan geen gelden voor het onderwijs toestaan.

De maatschappelijke toestanden in Griekenland zijn nog altijd ver ten achter, als gevolg van de onderdrukking door de Turken vóór 1827, en van den vrijheidsoorlog, om zich daarvan te verlossen. Kloosters vindt men er vele, het aantal geestelijken is aanzienlijk, maar het aantal industrieelen is gering. Bij een milde, goedgeunstige natuur, vindt men er veel woest en schraal land. Onmiddellijk naast de fijnheid van den modernen wereldhandel ziet men het ruwste herdersleven. Daarbij houden partij-schappen, politieke agitatie, hebzucht en onedele drijfveeren der politieke leiders de totstand-koming van veel goeds tegen.

§ 115. **Voortbrengselen, bedrijf en handel.** Van den bodem ligt nog 35,1 pct. woest. Ongeveer 37 pct. wordt als grasland, 14 pct. als bouwland en tuinen en 4,6 pct. als wijnbergen gebruikt, terwijl de bosschen ruim 9,3 pct. der oppervlakte in beslag nemen. De landbouw, die voor de helft uit graanbouw bestaat (*tarwe*; in de laagten van *Elis* ook rijst), voldoet nog niet aan de behoefte des lands. Voor den uitvoer worden verbouwd: *krenten* (in 1890 150000 tonnen) *wijn*, *olijven*, *vijgen* en *citroenen*. *Tabak* wordt hoofdzakelijk verbouwd in de vlakten van *Argolis*, om de Golf van *Korinthe* enz., eveneens voor den uitvoer. De wouden zijn niet voldoende voor de behoefte des lands aan hout.

De belangrijkste huisdieren zijn *schapen* en *geiten*; van de melk dezer dieren maakt men *boter* en *kaas*. Van de wol wordt nog $\frac{3}{4}$ uitgevoerd. Runderen en paarden worden bijna niet geteeld maar ingevoerd. Belangrijk is de *bijen-teelt*, bovenal bij den *Hymettus*. De *zijdeteeft* heeft in den jongsten tijd vooruitgang gemaakt.

De *bergbouw* houdt zich bezig met het exploiteeren der oude mijnen in *Laurion* (door een Fransche en een Grieksche maatschappij), om mangaanijzer, galmei, lood en blende te verwerven. *Marmar* wordt nog verkregen van den

Pentelikon en van het eiland Naxos. Daar de steenkolen ontbreken en eveneens het kapitaal, staat de ontwikkeling der industrie op lagen trap, hoewel zij sedert 1870 goed is vooruitgegaan.

Het best hebben zich ontwikkeld de *leder-industrie*, de *scheepsbouw* langs de kusten, en de *bewerking van zijde*. Ook de huisnijverheid neemt toe in beteekenis; zij voorziet in kleine steden en op het platteland geheel in de behoeften.

De Nieuw-Grieken zijn, evenals de oude Hellenen, geboren kooplieden; handel en scheepvaart is het hoofdbestaan der Grieken, waartoe zij door de ligging van hun land als werden opgevoed. Evenals in de oudheid hebben de Nieuw-Grieken talrijke koloniën en handelshuizen langs de kusten der Egeësche zee gevestigd. De beteekenis van het verkeer in Griekenland berust hoofdzakelijk op de vloot; ook het binnenlandsch verkeer wordt vooral door kustvaart tot stand gebracht. De handelsvloot bestond in 1892 uit 1422 schepen voor groote vaart (341400 tonnen) waaronder 88 stoomboorten (60376 tonnen). De landwegen zijn nog slecht, en alleen de belangrijkste steden zijn door spoorwegen verbonden, die in totaal 762 K.M. lengte bezitten. De lijn Pireüs—Athene—Korinthe—Patras heeft de meeste beteekenis.

De *invoer* des lands bestaat hoofdzakelijk uit: *graan, garen, mineralen en metalen, hout, drogeryen en chemikaliën, metaalwaren, visschen, huiden* enz. *Uitgevoerd* worden: *krenten* (meer dan de helft, ± 30 mill. gulden in 1891), *metalen* en *ertsen, olijfolie, wijn en tabak*.

Omtrent den invoer van eenige artikelen in Griekenland nog iets naders.

Kaas werd in 1893 ingevoerd uit *Nederland* (50981 fr.), *Zwitserland* (45854 fr.), *Italië* (28848 fr.), *Frankrijk* (14558 fr.), *Groot-Britannië* (2827 fr.), *Turkië* (1763 fr.), *Duitschland* (761 fr.) en *België* (103 fr.). Door den invoer van veel imitatie van Hollandsche kaas is dit produkt wel eenigszins in miskrediet geraakt. — **Suiker**, een belangrijk import-artikel, wordt hoofdzakelijk uit Triëst betrokken, hoewel dit artikel in qualiteit veel te wenschen overlaat. De reden, waarom men toch van hier de suiker neemt, is, dat van Triëst dit artikel gemakkelijk kan ingevoerd worden, terwijl de importeurs meestal met Triëst in rekening-courant staan, wat de betaling vergemakkelijkt. De gemiddelde invoer was in 1893: Oostenrijk-Hongarië 3190049 fr., Duitschland 24603 fr., Nederl. 18355 fr., Groot-Britannië 16063 fr., Frankrijk 1871 fr.

Koffie is voor Griekenland een voornaam handelsartikel, en hoofdzakelijk worden de Rioen Santos-soorten verhandeld. De eerstgenoemde qualiteit geniet in het algemeen de voorkeur, en vooral wordt er op gelet, dat er geene zwarte boonen onder doorloopen. Triëst verkoopt in

guldens met $4\frac{1}{2}$ pct. korting franco boord Triëst, betaalbaar na ontvangst der goederen door tusschenkomst van den agent of eene bank te Pireüs, tegen overgave van verschepings-documenten.

Londen en Antwerpen verkoopen op Pireüs. Marseille noteert franco aan boord in francs. De levering geschiedt in overzak-zakken van 60 K.G. Voor tarra wordt 1 à $1\frac{1}{2}$ kilogr. vergoed.

De invoer van koffie bedroeg: uit de Vereenigde Staten van Noord-Amerika in francs 1,477,187; Oostenrijk-Hongarië fr. 595,743; Frankrijk fr. 228,058; Groot-Britannië fr. 228,057; Italië fr. 40,959; Duitschland fr. 40,132; Egypte 6,954; Turkije 1,614; België 1100. Andere landen: 418,143 fr.; totaal 3,037,947 fr.

Rijst blijft voor Griekenland een belangrijk handelsartikel. De fijnste soorten levert Italië, terwijl voor de overige soorten de concurrentie tusschen verschillende Europeesche havens algemeen is. Hamburg verscheept naar hier veel Rangoon-glacé rijst. Grofkorrelige Rangoonrijst wordt ook nog van Smyrna, Alexandrië en Londen (ook Japanrijst) naar Pireüs aangevoerd. Rijst wordt steeds in overzakken van 100 kilogr. geleverd, met vergoeding van 2 pct. tarra. De wijze van betaling is dezelfde als die bij koffie. De invoer van 1893 was: Uit Oostenrijk-Hongarië in francs 613,571; Italië fr. 409,819; Groot-Britannië fr. 295,652; Frankrijk fr. 237,866; Egypte fr. 119,876; Duitschland fr. 111,268; Turkije fr. 68,801; Nederland fr. 39,379; Denemarken fr. 7,741; België fr. 3,697; Vereenigde Staten van Noord-Amerika fr. 1,351; andere landen fr. 227,750; totaal fr. 2136771.

Touwwerk levert Italië. **Zeildoek** komt uit Dundee. **Jutezakken** worden eveneens veel uit Dundee ingevoerd.

De invoer van **wol** is als volgt: uit Turkije francs 4,530,738; Duitschland fr. 65,025; België fr. 42,363; Oostenrijk-Hongarië fr. 32,080; Nederland fr. 28,750; Frankrijk fr. 24,728; Groot-Britannië fr. 22,900; Italië fr. 11,000; Denemarken fr. 6,688; Egypte fr. 4,800; Vereenigde Staten van Noord-Amerika fr. 4,700; totaal fr. 4,773,852.

De handel in **onbereide huiden** is zeer aanzienlijk en ook voor Nederland niet van belang ontbloot, hoewel, het zij gezegd, Marseille en Antwerpen de eerste plaats innemen. Men geeft de voorkeur aan zware huiden van een gewicht van 30 kilogr. Conditiën van verkoop naar hier luiden: betaling op 4 maanden, met berekening van 6 pct. rente voor het verleend crediet.

Hoewel de handel in **manufacturen** voor Nederland niet gunstig is, zijn toch **linnen goederen, gewoon tafelgoed** en **damast** hier gewilde artikelen. „Zoo kwam het dan ook, luidt het Consulaire bericht, „dat reizigers voor Hollandsche en Belgische huizen, die het land

met hunne monsters bezochten, zeer tevreden waren over den uitslag van den verkoop. Men doet echter goed, zich vooraf te vergewissen, of het oogeblik wel gunstig gekozen is, om de reis naar hier te ondernemen, ten einde men niet aan teleurstelling zij blootgesteld."

De handel met de belangrijkste landen leert ons het volgend overzicht kennen voor 1891, in mill. drachmen waarde.

LANDEN :	Invoer.	Uitvoer.
Groot-Britannië	40,42	49,77
Rusland	27,16	3,16
Turkië	21,14	7,58
Oostenrijk-Hongarije.	18,52	7,22
Frankrijk	12,62	25,55
Duitschland.	7,18	2,79
Italië	4,23	1,82
Amerika	3,39	4,02
België.	3,33	0,92

§ 116. **Plaatsbeschrijving. Athene** (108000), hoofdstad, met zijde- en katoenspinnerij; leer-, ijzer- en papierfabrikatie. In de nabijheid ligt: **Pireüs** (Peiraiëus) (34000), aan de Golf van Egina de eerste haven des lands. Katoenspinnerij en weverij. — **Missolongi** (9500), aan de Golf van Patras; handel, scheepvaart. — **Larissa** (14000), katoen- en zijdeweverij; tabaksfabrikatie. — **Volo** (11000), havenstad. — **Patras** (34000), belangrijkste havenplaats van den Peloponnesus; aan de Golf van Patras.

Eilanden: Eubea, met de stad **Chalkis** (9900), door een brug met het vasteland verbonden. De *Cykladen*, waartoe: *Andros* (met een haven), *Tenos* (met een haven, en zijde-industrie), *Syra*, met de stad **Hermopolis** (22000), een belangrijke havenstad. Katoenspinnerij, looierij, scheepsbouw.

De *Jonische eilanden: Corfu* (Kerkyra), met de stad **Corfu** (27000), een belangrijke haven; uitvoer van olie en wijn. — *Leukás* (It. St. Maura) met de stad **Leukás** (5500). — *Zante* met de stad **Zante** (17000), haven, uitvoer van krenten en olie; tapijt- en zijdeweverij. Aardharsbronnen.

Europeesch Turkië.

§ 117. **De bevolking. A. Staatswezen.** Het onmiddellijk gebied van den Turkschen staat, die zich eenmaal over het geheele schier-eiland uitstrekte, is tegenwoordig beperkt tot het middelste gedeelte, van de Straat van Otranto tot den Bosporus. Het zwaartepunt van het Turksche Rijk ligt echter in Azië, waar het 1,9 mill. vierkante kilometer bezit, terwijl de bezittingen in Noord-Afrika nog 2 mill. vier-

kante kilometer beslaan. In deze laatste is evenwel het gezag grootendeels meer schijn dan in werkelijkheid.

De *Sultan van Turkië* is onbepaald monarch. De waardigheid van den Sultan is erfelijk in de dynastie van Osman, en gaat over op den oudsten prins van het huis. Tegelijkertijd is de sultan het geestelijk opperhoofd van alle Mohammedanen. De leider van de hoogste staatszaken is de *Grootvizier*, de eerste minister. Als civiele ambtenaren volgen op hem de *Vizier* en de *Bala*, en in militair opzicht de *Muschir*. Hierop volgen in rang de *Pacha's*. De bestuurs-ambtenaren heeten *Effendi*, welke dikwijls ook den titel van *Bei* verkrijgen.

Er bestaat algemeene weerplicht, die met het 20^{ste} jaar aanvangt, voor de infanterie 3 jaren, voor andere wapens 4 jaar duurt. Ieder kan zich na drie maanden diensttijd vrijkopen. In vredes-tijd bestaat het landleger uit 180000 manschappen, 30000 paarden, en 1248 stuks veldgeschut. In oorlogstijd bedraagt het geheele leger met landstorm en landweer ± 800000 manschappen. De oorlogsvloot bestond in 1892 uit 39 schepen met 380 kanonnen.

De Islam is staatsgodsdienst, doch daarnaast wordt elke erkende religie geduld. De ontwikkeling staat nog op lagen trap. Wel zijn er in de laatste jaren wetten uitgevaardigd, om scholen op te richten, en is zelfs het onderwijs van 6—11 jaar verplichtend gesteld, doch tot uitvoering dier wetten is het nog niet gekomen.

B. Economische toestand. Landbouw en veeteelt. De bodem des lands is voor groote gedeelten, bovenal in de dalen van de *Vardar* de *Stroema* en de *Maritza*, buitengewoon vruchtbaar, en nochtans liggen groote uitgestrektheden braak. Met het achteruitgaan der beschaving gedurende vele eeuwen zijn groote oppervlakten in dorre steppen of in moerassen veranderd. De landbouw wordt er met weinig zorg beoefend, en overal worden de boeren bovendien gedrukt door de tienden, die hebzuchtige collecteurs ten behoeve der schatkist innen, en waarvan deze nog slechts een klein gedeelte ontvangt. De belangrijkste produkten van het plantenrijk zijn: granen, zuidvruchten, (rozijnen, vijgen, olijven [vooral op Kreta], granaatappels) en edel oft. Macedonië levert veel rijst. De wijnbouw is vooruitgegaan, sedert de aanvraag van Frankrijk om vreemde wijnen, wegens de druifluis, gestegen is. Het hoofdgebied voor het verbouwen van tabak is Macedonië, waar ook katoen geoogst wordt. In Thracië is de rozenteelt voor de bereiding van rozenolie veel verbreid. De gebergten zijn goed met wouden bedekt, welke echter slecht geexploiteerd worden.

Rundvee vindt men er niet veel; het hoornvee dient meest voor den landbouw en voor het

transport, en niet voor het vleesch. In het zuiden gebruikt men hiervoor ezels en muilieren. De schapenteelt geschiedt om de wol.

De paardenteelt is nog al van beteekenis, en heeft uitvoer ten gevolge. Bijenteelt en zijde-teelt zijn toegenomen in den laatsten tijd.

C. Industrie. De nijverheid in Turkijë is meest handwerksnijverheid, en deze heeft zich bijna nog niet tot fabrieksnijverheid ontwikkeld. Stoommachines vindt men er nog weinig. De fabrieken, als: wollen stoffen, tapijten, lakens, zijden stoffen enz. dienen dan ook bijna uitsluitend voor binnenlandsch gebruik. Adrianopel fabriceert rozenolie.

D. Handel en verkeer. In tegenstelling met de Grieken zijn de Turken weinig voor den handel geschikt. Trots de buitengewoon gunstige ligging des lands voor den transitohandel van Arabische, Perzische en Indische artikelen naar Europa, is de handel er onbelangrijk. De invoer in het land bestaat hoofdzakelijk uit weef-artikelen, suiker, graan, katoenen garens, koffie, petroleum, drogerijen, huiden, boter, kaas, enz. Bij den uitvoer staan granen en druiven bovenaan; daarop volgen ruwe zijde, olijfolie, angora-wol, koffie, opium, wol, cocons enz. Het handelsverkeer heeft hoofdzakelijk plaats met Engeland, Frankrijk, Oostenrijk-Hongarijë, Rusland, Bulgarijë, Italië, Griekenland en Rumenië. De invoer had in 1890 een waarde van 255,6 mill. gulden (Ned.), en de uitvoer van 143 mill. gulden.

Bijna de geheele handel, en bovenal de geldhandel, is in handen van Grieken en Armeniërs.

De Turksche handelsvloot bestond in 1890 uit 947 schepen met 238981 tonnen inhoud. Hieronder bevonden zich 101 stoombooten (72207 tonnen). Het spoorwegverkeer, dat nog wel te wenschen overlaat, is toch veel verbeterd voor het overig Europa, door den aanleg van de z.g. Orientlijnen: Belgrado—Nisch—Konstantinopel en Belgrado—Nisch—Saloniki, in 1888.

§ 118. **Plaatsbeschrijving.** Wij moeten hierbij aanvangen met er op te wijzen, dat de opgaven van het aantal inwoners voor de steden op schatting berusten, wijl er geen volkstellingen in dit land plaats hebben.

Konstantinopel (Stamboel, het oude Byzantium met 874000 inwoners in 1885, waaronder 385000 Mohammedanen, 153000 Grieken, 150000 Armeniërs en 129000 vreemdelingen). De stad is hoofd- en residentiestad des rijks, zeer schilderachtig aan beide zijden van den Bosporus en van den inham, den Gouden Hoorn, gelegen. Op het schiereiland tusschen den laatste en de Zee van Marmora ligt het oude Konstantinopel met het Serail, het paleis der Sultans, de hooge Porte (het paleis van den Grootvizier en het ministerie van Buitenlandsche Zaken; de naam

Porte voor Turkijë is hiervan afkomstig), de Aja Sophia of Sophia-Moskee, en de groote bazar. De groote bazar is een echte doolhof van overdekte, nauwe straten, doorgangen, hallen en kruiswegen, met winkel naast winkel, waar de schitterende schatten der oostersche industrie tentoongesteld liggen. Voor vreemdelingen is dit een aantrekkelijk gedeelte. Ten N. van den Gouden Hoorn, die als haven dient, ligt **Galata**, de hoofdzetel van den handel, meest door christenen bewoond, en **Pera**, het „Frankenkwartier” met de paleizen der Europeesche gezanten. Aan de Aziatische zijde van den Bosporus ligt **Skutari**, met drukken handel, vooral in zijden artikelen en lederwaren.

Door den aanleg van den spoorweg Belgrado—Konstantinopel en de voortzetting dezer lijn van Skutari naar Ismid in Klein-Azië is een oude handelsweg van Europa naar het Oosten op nieuw geopend. Ook de scheepvaartverhouding op den Bosporus is over 't geheel goed, hoewel de uit de Zwarte Zee trekkende strooming eenige voorzichtigheid vereischt. Hierdoor is de geografische ligging van Konstantinopel voor den handel buitengewoon gunstig. Doch door de indolentie der Turken en door de politieke gebeurtenissen is die handel, welke hier eens geconcentreerd was, geheel geslonken. Het drukke scheepvaartverkeer door den Bosporus komt Konstantinopel's handel weinig ten goede. Konstantinopel is niet meer de stapelplaats voor het Balkan-schiereiland en evenmin het ontmoetingspunt voor het verkeer tusschen twee werelddeelen. De weg naar Perzië wordt niet meer van hier uit beheerscht; de Engelsche waren gaan meest over Bushir (Abuschir, a. d. Perzische Golf) naar Perzië, en de invoer van Rusland naar dit land gaat door Kaukasië langs den spoorweg Batum—Baku en de hiermede verbonden andere wegen. Centraal-Azië staat geheel onder Russischen invloed, en de groote handelshuizen, welke het ruilverkeer met Perzië enz. vroeger tot stand brachten, zijn in de laatste jaren geheel verdwenen. Ook de handel in het Turksche Rijk zelf is in de laatste jaren gedecentraliseerd. De havens van Saloniki, Smyrna, Mersina en Beirut hebben zich van de bemiddeling van Konstantinopel onafhankelijk gemaakt, en alleen op de Turksche steden aan de Zwarte Zee wordt van Konstantinopel uit de handel nog gevoerd.

Adrianopel (Edirneh) (71000) aan de Maritza. Tapijten, saffraan.

Seres (25000), nabij de Struma; katoenteelt, katoen- en wol-industrie. — **Saloniki** (Selanik) (150000 inw.), aan de golf van dien naam; handel in katoen en wijn; tapijtweverij, zijdewerij, metaalfabrieken, lederfabrikatie. — **Bitolia** (Monastir) (50000), belangrijke handel. — **Uskub** (20000) aan de Varder, leer- en metaalfabrieken. — **Skutari** (Uschkodra) (20000 inw.), geweerfabri-

katie; handel met Oostenrijk. — **Janina** (30000), fabriekatie van goudstoffen en koorden, marokijn; handel. — **Novibazar** (12000) belangrijke missen; warme zwavelbronnen.

Eilanden in de Egeesche zee: **Thaso** (10000) onder Egyptisch bestuur. Graan, wijn, olie, scheepsbouwhout, honig, was. — **Samothraki** (2500) graan, houtskool. — **Imbro** (6500), geiten, bijenteelt. — **Limno** (21000) graan, wijn, zuidvruchten; paardenteelt, schapen en bijen. — **Kreta** of **Kandia** (Turksch: *Kirid*) (280000), beroemd door olijventeelt, zuidvruchten. Belangrijk is de wijnbouw en de zijdeteelt.

Het Vorstendom Bulgarije met Oost-Rumelië.

§ 119. **Bevolking, bestaansmiddelen, handel en verkeer.** Dit vorstendom wordt hoofdzakelijk bewoond door *Bulgaren*; verder vindt men er Turken, Grieken en Zigeuners in nagenoeg gelijk aantal, en leden van verschillende andere natiën. Sedert het verdrag van Berlijn van 1878 werd Bulgarije een constitutioneel vorstendom, dat aan den Sultan schatplichtig is. De vorst oefent met de nationale vergadering (*Sobranje*) de wetgevende macht uit. Door directe keuze worden de volksvertegenwoordigers gekozen. Er bestaat algemeene weerplicht, doch de Mohammedanen kunnen zich voor *f*250 vrij koopen. De meest heerschende religie is de Grieksch-orthodoxe kerk, doch men vindt er ook een groote menigte Mohammedanen. Het schoolonderwijs is verplicht.

De vruchtbare bodem bevordert den *landbouw*, die dan ook hoofdbron van bestaan is. De belangrijkste producten zijn: *tarwe*, *maïs* en *gerst*; verder *rogge*, *haer*, *rijst*, *boonen* enz. Aanzienlijke *tabaksbouw*. De *rozenteelt* voor het winnen van rozenolie wordt vooral in Oost-Rumelië, doch ook in Bulgarije uitgeoefend. Het land levert verder goede *houtsoorten*: *eiken*, *beuken*, *noten*. De veeteelt heeft vooral *schapen*, *geiten*, *hoornvee*, *varkens*, *paarden*. — *Zijdeteelt*.

De industrie is bovenal huisnijverheid. Weefindustrie. Doch de concurrentie met artikelen uit West-Europa doet de nijverheid achteruit gaan.

De *invoer* bestaat in gewezen artikelen, machines, instrumenten. Uitgevoerd worden bovenal *graan*, en verder *wol*, *huiden*, *leer*, *wijn*, *hout* en *rozenolie*. Oostenrijk-Hongarije, Groot-Britannië, Turkijë en Frankrijk drijven hoofdzakelijk den handel op dit land.

De spoorweg Belgrado—Nisch—Konstantinopel gaat door dit land.

Steden. (De opgave van de bevolking is van 1888). A. *Bulgarije* **Widdin** (15000) aan de Donau, tabaksfabrikatie, molens, handel. — **Rustschuk** (27000), vesting, handel, weverij. — **Varna** aan de Zwarte Zee, hoofdhaven van Bulgarije. — **Schumla** (23000) vesting; kruispunt der wegen

van oostelijk Bulgarije. Weverij, kopersmederij. — **Sofia** (42000) hoofdstad; zijde- en lederfabrikatie; laken. — B. In *Oost-Rumelië*: **Philippopol** (Plovdiv) (33000) aan de Maritza, hoofdstad. Weverij; rijst-, wijn-, ooft- en rozenteelt. — **Kazanlik** (9500) rozenteelt.

Het Koninkrijk Servië.

§ 120. **Bevolking, middelen van bestaan enz.** Door de grondwet van 1869, herzien in 1889, is Servië een constitutioneele staat. De hofinrignes hebben de kracht van het hoogste gezag zeer doen lijden. De volksvertegenwoordiging (*Skuptschina*) bestaat uit 45 door den koning benoemde, en 134 door het volk voor 3 jaren gekozen leden. De Grieksch-orthodoxe kerk is er staatskerk.

Landbouw en *veeteelt* zijn hoofdbronnen van bestaan. De bodem is zeer vruchtbaar, maar de landbouw staat er op een lagen trap. Nog niet meer dan $\frac{1}{4}$ der oppervlakte is *bouwland*, terwijl de *wouden* bijna de helft van de oppervlakte in beslag nemen. Ongeveer $9,2\%$ des lands is grasland, en 2% wordt door den wijnbouw ingenomen.

Tarwe en *maïs* zijn hoofdgranen. Bij de ooftsoorten nemen de *pruimen* een eerste plaats in. Verder *wijn* in de Donaustraken. — Paarden, muil dieren, ezels, rundvee, schapen, geiten en varkens.

De industrie is meest huisnijverheid. Langs de Oriënt-spoorwegen, die het land doorsnijden, doorvoerhandel. Invoer van linnen en katoenen artikelen, metaalwaren, kleedingstukken enz. Uitgevoerd worden tarwe, pruimen, wijn, varkens, rundvee enz. De handel wordt voornamelijk beheerscht door Oostenrijk-Hongarije.

Steden. **Belgrado** (Beograd = witteburg) (54000 inw. in 1890) hoofdstad, vesting. Levendige handel. — **Kragujewats** (13000) kanonnen-gietery, arsenaal.

§ 121. Het vorstendom Montenegro.

In dit kleine bergland met 200.000 inw. heeft de vorst zijn onbepaalde erfelijke monarchie weten te handhaven. De ontwikkeling des volks staat op zeer lagen trap. Wegens de bergachtige gesteldheid des bodems is de landbouw van weinig beteekenis, en is veeteelt de hoofdzaak. Vooral geiten- en schapenteelt, alsmede bijenteelt; verder varkens. De handelsvloot bestond in 1888 uit 3 zeeschepen en 100 kustvaartuigen.

Cetinje (1200 inw.) hoofdstad. — **Dulcigno** (2000 inw.) aan de Adriatische zee, haven; handel in olie en hout.

Het koninkrijk Rumenië.

§ 122. **Bevolking, bedrijf enz.** De Rumeniërs zijn nakomelingen der oude Daciërs vermengd met de Romeinen. Hoewel later ook sterk met Slawisch

bloed vermengd, hebben zij toch de Romaansche taal bewaard. Vroeger bestond het gebied van Rumenië uit twee vorstendommen: *Moldavië* en *Wal-lachije*, en in 1861 werden deze vereenigd. In 1866 werden zij onafhankelijk en in 1881 werd de staat tot een constitutioneel koninkrijk verheven, met een Senaat en een Kamer van afgevaardigden. De bevolking is meest de Grieksch-Katholieke kerk toegedaan.

De bodem des lands is over 't geheel zeer vruchtbaar, en het klimaat bevordert verder den landbouw. Het is een land, dat veel met Lombardije overeenkomt. Toch staat de landbouw door de traagheid der bevolking nog op lagen trap. Ongeveer $\frac{1}{3}$ des lands is bouwland, (29 $\frac{0}{10}$), 21 $\frac{0}{10}$ der oppervlakte is met gras begroeid, 16 $\frac{0}{10}$ wordt door wouden ingenomen, en 31 $\frac{0}{10}$ ligt nog woest.

Mais en *tarwe* zijn hoofdproducten van den landbouw; daarop volgen *gerst*, *haver*, *rogge* en *boekweit*. Men verbouwt er veel *vlas*, *hennep*, *tabak* en *wijn*. De jaarlijksche wijnopbrengst wordt op 1 à 1,5 mill. H.L. geschat. De *runderteelt* heeft er veel betekenis.

De bergbouw levert *steen-zout* in de Karpaten, alsmede petroleum. Hoewel de industrie begunstigd wordt, heeft zij toch nog weinig ontwikkeling. Op het land voorziet de bevolking zich hoofdzakelijk door huisindustrie van het noodige. Het eigenlijke handwerk is bijna geheel in handen van de Joden, de handel geheel.

Het belangrijkste product van den **uitvoer** is het *graan* (in 1890 voor ruim 109 millioen gulden). Verder *vruchten* en *groenten*, *vee*, *wol*, *huiden* enz.

Ingevoerd worden *spinstoffen*, *garens*, *weefsel*, *metaalwaren*. Importeurs zijn bovenal Oostenrijk-Hongarijë, Groot-Britannië, Duitschland en Turkijë.

In 1889 liepen 30807 schepen de havens van Rumenië binnen. Nederlandsche schepen vindt men hieronder bijna niet.

Steden. **Bukarest** (Bucuresci) (195000 inw.) hoofdstad, heeft in de laatste jaren meer en meer het karakter van een Europeesche groote stad aangenomen. Stapelplaats van den binnenland-schen handel. — **Braila** (47000) hoofd-invoerverhaven en uitvoerhaven, graanhandel. Concurrent van het verder stroomafwaarts aan de Donau gelegen Galatz. De groote zeeschepen varen nog tot Braila de Donau op, iets wat de stad groote voordeelen geeft voor den graanuitvoer. — **Galatz** (59000), gunstig gelegen aan den linker Donau-oever, tusschen de mondingen der beide bevaarbare zijstroomden de *Pruth* en de *Sereth*, is een belangrijke havenplaats, het centrum van den invoerhandel op de beneden-Donau. De uitvoer van granen geschiedt meer van Braila. — **Jassy** (73000), hoofdstad van Moldavië, handel in landsproducten; drukbezochte missen. — **Kös-**

tendze (Constanta) (8000) haven aan de Zwarte zee. — **Sulina**, kleine stad aan den best bevaarbaren Donaumont van dien naam, haven, graanuitvoer.

Groot Britannië en Ierland.

(314623 K.M². — 37879000 inw. —
120 Bewoners per K M².)

§ 123. Ligging en natuurlijke gesteldheid.

Groot Britannië met Ierland vormt de grootste en belangrijkste eilandengroep van Europa. De ligging van dit land is bijzonder gunstig voor de maritime ontwikkeling, en den bewoners kan de eer niet ontzegd worden, van die gunstige ligging in alle opzichten partij te hebben getrokken. Groot-Britannië ligt in het midden van het grootste landhalfroend der aarde, en vormt een voorpost van Europa in den Atlantischen Oceaan. Ongeveer even ver van Skandinavië als van het Pyreneesche schiereiland verwijderd, staat het in verbinding met het noorden en het zuiden, en het is slechts door een betrekkelijk smalle zee van de westkust van Midden-Europa gescheiden, zoodat het ook hiermede gemakkelijk in betrekking blijft. Verder wijst de open Oceaan het aan voor het verkeer op Amerika. De buitengewoon rijke kustontwikkeling, met vele natuurlijke havens, bevordert de verbreiding en bloei van den handel en de scheepvaart, en deze legde den grondslag voor het rijk als koloniale mogendheid. Een buitengewone rijkdom aan kolen en nuttige metalen gaf aanleiding tot de opkomst van een bloeiende industrie. Zoo werkte de natuurlijke gesteldheid in alle opzichten mede, om dit land tot de woonplaats van een nijver en bedrijvig volk te maken.

Groot Britannië en Ierland ligt tusschen 49° 58' en 58° 40' N. Br., dus in het midden der gematigde luchtstreek. De Atlantische Oceaan heeft in dit gebied door den Golfstroom een hooge temperatuur (zie pag. 9 en § 53), en dit heeft ten gevolge, dat de havens het geheele jaar door voor de scheepvaart zijn te bereiken. Daarenboven heeft de natuur talrijke bevaarbare inhammen gevormd, welke in het land doordringen, en de scheepvaart vergemakkelijken. De belangrijkste dier inhammen en zeestraten aan de oostkust zijn: de *Theems-mond*, de *Washbaai*, de *Humber-mond*, de *Firth of Forth*, de *Firth of Tay* en de *Moray-Firth*; in het westen: *North-Minch*, *Little Minch*, *Firth of Lorn*, *Forth of Clyde*, *Solway Firth*, *Morecambe baai*, *Mersey bocht*, *Menai-straat*, *Cardigan baai*, en het *Kanaal van Bristol*.

In Ierland vindt men de grootste inhammen aan de westzijde: de *Donegal baai*, *Galway baai*, en de *Dingle baai* met de haven van Valentia en het eiland *Valentia*, vanwaar uit de eerste onderzeesche kabel naar Amerika gelegd werd.

De zeeën rondom Groot-Britannië behooren tot de drukst bevaaren wateren. Hoewel men alle

pogingen in het werk stelt, om de scheepvaart tegen gevaren te beveiligen, en meer dan 300 vuurtorens langs de kusten verrijzen, hebben de talrijke stormen toch nog veelvuldige schipbreuken op de klippige kusten ten gevolge. Gemiddeld bedraagt het aantal schipbreuken nog 1000 per jaar.

De verticale gesteldheid des lands is eveneens voordeelig voor de ontwikkeling des volks. Hooge en lange bergketens, waardoor de deelen gescheiden worden, komen hier nergens voor. De gebergten vormen meer groepen, die overal door tusschenliggende inzinkingen het verkeer aan beide zijden gemakkelijk tot stand brengen.

In het algemeen gesproken is Engeland een heuvelland, Schotland een hoogland en Ierland een laagland. Engeland heeft hoofdzakelijk in de westelijke gedeelten aanzienlijke bergverheffingen. Een lijn van Sunderland (aan de oostkust op 55° N.Br.) met een bocht naar Exeter (Z.W. kust) scheidt ongeveer het bergland van het heuvelland in Engeland. In het Z.W. verheft zich het *bergland van Cornwallis en Devon*, een land van rotsen en heiden, dat in *Kaap Lands-End*, die 32 M. hoog steil in zee afdaalt, vooruitsteekt, en in de *Scilly-eilanden*, van waar de Phoeniciërs het tin haalden, eenige laatste sporen vertoont. Het woudarme *gebied van Wales* is een woest, romantisch bergland, dat in het N. in den *Snowdon* zich tot 1088 M. verheft, en in het O. door het dal van de *Severn* begrensd wordt. Aan alle zijden rijst dit bergland steil op uit de zee.

Geheel van dit bergland gescheiden is het *Penninisch gebergte*, het centrale gebergte van Noord-Engeland, de waterscheiding tusschen de Noordzee en de Iersche zee.

Het Z.O. van Engeland vormt een zacht golvend heuvelland, met schoone en vruchtbare tusschenliggende vlakten. Het is geen laagland als de Germaansche vlakte; op tal van plaatsen toch breekt de vaste rots met schilderachtige partijen door de losse aardlagen heen. Langs de zuidkust strekken zich de *South-Downs* uit, en iets noordelijker liggen de *North-Downs*. Beide behooren tot de Krijtformatie; naar de witte klippen, waarmede deze Downs in zee vooruitsteken, heeft Engeland den naam van Albion verkregen, d. i. het witte eiland.

Engeland bezit een grooten rijkdom aan rivieren, die voor het verkeer en de besproeiing van groot belang zijn. De rivieren hebben meest een korten loop; de grootste, de Theems, is slechts 350 K.M. lang. Meer dan 50 der rivieren in Engeland zijn bevaarbaar. De belangrijkste van deze zijn: de *Theems*, de *Ouse*, de uit de vereeniging van *Trent* en *Ouse* ontstane *Humber*, de *Tees*, de *Wear* en de *Tyne* in het O.; de *Avon* in het Z.; de *Severn*, *Dee* en *Mersey* in het W.

De meeste rivieren hebben een diepe bedding, weinig verval en grooten waterrijkdom, waardoor

zij reeds vroeg in haar loop bevaarbaar zijn. De mondingen worden door de getijden-stroomingen beschut tegen verzanding. Daarenboven worden de verschillende rivierstelsels van het O. en W. door kanalen verbonden. De drie groote vereenigingspunten van het binnenlandsche waterverkeer zijn Londen, Birmingham en Manchester.

Schotland bestaat in het Zuiden uit bergland, in het noorden uit hoogland. Van de Firth of Forth uit het oosten dringt hier het smalle *Schotsche laagland* (lowland) in het land door tot het gebied der Clyde. Dit Schotsche laagland bestaat hoofdzakelijk uit heuvelland, hetwelk door een zacht klimaat, door den vruchtbaren bodem en den rijkdom des lands aan kolen en ijzer, tot het dichtstbevolkte en meest belangrijke gedeelte des lands geworden is.

Het Schotsche Hoogland, vooral het noordelijke, vormt een ruw bergland, veelvuldig verscheurd en voor aanzienlijke uitgestrektheden met heide bedekt. In het westen en noorden lost zich het Hoogland op in de rotsachtige eilandengroepen der *Hebriden* of *Wester-eilanden*, en de *Orkaden* of *Orkney-eilanden*.

Ierland (Engelsch *Ireland*, door de Ieren *Irin* geheeten) bezit een buitengewoon lange kustontwikkeling, en is rijk aan goede natuurlijke havens. Niet minder dan 14 van deze verzekeren de grootste schepen, en 51 aan de kustvaartuigen veilige verblijfplaats. Daarbij komen nog 25 goede ankerplaatsen gedurende den zomertijd.

Het midden van Ierland bestaat uit een moerassige vlakte met venen bedekt. Sedert het begin dezer eeuw zijn die venen meer en meer droog gelegd. Langs de kusten verheffen zich bergmassa's, die vooral in het W. met rotstongen in zee vooruitsteken. In het Z. W. heeft het bergland in de *Kerry-Mountains* de grootste verheffing.

Klimaat. Het klimaat van Groot-Britannië is een sterk sprekend zeeklimaat, en draagt in vollen zin de eigenschappen van het Atlantische klimaat, reeds vroeger beschreven (zie pag. 54). De winters zijn er buitengewoon zacht, de zomers koel. De meest waaiende westenwinden brengen veel bewolking en regen aan, waardoor de regenhoeveelheid zeer aanzienlijk is. In den winter is het water der omringende zeeën warmer dan de lucht, en derhalve werkt de zee verwarmend, in den zomer is het omgekeerd. Hierdoor is de zomertemperatuur aan de oostzijde, de wintertemperatuur aan de westzijde des lands het hoogst. De zachte wintertemperatuur maakt, dat vele planten van zuidelijker streken hier goed groeien, hoewel door de koele zomers de vruchten niet rijp worden. Dit is o.a. het geval met de winddruij.

De regen is wel tamelijk gelijkmatig over het land verdeeld, doch in Engeland valt hij meest

in den herfst en in Ierland in den winter. Belangrijk is het verschil in den regenval aan de westzijde (westenwinden met veel regen) en aan de oostzijde des lands. West-Ierland heeft gemiddeld 150 c.M. regen, Dublin slechts 74 c.M.; Manchester 91 c.M. en Londen 61 c.M. In de bergstreken aan de westkust van Schotland valt 300 à 400 c.M. regen.

§ 124. **Bevolking.** De afkomst der bevolking is van twee groote groepen af te leiden: n.l. van de *Kelten* en de *Germanen*. De Kelten hebben de oorspronkelijke bewoners gevormd. Zij bestonden voornamelijk uit twee familiën, die der *Kymren* of *Britten* en de *Ersen* of *Gaelen*. De echte bewoners van Wales en van Cornwall behooren tot de *Kymren*; zij hebben hun verwanten in Bretagne (Frankrijk). De Gaelische familie wordt verdeeld in twee groepen: de *Gaelen* in Schotland, op het eiland Man en op de Hebriden, en de *Ersen* in Ierland.

De overwegende meerderheid wordt gevormd door de Germaansche *Engelschen*. Zij zijn voortgekomen uit eene vermenging van *Angel-Saksen* met *Skandinaviërs* en later met de Fransche *Noormannen*.

Volgens de tienjarige volkstelling bedroeg in 1891 het aantal bewoners voor het geheele rijk ± 38 mill.; hiervan bewoont $\frac{3}{4}$ Engeland en Wales. De jaarlijksche toeneming is voor Engeland op 1,3% berekend, zoodat hier de bevolking in 54 jaren zou verdubbelen, terwijl Schotland, met een toeneming van 1,05%, in 67 jaren een verdubbeling zou verkrijgen. In Ierland neemt de bevolking, als gevolg van de treurige maatschappelijke toestanden, door de landverhuizing sterk af. In 1841 bezat Ierland eene bevolking van meer dan 8 mill.; zij daalde in 1872 tot 5 $\frac{2}{5}$ mill., in 1881 tot 5 $\frac{1}{6}$ mill. en in 1891 tot 4,7 mill. In 40 jaren had Ierland een achteruitgang der bevolking van 3.39 mill., d. i. van 41,38%. Niet alleen uit Ierland, maar ook uit andere gedeelten van Groot-Britannië heeft landverhuizing plaats. In 1892 werden in de Britsche havens 321379 landverhuizers geteld, en daarvan waren 210000 Britten. Hiervan gingen er 41600 naar Britsch Noord-Amerika, 235200 naar de Vereenigde Staten, 16000 naar Australië, en 11600 naar Zuid-Afrika. De meeste emigranten zijn daglooners. Ook de immigratie is zeer aanzienlijk, maar bedraagt toch niet meer dan de helft der emigratie.

De dichtheid der bevolking is in sommige gedeelten des lands buitengewoon groot, vooral in de fabrieksdistricten. De bevolking ten platten lande is niet dicht. Dit is een gevolg van de groote latifundiën of landbezittingen, die het Engelsche erfrecht heeft in stand gehouden. Daardoor, alsmede door den vooruitgang der industrie, wordt de toenemende bevolking meer en meer in de steden vereenigd. Sterker dan

in eenig land zijn in Groot-Britannië de inwoners stadsbewoners. In Engeland woont $\frac{2}{3}$, in Schotland $\frac{3}{5}$, en in Ierland $\frac{1}{4}$ der bevolking in steden. Alleen te Londen woont zelfs ongeveer $\frac{1}{10}$ der totale bevolking van het rijk. In 1891 telde men er 30 steden met meer dan 100000 inwoners.

In Groot-Britannië vindt men nog eene scherpe verdeling der bevolking in standen, welke met het Britsche staatswezen is samengegroeid. Volgens de wet bestaan er twee standen: de *Peers* en de *Commoners*. De eerste bestaan uit den adel boven den baronet-rang, en bezitten eenige voorrechten. Doch ook de zonen van den hoogsten adel zijn „commoners” en kunnen leden worden van het lagerhuis, wat dikwerf geschiedt.

Groot-Britannië is een constitutioneele monarchie. De koning (koningin) voert tegelijkertijd den titel „Keizer van Indië”, en moet tot de Anglicaansche kerk behooren. De wetgevende macht deelt hij met het Parlement, dat uit het „House of Lords” en het „House of Commons” bestaat. Het „House of Lords” bestaat uit 541 leden (Peers), die door erfrecht (koninklijke prinses), door koninklijke benoeming (de hoofden van den hoogen adel), door hun ambt (de Anglicaansche aartsbisschoppen en bisschoppen), of door keuze zijn aangewezen, hetzij voor levenstijd of voor een parlamentszitting. Het lagerhuis bestaat uit 670, voor 7 jaren direct door de kiezers gekozen leden. Het kiesrecht is gebonden aan het bewonen van een eigen huis, dat een netto opbrengst van £ 10 per jaar heeft, of aan een huishuur tot dit bedrag.

§ 125. **Ontwikkeling van handel en verkeer.** De Engelsche handelsgroothed ving aan met de Nieuwe Geschiedenis. In de Middeleeuwen was het Britsche Rijk ten opzichte van den wereldhandel zeer passief, en dreven bovenal de Hollanders en Hanzeaten (zie pag. 44 enz.) handel op dit rijk. De uitvoer bestond destijds bovenal in wol en metaalwaren; de exploitatie der steenkolen ving aan in het midden der 14^{de} eeuw. Eerst in het midden der 15^{de} eeuw begonnen de Engelsche kooplieden den handel uit te breiden, maar toch bleef de scheepvaart gedurende de eerste helft der 16^{de} eeuw nog onbelangrijk. Tijdens de regering van koningin Elisabeth (1558—1603) werd echter de nationale nijverheid en handel zeer bevorderd; de Hanzeaten werden hun privilegiën in Engeland ontnomen, en toen de Hanze bewerkte, dat de toegang voor Engelsche schepen in Duitsche havens werd belet, moest het centraalkantoor der Hanze te Londen, het „Stahlhof”, in 1598 gesloten worden.

Met de ontdekking van Amerika werd de geographische ligging van de Britsche eilanden veel verbeterd. Engeland lag thans niet meer aan het eind der bekende aarde, maar werd meer een voorpost van Europa in de richting naar

Amerika. Deze veranderde geographische verhouding was zeer bevorderlijk aan de ontwikkeling van de scheepvaart en den handel in dit Rijk. Het nam nu ernstig deel aan de ontdekkingsstochten in oost en west, en de Engelsche handelspolitiek wist verbindingen aan te knopen in Rusland en Perzië, met de landen van de Middellandsche zee en Klein-Azië. Op de Newfoundlandse banken concurreerden weldra de Engelsche visschers met goed gevolg met de Fransche en Spaansche. Ook met Antwerpen, Amsterdam en Middelburg, ontwikkelde het handelsverkeer zich verder. En ook in Britannië werden, nu met de uitbreiding van de bekende aarde de persoonlijke handel het handelsgebied niet meer omvatten kon, groote handelsvereeningen opgericht.

Zoo ontstond er een Russische-, een Oostzee- en een Turksch-Levantische Compagnie, en de aanvang der Oost-Indische Compagnie is reeds in den tijd van Elizabeth te zoeken.

De Engelsche koopvaardijvloot werd in de 17^{de} eeuw meer en meer de concurrent van de Hollanders. Om vooral de laatsten afbreuk te doen en Engelsche scheepvaart te bevoordeelen, vaardigde Cromwell in 1651 de bekende „Akte van Navigatie” uit, welke bepaalde, dat de invoer van koopwaren in de Britsche koloniën enkel aan Britsche schepen met Britsche bemanning zou geoorloofd zijn, en dat Europeesche artikelen alleen in Engelsche schepen of in schepen van de natie, die deze waren geproduceerd had, in Engeland ingevoerd mochten worden. Zelfs werd bepaald, dat Engelsche schepen enkele Noorsche artikelen alleen uit het land van afkomst mochten halen, en dat voor visschen, die niet met Engelsche schepen aangevoerd werden, dubbele invoerrechten moesten betaald worden bij den invoer in Engeland. Ook werd geboden, dat de produkten der Engelsche koloniën alleen naar Engeland mochten uitgevoerd worden.

De protectie door genoemde „Akte van Navigatie” was ongetwijfeld van groot voordeel voor de ontwikkeling van den Britschen handel en de scheepvaart. Daarbij kwam nog de kolonisatie door Engelsche onderdanen in Amerika, de inbezitting van gedeelten lands in Oost- en West-Indië, de oprichting der Oost-Indische Compagnie in 1600 enz., welke gebeurtenissen alle medewerkten tot de uitbreiding van den Britschen handel. De bloeiperiode van den Britschen handel begint met de regeering van Willem III in 1688. In het belang der Britsche industrie werd thans de invoer van Fransche fabriekaten verboden, terwijl de invoer van die artikelen, welke ook in Engeland geproduceerd werden, met hooge invoerrechten werd belast. Zelfs trof dit verbod de Indische zijden en katoenen stoffen. Verder werd de uitvoer van die ruwe grondstoffen, welke de Engelsche industrie verwerkte,

verboden, terwijl de invoer van ruwe grondstoffen werd toegelaten. De uitvoer van artikelen der industrie werd door tolvergoeding kunstmatig bevorderd. Ook werden de koloniën geheel en al behandeld naar dit protectiestelsel van het moederland, zoodat de ontwikkeling eener eigene industrie hier belemmerd werd, opdat de koloniën al het noodige uit Engeland zouden aanvoeren. Verder wist Engeland ook in andere landen voordeelige betrekkingen aan te knopen, o. a. met Portugal door het Methven-verdrag (zie pag. 135).

Het kan niet ontkend worden, dat deze verschillende maatregelen van protectie veel hebben bijgedragen voor de ontwikkeling van Englands handel, nijverheid en scheepvaart, zoodat deze in de vorige eeuw reeds een groote vlucht namen. Vooral de Nederlandsche industrie en scheepvaart werden hierdoor getroffen. Zoo begon Engeland in het midden der vorige eeuw reeds de eerste plaats in den wereldhandel en de scheepvaart in te nemen. Algemeen nam de welvaart en bloei der bevolking toe. Echter mocht Ierland door politieke en sociale oorzaken niet in dien algemeenen vooruitgang deelen.

Zoo had Engeland weldra den eersten rang ingenomen op het gebied van den wereldhandel en der nijverheid. Zelfs kon het land op het eind der vorige eeuw een zwaren slag, als de vrijmaking der Amerikaansche koloniën, die altijd in een toestand van economische afhankelijkheid van het vaderland gehouden waren, goed verduren. En in Engeland was het reeds aan velen duidelijk, dat de krachtige Britsche natie thans de staatshulp niet meer behoefde, om zijn handel verder te ontwikkelen. Door het vrijworden der Amerikaansche koloniën hield dan de handel met deze ook niet op, doch na den oorlog maakte de dwang van vroeger plaats voor het vrije handelsverkeer.

In het begin van deze eeuw vond Groot-Britannië een krachtigen bestrijder in Napoleon I, die door het bekende „Continentaalstelsel” den Engelschen handel en de nijverheid wilde fnuiken.

Na den val van Napoleon werden de verboden handelsbetrekkingen wel weder aangeknoopt, maar op het vasteland had zich gedurende dien tijd de nijverheid ook ontwikkeld, en toen het vasteland nu overstroemd werd met de Engelsche fabriekaten, die gedurende eenige jaren opeengestapeld waren, ontstond er een te groot aanbod. Het gevolg was eene daling der prijzen met gemis aan aftrek, en vele fabrieken moesten weldra stilstaan. Hooge prijzen der levensmiddelen vermeerderden nog de ellende.

Gelukkig volgde er na de slechte jaren van 1814—1819 spoedig een periode van bloei, 1819—1825, in welk tijdperk de nijverheid weder een groote vlucht nam. Echter ook thans leidde overspeculatie tot een crisis in 1825. Doch deze

crisis zuiverde weder den toestand, en een periode van kalme maar degelijke ontwikkeling volgde hierop, die ingeleid werd door de opening van den eersten spoorweg van Stockton naar Darlington, in 1825. Buitengewone ontwikkeling der nijverheid, vooral door de invoering van nieuwe machines, werd ook in het vervolg nog van tijd tot tijd door crisissen gevolgd, o. a. in 1837, 1839 in 1847 enz., maar over 't geheel ging de Britsche industrie steeds vooruit.

Een opmerkelijke omkeer in de economische beschouwingen werd sedert ongeveer 1820 in Engeland waargenomen. Wij zeiden boven reeds, dat de bescherming der nijverheid van staatswege in Engeland werd toegepast. Thans begon men tot het inzicht te komen, dat deze bescherming niet alleen niet meer noodig was, maar streed tegen het algemeen belang. Er ontstond een vrijhandelspartij, die onvermoeid arbeide, om in de pers en in het Parlement aanhangers te verkrijgen. En de „freetraders” hadden succes. Reeds in 1823 werden de invoerrechten al gematigder, en de „Akte van Navigatie”, welke nog altijd bestond, werd langzamerhand van de hardste bepalingen ontdaan. De beperkingen van den handel vielen langzamerhand alle weg voor den invloed van het vrijhandelstelsel, hetwelk de Britsche natie doordrong. De korenwetten, welke ingesteld waren om den inlandschen graanbouw te bevoordeelen, werden in 1846 door de bemoeiingen van den vrijhandelsman Cobden opgeheven, nadat zij te voren reeds door Robert Peel gematigd waren.

Op den weg van den vrijhandel ging men verder. In plaats der beperkende bepalingen van de buitenlandsche scheepvaart kwamen thans de „scheepvaartverdragen” tusschen onderscheiden landen, waarin het stelsel van „wederkerige behandeling als de meest begunstigde mogendheden” gevolgd werd. De Akte van Navigatie, die, hoewel verzwakt, nog bestond, werd in 1849 geheel opgeheven. De vrees der protectionisten, dat Engeland hierdoor zijn bevoorrechte plaats in den zeehandel zou verliezen, bleek weldra geheel ongegrond. De handel, thans bevrijd van alle banden, een voorbeeld dat ook elders in Europa langzamerhand gevolgd werd, verhief zich door eigen kracht tot een nooit gekende hoogte.

Ten opzichte van de buitenlandsche politiek neemt Groot-Britannië gedurende deze eeuw een vreedzame houding aan. Door de afgezonderde ligging als eiland wordt dit in Europa gemakkelijk, hoewel door de groote bezittingen in andere werelddeelen Engeland ook niet zelden in internationale conflicten wordt medegesleept.

In de oostersche vraagpunten heeft Engeland zich niet onbetuigd gelaten, en vooral heeft het door handelstaktiek hier invloed verkregen. Door aankoop der aandeelen in het kanaal van

Suez en door het verwerven van Cyprus van Egypte, is de invloed van Engeland in het oosten der Middellandsche Zee zeer vergroot. Daardoor werd Engeland in de Egyptische quaesties betrokken, maar dewijl het in 1882 in Egypte de orde herstelde, werd zijn macht ook hier vergroot.

§ 126. **Landbouw en veeteelt. Grondeigendom, pachters, enz.** De eigendomsverhoudingen in Groot-Britannië berusten theoretisch nog op oude, feudale wetten. De landgebruiker verkrijgt zijn land direct van de kroon als vrijgezetene (freeholder), of een anderen landheer als erfpachter (copyholder), pachter (leaseholder) enz. De eenige uitzondering op dien regel vindt men op de Orkney- en Shetlandsche-eilanden, waar kleine grondgebruikers (udallers) hun land in erfelijk bezit hebben. Het grootste deel van den grond is in handen van groote grondeigenaars, die er naar streven het aantal kleine grondbezitters door aankoop hunner bezittingen meer en meer te beperken. Daardoor zijn de „yeomen” of kleine grondbezitters, die zelf hun land bewerken, bijna geheel verdwenen.

Wanneer men Londen, de gemeentelijke bezittingen en de grondbezittingen kleiner dan 1 acre uitzondert, vindt men in het geheele koninkrijk ± 321400 landeigenaars (269597 in Engeland en Wales, 19225 in Schotland en 32614 in Ierland), waarvan 7400 de helft der oppervlakte des lands bezitten. Een groot gedeelte van het in cultuur gebrachte land is aan pachters in gebruik gegeven, een klein gedeelte wordt door de eigenaren zelven gebruikt. Volgens de statistiek van 1890 waren in gebruik van:

	Pachters.	Eigenaren.
In Engeland	21 114 245 acres.	3 893 902 acres.
In Wales	2 432 242 „	331 946 „
In Schotland	4 378 340 „	617 610 „

Verder zijn in de ambtelijke registers der grondgebruikers aangewezen voor 1890:

	Als pachters.	Als eigenaars	Als gedeeltelijk pachters en gedeeltelijk eigenaars
In Engeland	352 067	59 873	19 656 personen.
In Wales	55 973	6 257	1 009 „
In Schotland	76 393	6 049	564 „

In Ierland is de statistiek minder zeker. In 1880 telde men hier 579 399 pachters, van welke 51 221 minder dan 1 acre, 66 339 tot 5 en 163 062 tot 15 acres grond gebruikten, zoodat er in totaal meer dan 128000 pachters met minder dan 15 acres grondgebruik gevonden werden. Deze cijfers zullen sedert niet veel veranderd zijn. Hieruit blijkt duidelijk de versnippering van het grondgebruik op dit eiland.

De verhouding der pachters (tenants) tot de verhuurders (landlords) is in de onderscheidene deelen des lands verschillend. In Schotland

komen veelvuldig pachtverdragen over een reeks van jaren voor, doch in Engeland en Ierland zijn de zoogenaamde „yearly tenancies”, de verhuringen per jaar, regel. Bij de laatste gaat de pacht van jaar tot jaar verder, als niet 12 maanden van te voren de huur is opgezegd. Tengevolge dezer onzekerheid van het grondgebruik door de pachters werd het hun moeielijk kapitaal te besteden tot verbetering van den bodem. Om dit nadeel tegen te gaan werd door de „Agricultural Holding Act” van 1883 bepaald, dat de pachter bij het ophouden der pacht schadeloos gesteld wordt voor de verbeteringen, die hij aan den grond heeft aangebracht. Ook werd in 1883 in Schotland een soortgelijke wet uitgevaardigd.

In de laatste jaren zijn in Engeland pogingen aangewend, om ook de weinig bezittende klassen gelegenheid te geven eenigen landbouw nit te oefenen. Door de „Allotment Acts” van 1884 en 1890 zijn de County Councils (Provinciale besturen) gemachtigd landerijen te verwerven, ten einde deze in gedeelten van op zijn hoogst 1 acre te verpachten. Hierdoor zullen daglooners en dergelijke lieden in staat gesteld worden, ook een klein stuk grond in eigen gebruik te nemen. De in 1892 aangenomen „Small Holding Act” heeft daarenboven ten doel een zelfstandigen boerenstand te scheppen, wyl zij de County Councils machtigt voor dat doel grondeigendom te verwerven, en deze grond onder gunstige voorwaarden van betaling, in niet grooter stukken dan 1—50 acres te verkoopen.

Van de oppervlakte des lands in Groot-Britannië wordt 18,8 pct. voor landbouw en 42,7 pct. als grasland gebruikt, terwijl 3,6 pct. met bosch bedekt is, en 34,9 pct. als woeste grond ligt. De meeste woeste grond ligt in Schotland, waar heiden en venen groote uitgestrektheden beslaan, en in Ierland, waar in het N.-W. uitgestrekte rotsen en moeraswildernissen voorkomen, terwijl in het midden laagvenen gevonden worden. Door het dalen der graanprijzen na 1872 en de toenemende opbrengst van de veeteelt heeft men het bouwland ingekrompen en het grasland vermeerderd. Ook de tuinbouw is in den laatsten tijd zeer toegenomen.

Het vochtig klimaat en de koele zomers zijn voor den graanbouw minder gunstig; de uitgestrekte vlakten voor den graanbouw vindt men dan ook in het Z.-O. van Engeland, waar het zeeklimaat minder sterk uitkomt. In Engeland verbouwt men hoofdzakelijk *tarwe* en *gerst*, in Schotland *haver* en in Ierland *aardappelen*. Echter is de tarweoogst op verre na niet voldoende voor de behoefte des lands, zoodat groote hoeveelheden tarwe moeten worden ingevoerd. Verder verbouwt men *hop* (voor de brouwerijen, in Kent, Surrey en Sussex), *ooft* (in het Z. en Z.-W.), veel *groenten* en *vlas*. Het verbouwen van *tabak* is verboden om de hooge invoerrechten op tabak niet te benadeelen.

In de Schotsche hooglanden zijn groote oppervlakten met wouden bedekt.

De **veeteelt** heeft in Groot-Britannië een hooge ontwikkeling bereikt en neemt nog voortdurend toe in beteekenis. In 1892 telde het Rijk 2,1 mill. paarden, 11,5 mill. stuks *rundvee*, 33,6 mill. *schapen* en *geiten*, en 3,3 mill. *varkens*. *Geiten* worden vooral in Schotland en Wales, *varkens* in Ierland gehouden. De Engelsche *renpaarden*, de *Alderney-koeien* der Kanal-eilanden en de *Southdown-schapen* zijn beroemd.

Zooals de landbouw in Groot-Britannië lijdt onder den invoer van goedkoope granen, wordt ook de veeteelt benadeeld door den invoer van goedkoop slachtvee en geslacht vee.

Bosschen. Men rekent, dat in Groot-Britannië slechts ongeveer 3,6 pct. der oppervlakte met bosch bedekt is. Groote wouden vindt men er niet meer; de groote, zoogenaamde „Deer Forests” op het Schotsche Hoogland zijn slechts uitgestrekte heiden met nauwelijks een enkelen boom. De tegenwoordig bestaande wouden zijn aanplantingen van den nieuwsten tijd. Toch levert in verhouding tot de kleine bosch-oppervlakte Engeland nog meer timmerhout dan men zoude verwachten. Vooral den Engelschen eiken wordt bij de scheepsbouw nog de voorkeur gegeven boven die van het buitenland. Evenwel de grootste hoeveelheid hout moet ingevoerd worden; in 1892 bedroeg die invoer totaal een bedrag van 17,18 mill. pond sterling.

De **zeevisscherij** heeft voor Groot-Britannië een groote beteekenis. Het belangrijkste is de *haringvangst* (Yarmouth in Engeland en Wick in Schotland). *Kabeljauw* wordt op Doggersbank en bij New-Foundland gevangen, *oesters* vindt men in de Theems-bocht, en de *walvischvaart* wordt van Dundee uit gedreven.

Bergbouw. De bodem bezit niet veel edele metalen doch is rijk aan nuttige delfstoffen. In de eerste plaats noemen wij de *steenkolen*. De steenkolenlagen beslaan een oppervlakte van meer dan 18000 K.M². De uitgebreidste beddingen bezit Engeland (72 0/100), waar ook de oudste, in 1252 geopende mijn van New-Castle gevonden wordt. 27 pct. wordt in Schotland en 1 pct. in Ierland gevonden). Ongeveer 526700 arbeiders zijn in de kolenmijnen werkzaam. Naar de kolenopbrengst staat het Britsche rijk aan de spits van de Europeesche landen (in 1891: 188,4 mill. ton). Ongeveer 90 pct. der kolen wordt in het land zelf verbruikt; de uitvoer van de rest der kolen is zeer belangrijk voor de scheepvaart. De belangrijkste havens voor den kolenuitvoer zijn de volgende: *Cardiff* (9,67), *Newcastle* (4,51), *North-Shields* (2,32) en *Newport* (1,78 mill. ton). Verder voerden kolen uit: *Sunderland*, *Kirkcaldy*, *Hull*, *Swansea*, *Grangemouth*, *Glasgow*, *Great-Grimsby* en *Liverpool*.

Op de steenkolen volgt het *ijzer*. In de laatste jaren echter is Groot-Britannië daarin door Amerika overtroffen. Al vroeg begon het delven van ijzererts in dit land; reeds onder Willem den Veroveraar (1066—1087) is er sprake van ijzermijnen. De groote productie van ijzer ving echter eerst aan, toen men geleerd had het erts met behulp van steenkolen te smelten. Dat men het ijzer in dezelfde streken vindt als de kolen, is voor den bloei der ijzerindustrie van veel belang. In 1891 bedroeg de productie van ruw ijzer 17,5 mill. ton.

Verder levert de bodem *lood* (in 1891: 43859 ton), *tinerts* in Cornwall (14488 ton), *zinkerts* (22216 ton), *kopererts* (8836 ton in 1891). De opbrengst van *graphiet* uit de bekende mijnen van Borrowdale in Cumberland heeft zeer afgenomen.

Nijverheid. De Britsche industrie is begunstigd door den rijkdom des lands aan mineralen, bovenal door de steenkool, de beweegkracht van den modernen tijd, alsmede door de vindingrijkheid en ondernemingsgeest der bewoners, en door den gemakkelijken afzet der artikelen in alle werelddeelen. De Britsche arbeider is flink, en overtreft in arbeidsvermogen en handigheid over 't geheel dien van het vasteland.

De *textiel-industrie* is verreweg het belangrijkste. De uitvoer van textielfabrikaten en garens maakt bijna de helft der waarde van den totaal-uitvoer uit. Niet minder dan voor een waarde van 170 mill. £ wordt hiervan geproduceerd. Een overzicht over de textiel-industrie levert de volgende statistiek voor 1890.

	Aantal bedrijven.	Aantal spindels.	Aantal arbeiders.		Totaal.
			Mannen.	Vrouwen.	
Engeland en Wales	6180	50 211 216	357 848	500 404	858 252
Schotland	747	2 413 735	46 386	108 205	154 591
Ierland	263	1 016 111	23 848	47 940	71 788
Totaal	7190	53 641 062	428 082	656 549	1084 631

Er bestaan 2538 katoenfabrieken, 1793 fabrieken van wollen stoffen, 125 voor kunstwol, 753 voor wollen garens, 357 voor vlas, 105 voor hennep, 116 voor jute, 24 voor vezels van kokosnoten, 623 voor zijde, 403 voor kant, 257 voor kousen. De belangrijkste fabriekssteden voor de katoenijverheid zijn: Manchester, Blackburn, Preston, Ashton under Lyne, Stalybridge, Bolton, Rochdale, Middleton, Heywood en Stockport. In het graafschap Lancashire, waar de katoenindustrie het meest vertegenwoordigd is, vindt men 615719 weefstoelen.

De *wolindustrie* heeft haar centrum hoofdzakelijk in Yorkshire en in het westen. Hoofdplaatsen hiervan zijn: Bradford-on-Avon, Frome, Stroud, doch vooral Manchester, Leeds, Huddersfield en Halifax. De volgende fabriekaten zijn

vooral bekend: *fijn laken* (broadcloth) in Leeds, Manchester, Halifax, Huddersfield en Bradford; *flanet* in Halifax en Rochdale; *wollen dekens* in Witney en Dewsbury; de beroemde *Schotsche Tweeds* in Aberdeen, Galashiels en Hawick.

In de *glas- en linnennijverheid* staan Schotland en Ierland bovenaan. Van de *jutefabrieken* zijn er meer dan 100 in Schotland.

De fabricatie van *machines en metalen artikelen* volgt in beteekenis op de textielnijverheid. De groote machinefabrieken vindt men hoofdzakelijk in de steden: Manchester, Leeds, Sheffield, Birmingham, New-Castle en Glasgow. Zwaar geschuut wordt in New-Castle gegoten.

Smeedijzer en staal wordt het meest bewerkt in Zuid Wales, in het district Sheffield, en in het N. van Yorkshire. Messen, snijartikelen en klingen fabricceert Sheffield. Birmingham heeft een groote verscheidenheid van ijzeren voortbrengselen, terwijl hier tevens de *messing-, brons- en koper-industrie* inheemsch is. De bouw van ijzeren schepen heeft hoofdzakelijk plaats aan de Tyne (New-Castle, Shields) en de Clyde (Glasgow, Greenock), alsmede in alle groote havensteden.

Het hoofddistrict van *pottenbakkersartikelen* is „Stoke upon Trent”. Buitendien wordt in Worcester en Londen *porcelein* gefabriceerd. *Glas-industrie* vindt men in Londen, Birmingham, New-Castle en Sunderland; hoofdzakelijk wordt geleverd: spiegelglas, tafelglas en flintglas. *Leder* wordt in Londen, Bristol, Perth en Limerick bewerkt. Belangrijk is verder nog de *papier-fabrikatie* (Kent), de *bierbrouwerij*, die ook voor den uitvoer levert, de brandewijnstokerij enz.

Handel en verkeer. Een nauwkeurige berekening van den handel in dezen handelsstaat bij uitnemendheid te maken is niet mogelijk, bovenal niet van den binnenlandschen handel. Wat den laatsten betreft wijzen wij nog op het drukke handelsverkeer, dat van Ierland uit naar Engeland plaats heeft, vooral de aanvoer van levensbehoeften, als boter, eieren, kaas, vee en koren, die voornamelijk te Liverpool worden aangebracht.

De buitenlandsche handel heeft een omvang als van geen staat der aarde. Groot-Britannië behoort tot de vrijhandelsstaten; de eenige artikelen, welke aan invoerrechten onderworpen worden, zijn: chicorei, cacao, koffie, gedroogde vruchten, brandewijn, thee, tabak en wijn.

De buitenlandsche handel is in een halve eeuw verbazend toegenomen. Van 1841—1850 bedroeg de gemiddelde uitvoer per jaar 75 mill. £, in 1892: 291,4 mill. £. Van de uitvoerwaarde in 1892 behoort 227,06 mill. £ tot de Britsche en 644 mill. £ tot de buitenlandsche en koloniale producten.

Het volgend overzicht leert ons den invoer

en den uitvoer voor 1892 kennen. Bij den uitvoer zijn alleen de Britsche producten gerekend.

INVOER.	Waarde in Pond Sterl.
Slachtvee	9 360 715
Voedingsmiddelen 1).	149 115 912
Voedingsmiddelen 2).	26 411 286
Tabak	3 574 194
Metalen	21 093 537
Chemicaliën	7 707 390
Olie	7 076 035
Ruwe weefstoffen	77 631 573
Andere ruwe stoffen	40 977 063
Fabrikaten	65 440 678
Verschillende waren.	14 968 552
Postpakketten	535 243
Totaal	423 892 178

UITVOER.	Waarde in Pond Sterl.
Slachtvee	696 540
Voedingsmiddelen	10 427 066
Ruwe stoffen	19 328 935
Garens en weefsels	100 065 975
Metalen en metaalwaren	33 057 739
Machines	14 798 716
Kleedingstukken	10 419 142
Chemicaliën, artsenijen	8 587 506
Andere fabrikaten en halfFabr.	28 676 725
Postpakketten	1 001 880
Totaal	227 060 224

Bij den *invoer* staan aldus de voedingsmiddelen, bij den *uitvoer* de artikelen der textiel- en ijzerindustrie bovenaan. Als voedingsmiddelen werden in 1892 ingevoerd 8391808 tonnen graan en meel. Hiervan komt voor de *tarwe* 1693 mill. K.G. uit de Vereenigde Staten van Noord-Amerika, 721 mill. K.G. uit Indië, 253 mill. K.G. uit Rusland, en het verdere uit Canada, Chili, Australië, Rumenië en Turkijë.

Thee werd ingevoerd 108552000 K.G. waarvan 25 pct. uit China en Honkong komt, 45 pct. uit Indië en 25 pct. van Ceylon.

Het volgend overzicht leert ons het aandeel der verschillende landen in den Britschen handel kennen, in *millioen pond sterling*.

LANDEN.	Invoer in 1892.	Uitvoer in 1892.
Indië	32,25	30,18
Australië	30,44	19,30
Br. Noord-Amerika	14,65	7,42
Br. Zuid-Afrika	5,69	8,44
Straits-Settlements	4,86	2,09
Hongkong	0,83	1,79
Britsch West-Indië	1,95	2,17
Ceylon	3,96	0,94
Britsch Guyana	0,94	0,75
Kanaal-eilanden	1,17	0,77
Br. West-Afrika	1,85	1,43
Malta.	0,10	0,77
Mauritius	0,23	0,24
Andere Britsche Bezitt.	0,75	1,89
Vereen. Staten van N.-A.	108,10	26,42
Frankrijk	43,50	14,70
Duitschland	25,71	17,64
Nederland	28,81	8,84
België	16,99	6,93
Rusland	15,10	5,35
Spanje	11,24	4,81
China.	3,59	5,77
Brazilië	3,50	7,90
Italië	3,28	5,57
Egypte	10,52	3,19
Zweden	8,22	2,86
Turkije	6,56	6,20
Argentinië	4,53	5,64
Denemarken	8,40	2,61
Portugal.	3,43	1,39
Rumenië.	2,97	1,33
Chili en Bolivia	3,87	3,73
Japan.	0,80	2,93
Noorwegen.	3,57	1,70
Java	1,55	2,16
Griekenland	1,82	0,92
Oostenrijk-Hongarijê	1,23	1,14
Peru	1,57	0,77
Centraal-Amerika.	1,29	2,85

De totaal-invoer uit de Britsche Bezittingen en Koloniën bedroeg in 1892 een waarde van 97,81 mill. £, de uitvoer naar de bezittingen 74,58 mill. £.

De „Chambers of Commerce” of handelskamers, die men in alle groote steden vindt, dienen om den handel en de nijverheid te bevorderen. Zij geven jaarlijks verslagen uit van den handel en wat daarop betrekking heeft.

Scheepvaart. De Britsche handelsvloot is verreweg de grootste der aarde. De Britsche vloot heeft meer dan zesmaal zooveel scheepsruimte als de Deutsche, meer dan achtmaal zooveel als de Fransche vloot en als die der Vereenigde Staten van Noord-Amerika. Als men slechts de schepen

1) Vrij van invoerrechten.

2) Aan invoerrechten onderworpen.

van 100 tonnen en meer rekt, bedraagt het aantal tonnen inhoud der koopvaardijvloot, de schepen in de koloniën er bij begrepen, ongeveer 12½ mill. tonnen, d. i. ongeveer de helft van de tonnenhoeveelheid van alle handelsschepen der aarde. Hoewel het aantal schepen afneemt, wordt toch het tonnen-aantal grooter.

Voor den buitenlandschen handel liepen in 1891 61380 schepen, met 36,8 mill. tonnen, de Britsche havens binnen, en 62202 schepen met 37,9 mill. tonnen liepen uit. Aan het totaal verkeer (in- en uitloopen) namen niet-Britsche vlaggen voor 20,8 mill. tonnen deel.

Het aandeel der belangrijkste volken in die scheepvaart was als volgt:

LANDEN.	Tonnen.
Noorwegen	5 045 538
Duitschland	4 400 479
Nederland	1 943 854
Denemarken	1 889 871
Frankrijk	1 851 100
Zweden	1 762 705
Spanje	1 223 323
België	952 263
Rusland	503 788
Italië	476 722
Vereenigde Staten	306 044
Oostenrijk-Hongarije	133 941

De belangrijkste zeehavens en haar aandeel in het scheepsverkeer laten wij ten slotte volgen in een statistisch overzicht.

HAVENS.	Verkeer in 1000 tonnen.
Londen	13 425
Liverpool	11 087
Cardiff	9 386
New-Castle	5 283
Hull	3 813
North- en South-Shields	3 592
Glasgow	2 657
Newport	1 837
Southampton	1 751
Sunderland	1 716
Leith	1 445
Swansea	1 369
Great-Grimsby	1 356
Middlesbrough	1 349
Grangemouth	1 888
Bristol	830
Hartlepool	771
Greenock	438
Dundee	403
Belfast	243
Cork	131

Behalve dit eigenlijk buitenlandsch verkeer is ook de kustvaart zeer belangrijk.

In 1892 liepen in Groot-Britannië 468 Nederl. geladen stoomschepen en 338 geladen zeilschepen binnen, benevens nog 112 schepen met ballast.

§ 127. **Plaatsbeschrijving. Londen** (4211000 inw.¹⁾ in het eigenlijke Londen, 563300 als politiedistrict) is de hoofd- en residentiestad, aan beide zijden der Theems gebouwd, die als haven dient. Londen is de eerste haven van het koninkrijk, het centrum voor den handel van Groot-Britannië, of liever van den wereldhandel. Invoer van thee, koffie, peper, indigo, wol, zijde, cacao, huiden, petroleum enz. enz. Handel met China, Japan, Oost- en West-Indië, Australië, Amerika, geheel Europa, enz. enz. Groote Bank- en Beurzenstad. Uitgebreide industrie.

Betekenis en ontwikkeling van Londen. Londen, de belangrijkste stad voor den zeehandel, bezit geen door de natuur gevormde haven, ligt zelfs niet eens aan de zee, maar ontwikkelde zich aan een rivier op eenigen afstand van de zee. Toch kan met recht gezegd worden, dat de geographisch gunstige ligging van dit punt een belangrijke factor was voor de ontwikkeling van Londen, waardoor deze plaats in den loop der eeuwen tot een stad van de tegenwoordige grootte is uitgebreid. Londen toch is langs de Theems voor schepen van alle grootte van de zee uit te bereiken; het ligt nabij de kusten van N.-W. en West-Europa, aan den grooten en druk bevaren waterweg van het Kanaal, en aan den weg, die van den Oceaan naar de noordelijke wateren en de Oostzee voert. Daarenboven werd Londen wegens zijn ligging in het zuid-oosten van het Britsche eiland, en als gevolg van zijn maritieme toegankelijkheid, de hoofdstad van het Britsche Rijk. De Britsche vorsten toch, wier belangen in de middeleeuwen mede op het vasteland (Frankrijk) lagen, hadden behoefte aan een dergelijk vast punt, om van hieruit hun rechten aan beide zijden van het Kanaal te doen eerbiedigen.

De vestiging van een centrum van bewoners op de plaats van het tegenwoordige Londen is ouder dan de geschiedenis, en in oorsprong niet met zekerheid na te gaan. Reeds in de 10^{de} eeuw had die stad een aanzienlijke betekenis. Steeds gold Londen voor het centrum des lands, en met de ontwikkeling van Engeland als eerste handelsstaat en zeemogendheid nam de betekenis van Londen evenredig daaraan toe. Aldus had in het begin der 18^{de} eeuw Londen reeds ruim 700000 inwoners, een voor dien tijd ongekend getal. En gedurende de 18^{de} eeuw werd met de toenemende wereld-betekenis van het Britsche Rijk dit aantal

¹⁾ Het aantal inwoners bij de onderscheidene steden geldt voor 1891.

aanzienlijk vermeerderd. Toch bedroeg het getal inwoners in 1800 nog slechts 900000, zoodat het sedert ruim zes maal zoo groot geworden is.

Het tegenwoordige Londen is een buitengewone complex van huizen aan beide oevers van de Theems gelegen. Het zwaartepunt der stad ligt op den linker oever; daar ontwikkelde zich ook het oude Londen, dat zijn vroegere grenzen overschreed, en eindelijk de rivier-opwaarts gelegen stad West-Minster in zich opnam. Bij de uitbreiding werd als van zelf ook de noordelijke oever in beslag genomen; het doel der stad toch noodzaakte de oevers zooveel mogelijk te exploiteeren. Doch hierbij ontstond een eigenaardig verschijnsel, dat voor Londen karakteristiek kan genoemd worden. Hoe grootter de stad werd, en hoe intensiever het handelsleven er zich ontwikkelde, des te sterker werd een zekere centrifugale beweging der bevolking. Het oude Londen viel tamelijk wel samen met de City van tegenwoordig. Daar ligt het hart der stad. Doch de bevolking verliet de City langzamerhand als woonplaats; de City werd behouden tot het doen van zaken enz., terwijl meer en meer de bewoners naar buiten trokken. Zoo is tegenwoordig de City alleen aan het doen van zaken overgelaten. In de City woont en leeft men niet, er wordt gearbeid. En zoo verkreeg Londen een stadskwartier, in omvang een geheele stad overtreffend, waar zich des nachts enkel de bewakers en dienaren der veiligheid ophouden, en waar overdag het drukke kantoorleven gevonden wordt.

In het westen, de rivier op, werden nieuwe woningen gebouwd. Daar was de gelegenheid tot wonen gunstiger; daar werd de lucht niet veronaangenaamd door de stadsdampen¹⁾. Zoo ontstond het gedeelte, dat „West End” heet.

Wij mogen om der plaatsruimte wille niet langer bij de geschiedenis der ontwikkeling van Londen stilstaan. Waren wij hierdoor niet gebonden, dan zouden wij gaarne de onderscheidene deelen in hun wording en beteekenis nader beschouwd hebben. En vooral zouden wij dan voor ons doel verder hebben stil gestaan bij de grootsche handels-inrichtingen, de reusachtige dokken en de magazijnen, waar de handelsartikelen van alle deelen der aarde worden opgestapeld. Londen toch is de hoofdstad voor vele koloniale artikelen en buitenlandsche produkten, als wol, thee, koffie, peper, kaneel, indigo, cacao, rozijnen, jute, tin, huiden, pelsen, ivoor, edelgesteenten, petroleum, spiritualiën enz.

¹⁾ Dit is een gevolg van de heerschende westenvinden. Opmerkzaamheid verdient het, dat de aanbouw van stadsgedeelten voor de aanzienlijken in Engeland om die reden steeds geschiedde aan de westzijde, terwijl naar de oostzijde meer de stadsgedeelten der arbeiders gevonden worden.

Alleen in enkele artikelen als katoen, rijst en tabak, staat Londen bij Liverpool achter. Hoewel Londen bovenal handelsstad is, heeft het toch ook een hoog ontwikkelde industrie, en staat in enkele takken zelfs bovenaan.

De machinenfabrikatie alleen houdt bijna 18000 menschen bezig, in de meubelfabrieken werken wel 22000 werklieden, en in de industrie der kleederconfectie wel 71800 personen. Verder telt Londen meer dan 170 bierbrouwerijen.

Nabij Londen liggen: **Greenwich** (165000), sterrenwacht, nautische inrichtingen, en **Woolwich** (107000), met arsenaal, die beide tot Londen gerekend worden. — **Tottenham** (71000), pottenbakkerij. — **Gravesend**, a. d. Theems, groentebouw, visscherij. — **Chattam** (32000), haven, zeearsenaal. — **Canterbury** (32000), Aartsbisschop primaat. Gothische kathedraal, hophandel. — **Brighton** (115000), haven, zeevaart, beroemd zeebad. — **Portsmouth** (159000), oorlogshaven, de grootste magazijnen en scheepswerven. — **Southampton** (65000), haven, handel, scheepsbouw. Uitgangspunt van overzeesche poststoomschepen en van verschillende stoomvaartlijnen. — **Plymouth** (48000), haven, stoombootverkeer met de koloniën, en **Devonport** (55000), zeearsenaal, scheepswerven, dokken. — **Bristol**, a. d. Avon (230000), vierde zeehaven van Engeland, handel op West-Indië. — **Bath** (52000), minerale bronnen, papier. — **Oxford** (46000), universiteit. — **Norwich** (101000), a. d. Yare; sedert de immigratie van Vlaamsche lakenwevers een drukke wolindustrie; shawls. De haven is **Great-Yarmouth** (49000). — **Leicester** (150000), wolindustrie. — **Derby** (100000), zijdespinnerijen. — **Nottingham** (238000), middelpunt der kantindustrie, kousen. — **Sheffield** (324000), de beste Engelsche ijzer- en staalwaren. — **Leeds** (368000), hoofdzetel der wolfabrieken; fijne lakens. — **Bradford** (325000), spinnerij van wollen garens. — **Hull** (Kingston upon Hull) (208000), hoofdzetel van den handel naar de Oostzee. — **Sunderland** (134000), a. d. Wear, met de voorsteden aan den Wearmond één stad vormend. Kolenuitvoer. Scheepsbouw op groote schaal. — **New-Castle upon Tyne** (186000) kolenhandel, kolenmijnen. — **Manchester** (505000), vormt met **Salford** (198000) een stad van 703000 inw. Een wereldstad voor de katoenindustrie, zijde- en metaalnijverheid. Vooral fabrikatie van locomotieven. Door een zeekanaal is het met Liverpool verbonden. — **Liverpool** (518000, met de voorsteden 698000 inw). Tweede haven van Engeland. Hoofdplaats voor den invoer van katoen en den uitvoer van katoenen artikelen, alsmede van andere producten der nijverheid. Vooral handel met Amerika en West-Afrika. Overtocht naar Ierland. De belangrijkste haven voor landverhuizers. — **Birkenhead** (99000), a. d. Mersey; groote haven. —

Stoke upon Trent (24000), in een kolendistrict; hoofdplaats voor pottenbakkerij. — **Wolverhampton** (83000), ijzerwaren. — **Birmingham** (455000), een der grootste fabriekssteden; mesen, brons, ijzer, glas.

In het vorstendom *Wales*. **Merthyr Tydfil** (49000), groote ijzerwerken. — **Cardiff** (129000) uitvoer van kolen en ijzer.

In het koninkrijk *Schotland*. **Edinburgh** (264000), hoofdstad, boekdrukkerij. — **Leith** (69000) haven van Edinburgh, handel naar Noord-Europa, Australië, Azië en Noord-Amerika. — **Glasgow** (685000) a. d. Clyde, hoofd-handels- en fabrieksplaats des lands. Katoen- en ijzerfabrieken en ijzerhandel. — **Dundee** (154000), haven met drie dokken; eerste plaats van den binnenhandel. Walvischvangst. — **Aberdeen** (120000), haven, linnenindustrie, zeehandel, visscherij. — **Inverness** (21000), haven, vreemdelingenverkeer.

Het koninkrijk *Ierland*. **Dublin** (245000, met de voorsteden 311000 inw.), hoofdstad, haven, universiteit. Brouwerijen, brandewijnstokerijen, machine-fabrikatie. De voorhaven is **Kingstown** (17000 inw.). — **Belfast** (256000), haven. Belangrijkste fabriek- en handelsstad van Ierland. Linnen- katoen- en andere fabrieken. — **Cork** (75000) haven. Uitvoer van vee, vleesch en boter. — **Limerick** (37000) aan de Shannon, haven. Uitvoer van vee. — **Londonderry** (33000) haven, linnen-industrie.

De Kanaal-eilanden. De Kanaal-eilanden zijn de laatste overblijfselen der eens zoo groote bezittingen van Engeland in Frankrijk. Voor den smokkelhandel zijn zij gunstig gelegen. **Jersey**, met **St. Helier** (28000) en **Guernsey** met **St. Peter Port** (17000 inw.)

§ 128. **De Britsche koloniën.** Groot-Britannië is de grootste koloniale mogendheid. Volgens de officieele opgave van 1892 hebben de Britsche koloniën en bezittingen te zamen een oppervlakte van 25,5 mill. K.M.². met 314 mill. inw. Die uitgebreidheid der Britsche bezittingen heeft ten gevolge, dat de Engelsche taal wereldtaal is geworden, en dat de Britsche handel zich op grooter schaal dan bij eenige natie kon ontwikkelen.

Eerst in het begin der 17^{de} eeuw begon Engeland als koloniale mogendheid op te treden. De eerste koloniën verwiëf het in Oost-Indië, waar in 1602 de Britsch Oost-Indische Compagnie, van een koninklijk charter voorzien, nederzettingen grondvestte. Vervolgens breidde Engeland het koloniaal gezag in alle werelddeelen uit.

Wij geven hieronder een overzicht van de Britsche bezittingen en koloniën buiten Europa.

	Oppervl. in K.M. ²	Bevolking in duizend- tallen.
I. Azië.		
1. Keizerrijk Indië	4 853 161	290 975
a. Daarvan onmiddellijk	2 504 100	221 252
b. Daarvan middellijk	2 349 061	69 723
2. Ceylon	63 976	3 008
3. Straits Settlements	3 998	507
4. Hongkong	79	221
5. Cyprus	9 601	209
6. Verder in Azië	294 872	1 202
Totaal	5 225 687	296 122
II. Afrika.		
1. Nigergebied	678 000	17 500
2. Britsch Oost-Afrika	1 212 000	6 500
3. Kaapkolonie (met Walvisch baai)	576 050	1 527
4. Natal en Zululand	68 150	686
5. Basutoland, Britsch Beetschuanen land, Zambezigebed en Njassaland	1 819 880	1 629
6. Zanzibar en Pemba	2 550	165
7. Noordelijke Somalikust	103 600	200
8. Gambia, Sierra Leone, Lagos	117 728	1 710
9. Eilanden in den Indischen en Atl. Oceaan	6 609	413
Totaal	4 584 567	30 330
III. Amerika.		
1. Dominion of Canada (met Arkt. eil.)	8 767 700	4 834
2. New-Foundland	421 470	202
3. Britsch Middel-Amerika (en West-Ind.)	55 974	1 398
4. Britsch Guyana	229 600	285
5. Bermudas-eilanden	12 582	17
Totaal	9 487 326	6 736
IV. Australië.		
1. Het vasteland met Tasmanië	7 696 231	3 239
2. Nieuw-Zeeland	270 567	704
3. Britsch Nieuw Guinea	229 102	489
4. Fidschi-eil	20 837	121
5. De overige Britsche bezittingen	1 608	45
Totaal	8 218 345	4 598

De Britsche koloniën kunnen in vier klassen onderscheiden worden: I. in die, waar de door de kroon benoemde gouverneur alle macht in zich vereenigt, de zoogen. *Crown-colonies* (als

bijv. Gibraltar, St. Helena). II. die, waar de gouverneur door een *benoemde* uitvoerende en wetgevende macht wordt bijgestaan (als: Britsch Nieuw-Guinea, Ceylon, de Fidschi-eilanden, Straits-Settlements); ook deze noemt men *Crown-colonies*. III. koloniën, waar de wetgevende macht gedeeltelijk door de *keuze* van de bewoners wordt samengesteld, terwijl ook de uitvoerende macht door de kroon benoemd wordt, of door den gouverneur. Hiertoe behooren eenige West-Indische koloniën, verder Mauritius, Malta en Natal. Eindelijk ten IV^{en} koloniën, in welke enkel de gouverneur door de kroon benoemd wordt, terwijl de kolonie overigens wetten en vertegenwoordiging heeft als in Engeland. Hiertoe behooren: de Australische koloniën, New-Foundland, Kaapkolonie, en de Bondsstaat der Dominion of Canada.

De regeling der verhouding van de koloniën tot het moederland is een der ernstigste en veel besproken vraagpunten in het Britsche Rijk.

Het koninkrijk Denemarken.

(38279 K.M². — 2172380 Inw. — 57 Bewoners per K.M².)

§ 129. **Algemeen overzicht van land en volk, van handel en verkeer enz.** Denemarken vormt het noordelijk gedeelte van het Noord-Germaansche laagland, hetwelk zich als een schiereiland naar het noorden voortzet.

De Noord-Duitsche landrug van Sleeswijk-Holstein zet zich midden door Denemarken voort. De aardlagen aan de oppervlakte op de oostelijke afhelling van Jutland worden voor een groot gedeelte gevormd door het gletscherleem, dat in den ijstijd hier is nedergelegd, en bestaan aldus uit een vruchtbaare grond, goed geschikt voor den landbouw. Het W. en Z. van Jutland bestaat uit schrale zandgronden, voor groote gedeelten met heide bedekt. Langs de Noordzee liggen duinen en achter deze in enkele oasen vindt men nog kleigrond. Groote rivieren konden zich op dit schiereiland niet ontwikkelen.

Van de oppervlakte des lands, die 38279 K.M². bedraagt, ligt 13037 K.M². in eilanden, die door onderscheidene zeestraten gescheiden worden. De belangrijkste eilanden zijn: *Seeland, Fünen, Laaland, Langeland, Møen* en *Bornholm*. De *Sont*, een diep vaarwater, scheidt Seeland van zuidelijk Zweden; de *Groote Belt* ligt tusschen Seeland en Fünen, en de *Kleine Belt* tusschen Fünen en de kust van Jutland en Sleeswijk. De *Sont* wordt van deze wateren het meest bevaren, het vaarwater ligt aan de kust van Seeland, die bij de heerschende westenwinden ook de meeste bescherming aanbiedt. Daardoor beheerschten de Denen dit vaarwater steeds, en hieven er van alle koopvaardij-schepen tot 1857 den bekenden *Sont-*

tol. De Groote Belt baart door de zandbanken en de kronkelingen van het vaarwater meer moeilijkheid aan de scheepvaart, en de Kleine Belt wordt wegens de snelle stroomingen weinig gebruikt.

Het klimaat des lands is een echt zeeklimaat; de gemiddelde temperatuur bedraagt 7° C. West-Jutland heeft 670, en Kopenhagen 587 m.M. regen.

De Denen zijn Germaansch van afkomst (Gothisch), doch er bestaat nog eenig verschil tusschen de eilandbewoners en de Juten. Ongeveer 66 % bewoont het platteland en 34 % woont in de steden. De Luthersche godsdienst is meest voorkomend, en ook de koning moet deze belijden. Denemarken is een constitutioneele monarchie. De rijksdag bestaat uit de *Folkething* met 102, en de *Landsthing* met 66 leden.

Landbouw en veeteelt. De oppervlakte des lands wordt voor 80 pct. door landbouw en veeteelt in gebruik genomen, waarvan 34 pct. bouwland en 41 pct. grasland vormt, terwijl 5 pct. met bosch bedekt is. Van de 1000 bewoners leven gemiddeld 469 uitsluitend van den landbouw. Ook in de kleine steden vormt de landbouw het hoofdmiddel van bestaan. Daarenboven is de veeteelt zeer aanzienlijk. In 1888 vond men er 375533 paarden, 1459527 stuks rundvee, 1225196 schapen en 770785 varkens. De veeteelt levert voor den **uitvoer**: in 1890 werden uitgevoerd: 16217 paarden, 139522 stuks rundvee, 72171 geiten en schapen en 111028 varkens.

De zuivelprodukten vormen een belangrijk artikel van uitvoer (Deensche boter).

Nijverheid. De nijverheid is niet van internationale beteekenis. Er bestaan 113 branderijen, waarvan 35 in Kopenhagen. Overigens kan men zeggen, dat de nijverheid hoofdzakelijk in de hoofdstad gevestigd is. De visscherij houdt 1 pct. der bevolking bezig.

Handel. Aan de westkust van Jutland, de ijzeren kust, ontbreken de havens, en die aan de oostkust zijn over 't geheel te ondiep voor groote schepen. De haven van Kopenhagen is de beste des lands. De invoer en uitvoer der verschillende produkten des lands leert men uit het volgend overzicht kennen, in procenten van het geheel voor 1889:

	Landbouw-artikelen.	Veeteelt-produkten.	Visscherij.	Hout.	Nijverheids-artikelen.	Produkten v. d. Bergbouw.
Uitvoer	31,4	11,1	2,6	7,2	34,8	12,9
Invoer	10,4	80,8	3,4	—	5,4	—

De waarde der verschillende artikelen van in- en uitvoer bedroeg in mill. kronen in 1890:

HANDELSWAREN.	Invoer.	Uitvoer.
Koloniale waren	25,57	7,10
Dranken	4,22	1,59
Dieren.	5,3	49,16
Varkensvleesch, boter, eieren, spek, vet	23,86	112,31
Granen	31,13	14,53
Kolen	22,51	2,23
Textielwaren	38,48	4,94
Hout en houten artikelen .	18,74	2,99
Metalen en metaalwaren .	28,79	5,13

Het handelsverkeer had plaats met de volgende landen, in mill. kronen uitgedrukt volgens de opgaven voor 1890.

LANDEN.	Invoer.	Uitvoer.
Duitschland.	99,50	58,58
Groot-Britannië	67,56	129,47
Zweden en Noorwegen. . .	48,53	29,23
Rusland	27,11	2,73
Vereenigde St. v. N. A. . .	21,34	2,17
Nederland	7,13	0,93
Frankrijk.	6,94	2,13
België.	8,49	1,11
Deensche Koloniën	3,88	3,95

De Deensche handelsvloot telde in 1890: 3213 zeilschepen met 189406 tonnen en 330 stoombooten met 112788 tonnen inhoud.

§ 130. **Plaatsbeschrijving.** Op *Seeland*. **Kopenhagen**, Deensch: **Kjøbenhavn** = koopmanshaven, (373000 inw.) hoofd- en residentiestad, eerste havenplaats en stapelplaats voor den handel des lands. Het is de beste oorlogshaven van de Oostzee. De stad is gelegen op de eilanden *Seeland* en *Amager* aan de *Sont*, die hier 30 K.M. breed is, en met een smallen zee-arm, *Kalvebodstrand*, *Seeland* van *Amager* scheidt. Deze zee-arm vormt een uitstekende natuurlijke haven voor de stad. — **Helsingör** (11000), aan de noordelijke invaart der *Sont*, met een haven. Scheepsbouw, industrie, visscherij. Op *Fünen*: **Odense** (11000), handschoenfabrikatie. Op *Jutland*, **Fredricia** (10000) noordelijke ingang tot de Kleine Belt. Vesting. — **Aarhus** (33000), scheepvaart, handel. — **Aalborg** (20000), handel in landsprodukten.

Tot Denemarken behooren de *Fïroër* (= schapeneilanden), een eilandengroep ten N. der *Shetlandseilanden*, met schapenteelt, jacht en visscherij. Hoofdplaats is **Thorshavn** (13000). Verder *IJsland*, een vulkanisch eiland, nabij den noordpoolcirkel. Bekend zijn de vulkanen de *Hekla* (1550 M. hoog) en de *Oräjjökul*. Uitvoer van wol, visschen, traan, zeehondsvellen, eider-

dons. **Reykjavik** (3900) is de hoofdplaats, met een haven.

Buiten Europa bezit Denemarken nog: *Groenland* en de West-Indische eilanden: *St. Thomas*, *St. Croix* en *St. John*.

Skandinavië.

Zweden: 450574 K.M². — 4785000. Inw. — Gemiddeld 10,7 bewoners per K.M².

Noorwegen: 322594 K.M². — 1989000 Inw. — Gemiddeld 6,2 bewoner per K.M².

§ 131. **Ligging en natuurlijke gesteldheid des lands.** *Skandinavië*, of juist *Skadnavië*, is het grootste schiereiland van Europa. Hoewel met het vasteland verbonden, ligt die verbinding in een klimatisch zoo ongunstig gedeelte, dat het verkeer met het overige Europa over zee moet geschieden.

Skandinavië ligt tusschen 55¹/₂^o en 71^o NB. (Noordkaap). Aan drie zijden door zeeën ingesloten, is de kustlengte reeds zeer groot. Die kustlengte wordt nog zeer vergroot door de talrijke inhammen der fjorden, die overal van het westen in het land doordringen, en welker rots-tongen zich in eilandengroepen oplossen. (*Lofoden*, *Vesteraalen* enz.). De invloed van die kustontwikkeling had ten gevolge, dat de oude bewoners zich tot koene zeelieden vormden. Evenwel, door het barre hoogland, waarin de fjorden zijn ingesnedden, is de toegang tot het binnenland zeer moeilijk, zoodat zij voor den handel niet de waarde hebben, welke men er aan zou kunnen hechten. Eenige bekende fjorden zijn: *de Christiania fjord*, *de Hardanger fjord*, *de Sognefjord*, *de Drontheimerfjord*.

Het oostelijke gedeelte van *Skandinavië* is rijk aan rivieren. De grootste rivier is de *Klarälf*, die, als zij uit het *Wenermeer* te voorschijn komt, *Gothälf* heet. De *Trolhätta-watervallen* worden door het *Trolhätta-kanaal* omgegaan. Verder nog de *Dal-elf*, de *Angerman-elf*, de *Umeä-elf* en de *Tornea*, de grensrivier van *Rusland*. De meeste dezer rivieren hebben hoofdzakelijk waarde voor den afvoer van houtvloten, terwijl het stroomend water beweegkracht levert voor de industrie. Bij het gebrek aan steenkolen is dit niet onbelangrijk.

Skandinavië vormt in het westen een uitgestrekt bergland, dat steil in den Oceaan afdaalt. Het is een massaal gebergte, zonder ketenvorm of kam, dat in zuidelijk Noorwegen uitgestrekte hoogvlakten vormt, „fjeld” geheeten, die door diepe dalkloven gescheiden zijn, terwijl zware en uitgebreide sneeuw- en ijslagen de fjelden bedekken. Men vindt er de *Hardanger Fjeld*, de *Doore Fjeld* e. a. In het N. neemt het gebergte meer den ketenvorm aan, en werd daarnaar ook *Kjölen*

d. i. scheepskiel, genoemd, hoewel het land er toch meer een hoogvlakte vormt. Tegenwoordig noemt men dit gedeelte het *Noordlandsche gebergte*.

Terwijl het gebergte steil oprijst in het westen daalt het met langzamer hellingen af naar het oosten. Aan deze zijde zijn de rivieren ook het langst. Zweden bestaat voor het grootste gedeelte uit terrassen, waarmede het Skandinavisch gebergte naar de Oostzee afdaalt.

Het zuidelijk gedeelte van Zweden, ongeveer van de lijn Gelfe—Frederiksstad af, vormt een golvende laagvlakte, die in het Plateau van Smaland de hoogste verheffing heeft.

Klimaat. Het klimaat van westelijk Noorwegen is een sterk sprekend zeeklimaat. De invloed van den Golfstroom in verband met de heerschende westenwinden veroorzaken veel regens, doch verzachten ook de wintertemperatuur op deze breedte. Daardoor heeft de kuststrook ook een regenrijk, zacht klimaat. Op de hoogvlakten van het binnenland is het klimaat ruw en koud, terwijl zuidelijk Zweden een klimaat heeft als Denemarken. In het oosten van Zweden is het klimaat meer continentaal, en daardoor is de zomertemperatuur er hooger, de winterkoude strenger.

§ 132. **Bevolking.** De bevolking bestaat uit de Germaansche *Skandinaviers*, terwijl in het noorden de *Lappen* en *Finnen*, Mongoolsche volkstammen, gevonden worden. De laatsten zwerven vroeger rond, maar hebben tegenwoordig meest vaste woonplaatsen. Misschien zijn er nog een duizendtal Lappen, die met hun rendierkudden rondzwerven.

Skandinavië bestaat uit twee staten: *Noorwegen* en *Zweden*, die sedert 1814 door een persoonlijke band onder een vorst staan (personeele unie).

De volksdichtheid is, zooals boven aangegeven werd, zeer gering. In beide staten neemt de volksdichtheid naar het noorden toe sterk af. Tot de groote meren toe heeft het zuiden van Zweden gemiddeld nog 20 bewoners per K.M², ten noorden daarvan 10 per K.M², en in groote gedeelten van het noorden telt het land slechts 1 à 2 bewoners per K.M². In Noorwegen woont bijna de geheele bevolking langs de kusten, met uitzondering van het Z., waar zij ook verder in het land doordringt. De volksverhuizing uit beide landen is nog al talrijk; van 1886—1891 emigreerden uit Noorwegen ± 100000 en uit Zweden van 1888—1891: 161000 personen.

De koning moet lid zijn van de Luthersche kerk. In Zweden oefent hij de wetgevende macht uit met den Rijksdag, die uit twee kamers bestaat, een Eerste Kamer met 138 en een Tweede Kamer met 214 leden. In Noorwegen deelt de koning de wetgevende macht met de *Storting*, uit 114 leden bestaande. De gemeen-

schappelijke aangelegenheden van beide staten worden door een staatsraad, waartoe iedere staat 19 leden kiest, behandeld.

§ 133. **Produkten des lands.** In Zweden wordt 44,4 pct. der oppervlakte door bosschen ingenomen, zoodat het *hout* een belangrijk produkt des lands is. Verder dient 8,2 pct. als bouwland en tuinen, en 4,1 pct. als grasland, terwijl 43,3 pct. der oppervlakte woest ligt.

In Noorwegen ligt 71,1 pct. der oppervlakte des lands woest, 24 pct. wordt door wouden ingenomen, 2,8 pct. door grasland, en 2,1 pct. door bouwland en tuingrond.

Uit deze opgaven blijkt reeds, dat een groot gedeelte des lands onproductief ligt. Door de gebergten, het klimaat en door moerassen wordt de landbouw zeer beperkt. In Zuid-Zweden is de landbouw het belangrijkste. Het meest worden verbouwd: haver, rogge, gerst en aardappelen. Zweden heeft meer, Noorwegen minder graanproductie, dan de behoefte bedraagt. Ooft wordt meer verbouwd in Noorwegen, vlas meer in Zweden.

Vooraf belangrijk is de *vischvangst* (haring, kabeljauw) in Noorwegen. De bergbouw levert vooral *ijzererts*. Het meeste ijzer wordt in Zweden gewonnen: Danemora, de Gellivara, de Taberg. Verder *kopererts* (Falun, Atvidaberg, Röraas) *zilver* (Kongsberg), en *lood* (Sala). Door het gemis van steenkolen wordt verhinderd, dat de ertsen beter geëxploiteerd worden. Alleen in Zuid-Zweden heeft men eenige steenkolen. Zweden produceerde in 1891: 49100 ton en Noorwegen in 1890: 52000 ton ruw ijzer.

§ 134. **Nijverheid, handel en verkeer.** Het gemis van steenkolen wordt eenigszins vergoed door het arbeidsvermogen der stroomende en vallende wateren, hetwelk ijverig geëxploiteerd wordt. Doch de nijverheid werkt niet op groote schaal, en produceert bovenal voor het binnenland. Dit is het geval met de katoen-, wol- en suikerindustrie, met machinefabrikatie, glasfabrieken enz. Voor exportatie werken vooral de ijzer- en staalnijverheid, de plankenzagerij, lucifers-fabrieken, en in Noorwegen de fabrikatie van traan en vischguano.

De belangrijkste artikelen van **invoer** zijn in beide landen: *textielartikelen*, *granen*, *koloniale waren*, *kolen*, *spinstoffen* en *oliën*; bovendien in Zweden: *machines*, *schepen* en *wagens*; in Noorwegen: *metalen* en *metaalwaren*. **Uitgevoerd** worden hoofdzakelijk: *hout*, *visschen*, *boter*, *papier*, *houtstof* en *lucifers*; uit Zweden *metalen* en *ertsen*, *rundvee*, *haver* en *gerst*, en uit Noorwegen *houtwaren*, *traan*, *huiden* en *melk*.

De uitvoer van *ijzererts* uit Zweden bedroeg in 1893 484020 ton, tegen 320071 ton in het vorige jaar. Deze toeneming was een gevolg van de grootere opbrengst der Gellivara-mijnen.

De beteekenis van den *houthandel* van Noorwegen leeren wij uit het volgende kennen. In 1893 werden uitgevoerd naar:

Groot-Britannië	1 093 973 M ³ .
Frankrijk	126 239 "
België	116 492 "
Nederland	93 818 "
Duitschland	71 419 "
Denemarken	31,302 "
Zweden	38 542 "
Spanje	21 404 "
Australië	34 526 "
Afrika	39 188 "
Andere landen	19 612 "

Totaal 1 686 505 M³.

De Noorweegsche handelsvloot is de tweede in grootte van Europa; in 1889 telde zij 7200 schepen (1535000 ton); de Zweedsche telde 3840 schepen (500000 ton). Hoofdhandelaars zijn: Stokholm, Götheborg, Christiania, Drammen en Bergen. In 1892 liepen 132 schepen (101548 tonnen) onder Nederlandsche vlag de havens van Noorwegen binnen, waarvan 39 te Bergen, 15 te Christiania, 17 te Drammen en 17 te Frederikstad. 223 Schepen (257,731 tonnen) liepen onder Nederlandsche vlag de havens van Zweden binnen. Hiervan kwamen er 62 te Hernösand, 50 te Sundsval, (beide meest houthandel), 19 te Stokholm, 18 te Malmö, 15 te Götheborg en 12 te Helsingborg.

§ 135. **Plaatsbeschrijving. A. In Zweden** (Swealand). **Stokholm** (251000), aan de uitmonding van het Mälarmeer naar de Oostzee (de naam beteekent: „eiland in de zeestraat”), hoofd- en residentiestad; eerste fabrieks- en handelsstad des lands. Metaal- en houtindustrie; spinnerij, zijde- weverij, suikerfabrieken. — **Upsala** (21000), universiteit. — **Örebro**, aan het Hjelmarmeer, (15000) ijzerindustrie. — **Falun** (8100), koper. — **Gefle** (24000) uitvoer van hout en erts. — **Sundsval** (14000) en **Hernösand** (6000), houthandel.

Götheborg (107000), aan den mond der Gotha Elf, levendige handel, katoenspinnerij, touw- en zeildoekfabrikatie; scheepsbouw. Haring- visscherij. — **Helsingborg** (21000) aan den noordelijken ingang van de Sont, handel, fabrieken. — **Malmö** (49000) a. d. Sont, haven. Verkeer met Denemarken en Duitschland; graanuitvoer. — **Karlskrona** (21000), oorlogshaven. — **Wisby** (7100) haven op Gothland; in de middeleeuwen de hoofdstapelplaats voor den handel tusschen Duitschland en Denemarken met het Noorden. — **Jönköping** (20000) aan het zuiden van het Wettermeer, lucifersfabrikatie. — **Norköping** (33000) belangrijke fabrieks- en handelsstad.

B. Noorwegen (Norge). Christiania (148000) hoofdstad en eerste handelsstad. Katoen- en hout-industrie papier-fabrikatie. — **Frederik-**

stad (12000), houthandel. — **Drammen** (20000) uitvoer van hout. — **Arendal** (4400) ijzererts. — **Stavanger** (22000), haringvisscherij en handel. — **Bergen** (53000) hoofdplaats van den vischhandel. — **Drontheim** (Trondhjem) (25000), uitvoer van kopererts; visch- en traanhandel. Van hier doorsnijden spoorwegen het land: een naar Sundsval en een over Röraas naar Christiania — **Röraas**, kopermijnen. — **Tromsö**, op 69 $\frac{1}{2}$ ^o N.B. (6100), heeft eigenlijk geen haven, maar tusschen de klippen een beschutte reede. Handel in visch, traan en pelswerk. — **Hammerfest** (2200), op het eiland **Kwalö**, de noordelijkste handelsstad. Verkeer met Rusland.

Het Keizerrijk Rusland.

(5427598 K.M². — 95990000 Inw. — Gemiddeld 18 bewoners per K.M². — Daarvan behoort tot Finland 373612 K.M². met 2380000 bewoners).

§ 136. **Ligging, beteekenis, enz.** Met de bezittingen in Azië, Kaukasië, Siberië en Turkestan bezit het Russische Rijk eene oppervlakte van \pm 22 mill. K.M²., d. i. meer dan tweemaal zoo groot als Europa, en bijna het zesde gedeelte van de bekende aarde. In Europa neemt Rusland zelfs de helft van dit werelddeel in beslag. In het oosten gelegen, heeft het rijk geen deel aan den Atlantischen Oceaan, doch op de Oostzee is zijn invloed groot en op de Zwarte Zee voert Rusland heerschappij. Met Perzië staat het land in verbinding over de Kaspische Zee en door het gebied in Kaukasië en Turkestan; van de Engelsche bezittingen in Indië is het land slechts gescheiden door Afghanistan, terwijl het door Siberië gemakkelijk communicatie heeft met China, en zelfs met de westkusten van den Stillen Oceaan, de uiterste gedeelten der Oude wereld. Aldus is Rusland bijzonder gunstig gelegen om den landhandel van Azië en Europa te bemiddelen. Hierdoor dan ook werd de mis te Nizjni Nowgorod een centraalpunt voor den handel in oostersche artikelen. Evenwel, het goedkoop verkeer ter zee heeft die bemiddelende beteekenis van Ruslands ligging zeer verminderd. Doch nu tracht Rusland door den aanleg van spoorwegen in Turkestan (reeds tot Samarkand) den handel nog door zijn gebied te leiden.

§ 137. **Natuurlijke gesteldheid des lands.** In tegenstelling met den afwisselenden, veel geleden verticalen vorm van West-Europa bestaat Rusland uit een meer gelijkvormig land. Het geheel is een groot laagland, dat in het O. door den keten van den Ural begrensd wordt. In het N. W. vindt men in de graniëtrotsen van het Finsche merenplateau een overgang tot de geologische gesteldheid van Skandinavië, en in het Z. W.

zet zich door Podolië het voorland der Karpaten voort. De uitgebreide vlakke des lands wordt slechts door lage landruggen en aanzwellingen des bodems afgebroken. Doch dit verhindert niet, dat de natuur des lands die van een uitgestrekt laagland vormt, waar de hoogste verheffingen ruim 300 M. bedragen. De bekende heuvels der Waldaihoogten bereiken 351 M.

In het noorden, aan de Noordelijke IJzsee, vangt het arktische land aan met het boomloos gebied der toendra's of mossteppen, die hoofdzakelijk ten N. van den Poolcirkel liggen. Verder zuidelijk ligt een breede woudgordel van 67—60°. In het N. van dezen vindt men naaldboom-wouden. In de gouvernementen Wologda en Olonez neemt het woud 82 pct. en 95 pct. der oppervlakte in beslag, terwijl bouwland en grasland te zamen slechts \pm 4 pct. bedragen. Verder naar het midden des lands komen in de plaats der naaldboomen de loofboomen: linden, olmen en eiken, die verder zuidelijk meer in aantal afnemen. Tusschen 52 en 48° N. Br. ligt in het N. het land der „Zwarte Aarde” (Tschernosem door de Russen genoemd), een gebied met rijke, vruchtbare humuslagen, die den landbouw begunstigen en hier de korenschuur des lands vormen. In het zuiden wordt die Zwarte Aarde langs de Zwarte Zee en de Kaspische Zee met grassen bedekt, die in de lente en in den herfst groen zijn, in den zomer dor liggen, en in den winter door hevige sneeuwjachten bezocht worden. Dit is het gebied der Zuid-Russische steppen, die een oppervlakte als Duitschland beslaan. Zij worden onderscheiden in grassteppen, zandsteppen en in zoutsteppen; de laatste hebben een zouthoudenden bodem. De boomlooze steppen leenen zich het best voor de veeteelt; in het zuiden zwerven hierop nog herdersstammen rond. Door de „Oost-Europeesche volkenpoort”, d. i. de laagte ten N. der Kaspische Zee tot den Uralketen, staan de Zuid-Russische steppen met de Aziatische in verbinding.

De **Ural** is een lange bergketen, welke zich in de richting van het Z. naar het N. uitstrekt, en die de Russische vlakke van de Siberische scheidt. In het zuiden is deze keten het breedst, en heet naar de wouden de *Woudrijke Ural*, in het midden noemt men hem naar den ertsrijkdom *Ertsrijken Ural*, en in het N. spreekt men terecht van *Woesten Ural*.

De rivieren (zie ook pag. 53 en 54) stroomen uit het midden van Rusland bijna straalvormig naar alle zijden. De **Petschora** stroomt van den Ural naar de Noordelijke IJzsee; de **Dwina** stroomt door noordelijk Rusland naar de Witte Zee. De **Newa**, de afwatering van het Onega- en Ladoga-Meer, stroomt naar de Oostzee (Finsche Golf); de **Duna** komt van de Waldaihoogten en mondt uit in de Golf van Riga. De **Memel** of

Njemen (zie pag. 70) loost in het Kurische Haff.

De **Weichsel** (zie pag. 70) stroomt door Russisch Polen. Naar het zuiden stroomen de **Dnjester**, de **Bug** en de **Dnjepr** naar de Zwarte Zee. De **Dnjepr**, die reeds vroeg in den loop bevaarbaar wordt, stroomt door de meest korenrijke streken van Rusland. Een goed ingerichte loodsdiensdienst voert de schepen over gevaarlijke plaatsen. In de 9^{de} en 10^{de} eeuw vormde deze stroom reeds een handelsweg voor de Noormannen en later voor de Hanze naar het zuiden.

De **Don** wordt bij Woronesh bevaarbaar en vormt in den verderen loop de grens tusschen de Aziatische en Europeesche wijze van leven. Waar de Don het meest de Wolga nadert, zijn beide door een spoorweg verbonden.

De **Wolga**, de grootste en belangrijkste rivier, ontspringt op de Waldaihoogten, heeft tot Kazan een oostelijke, vervolgens een zuidelijke richting, om van Sarepta in Z. O. richting naar de Kaspische zee te stroomen. Zij is 3182 K.M. lang en over 2860 K.M. bevaarbaar. Van Twer af bevaren stoombooten de rivier, welke meest door Duitsche kapiteins bestuurd worden. Een belangrijke bijstroom is de **Oka**, die bij Moskou de **Moskwa** opneemt, en bij *Nizjnii Nowgorod* uitmondt. Deze stad vormt een centraalpunt, waarheen langs Oka en Wolga uit het westen, langs Wolga en **Kama** (een noordelijke bijstroom) uit het oosten waren worden aangevoerd. De beoemde missen te Niezjnii Nowgorod hebben hieraan hun ontwikkeling te danken.

De **Ural** stroomt door een steppenland; scheepvaart wordt hierop niet gevonden. De rivieren zijn in dit vlakke land over 't geheel ver bevaarbaar, en worden daarenboven nog door vele kanalen verbonden. Een groot nadeel evenwel is het, dat de kanalen en rivieren door het streng vastelandsklimaat een groot gedeelte des jaars zijn bevroren.

Klimaat. Rusland heeft een sterk uitkomend continentaal klimaat (zie pag. 55). Hoe verder naar het O. des te kouder wordt de winter. De jaar-isothermen loopen in het N. van het N. W. naar het Z. O.; de isotherm van 0° C. loopt van Haparanda door de Witte Zee naar Tobolsk in Siberië; die van 4° C. van Helsingfors over Petersburg, Nowgorod, Twer en Samara naar Orenburg, en de isotherm van 6° loopt van Riga over Mohilew en Kursk. De isotherm van 10° loopt van Odessa oostwaarts.

De regen valt voornamelijk in den zomer; naar het Z. O. toe neemt de regenhoeveelheid af. In Finland, Polen en Litauen bedraagt de regenhoeveelheid 55—70 c.M., in Midden Rusland 40—55 c.M., en ten Z. O. van de lijn Odessa—Kazan slechts 25 à 40 c.M., terwijl in de Kaspische laagte de regenhoeveelheid nog minder bedraagt. Het gebrek aan neerslag is hier de oorzaak van het ontstaan der steppen.

Klimatologisch is Rusland in 3 zonen te onderscheiden. I. De noordelijke zone van de IJzsee tot 57° N.Br. heeft lange zomerdagen en lange wintersnachten. In Archangelsk duurt de langste dag van 1¼ uur na middernacht tot 10¾ uur (vóór middernacht), en de langste winterdag duurt slechts ± 4 uur. De lange winternacht wordt verlicht door heldere maneschijn en door het noorderlicht. De 2^e zone van 57 tot 48° N.Br. heeft nog lange, ruwe winters, vooral in 't oosten, doch de zomer is betrekkelijk heet. De 3^e zone in het zuiden, van 48—44° N.Br., heeft in den winter hevige sneeuwstormen, „wjoega's", doch in den zomer is het er zeer heet. Uit het bovenstaande valt af te leiden, dat zoowel in het hooge noorden als in het zuiden de beschaving wordt belemmerd door de uitersten in het klimaat.

§ 138. **Bevolking.** De hoofdbevolking des lands wordt gevormd door de Slawische *Russen*, die in *Groot-Russen*, *Klein-Russen* of *Ruthenen* en *Wit-Russen* onderscheiden worden. Behalve dezen vindt men er nog als Slawische bevolking: *Polen* en *Litauers*. Verder *Finsche stammen*, en wel gedeeltelijk ten N. van 60° N. Br. in Finland en de polaire gewesten, alsmede ten O. der Wolga als *Wolga-Finnen*. In het Z.O. wonen nog *Tataarsche* stammen. In 1883 telde men in Rusland 64,6 mill. *Russen*, 6 mill. *Polen*, 3,1 mill. *Litauers*, 5,5 mill. *Finnen*, 3 mill. *Tataren*, 1,3 mill. *Duitschers*, 0,8 mill. *Rumeniërs*, 300000 *Zweden* en 40000 *Armeniërs*. Het aantal *Joden*, dat toen 3 mill. bedroeg, is sedert zeer afgenomen.

Finland is een constitutioneel Grootvorstendom, dat sedert 1809 door een personeele unie met Rusland verbonden is. Rusland zelf is een absolute monarchie. De Grieksch orthodoxe kerk is er staatsgodsdienst. De Keizer of Czaar is het opperhoofd der Grieksch-orthodoxe kerk; onder zijn leiding staat de heilige synode te St.-Petersburg, die de godsdienstzaken bestuurt. De Polen en Litauers zijn Roomsche-Katholiek, de Finnen en de Duitschers aan de Oostzee zijn leden van de Luthersche kerk.

In Rusland bestaat algemeene weerplicht; elke Rus, die 20 jaren oud is, dient vijf jaren in het staande leger, 13 jaar in de reserve. In vredetijd is het leger 780000 manschappen sterk. De oorlogsvloot telt 100 schepen en 880 stuks gescht.

De ontwikkeling des volks staat nog zeer laag; alleen in de Oostzee-provinciën is leerplicht ingevoerd, en eveneens in Finland.

§ 139. **Ontwikkeling van nijverheid, handel en verkeer.** Rusland is laat in den kring van het Europeesche handelsleven getrokken. Czaar Peter de Groote (1682—1725) zag terecht in, dat Rusland verre bij het westen ten achter

stond, en zelf nam hij het initiatief om handel en nijverheid in zijn land vooruit te brengen.

Door uitbreiding van het landgebied aan de Oostzee en de Zwarte Zee trachtte hij handelshavens te bouwen (St. Petersburg), door zelf de nijverheid in West-Europa te beoefenen en te leeren kennen gaf hij het voorbeeld, terwijl hij, door bekwame lieden van elders naar zijn rijk te lokken, menigen tak van nijverheid aldaar stichtte. Dit alles nam evenwel niet weg, dat Rusland nog lang de leverancier van ruwe of half bewerkte produkten aan West-Europa bleef, en dit gedeeltelijk nog is. Dat toch is een gevolg van de economische gesteldheid van land en volk.

De uitbreiding van Rusland in de vorige en in deze eeuw had bovenal ten doel de kustlengte te vergrooten. De veldtocht tegen Zweden in 1809 bracht Finland aan Rusland. Door genoemde uitbreiding van het kustgebied nam de handel snel toe. En vooral werd Rusland de leverancier van hout, toen Engeland in het laatst der vorige eeuw, tijdens den oorlog met Amerika, al het hout voor den scheepsbouw uit Rusland moest halen. Hoe meer de West-Europeesche landen de nijverheid uitoefenden, des te meer werd Rusland de leverancier van de grondstoffen. Steeds grooter werd de uitvoer van vlas, hennep, talk, hout, pek, teer en lijnzaad uit de Oostzeehavens, en van granen uit Odessa.

Om de nijverheid te bevorderen werd in 1821 een stelsel van beschermende tollën ingevoerd, waardoor werkelijk de nijverheid vooruitging, al was het kunstmatig. Toch zag men het onjuiste beginsel hiervan weldra in, vooral door de benadeeling der consumenten, en in 1850 werd een meer gematigd stelsel van invoerrechten ingevoerd, waardoor de invoer uit het buitenland weer toenam.

Voor den Russischen landbouw is de emancipatie der boeren een belangrijke gebeurtenis geweest. In Rusland waren de boeren lijfeigenen, aan den grond verbonden. In 1857 werd besloten tot de vrijmaking van de boeren. De vrijmaking der lijfeigene boeren vond op die wijze plaats, dat de diensten, welke de boeren aan hun heeren hadden te verrichten, gekapitaliseerd werden als een 6 pct. fonds tot schadevergoeding. De boeren moesten 20 pct. onmiddellijk daarvan aan de heeren voldoen, en het overige werd in 5 pct. schuldbrieven van den staat betaald in voorschot voor de boeren. Dezen nu werden verplicht hiervoor 49 jaar lang 6 pct. rente te voldoen, en hiermede was dan tegelijkertijd de geheele schuld geamortiseerd. Op die wijze werden de boeren dus vrij, mochten zij zich vestigen waar zij wilden, en konden zij land in vrijen eigendom verkrijgen. Van 1866—1873 werden 8,8 mill. boeren aldus vrijgekocht. Of deze groote wijziging in den socialen toestand in alle opzichten de gewenschte gevolgen had, durven wij niet beweren. Doch

wij mogen hier niet stilstaan om dit te onderzoeken.

De groote uitvoer van Rusland is eerst een gevolg van den nieuwen tijd. Vooral de aanleg van spoorwegen heeft daartoe veel bijgedragen. Daarenboven werkte een meer liberale tolpolitiek het vrije verkeer in de hand, terwijl ook het Russische volk tot hooger ontwikkelings kwam, en hiermede meer behoefte aan ruilverkeer verkreeg.

§ 140. **Produkten des lands, landbouw, veeteelt. Middelen van bestaan.** De landbouw is een der hoofdmiddelen van bestaan in Rusland. Ongeveer 26,2 pct. van het rijk in Europa wordt als bouwland en tuingrond gebruikt, terwijl 15,9 pct. uit grasland bestaat. De wouden nemen de grootste oppervlakte in beslag: \pm 40 pct. des lands wordt door wouden ingenomen. Nog 19,1 pct. van de oppervlakte ligt onproductief.

Rusland is het eerste land in Europa voor den graanbouw. Die uitgebreide graanbouw wordt in het midden, in het Z. en Z.W. gedreven. Het meest brengt het gebied der Zwarte Aarde op. Het hoofdgraan is *rogge*, daarbij sluit zich aan *haver*, *tarwe*, *gerst*, *boekweit* en *mais*. Ook aardappelen worden veel verbouwd. Zeer uitgebreid is de *vlashou* en *hennepbouw*. Verder oogst men er *suikerbieten* (in 1891—92: 493000 ton suiker in Rusland en Finland), *tabak*, en *hop*, en in het zuiden *wijn* en *oof*.

Rusland is het derde land van Europa in de productie der *tabak*, en volgt op Duitschland en Oostenrijk. Ook de wijnbouw is zeer toegenomen.

Hoewel de wouden veel gedund zijn, beslaan zij toch nog altijd een groote oppervlakte. Rusland, met \pm 40 pct. oppervlakte aan bosch, is het woudrijkste land van Europa (zie pag. 57). De regering bevordert de uitbreiding der bosschen in menig gebied.

De steppen in het zuiden worden hoofdzakelijk door nomadiseerende volken voor veeteelt gebruikt.

Rusland is zeer rijk aan huisdieren. In 1880 telde men er 20,9 mill. paarden, 27,9 mill. runderen, 49,5 mill. schapen en geiten. In het noorden worden nog *rendieren*, in het Z. *kameelen* geteeld. De uitgestrekte wouden van lindeboomen bevorderen de *bijenteelt*, die er op groote schaal gedreven wordt. De *visscherij* op de binnenwateren, meren en zeeën levert veel voordeel op. In de Kaspische Zee en de daarin uitmondende rivieren wordt vooral *steur* gevangen.

Bergbouw. De belangrijkste *kolenlagen* vindt men in de midden-gouvernementen: Kaluga, Tula, Rjäsan, in Polen en in het gebied der Donetz. Evenwel de kolenrijkdom is nog slecht bekend en wordt weinig geëxploiteerd. Ook het *turfveen* heeft in het midden groote uitgestrektheid, doch wegens den overvloed van hout om te branden wordt dit veel verwaarloosd. In de laatste jaren komt de rijkdom aan *petroleum* in de gewesten aan de Kaspische Zee tot exploi-

tatie. Vooral het schiereiland Apscheron (met de stad Baku) is rijk aan naphthabronnen. Alleen Amerika overtreft tegenwoordig Rusland nog in de productie van petroleum (Zie pag. 38). *Ijzerertsen* vindt men veel verbreid, het meest in den Ural. In 1890 werden 926000 tonnen ruw ijzer gewonnen. In den Ural wordt ook *goud* en *platina*, alsmede *koper* en *mangaanerts* verkregen. Polen bezit *zink*. De rijkdom des lands aan *zout* is zeer groot. In de gouvernementen Orenburg en Astrakan vindt men uitgebreide lagen *steen-zout*, in de noordelijke en middelste streken veel *zoutbronnen*, en in het Z. en Z.O. wordt in de limans der Zwarte Zee en in de zoutmeren (Elton-meer e. a.) *zout* gewonnen.

Nijverheid. De nijverheid in Rusland, die lang op lagen trap stond, begint zich in den laatsten tijd met kracht te ontwikkelen. De hooge beschermende rechten hebben daartoe het hunne bijgedragen. De lange, strenge winter begunstigt daarenboven bij de boeren de huisindustrie, welke zich tot verschillende takken uitstrekt: n.l. het spinnen en weven van vlas, hennep en katoen, het maken van landbouwgereedschappen, enz. Toch is in vele opzichten Rusland industrieel nog mede van het buitenland afhankelijk, en met West-Europa kan het niet concurreeren. Evenwel bezit Rusland in Azië een afzetgebied voor zijn fabrieken, dat steeds wordt uitgebreid, en verder werkt Rusland gedeeltelijk voor eigen behoeften. De hoofdstreken voor de industrie zijn de middelste gouvernementen: Moskou, Wladimir, Kastroma, Jaroslaw, Twer; verder Polen, Esthland en St.-Petersburg. De belangrijkste takken zijn: katoen-industrie, wol-, linnen en hennep-industrie, spiritusbranderij, meelfabriekatie, oliefabriekatie, ijzergieterij, leerlooierij (jucht-leer) enz. In de gouvernementen Archangelsk en Wologda vindt men pek- en teerziederij.

Handel en verkeer. De omzet van handelsartikelen in Rusland bedroeg in 1893: 1016643000 roebel en het gemiddelde der laatste 5 jaren bedroeg 1247088000 roebel. Zeer belangrijk is de uitvoer van granen uit Rusland. De waarde van den *graanuitvoer* bedroeg in duizend roebels:

	Gemiddelde jaar uit- voer van 1888—1892 in duizend roebels	Uitvoer in 1893.
Tarwe	171 853	135 495
Rogge	48 963	22 878
Gerst	36 139	59 285
Haver	56 542	41 182
Boekweit	1 150	1 283
Tarwemeel	6 314	5 915
Roggemeel	3 227	4 147
Maïs	16 271	9 250

De belangrijkste artikelen van invoer leert ons het volgend staatje kennen.

	Gemiddeld per jaar van 1888—1892 in duizend roebels.	Invoer in 1893.
Onbewerkt katoen	77 491	64 067
Thee	16 515	17 691
Wol	19 318	28 880
Zijde	9 916	12 347
Machines	19 224	25 358
Fabrikaten uit staal enz. . . .	11 274	14 176
Kolen en cokes .	13 002	14 292
Verven en verfstoffen. . . .	14 354	12 853
Pekelharing . . .	7 617	10 267

Van de landen, die met Rusland handel drijven, staat Duitschland bovenaan. Daarop volgen Groot-Britannië, Frankrijk, Oostenrijk-Hongarije, Italië en de Vereenigde Staten van Noord-Europa. Uit Azië wordt ingevoerd: vee uit de Kirgiezen steppen, thee uit China, katoenen artikelen uit Perzië, en eveneens worden uit Rusland naar Azië uitgevoerd: katoenen manufacturen naar de Kirgiezen-steppen, lakens en pelswerk naar China.

In verhouding tot de oppervlakte des lands heeft Rusland een kleine kustlengte en deze kusten liggen verre van den open Oceaan. De Oostzee en de Zwarte Zee zijn binnenzeeën, waarvan de toegangen onder beheer staan van andere mogendheden. Daarenboven zijn de Oostzee (zie pag. 67) en de Noordelijke IJszee een groot gedeelte des jaars voor de scheepvaart niet toegankelijk wegens de bedekking met ijs. Daardoor moeten de spoorwegen in Rusland groote beteekenis hebben voor het verkeer. In deze groote vlakte legt het relief des bodems ook geen hindernissen van beteekenis voor den aanleg van spoorwegen in den weg. Van de spoorwegen is Moskou het centrum.

De spoorwegroute van Petersburg naar Siberië over Nowgorod, Twer, Moskou, Kazan, Peru, Tomsk naar Irkutsk, is een der langste van de aarde. De Russische handelsvloot telde in 1891: 2418 schepen (545620 tonnen), waartoe 313 stoomschepen behooren.

In de Russische havens liepen in 1892 in totaal 122 schepen (186991 M³. inhoud) binnen onder Nederlandsche vlag. Daarvan kwamen er te Riga 40, te St. Petersburg 27, te Wiborg 12, te Narwa 12 en te Kotha 10.

§ 141. Plaatsbeschrijving.

A. Het Grootvorstendom Finland.

Het ruwe tafelland, met tal van meren bedekt, is langs de kust door een 30 à 60 K.M. breede

lage en vruchtbare strook lands omzoomd, welke dicht bewoond is. Landbouw en wouden zijn hoofdmiddelen van bestaan (potasch, teer, pek, houtstof). — **Helsingfors** (66000) hoofdstad, vrijhaven aan den ingang der Finsche Golf. — **Abo** (32000), graan- en houthandel.

B. Rusland.

De Oostzeeprovinciën. a. Ingermanland. St.-Petersburg (954000 inw. in 1890), aan den mond der Newa, hoofd- en residentiestad; eerste haven des rijks. Jaarlijks loopen ± 1800 schepen de haven binnen, hoewel de scheepvaart wegens het ijs slechts van Mei tot October duurt. Belangrijke fabrieksstad. De stad is in 1703 gegrondvest door Peter I. — **Kroonstad** (43000), zeevesting en havenstad, 49 K.M. ten W. van St.-Petersburg op de oostzijde van het eiland Kotlin gelegen. Kroonstad was de eigenlijke handelshaven van Petersburg. Alle in te voeren en uit te voeren waren moesten tot voor kort hier overgeladen worden, en eerst door het zeekanaal, van 1875—1885 aangelegd, is het voor zeeschepen mogelijk geworden tot Petersburg te varen. Jaarlijks komen eenige duizenden schepen in Kroonstad. Op de plaats van Kroonstad werd in 1703 een slot gebouwd, dat in 1710 door Peter I tot vesting is uitgebreid.

Narwa (11000) haven, vischhandel.

b. Estland. Reval (52000) haven; handel in vlas, lijnzaad, hennep, graan. — *c. Lijfland. Dorpat* (Jurjêw) (31000), universiteit. — **Riga** (179000) oorspronkelijk een Hanzestad, door Bremer kooplieden gegrondvest. Belangrijke haven aan de Dïna en de golf van Riga; derde handelstad des Rijks. Uitvoer van vlas, lijnzaad, hennepzaad, graan en hout.

d. Koerland. Mitau (28000) fabrieken. — **Libau** (33000), haven, die in bloei toeneemt. Graanhandel.

Groot-Rusland. Kursk (52000), fabrieken. — **Woronesh** (61000) en **Tambow** (40000), laken-, leer- en zeepfabrieken. — **Penza** (47000), leer-, zeep- en linnenfabrikatie. — **Tula** (65000), metaalwaren en geweren. — **Kaluga** (40000), fabrieken van wol, katoen, suiker enz. — **Smolensk**, graanhandel. — **Moskou** (799000) aan de Moskwa, nationale hoofdstad, eerste fabrieksstad en handelsstad in het binnenland. Middelpunt van den Siberischen theehandel. Perzische artikelen. — **Twer** (40000) linnenfabrikatie, olie. De Wolga wordt van hier bevaren. — **Rybinsk** (32000), een middelpunt voor den binnenlandschen handel. — **Jaroslaw** (82000), linnen en katoenfabrikatie. — **Niezjnii Nowgorod** (73000), de grootste mis in Rusland (in Juli en Aug.). — **Kazan** (136000) leerfabrikatie; handel. — **Perm** (36000), ijzer- en koperwerken. — **Jekaterinen-**

burg (37000) middelpunt van de bergwerken in den Ural. — **Orenburg** (53000) a. d. Ural. Verzamelplaats der karavanen uit Centraal-Azië. Laken- en leerfabrieken. — Aan den beneden-Wolga: **Simbirsk** (39000), handel, missen. — **Samara** (75000), graanhandel, leerlooierij, zeepziederij. — **Saratow** (120000), handel in landsprodukten. — **Astrakan** (74000) op de delta der Wolga. Belangrijke handel naar Perzië en Siberië. Vischvangst. Kaviaarbereiding. Wijnbouw.

Wit- en Klein-Rusland. (stroomgebied van Dnjepr en Dnjestr). **Mohilew** (44000), fabrieken, handel. — **Minsk** (71000) laken- en leerfabrieken. — **Kjew** (106000), veel fabrieken. — **Charkow** (195000) groote mis. — **Cherson** (65000), haven; stapelplaats voor de landsprodukten. — **Nikolajew** (76000), aan de Bug, oorlogshaven. — **Odessa** (285000), tweede handelsstad des Rijks. Uitvoer van graan; zeezout; visscherij. — **Kischnew** (116000), tabaksfabrieken, molens; wijn- en tabaksbouw.

Polen. **Warschau** (443000) aan de Weichsel. Industrie, handel. — **Lodz** (125000) katoen- en wolindustrie, meest in handen van Duitschers. **Lublin** (40000) laken-, zeep- en tabaksfabrieken; meel.

Litauen. **Bjelostok** (57000) fabrieken. — **Grodno** (45000) en **Kowno** (52000). — **Wilna** (100000) branderijen. — **Dünaburg** (Dwinsk) 72000, vesting, en **Witebsk** (58000) aan de Düna, leerlooierijen.

Archangelsk (18000) aan den mond der Dwina bij de Witte Zee. Uitvoer van hout, vlas en lijnzaad.

In het Dongebied en Taurië. **Nieuw-Tscherkask** (33000) hoofdstad van het land der Donsche Kozakken. — **Rostow**, graanuitvoer. — **Tangerog** (99000) belangrijkste haven aan de Zee van Azow.

Sebastopol (34000) op het schiereiland de Krim, tot 1855 een der grootste oorlogshavens van Europa. In het zuiden van de Krim ligt Livadia met het winterpaleis van den Czaar.

§ 142. De landen van Azië.

De gestelde plaatsruimte maakt het noodig, dat wij ons bij de beschrijving der landen buiten Europa beperken. Daarom kunnen wij thans niet meer dan een overzicht van den handel in de verschillende landen der aarde geven, maar willen daarbij toch die gedeelten, welke voor den wereldhandel het meeste belang hebben, meer op den voorgrond schuiven. De algemeene beschouwing van de werelddeelen laten wij thans achterwege, om onmiddellijk met de verschillende landen aan te vangen. Wij beginnen

met Aziatisch Rusland, om daarmede bij Europeesch Rusland aan te sluiten.

§ 143. Russisch Azië.

Russisch Azië strekt zich uit van de *Str. v. Kertsch* tot de *Beringstraat*, en van 35° 20' tot 77° 36' N. Br. Niet alleen over een buitengewoon groote geographische lengte, doch ook over een zeer aanzienlijke breedte breidt het Russisch gebied zich hier uit, zoodat het in de sub-tropische, gematigde en koude luchtstreek ligt. Veel verschil van klimaat zoowel als van grondgesteldheid en van plantengroei kan men in deze onderscheidene deelen opmerken. Het Aziatisch Rusland met Kaukasie heeft een oppervlakte van 17 006 065 K. M² (of 38,5% van geheel Azië), met 17 171 255 inwoners (in 1891), zoodat gemiddeld weinig meer dan één bewoner op de K. M². gevonden wordt. Het bestuur, de munten, maten en gewichten, enz. zijn dezelfde als in Europeesch Rusland.

Men kan bij Aziatisch Rusland drie deelen onderscheiden: I **Kaukasië**¹⁾; II **Russisch Centraal-Azië**; en III **Russisch Noord-Azië** of **Siberië** met het **Amurland** en **Sachalien**.

§ 144. A. Kaukasie.

Kaukasië wordt onderscheiden in *Trans-Kaukasië* aan gene zijde, en *Cis-Kaukasië* aan deze zijde van den Kaukasus. Het is een gebied, door een bonte vermenging van allerlei volksstammen bewoond. Het plantenrijk levert allerlei *ooft-* en *graansoorten*, en daarenboven *maïs* en *rijst* in *Trans-Kaukasië*; verder *katoen*, (in Eriwan) veel *hennep* en *notenhout*. Van de dierlijke produkten staan *zijde* en *wol* bovenaan. Zijde-teelt heeft voornamelijk plaats in het gouvernement Baku. *Trans-Kaukasië* levert als minerale produkten: *steenzout*, *mangaanerts* en *petroleum*. Het mangaanerts is van buitengewone zuiverheid en wordt daarom voor de staalindustrie in Engeland en Amerika zeer gezocht. Te Baku vindt men wel 30 fabrieken tot het raffineeren van petroleum en het bewerken der bijprodukten. Zoowel van Baku als van Batum en Poti uit worden deze produkten uitgevoerd.

Steden in Cis-Kaukasië: **Jekaterinodar** (66300) a. d. rechter oever van de Kuban. — **Wladikawkas** (44000) vesting aan de Terek. — In *Trans-Kaukasië*: **Batum** (20000) haven aan de Zwarte Zee. Veel uitvoer; in 1890: 45 mill. gulden petroleum, 10267 tonnen mangaanerts, 5713 tonnen maïs, 5921 tonnen zoethout, 5250 tonnen hennep, 5250 tonnen zout enz.

¹⁾ In Rusland wordt nu weer geheel Kaukasië, dan weer alleen Cis-Kaukasië tot Europa gerekend. Die grens wordt dan ook op de kaarten verschillend getrokken.

Poti (5200) havenstad aan de Zwarte Zee; uitvoer van zijde, wol, maïs, hout, bruinsteen. — **Tifis** (105000) hoofdstad van Trans-Kaukasië, heerlijk door tuinen omringd, aan de Kura 456 M. hoog gelegen, zetel van den gouverneur-generaal. Veel industrie en handel. In de nabijheid liggen eenige Duitsche koloniën.

Eriwan (14600) 984 meter hoog gelegen op een vlakke en N. van den Ararat. — **Baku** (93000), haven aan de Kaspische Zee; eerste industriestad des lands en eindstation van den Trans-Kaukasischen spoorweg. — **Derbent** (= deur toe) (14000 inw.) aan de Kaspische Zee.

§ 145. B. Russisch Centraal-Azië.

Met den naam *Russisch Centraal-Azië* duiden wij de *Trans-Kaspische provincie* van Rusland met *West-Turkestan* en de *Kirgiezen steppe* aan. De uitbreiding van het Russisch gezag in dit gebied is hoofdzakelijk geschied ter bevordering van handelsbelangen. Het doel was de roofzuchtige Turkmene en andere horden te bedwingen, het fanatisme en de willekeur der Mohammedaansche Khanaten te beperken, en daardoor het verkeer nieuwe en zekere wegen te openen. Van 1847 tot 1881 had die uitbreiding van gebied plaats, en van 1880 tot 1888 werd de Trans-Kaspische spoorweg aangelegd van Usunada bij Michailowsk aan de Kaspische Zee over Merw en Buchhara naar Samarkand. Deze spoorweg en de liberale politiek van Rusland in deze streken heeft den handel met kracht ontwikkeld.

Van Russisch Centraal-Azië is West-Turkestan het belangrijkste gedeelte. De voortbrengselen zijn: *rijst, tarwe, gerst, gierst, maïs, groenten, ooft en wijn*, alsmede *katoen en zijde*. De veeteelt is zeer aanzienlijk en levert veel *wol en huiden*. Als minerale produkten vindt men er: *steenkolen, steenzout, naphtha, zwavel en graphiet*. Echter is de bergbouw nog weinig ontwikkeld. In de steden wordt eenige industrie uitgeoefend voor de volksbehoefte. Evenwel maken veeteelt en landbouw nog de hoofdbronnen van bestaan uit. De aangelegde spoorweg heeft den handel zeer bevorderd. Uit Centraal-Azië werden langs den weg in 1891 naar Rusland vervoerd 42915 ton katoen, verder: rijst en granen, rozijnen, wol en huiden. Omgekeerd voerde Rusland aan suiker naar Turkestan 1048000 pud, en naar Perzië $7\frac{1}{4}$ mill. pud, te zamen 140000 ton.

Steden. **Taschkent**, hoofdstad, zetel van den Gouverneur-generaal, (121000), in een vruchtbare vlakke gelegen, omringd door voorsteden en oofttuinen, met zijde en katoen-industrie. — **Kodschent**, (35000) aan de Syr Darja, met kolen- en steenzoutlagen in de nabijheid. — **Samarkand** (40000) inw., daaronder 6000 Russen een historisch beroemde stad. — **Kokan** (Khokand) (54000) veel handel en industrie.

In de Kirgiezen steppe ligt **Uralsk** (26000) aan de Ural.

Buchara en **Chiwa** zijn vazallenstaten van Rusland in dit gebied. Het *Emiraat Buchara*, langen tijd de machtigste staat van West-Turkestan, is sedert 1865 van Rusland afhankelijk. Chiwa staat sedert 1873, toen het een aanzienlijk gebied rechts van de Amu Darja afstond, onder Russischen invloed. Voortbrengselen zijn: *granen, ooft, zijde, katoen, hennep, vlas, sesam en tabak*. Het land heeft kudden van schapen, geiten, paarden en kameelen, en levert vooral *wol en huiden* voor den handel. Ook vindt men er *goud, zout, aluin en zwavel*. De Transkaspische spoorweg is van veel beteekenis voor den handel in dit land.

Buchara (100000), hoofdstad, ligt aan den spoorweg in een vruchtbare vlakke. Markt van Russische, Perzische en Engelsche waren en van inlandsche produkten. Op de groote bazaar verkeerden allerlei volksstammen: naast de Inlandsche Usbekers, Tadschiks, Turkmene en Joden ziet men er Indiërs, Arabieren, Afrikanen, Perzen en Russen. — In *Chiwa* is **Chiwa** (5000) de hoofdstad, een ellendig plaatsje.

§ 146. Siberië, het Amurland en Sachalien.

Dit uitgestrekte gebied omvat geheel Noord-Azië, van de grenzen van het Chineesche Rijk en de Kirgiezen steppe tot ver in de Noordeelijke IJszee. Op een oppervlakte van 12518487 K.M². wonen 4719441 bewoners, d. i. gemiddeld 2,9 per K.M².

Men onderscheidt *West-Siberië*, *Oost-Siberië* en *Amurland*. Terwijl de beide eerste gedeelten reeds sedert eenige eeuwen tot Rusland behooren, en 80 à 90 pct. der bevolking Russen zijn, werd het *Amurland* eerst in 1859 door China aan Rusland afgestaan, en bezit dit slechts een klein aantal Russische kolonisten. De Kirgiezensteppe, boven reeds genoemd, wordt ook wel tot Siberië gerekend.

Met uitzondering van het *Altai-mijngebied* in het zuidelijk deel van het gouvernement Tomsk, dat een keizerlijk domein vormt, is het overige gedeelte van Siberië eigendom der kroon. Het land wordt den boeren in vruchtgebruik gegeven zonder wettelijke regeling. In West-Siberië verkreeg tot nu toe de vrije emigrant gewoonlijk 18 dessatinen (16,5 H.A.) land voor ieder lid des gezins, de gedepoteerde slechts 3 dessatinen (2,7 H.A.). In de oostelijke gewesten heerscht nog groter vrijgevigheid, en kan ieder kolonist gemakkelijk in het bezit van 1000 H.A. land komen.

De belangrijkste voortbrengselen des lands worden geleverd door landbouw en veeteelt. Met het uitbreiden der verkeersmiddelen zullen deze in belang toenemen. Evenwel het klimaat

is zeer ongunstig en op vele plaatsen is de bodem arm.

Het gebied der *granen* ligt tusschen 56—59° N.Br. en omvat de zuidelijke deelen van het gouvernement Tobolsk, de middelste van Tomsk. De bodem wordt echter slecht bewerkt, en als hij door uitputting geen vruchten meer oplevert, laat men het land braak liggen. Door de groote oppervlakte wordt er veel graan (164 à 194 mill. K.G.) geleverd voor den uitvoer; vooral in West-Siberië. Voor het ooft zijn de winters te streng, doch de vele bessen bieden daarvoor eenige vergoeding aan.

De veeteelt staat ver achter bij den landbouw. *Paarden, rundree* en *schapen* vormen het hoofdbezit als huisdieren. Doch bij den verren afstand der steden kunnen de produkten van de melk geen goeden afzet vinden. De bijenteelt is zeer geliefd; de meede, een honigbier, wordt met graagte gedronken. Ook de vischvangst in de rivieren en meren is nog van belang.

Van de mineralen geven *goud* en *silver* de grootste opbrengst, en hieraan wordt ook de meeste aandacht gewijd. Evenwel ook *ijzer, koper, lood* en *tin* worden er gevonden. Siberië is rijk aan *graphiet*. Een zeer zware laag, in het bezit van den bekenden koopman Siberiakoff, vindt men bij Turuchansk aan de Jennissei. Een andere graphietbedding werd in 1842 door den Franschman Alibert in het gouvernement Irkutsk ontdekt, en is in het bezit gekomen van de bekende firma Faber te Neurenberg voor de potlood-fabriek. Groote hoop is gevestigd op de voor kort ontdekte steenkolenlagen in zuidelijk Ussurië. Ook het eiland Sachalien levert kolen, doch deze hebben niet veel waarde wegens de groote hoeveelheid asch, die zij geven.

Steden. **Tobolsk** (22000), op de plaats waar de Tobol in de Irtsch mondt. — **Tjumen** (35000) sedert 1885 eindstation der spoorlijn van Perm over Jekaterinenburg, ligt aan de bevaarbare Tura. Handel en Nijverheid. — **Obdorsk** op 65½° N. Br. aan de Ob; marktplaats waar Samoeden en Ostjaken hun visch, rendiervellen en mammoth-tanden ter verkoop aanvoeren. — **Tomsk** (42000), rijkste en naar grootte tweede stad van Siberië. — **Barnaul** (18000), de bloeiende, goedgebouwde hoofdstad in het mijn-gebied van den Altai aan de Ob. Goud-, zilver-, ijzer-, koper- en loodmijnen, meest door Duitschers aangelegd. — **Krasnojarsk** (17000), in een vruchtbare vlakte aan de Jennissei, aan den grooten handelsweg van Rusland naar Oost-Siberië en China, waar men het plan vormt voor een spoorweg. — **Irkutsk** (50000), de grootste stad van Siberië, veel industrie. Door den transitohandel met China heeft de stad zich verheven. — **Jakutsk** (6000), nabij het gebied der grootste koude en in het dunst bevolkte gebied, aan de Lena; handel in pelswerk, Siberisch ivoor, (de slagstanden

van mammoth en walrus). De Lena is hier 204 dagen des jaars met ijs bedekt en de bodem is tot een diepte van 1—1½ M. steeds bevroren — **Blagoweschtschenk**, hoofdplaats van het Amurland, (9300) levendige handel in thee, graan en Russische industrie-artikelen. — **Wladiwostok** (14500), aan de kust der Japanische Zee, met ruime, veilige haven. Oostelijk eindpunt van de telegraaflijn over land. — **Nikolajewsk** (10580), aan de Tataren Sont, nabij den Amurmond. De haven, met veel kosten tot oorlogshaven ingericht, lijdt aan verzanding, zoodat er slechts kleine schepen kunnen binnenloopen.

Het eiland *Sachalien* (Jap. Karafto) heeft, trots de betrekkelijk zuidelijke ligging op ± 50° N. Br., toch een zoo koud klimaat, dat de landbouw er onmogelijk is. De bewoners zijn de Aino's in het Z., de Giljaken in het N., en daarenboven nog ± 5000 Russen, voor een gedeelte gedeporteerde misdadigers. De vischrijkdcm der omringende zeeën trok de Japaneezen uit het Z. en de Russen uit het noorden gedurende de zomermaanden. Deze toestand bleef lang bestaan, zonder dat een van beide regeeringen zich om dit land bekommerde. Langzamerhand werd stilzwijgend het noordelijk deel tot Rusland, het zuidelijk deel tot Japan gerekend. Toen hier echter steenkolen ontdekt werden, trachtte Rusland zijn gezag uit te breiden, en in 1875 wist Rusland van Japan te verkrijgen, dat het afstand deed van *Sachalien*, doch Japan verkreeg hiervoor de *Kurilen eil.* De steenkolen op Sachalien hebben echter geringe waarde. Rusland zendt thans misdadigers naar dit eiland.

§ 147. Turksche bezittingen in Azië.

Turkije bezit in westelijk Azië nog een aanzienlijk gebied, dat in 't geheel ± 1780000 K. M². beslaat met 15 470 000 inw. De deelen der Turksche bezittingen zijn:

1 Klein Azië	515100 K.M ²	met 8365000 inw.
2 Turksch Armenië	231194	" " 2365000 "
3 Mesopotamië	259525	" " 1650000 "
4 Syrië en Palestina	298212	" " 2000000 "
5 Turksch Arabië	474000	" " 1050000 "
6 Het eiland Samos	468	" " 44661 "
	1778499	" " 15474661 "

Het bestuur en de rechtspleging in deze landen is hetzelfde als in Turkije.

A. Klein Azië.

Bij een oppervlakte ongeveer zoo groot als Frankrijk heeft dit gebied slechts 8,3 mill. bewoners, d. i. gemiddeld 16 op 1 K.M. Het land vormt een tafelland van 1000 tot 1300 M. hoog, door eenige bergketens doorsneden. Geen enkele bevaarbare rivier vindt men in dit land. Het klimaat is er, evenals in de aangrenzende gedeelten, streng

continentaal. In de oudheid was dit gebied dicht bevolkt, en werd de bodem goed bebouwd, doch de beschaving is door tal van historische gebeurtenissen achteruit gegaan.

De landbouw is hoofdbron van bestaan. Men verbouwt er *tarwe* en *gerst*, *erwt* en *boonen*, *maïs*, *tabak*, *katoen* en *opium*. Beroemd zijn de *vijgen* van Smyrna, welke hoofdzakelijk van Samos komen, alsmede de *druiven*, *rozijnen* en de *wijn* van dit en van andere eilanden. Van de produkten der veeveelt noemen wij in de eerste plaats *zijde*, van Amasia en Brussa, en vooral de *wol* der angora-geit. Verder *was* en *sponsen*, de laatste uit de omstreken van Rhodus. Het mineralenrijk levert *koper*- en *zilverhoudende loodertsen* bij Tokat en Trapezunt; verder *steen-kool* en *meerschuurm*. De nijverheid is weinig van belang. Echter zijn de *tapijten* van Smyrna nog steeds beroemd.

Steden. **Smyrna** (200000 inw., waaronder meer dan 100000 Grieken, 60000 Turken) grootste en belangrijkste handelsstad van Voor-Azië, tapijten-industrie. — **Trapezunt** (45000), oude, belangrijke havenstad aan de Zwarte Zee. Uitgangspunt der karavanen naar Armenië en Perzië. De Russische haven van Poti, met den spoorweg, is een gevaarlijke concurrent. **Siwas** (Sebastia in den keizertijd) (48000), karavaanhandel. — **Brussa** (60000) zijde- en tapijtin-dustrie, wijnbouw, meerschuurm-industrie, handel met Konstantinopel. — **Skutari** (100000) aan den Bosporus tegenover Konstantinopel, handel met deze stad. — **Adana**, met de haven **Mersina** aan de Middellandsche Zee, stoombootverbinding, houtexport, handel in zuidvruchten. — **Tokat**, karavanenhandel, katoen- en zijde-industrie.

Het eiland **Cyprus** met 209000 inw., is sedert 1878 aan Engeland afgestaan. Men vindt er landbouw, katoenteelt, tabak, zuidvruchten. Cypruswijn is beroemd.

Het eiland **Rhodus** (Turksch) (27000), exporteert rozijnen, zijde en sesam. De stad **Rhodus** heeft een groote haven.

De volgende eilanden in den Griekschen Archipel behooren o. a. nog tot Klein-Azië: *Tenedos*, *Lesbos*, *Chios*, *Samos*, *Patmos*, *Kos*, *Thaso* enz. Hoofdprodukten dier eilanden zijn: hout, graan, wijn, zuidvruchten, honig, olie. Zeehandel.

B. Armenië en Kurdistân.

Dit gebied vormt een ruw doorgangsland voor den handel tusschen Perzië en de Zwarte Zee. veeveelt is de hoofdbron van bestaan in het bergachtige land. — **Erzerum** (60000), rustpunt voor karavanen. — **Diabekr** (47000), aan de Tigris; met belangrijke karavanenhandel.

C. Mesopotamië.

Mesopotamië bestaat grootendeels uit het laagland

tusschen en langs de rivieren de Tigris en de Euphraat. In dit land was oudtijds de Aziatische beschaving gevestigd; groote en beroemde rijken ontstonden en verdwenen in dit gebied. Tegenwoordig zijn de oevers der rivieren met gras en struiken bedekt, en de in de oudheid zoo vruchtbare velden zijn thans weinig bevolkte steppen. Hoofdzakelijk door verwaarloozing des bodems is dit land zoo achteruitgegaan. Grootendeels is Armenië door nomaden bewoond, die veeveelt drijven.

Mossul, aan de Tigris (57000), vroeger bloeiende stad, levert koper, katoen en lederartikelen; muzeline (naar de stad genoemd); stapelplaats voor Perzische en Turksche waren. — **Bagdad** aan de Tigris (180000), leder-, katoen-, zijde- en wolfabrikatie. Stapelplaats voor Europeesche, Indische, Perzische en Arabische koopwaren. — **Basra** (Bassora) (40000), te midden van dadelpalmen gelegen; handel op Indië.

C. Syrië en Palestina.

Syrië met *Palestina* bestaan uit een grootendeels woest en steenachtig kustland, van kalkgesteenten opgebouwd, en in noordelijk Palestina tot \pm 500 à 600 M. hoog. Merkwaardig is de inzinking van den bodem, van het meer van Antiochië in de richting des meridiaans naar de Golf van Akaba loopend, en die in de Dode Zee aanzienlijk (tot 394 M.) beneden het niveau der Middellandsche Zee gelegen. De Jordaan stroomt grootendeels door dit dal. Het land levert, zoover het vruchtbaar is, graan, sesam, olijven, dadels, zuidvruchten, wijn, rijst, tabak, katoen. De veeveelt heeft er beroemde paarden; verder kameelen, schapen en buffels.

Steden: **Beirut** (110000), haven van Damaskus. Zij levert vooral zijde, tabak en katoen. Marseille, Triëst, Odessa en Engeland hebben regelde stoombootvaart op Beirut. Een door de Franschen aangelegde rijweg voert van Beirut naar Damaskus. — **Damaskus** (180000), aan de Barada, die de velden besproeit, te midden van palmen, oranje, vijgen en moerbezieboomen. Beroemd door het *damast*, dat naar deze stad den naam draagt; verder stalen artikelen. — **Haleb** of **Aleppo** (120000), 104 K.M. of 4 dagreizen verwijderd van **Iskanderun**, een kleine haven. Industrie en handel bloeien te Aleppo, de bemiddelaar tusschen de Syrische kust en Mesopotamië. — **Jaffa** of **Joppe**, haven van Jeruzalem; een spoorlijn voert van Jaffa thans naar Jeruzalem. — **Jeruzalem** (43000 inw. waaronder 10000 Israëlieten, 6000 christenen). Als handelsstad heeft Jeruzalem weinig beteekenis.

D. Turksch Arabië met aangrenzend gebied.

Het schiereiland tusschen de Rode Zee en de Perzische Golf is grootendeels woest, bijna

zonder rivieren of stroomend water. Echter de terrassen, waarmede het plateau naar de westkust afdaalt, levert nog waardevolle produkten. Hier worden verbouwd: graan, wijn, dadels en koffie (Mokka); verder levert het land balsam, wierook, en gummi (Arabische). De paardenteelt is in Arabië beroemd. De industrie is van geen beteekenis. Het westelijk en het noordelijk gedeelte van Arabië behoort aan Turkije. In het binnenland worden de kleine stammen door onafhankelijke Sheiks nog patriarchaal geregeerd. Aan den Indischen Oceaan heeft de Iman van Maskate een geregeld staatswezen.

Men heeft de bevolking van Arabië op 5 miljoen geschat, welke gedeeltelijk vaste woonplaatsen hebben, gedeeltelijk nog een nomadenleven leiden.

Hoewel het land geen industrie heeft, ontbreekt het toch niet aan handelsbetrekkingen. Heeft Arabië vroeger steeds de bemiddeling tusschen Indië en het westen tot stand gebracht, en van de groote handelsbeteekenis van vroeger zijn ook nu nog geenszins alle sporen verdwenen. Ook in Oost-Afrika wordt door de Arabieren nog steeds een uitgebreide handel gedreven. Het middelpunt van den Arabischen handel is Maskate. De binnenlandsche handel komt meestal bij de pelgrimstochten „hadschs" tot stand.

Onder Turksche heerschappij staat *a. Jemen*, d. i. zuidland, met **Mokka**, de beroemde koffie. — **Sanā** (20000), koffie, handel; **Hodeida**, haven. *b. Hedschas* met **Mekka** (45000), middelpunt van den Islam. De Kaaba is het nationaal heiligdom der Mohammedanen. **Dschedda** (19000), zeehaven, hoofdhandelsplaats van Arabië. — **Medina** (15000), met het graf van Mohammed; de haven is **Jambo**.

De vrijhaven **Aden** (23000), een sterke rotsvesting aan den zuidelijken ingang der Roodde Zee, is sedert 1839 een Engelsche bezitting. Als kolenstation voor de stoombooten is Aden belangrijk, jaarlijks loopen ± 1500 schepen de haven binnen. De stad is heet en ongezond.

Maskate (20000), in het gebied van Oman of Aman, handelsstad aan de Golf van Oman.

§ 148. Perzië of Irân.

Perzië is een land, dat door vruchtbare berglanden is omringd, die in het midden een dor gebied van steppen en woestijnen insluiten. Hier was eenmaal het vaderland van Mediërs, Perzen en Parthen. De tegenwoordige bevolking bestaat uit *Perzen* en *Mediërs*, lieden van schoonen, Kaukasischen lichaamsbouw, en uit *Turksch Tataarsche stammen* in het N.W. des lands. De levenswijze der bevolking is zeer eenvoudig, en het hoofdvoedsel bestaat uit rijst. De Schach is onbeperkt heerscher.

Woestijnen, steppen en naakte gebergten zijn

de regel, woud en vruchtbaar bouwland de uitzondering in het landschapsbeeld van Perzië. Waar water in overvloed is, zij het kunstmatig of door de natuur aangebracht, daar ontwikkelt zich meer of minder weelderig de plantengroei; waar het water ontbreekt vindt men woestijn. In de kuststreek aan de Kaspische Zee en de gebergten van Kurdistan vindt men nog eiken en beuken wouden. De landbouw, nog hoofdmiddel van bestaan, wordt op zeer primitieve wijze gedreven. Zijdeteelt is er aanzienlijk. Van de huisdieren dient het schaaap meest voor slachtvee, de geit levert melk, het rund is er trekdier, de kameel lastdier. De industrie levert slechts enkele artikelen voor het buitenland van belang: nl. tapijten, shawls en zijden stoffen, terwijl ook de parelvisserij in de Perzische Golf nog beteekenis heeft. De Perzische tapijten worden met de hand bewerkt; de fijnste komen uit Kurdistan en Mesched, de duurste shawls levert Kerwan.

De verkeersmiddelen zijn zeer slecht; in het binnenland bestaat enkel het karavanen-vervoer. Het verkeer over de Perzische Golf is meest in handen van Engelschen en Arabieren, op de Kaspische Zee van de Russen.

Steden: **Teheran** (210000) hoofdstad, in den zomer zeer ongezond en voor de helft door de bevolking verlaten. Industrie en handel zijn er niet aanzienlijk. — **Tebris** (180000) aanzienlijke handelsstad; middelpunt van verkeer tusschen Perzië en Europa. — **Isfahan** (90000) levendige industrie en binnenlandsche handel. — **Mesched** (70000) hoofdplaats voor het verkeer met Oost-Perzië. — **Schiras** (32000) verbouw van tabak, wijn en rozen. **Buscher** of **Abuscher**, belangrijkste zeehaven des lands.

§ 149. Beludschistân.

(Grootte ± 2800 K.M². — 350000 inw.)

Beludschistân vormt het Z. O. deel van het hoogland van Irân. Het is een land, dat uit een handelsoogpunt weinig beteekenis heeft. Nijverheid en handel zijn er gering. **Kelat** (14000) is de hoofdstad.

§ 150. Afghanistân.

(680000 K.M². — 4 à 6 mill. inw.)

Dit land is in politiek opzicht van groote beteekenis, omdat het tusschen de Engelsche en Russische bezittingen in Azië ligt. Het Afghaansche hoogland, dat door randgebergten omsloten is, welke alleen door moeielijk begaanbare passen zijn over te trekken, vormt door die natuurlijke gesteldheid een uitstekende grenscheiding tusschen beide genoemde machten. De bevolking heeft gedeeltelijk vaste woonplaatsen en bestaat verder voor een gedeelte nog

uit nomaden. De gebergten zijn rijk aan metalen, op de hoogvlakten wordt *graan* verbouwd, en in de dalen vindt men ook *zuidvruchten*. De veeteelt is er van veel belang. De industrie levert enkel voor de behoefte des lands. De handel is er karavanenhandel; kameelen vervoeren de handelsartikelen. — **Kabul** (60000) zetel van den Chan of sultan. Levendig transitoverkeer als kruispunt der karavanenwegen. — **Herat** in een vruchtbare, bouwbare vlakte.

§ 151. Britsch Azië.

(4973420 K.M². — 293580000 inw.)

Britsch-Azië beslaat een groot gebied, welks deelen in verschillende graden van afhankelijkheid tot het Britsche Rijk staan. Men onderscheidt daarbij *Kolonien* (Colonies), *Bezittingen* (Possessions en Dependencies) en *Beschermde Staten* (Protectorates). Tot Britsch-Azië behooren: *Cyprus*, (zie pag. 177), *Aden* (zie pag. 178) *Britsch-Indië*, *Ceylon*, *Straits Settlements*, *Labuan* met *Noord-Borneo* en *Hongkong*.

Britsch-Indië.

De Britsche heerschappij in Indië is wel het belangrijkste van de Aziatische bezittingen. Zij ving aan met de oprichting der Oost-Indische Compagnie in 1600. Het was een handelsmaatschappij, die met monopolien en soevereine rechten begiftigd was. In 1858 zijn de hoogheidsrechten van de Oost-Indische Compagnie aan de Engelsche regeering overgegaan. De koningin van Engeland, die met 1 Jan. 1877 den titel „Keizerin van Indië” aannam, kwam daardoor in plaats der Oost-Ind. Compagnie, met al haar rechten en plichten. De Staatssecretaris van Indië oefent het beheer uit in naam der Koningin. In Indië is het bestuur opgedragen aan een Gouverneur-Generaal, die gewoonlijk, hoewel niet officieel, *Vice-Koning* genoemd wordt. Hij wordt door de kroon benoemd en bezit uitgebreide volmacht. Evenals de Staatssecretaris in Engeland wordt de Vice-Koning, die te Calcutta resideert, door een Raad in zijn bestuur bijgestaan.

De *onmiddellijke bezittingen* in Indië zijn onbeperkt eigendom van Engeland en worden door *vice-gouverneurs* bestuurd. De *beschermde staten*, welke er niet minder dan 629 zijn, staan onder inlandsche vorsten, hebben hun eigen wetten en besturen, en zijn ten opzichte van binnenlandse zaken zelfstandig. Aan het hof van elk dezer vorsten is een door den Vice-Koning benoemd resident gevestigd, die meer of minder invloed uitoefent, en waakzaam is voor de handhaving van het Britsche gezag. Daar er in de onmiddellijke Engelsche bezittingen meer orde heerscht, heeft er in de laatste jaren een emigratie uit de beschermde staten naar deze plaats. In het directe Engelsche gebied wonen gemiddeld 90 personen op 1 K.M².

Indië wordt onderscheiden als *Voor- en Achter-Indië*. Voor-Indië is het rijkst gezegende tropenland van Azië. De reusachtige bergketen van den Himalaja, met de hoogste verheffingen der aarde, sluit het land naar het noorden en noordoosten af, doch door de Kaiberpas drongen sedert ouden tijd reeds veroveraars uit het noorden het land binnen, die zich hoofdzakelijk in de laagvlakte vestigden. De laagvlakte van de *Ganges* en de *Bramaputra*, welke beide rivieren een gemeenschappelijke delta doen ontstaan, vormt het Noord-Indische laagland, een zeer vruchtbaar en goed bebouwd gebied, waar de meeste en grootste steden gevonden worden. Verder strekt Voor-Indië zich als een schiereiland in het *Plateau van Dekan* naar het zuiden uit. Dekan bestaat uit een driehoekig tafelland, van 500 tot 1000 M. hoog. In het westen vormt de bergketen van de *West-Ghats*, met de vruchtbare en havenrijke kust van *Malabar*, de grens van Dekan naar de zee, en in het oosten is het de keten der *Oost-Ghats*, met de moeielijk genaakbare kust van *Koromandel*.

Achter-Indië is het schiereiland ten O. van de Golf van Bengalen. Het is door groote rivieren, die langs lengtedalen in het bergland den weg kiezen, doorsneden, en van deze is de *Irâvadi* de belangrijkste.

Indië behoort klimatologisch tot het gebied der *moessons*, d. i. der regelmatige winden, die met de jaargetijden afwisselen. In den zomer bij den hoogsten zonnestand waait de wind van de zee naar het land, en deze wind brengt vooral aan de kuststreken regens aan; *natte moesson*. De wintermoesson, de wind die bij den laagsten zonnestand waait, heeft een tegengestelde richting, en waait van het land naar de zee. Daardoor is deze een droge wind, de *droge moesson*. De zomermoesson doet in deze gewesten een rijke flora ontwikkelen, die door de ligging nabij den keerkring een tropisch karakter draagt.

Britsch-Indië wordt bewoond door eene vermenging van onderscheidene rassen en volkstammen, onder wie de nakomelingen der Arische *Hindoes* de meerderheid uitmaken. In Dekan wonen nog nakomelingen van de niet-Arische *Dravidas*. Verder hebben zich *Arabieren*, *Iraniers*, *Mongolen* en vertegenwoordigers van verschillende andere stammen in dit gebied gevestigd. Het aantal Indische Ariërs bedraagt 195,4 mill., dat der *Dravida's* 52,9 mill. De meest gebruikte taal des lands is het Hindostansche (Hindostani), welke taal alle hoogere burgerlijke ambtenaren moeten leeren. Ongeveer $\frac{3}{4}$ der bevolking (207,7 mill.) belijdt den Hindugodsdienst, een nieuw-Brahmanisme; verder wordt de Mohamedaansche leer door 57,3 mill. beleden, 9,3 mill. zijn natuuraanbidders (Animisten), 7,1 mill. zijn Budhisten (in Barma en Kaschmir) en 2,3 mill. zijn Christenen.

Landbouw en veeteelt; mineralen. De Indische regeering is de grootste grondbezitter der aarde, en landbouw is de belangrijkste bron van haar inkomsten. Van de 56,2 mill. H.A. lands, welke in 1891 bebouwd werden, had ongeveer het $\frac{1}{5}$ gedeelte een gedeeltelijk kunstmatige besproeiing. De *rijst* wordt veel verbouwd in landstreken aan den Beneden-Ganges en de Brahmaputra alsmede in de kuststreken van Achter-Indië. *Tarwe* wordt veel verbouwd in Panjáb, (den Boven-Indus) de centrale en de noord-westelijke provinciën. *Gerst* en *katoen* groeien bovenal in Bombay en de centrale provinciën; *jute* in Bengalen, *indigo* in Benares, *koffie* in de zuidelijke gebergten; *thee* voornamelijk in Assam, *tabak* en *opium* in Bengalen en Malwa, *kinabast* sedert 1860 op den Niligiri (Z. v. Dekan), *lijnzaad*, *raapzaad* en *grondnoten* in verschillende deelen des lands, *kokosnoten* aan de zuidelijke kusten. De wouden leveren voortreffelijke *houtsoorten*, vooral het gezochte *teakhout*.

Van de dierlijke produkten noemen wij in de eerste plaats *wol* en *zijde*. Buffels trekken den ploeg; olifant en kameel zijn lastdieren. Het gebrek aan paarden wordt uit Australië en Afghanistan aangevuld.

Als mineralen levert Indië *ijzer* en *goud*; verder steenkolen in het land tusschen de Ganges en de Godaweri; echter geven deze kolen veel asch. *Zout* wordt gedeeltelijk aan de kust, gedeeltelijk in Panjáb gewonnen.

Nijverheid. De bouwkunst heeft in Indië drie groote tijdperken doorgemaakt, welke met drie perioden in de godsdienstgeschiedenis samen vallen: met de heerschappij van het Brahmanisme, van het Budhisme, en van den Islam. Talrijke verblijfselen uit deze drie tijdperken der bouwkunst zijn nog aanwezig.

De kunstvlucht der Indiërs heeft zich op verschillende zaken gericht. Men vindt er *tapijtweverij*, fabriekatie van *zijden* en *katoenen stoffen*, velerlei *versiering van metalen artikelen*, van *wapens* enz.; fabriekatie van *hout-* en *ivoorsnijwerk*; terwijl vele sierartikelen van goud, paarden en edelgesteenten bewerkt worden. In den nieuweren tijd zijn onderscheidene takken van Europeesche industrie hier ontwikkeld geworden, en concurreeren die reeds op de Chineesche en Japansche markten met Engeland.

Handel. De uitvoer van artikelen uit Indië heeft in volgorde plaats naar de volgende landen: Engeland (ongeveer $\frac{1}{3}$ van het totaal), China, Frankrijk, Egypte, België, Duitschland, Straits Settlements, Italië, Ceylon, Vereenigde Staten van Noord-Amerika, Oostenrijk en Japan.

In 1892 werden havens der Britsche bezittingen in Azië bezocht door 162 schepen onder Nederlandsche vlag, waarvan 158 stoomschepen. Daarvan kwamen er 82 in de haven van Singapore,

51 in die van Penang, en 29 in die van Colombo.

De totaaluitvoer bedroeg in 1891 voor een bedrag van 8359,5 mill. gulden. De belangrijkste uitvoerartikelen zijn in volgorde naar het bedrag van den uitvoer: rijst, (Beneden-Barma vooral), tarwe, olieozaden, ruw katoen, katoenen garens, opium, jute (uit Bengalen), thee (Assam), huiden, indigo, koffie en wol.

Verkeerswezen. De regeering heeft in vele opzichten de toestanden in Indië verbeterd, door het aanleggen van besproeiingswerken, door het invoeren van onderscheidene cultuurplanten, als de theestruik, de kina, enz. Ook voor het verbeteren van het verkeer heeft de regeering veel gedaan door het aanleggen van wegen, van spoorlijnen en telegraaflijnen, en door de organisatie van het postwezen.

De buitenlandsche handel heeft voornamelijk plaats van de volgende havens uit: *Bombay*, uitvoer van katoen, tarwe, oliezaad, opium. *Calcutta*, opium, oliezaad, rijst, indigo, tarwe, thee. *Rangun* (uitvoer vooral van rijst); *Madras* (uitvoer van katoen, oliezaad, rijst, indigo), *Karatschi* (uitvoer van tarwe, oliezaad, katoen).

Indeeling en plaatsbeschrijving. Het Britsche gebied wordt ingedeeld in twee presidentiën of gouvernementen; *Bombay* met Sindh en Aden en *Madras*, alsmede tien provinciën: *Bengalen*, *Pandjáb*, *Noordwestprovinciën*, *Oudh*, *Centraal-provinciën*, *Assam*, *Barma*, *Berar*, *Adschmir* en *Kurg*.

A. **Bengalen.** *Calcutta* (met de voorsteden 862000 inw.) hoofdstad en zetel der regeering, aan den linkeroever der *Hugli*, 160 K.M. van haar mond aan den westrand van den Gangesdelta. De stad bestaat uit de *Zwarte stad* in het N., een gedeelte met nauwe, vuile straten, waar de inboorlingen wonen, en de *Witte stad* in het zuiden, naar Europeesch model gebouwd, waar de Europeanen verblijven. *Howra* is de voorstad van Calcutta aan de westzijde der rivier (116000). — *Murshidabad* (150000) oude hoofdstad van Bengalen, aan het begin van den Gangesdelta. — *Patna* (165000) in een vruchtbare streek, levert veel indigo en opium.

B. **Noordwest-provinciën.** *Benares* (219000) paarden, edelgesteenten, katoen en zijde. — *Allahabad* (175000) heilige stad aan den heiligen stroom der Hindus, de Ganges. Katoen.

C. **Oudh.** *Lucknau* (223000).

D. **Pandjáb.** *Lahore* (179000). — *Amritsar* (137000), belangrijkste fabrieks- en handelsstad van N. W. Indië. — *Delhi* (193000) hoofdstad van den Islam in Indië, is achteruitgegaan.

E. De **Centraal-provinciën** omvatten deelen van Hindostan, Malwa en een groot deel van Goudwana. *Nagpur* (100000).

F. **Bombay.** *Bombay* (822000) eerste handelsstad, ligt op een eilandje aan de westkust.

De naam komt van het Portugeesch *Bom-bahia* = goede baai, een goed gekozen naam. Bombay is de eerste handelsstad van Indië. — **Puna** (130000), graanhandel; papierfabriek. — **Karatschi** (105000) ten W. van den mond der Indus; haven van het Indusgebied, ook uit militair oogpunt van beteekenis.

G. **Madras**: **Madras** (453000). Bij de N.-O. winden van Oct. tot Jan. is de kust ongenaakbaar, en ook anders moeten de schepen ver van de kust ankeren. — **Kalikut** (66000), waar Vasco de Gama in 1498 het eerst landde; de haven verzandt.

H. *In de beschermde staten*: **Haiderabad** in Dekan (415000). **Maisur** of **Mysore** (74000).

I. *Oppen- en Beneden Barma* (Burma): **Rangun** (180000), havenstad; uitvoer van rijst. — **Mandalay** (189000), oude residentie in het binnenland, aan de Irawadi; beroemde robijngraven in de nabijheid. **Akyab** (34000). — **Bassein** (31000) rijsthaven.

Bezittingen van andere natien in Indië: Portugal heeft van zijn eens zoo rijke bezittingen alleen behouden **Diu** en **Goa**; Frankrijk bezit **Pondichery** (50000) en **Carical** (35000) beide slecht te genaken havens, en **Tschandernagore** (25000) in den Gangesdelta.

Zelfstandige Staten: Aan den zuidelijken voet van den Himalaja liggen de zelfstandige staten **Nepal**, met de hoofdstad **Katmandu** (50000) en **Buhtan**. De Engelschen noemen deze staten „Frontier States”, d. i. grensstaten.

§ 152. Het eiland Ceylon.

Ceylon wordt door de Golf van Menaar en de Palkstraat van Dekan gescheiden. Langs de kusten vindt men vele goede havenplaatsen. De oorspronkelijke bewoners zijn de Singhaleezen (\pm 1 mill. Budhisten). De regenrijkdom des lands, welke de zuidwest moesson aanbrengt, heeft een weelderige plantengroei ten gevolge, en doet onderscheidene cultures goed gedijen. Bovenal levert het plantenrijk *rijst* en andere *granen*, *kokoswouden*, *kaneel*, *koffie*, *thee*, *cacao*, *kina*. Door de koffieziekte is deze cultuur verminderd, en heeft plaats gemaakt voor de thee, welke thans veel wordt uitgevoerd. De buitenlandsche handel is hoofdzakelijk in handen van Engeland. De havens voor den handel zijn: **Colombo** (127005), **Point de Galle** (33500), **Trincomali** (11400), **Jafna** (43000). De hoofdstad is **Kandy** (20000).

Tot Ceylon worden ook gerekend de Z. W. gelegen eilanden der *Malediven*, een groep van 17 atollen (koraaleilanden), waar men *Kauri*-schelpen vischt, en de *Lakkadiven*.

§ 153. De Straits Settlements.

De „Straits Settlements” d. i.: „de Engelsche nederzettingen of bezittingen aan de zeestraat”,

n.l. aan de Straat van Malakka, vormen sedert 1867 een kroonkolonie met den zetel der regeering te Singapore. Hiertoe behooren:

	K.M ² .	Inw.
1 Eiland Singapore	533,5	184554
2 " Pinang (Pulo Penang)	277,1	} 235618
3 De provincie Wellesley	699,3	
4 " " Dindings	518,0	
5 Stad en district Malakka	1706,8	
Totaal		3734,7 512342

De bevolking bestaat hoofdzakelijk uit Maleiers en Chineezen; verder uit inboorlingen van Indië, en uit 3400 blanken.

Singapore is de belangrijkste stad (15000) voor den handel. Het is een centraalpunt voor de scheepvaart in de wateren van Oost-Azië, wat bevorderd wordt, doordien het een vrijhaven is. In den omgang wordt er Maleisch gesproken. Uitvoer van gambir, tin, sagomeel, peper, verschillende harsen en gummisoorten, antimonium, schildpad, enz.

§ 154. Britsch Noord-Borneo en Labuan.

Een Engelsche maatschappij wist in 1878 van de sultans van Sulu en Brunei, in het noordelijk gedeelte van Borneo, 80300 K.M². lands te verwerven. Door koninklijk decreet werd de „British North Borneo Company” in de bezitting bevestigd, en in 1888 werd deze bezitting onder bescherming van Engeland gesteld en met het eiland *Labuan* vergroot, dat sedert 1844 reeds een Engelsche bezitting was. Labuan heeft vooral beteekenis door de steenkolen. De hoofdstad van Britsch Noord-Borneo is **Sandakan**, aan de N.O.kust gelegen. Landbouw wordt er bovenal uitgeoefend. *Brunei* en *Sarawak*, gedeelten in het N.W. van Borneo, staan sedert 1888 onder Britsch protectoraat.

§ 155. Hongkong.

In het Oosten van Azië bezit Engeland sedert 1841 nog de Kroonkolonie *Hongkong*. Bij den vrede van Nanking, waarmede de „opiumoorlog” werd afgesloten, verkreeg Engeland dit eilandje, 76 K.M² groot, ten O. van het Portugeesche Macao gelegen. Op Hongkong ligt de stad **Victoria**, veelal **Hongkong** geheeten, met goede dokken. Hongkong is een vrijhaven. Hoewel de handel na het opkomen van Shanghai en andere verdraghavens in China verminderd is, kan Hongkong toch nog altijd een stapelplaats van den Britschen handel op China genoemd worden.

Hongkong is de belangrijkste stad ten O. van China voor het chartern van schepen, voor post en telegraphie, en is een groot kolenstation. De belangrijkste handelswaren zijn: opium, katoenen en wollen stoffen, metalen artikelen, aardewerk, houtsoorten, suiker, olie, ivoor enz.

§ 156. Fransche bezittingen in Azië.

De Fransche bezittingen in Voor-Indië hebben wij reeds genoemd. In *Achter-Indië* bezit Frankrijk een uitgebreider gebied het „*Indo-Chine Française*,” dat bestaat uit *Cochinchina*, *Kambodja*, *Annam* en *Tongking* (Fransch Tonkin). Dit gebied beslaat ± 489000 K.M². met 18 à 19 mill. inwoners. Het wordt bespoeld door de *Golf van Siam* en de *Zuid-Chineesche Zee*. De *Mekong* is de grootste rivier van dit land. De hoofdvoerartikelen des lands zijn: rijst, kaneel, katoen, suiker, huiden, tabak, indigo, peper en gezouten of gedroogde visch. Hoewel een Fransche bezitting, is de handel nog hoofdzakelijk in Engelsche handen.

Cochinchina: **Saigon** (65000), havenstad; in 1891 liepen 322 schepen (315445 tonnen) de haven binnen, waaronder 147 Engelsche en 132 Duitsche schepen.—*Kambodja*: **Pnom-Penj** (75000 inw.). — *Annam*: **Hué** (30000). — *Tongking*: **Hanoi** (70000; met de omringende plaatsjes 150000 inwoners).

§ 157. Portugeesche Bezittingen in Azië.

Portugal, dat den zeeweg naar Indië van Europa uit ontdekt heeft, had in de 16^{de} eeuw hier een zeer uitgestrekt bezit. Door de Engelschen en de Nederlanders zijn die Portugeesche bezittingen langzamerhand voor een groot gedeelte in beslag genomen, en Portugal bezit thans slechts eenige verstrooide overblijfselen van zijn vroeger gebied. Die bezittingen zijn de volgende:

In Indië: *Goa*, *Damão* en *Diu*. In China: *Macao*, en in den Maleischen Archipel de N. O. helft van het eiland *Timor* (met het stadje *Dili*), en het kleine nabijgelegen eilandje *Kambing*.

Macao (Chin. Makau) (170000), in de nabijheid van het Britsche Hongkong gelegen en met een ondiepe haven, wordt door laatstgenoemde stad overvleugeld.

§ 158. Het koninkrijk Siam.

Siam, door de inboorlingen „*Muang Thai*” d. i. land der vrijen genoemd, is het eenige nog eenigszins vrije land van *Achter-Indië*. De koning regeert als een tamelijk wel absoluut vorst. De buitenlandsche handel is hoofdzakelijk in handen van vreemdelingen en geschiedt over **Bangkok** (600000 inw.) aan de Menam gelegen. Een ondiepte aan den mond der rivier maakt het binnenvaren alleen voor schepen met minder dan 4 M. diepgang mogelijk. Hoofdartikelen van den uitvoer zijn: rijst, peper, suiker, sesam, teakhout, visschen en huiden.

§ 159. Het Chineesche Rijk.

China, in het Chineesch „*Tschung-kwo*”, d. i. „land van het midden” geheeten, is de volk-

rijkste staat van Azië en de tweede in oppervlakte. De oppervlakte beslaat 11790000 K.M², terwijl het aantal bewoners op 400 millioen geschat wordt. Men onderscheidt eigenlijk China en de Chineesche bijlanden of koloniën en beschermden staten. Tot de laatste behooren *Mandschurije*, *Mongolië*, *Tibet*, *Dsjungarijë* en *Oost-Turkestan*. Korea was vroeger een Chineesche vazallenstaat, doch thans niet meer.

Op zijn minst $\frac{3}{6}$ van China wordt door bergten en hoogland ingenomen. In de noordelijke provinciën breiden zich groote hoogvlakten uit, door van Z. W. naar N. O. loopende bergketens afgebroken. Aan den Grooten Oceaan heeft China een goede kustontwikkeling. Deze, in verband met vele groote rivieren en de kunstmatig aangelegde verbindingskanalen tusschen de rivieren, bevorderen het scheepvaartverkeer zeer. Onder de rivieren staan de *Jang-tse-kiang* en de *Hoango* in betekenis bovenaan. De *Jang-tse-kiang*, d. i. „zoon des oceaans”, is een der grootste rivieren van de aarde; haar betekenis voor het scheepvaartverkeer is met de *Mississippi* in Noord-Amerika of met de *Wolga* in Rusland te vergelijken. De *Hoango* of *Gele rivier* doorstroomt het bekende lössgebied van Noord-China; een uitgestrekte oppervlakte is hier met zware lagen löss, een oude kleisoort, bedekt. Deze gele kleibestanden geven aan het water der rivier een gele kleur, en deze heet daarnaar „gele rivier.” Zelfs de zee bij den mond wordt door dat water nog gekleurd, en heet ook *Gele Zee*. De *Peiho* of „*Witte rivier*” is de noordelijkste rivier des lands; aan deze rivier ligt Peking. In het zuiden is nog belangrijk de rivier de *Sikiang*. De laatste is de belangrijkste rivier van Zuid-China. Een der armen van de *Delta* loopt als *Kanton-rivier* voorbij de groote handelsstad van dien naam.

Door de uitgestrektheid des lands en het groote verschil in hoogte wisselt het klimaat in de onderscheidene deelen zeer af. Over het grootste gedeelte heerscht een streng vastelandsklimaat met heete zomers en koude winters. Langs de kuststreken vindt men een typisch moessonklimaat met tegengestelde winden in den winter en den zomer. In den winter waait de koude, droge landwind, die uit het N. W. komt; in den zomer waait de zeewind uit het Z. O. en O. en brengt veel vochtigheid en regens langs de kuststreken. Hierdoor wordt het verschil in temperatuur in den zomer en den winter zeer groot. Het verschil tusschen de hoogste en de laagste temperatuur te Peking bedraagt wel 50°, te Shanghai meer dan 47°, en te Kanton 33°. Het Keizerskanaal te Peking vriest zelfs tot op den grond toe vast, en ook de *Golf van Petschili* wordt met zware ijslagen bedekt.

De bevolking van China, de *Chineez*en of *Hanlieden*, vormen een door lichamelijke en geestelijke eigenaardigheden en zeden scherp onderscheiden tak der groote Mongoolsche volkenfamilie. Reeds voor meer dan 4000 jaren scheidten zij zich van de overige Mongolen af, en vestigden zich in dit gebied. De Chinees is verstandsmensch; gemoedsaandoeningen zijn bij hem zeer zeldzaam. Scherpzinnigheid en berekend verstand zijn belangrijke eigenschappen, waardoor zijn handelen bepaald wordt. De Chinees is vreedzaam en ordelievend, hij werkt gaarne, en doet dat met volharding. Als slechte eigenschappen kan men aanmerken zijn gemis aan reinheidszin, gebrek aan waarheidsliefde, neiging tot diefstal, valsheid en ondankbaarheid. De eeuwenlange geslotenheid des lands voor vreemden heeft een sterk conservatisme doen ontwikkelen. Het gebruik van opium heeft zich, trots alle verbodsbepalingen der regeering, meer en meer verbreid.

De Chineesche bevolking wordt verdeeld in vrijen en slaven. Evenwel het getal der laatsten is niet groot, en meestal zijn zij door schulden in dien toestand van afhankelijkheid gekomen. Geleerdheid staat sedert de oudste tijden hoog in aanzien, doch onder de landsbevolking telt men nog vele millioenen die niet kunnen lezen of schrijven.

De regeering van China vormt een patriarchaal despotismus, hetwelk echter de bevolking niet schijnt te drukken, daar het overeenkomt met hun religieuze beschouwingen. De keizer is voor den Chinees „Tien-tsze”, d. i. „zoon des hemels” en de bemiddelaar tusschen goden en menschen.

Produkten. In China vormt de boerenstand een „eere-stand”, die in rang boven de handwerkslieden en kooplieden staat. De Chineesche boer heeft zijn grond van den Staat verkregen en behoudt dien zoo lang als hij hem bebouwt en de daarop rustende belasting betaalt. Dit bezit gaat op den oudsten zoon over, hoewel ook jongere zonen op den grond kunnen blijven wonen. Dochters erven niet mede. Gewoonlijk is een dergelijke boerderij klein, en wijl de veeteelt gering is, het grasland ontbreekt, melk en boter onbekende zaken zijn, wordt al de grond zorgvuldig bebouwd, als ware het geheele land een tuin. In den regel komen enkel bij den rijstbouw de door den buffel getrokken ploeg en egge in gebruik. De meeste arbeid is handenarbeid.

Door de dichte bevolking neemt het verbouwen van voedselplanten een eerste plaats in. Rijst, tarwe, gerst, verschillende soorten van gierst, maïs, boekweit, peulvruchten, aardappelen enz. komen meest voor. Daar het voor den rijstgroei in de noordelijke streken te koud is, levert deze plant niet voldoende op voor de behoefte des lands; uit Formosa en Achter-Indië

wordt in het ontbrekende gedeelte voorzien. Katoen is algemeen verbreid; daarbij komen nog linnen, hennep enz. Belangrijk is de theeplant, zoowel voor het binnenlandsch gebruik als voor den uitvoer. Talrijk zijn de oliegewassen en de plantenvetten. De beste tafelolie komt van het sesamzaad. Het suikerriet wordt voornamelijk in het zuiden en op Formosa verbouwd.

De belangrijkste handelsplant is de theestruik. De cultuur der thee is over een gebied van 110000 K. M²., van den keerkring tot 35° N. Br. verbreid. Zooals in Midden Europa de wijngaarden, vindt men de Chineesche „theegronden” voornamelijk aan de onderste zachte hellingen der bergen en heuvels.

De veeteelt heeft er geen groote beteekenis. In de behoefte aan vleesch wordt meestal voorzien door varkensteelt en vogels; in het N. door schapen- en runderteelt. De paarden zijn er klein en worden slecht behandeld. Aan de grenzen van China wordt het verkeer in de woestijnen van Mongolië en Mandschurië door de kameel tot stand gebracht. Verder moeten wij nog noemen de zijderups, en eindelijk de schildluis, welke een soort van vet levert.

De bodem des lands is rijk aan steenkolen, die in schier elke provincie gevonden worden, maar nog weinig worden geëxploiteerd. IJzerertsen moeten ook in onderscheidene gedeelten des lands voorkomen; eveneens vindt men er steenzout, koper, zink, tin, lood, zilver. Doch in 't algemeen is de mijnbouw er nog weinig ontwikkeld.

De industrie in China is meestal klein-industrie. De bekwaamheid en handigheid van de Chineesche werklieden vergoedt eenigszins het gemis van machines. Met eenvoudige werktuigen weten de Chineezzen nog veel tot stand te brengen, vooral wat betreft ivoor-, hout- en steensnijderij, waarvoor Kanton de hoofdzetel is.

Ook de zijdeveverij wordt er met kunst beoefend, bovenal in de steden Nanking, Sutschou, en Hangtschou. Nanking is bovendien reeds lang door zijn katoenen weefsels bekend. In andere takken van industrie werd China reeds lang door Japan en andere landen overvleugeld, o. a. in de lak-, porcelein-, brons- en email-industrie.

De handel van China met het buitenland neemt toe. Vroeger geheel gesloten, zijn thans 25 havens door verdragen voor den handel opengesteld. Dit zijn de zoogenaamde „verdrags-havens”. De buitenlandsche handel is hoofdzakelijk (in 1891 voor 85,4 pct. van den invoer) in handen van Engeland, Engelsch-Indië en Hongkong. Een overzicht van het aandeel der verschillende volken in den handel op de verdragshavens geeft de volgende statistiek voor 1891, de waarde uitgedrukt in Taels ¹⁾.

¹⁾ De Tael heeft ongeveer een waarde van f 2.70.

	Invoer in duizend Taels.	Uitvoer in duizend Taels.
Groot-Britannië	29 628	13 771
Over Hongkong	68 155	37 707
Oost-Indië	12 473	1 562
Singapore en Straits Settlem.	1 769	1 379
Australië en Nieuw-Zeeland	110	1 196
Zuid-Afrika	—	189
Britsch Noord-Amerika	934	519
Vereenigde Staten v. N. A.	7 731	9 033
Zuid-Amerika	31	—
Europa (zonder Rusland) . . .	4 381	14 899
Rusland over Odessa ter zee	883	5 777
Rusland en Siberië over		
Kiachta en Siberië	—	4 433
Russisch Mandschurië	180	917
Japan	5 704	5 801
Over Macao	3 656	1 918
Philippijnen	47	233
Cochinchina, Tongking en		
Annam	250	208
Siam	29	357
Java en Sumatra	36	370
Aziatisch Turkijë, Perzië		
en Egypte, Algiers en		
Aden	4	668

De hoofdartikelen van den invoer zijn *opium, katoen, rijst, wollen stoffen, metalen, steenkolen, petroleum*; uitgevoerd worden bovenal: *thee, zijde, suiker, gevlachten stroo en rotangartikelen.*

De verdragshavens van China zijn de volgende:

A. *De noordelijke: Nuitschwang* (60000). — **Tientsin** (950000), haven van Peking. — **Tschifu** (33000). B. *Rivierhavens aan de Jangtse: Tschungking* (250000). — **Itschang** (34000). — **Hankou** (800000). — **Kiukiang** (53000). — **Wuhu** (71000). — **Nanking** (40000). — **Tschönkiang** (140000). — C. *Middelste havens: Schanghai* (400000). — **Ningpo** (255000). — **Wontschou** (80000). — D. *Zuidelijke havens: Futschou* (663000). — **Amoy** (96000). — **Swatou** (40000). — **Kanton** (1800000). — **Pakhoi** (25000). — **Kaulung en Lapa**. — E. *Op de eilanden: Kiungtschou* (op Hainan, 40000). — **Tamsui** (op Formosa, 100000). — **Kilung** (Formosa, 70000). — **Taiwan** (Formosa, 235000). — **Takou** (Formosa, 100000 inw.). — Daar de verdragshavens bovenal voor den internationalen handel beteekenis hebben, zullen wij in de opnoeming der steden weinig verder gaan. Alleen noemen wij nog **Peking** ($\pm 1\frac{1}{2}$ mill. inw., noordelijke hoofdstad) met het keizerlijk paleis in de nabijheid.

§ 160. Het koninkrijk Korea.

Korea was tot in den nieuwsten tijd een land, dat enkel voor de Chinezen toegankelijk was.

Eerst in 1876 werd het door een verdrag met Japan voor de buitenwereld geopend. Sedert sloten ook de Vereenigde Staten, Duitschland, Engeland, Rusland, Italië, Frankrijk en Oostenrijk verdragen met Korea. Hierbij werd het land als zelfstandige, onafhankelijke staat behandeld, hoewel het vroeger onder een soort van bescherming van China stond.

De produkten des lands zijn: rijst, tarwe en andere graansoorten, boonen, Spaansche peper, tabak. Tot de huisdieren behooren runderen, varkens, paarden van klein ras, gevogelte. In enkele streken wordt zijdeteelt uitgeoefend. Verschillende rivieren voeren stofgoud mede; verder moet de bodem rijk zijn aan koper, ijzer en kolen, doch deze bergbouw wordt nog niet geëxploiteerd.

De buitenlandsche handel heeft de verwachting der verdragstaten niet vervuld; men had te hooge verwachting van de koopkracht des volks. De buitenlandsche handel is hoofdzakelijk in handen van Japanneezen.

Voor den buitenlandschen handel dienen de havens **Tschemulpo, Fusan en Gensan**.

§ 161. Het keizerrijk Japan of Nippon.

Door de inwoners wordt het eilandrijk Japan **Nippon** genoemd, d. i. het land van den opgang der zon. Dit eenige groote, Oost-Aziatische eilandrijk bestaat hoofdzakelijk uit ketens van vulkanische gebergten, die in het binnenland echter nog niet volledig bekend zijn. Het eigenlijke Japan bestaat hoofdzakelijk uit vier groote eilanden **Kiuschiu, Schikoku** (*Sjikok*), **Honschiu** (of *Hondo*; veelal in Europa ten onrechte *Nippon* genoemd) en **Jesso**. Daarbij komen nog de **Kurilen** en de **Liukiueilanden**. De Japansche eilanden hebben een groote kustlengte (24480 K.M.). Vooral de zuid- en westzijde der eilanden is het meest geleed, wat voor de scheepvaart van groot belang is.

De Japanneezen zijn de nakomelingen van veroveraars, welke over Korea het land binnetrokken. Over hun afkomst is nog weinig met zekerheid bekend. Hoewel de lichaamsbouw ten duidelijkste aanwijst, dat zij tot het Mongoolsche ras behooren, onderscheiden zij zich toch van de Koreaners door taal en geestelijke eigenaardigheden. Of dit verschil alleen een gevolg is van de lange scheiding en van de veranderde levenswijze, of misschien ook uit vermenging met Polynesiërs en Maleiers voortkomt, is nog onbeslist.

Het oude regeeringstelsel in Japan was dat eener absolute monarchie. In 1889 werd echter het land een constitutioneele regeering gegeven naar Pruisisch model. De nieuwe constitutie verzekert religieuze vrijheid en sedert hebben verschillende christelijke sekten getracht hier

propaganda te maken. Geen volk heeft in den laatsten tijd zulke veranderingen van inzicht ondergaan als het Japansche; het Rijk is in enkele jaren van een antieke, Oost-Aziatischen staat, een moderne staat geworden naar West-Europeesch model. Mischien ook geen staat, waar persoonlijke bekwaamheid, dus willen en kunnen, zoo hoog geschat worden als in Japan, en nergens wordt de jeugd zoo geoefend om beide eigenschappen deelachtig te worden. Aan dit streven is ook de groote vooruitgang op technisch gebied te danken, welke dit land in den laatsten tijd gemaakt heeft, zoodat het bij de industrie reeds een belangrijke plaats inneemt. Voor de lagere scholen bestaat er schoolplicht. In 1870 verscheen de eerste politieke courant in dit land, en in 1891 verschenen er reeds 766.

Produkten des lands. De landbouw wordt in dit land hoog geacht. De Japanner zegt in zijn taal: „landbouw is de steun des lands”. De landbouw wordt er, evenals in China, intensief gedreven, met een zorgvuldigheid als bij ons de tuinbouw. Hierdoor is het erfelijk bezit der boeren klein, en zijn groote landbezittingen een zeldzaamheid. Rijst is het hoofdvoedsel; de rijstbouw neemt de eerste plaats in bij den landbouw, en beslaat meer dan de helft van den bodem. Verder verbouwt men gerst en boonen; men plant moerbezieboomen voor de zijdeteelt; katoen, zuidvruchten, ooft, wijn, meloenen. Thee is de algemeene volksdrank. De wouden leveren uitstekende houtsoorten, die bij ontwikkeling van het verkeer in het binnenland voor den handel een groote toekomst kunnen verkrijgen. Evenals in alle landen met veel rijstbouw stond ook hier de veeteelt op den achtergrond. Ezels, schapen, geiten en ganzen kende men in het geheel niet, het varken nauwelijks, en het rundvee werd tot ploegen en als lastdier gebruikt; voor vleesch en melk werd het rund niet gehouden. De zijdeteelt wordt bijna uitsluitend op het eiland Hondo uitgeoefend. Een zeer belangrijk middel van bestaan en voedingsmiddel is de vischvangst. Bijna alle soorten van visch en schaaldieren worden gevangen.

De vroegere meening, dat Japan een goudrijk land zoude zijn, is niet bevestigd geworden. Alleen koper en antimonium kunnen in aanzienlijke hoeveelheden uitgevoerd worden, terwijl andere metalen niet in de behoefte des lands voorzien. Hetzelfde geldt van petroleum. Geologisch jonge steenkolen vindt men in onderscheidene deelen des lands; van Nagasaki worden deze uitgevoerd naar Sjanghai. Japan is rijk aan voortreffelijke porceleinaarde, waardoor de porcelein-industrie hier ontstond.

Wij zeiden het reeds, dat op industriegebied China de leermeester was van Japan, doch dat dit laatste rijk den leermeester verre heeft over-

troffen. De nijverheid heeft in den laatsten tijd grooten vooruitgang plaats gehad.

Handel. De buitenlandsche handel van Japan heeft zich in de laatste jaren buitengewoon ontwikkeld. Vroeger was de invoer aanzienlijker dan de uitvoer, na 1882 staat de uitvoer steeds boven den invoer. Bij den invoer staat Groot-Britannië sinds lang bovenaan. Na Engeland volgen bij dien handel China en Hongkong, Indië en Siam en vervolgens Duitschland en Frankrijk. Nederland heeft zijn handel in Japan, die vroeger belangrijk was, zoo goed als verloren.

De uitvoer van Japan geschiedt voornamelijk naar de volgende staten: Noord-Amerika (zijde, thee), Frankrijk (zijde), China (produkten der zee, steenkool), Groot-Britannië, Duitschland. De handelsvloot bestond in 1890 uit 451 in Europa en 970 in Japan gebouwde schepen, waarbij 586 stoombooten waren.

De buitenlandsche handel is betrekkelijk nog jong. Van korte perioden in vroegere eeuwen afgezien, begon het verkeer met vreemde natiën hoofdzakelijk in 1859. Aanvankelijk werd slechts in enkele steden bij verdrag aan vreemdelingen toegang verleend. Tegenwoordig zijn verdrags-havens: *Jokohama*, *Kobe*, *Osaka*, *Nagasaki*, *Hokodate*, en *Niigata*.

Steden: *Tokio* (1155000). — *Kiôto*. — *Osaka* (474000). Onder de 6 verdrags-havens neemt *Jokohama* (128000) de eerste plaats in. Sedert 1859 is *Jokohama* uit een visschersdorp tot deze aanzienlijke stad opgegroeid. — *Hiogo-Kobe* (141000). — *Nagasaki* (58000). De vierde verdrags-haven is *Hakodate* (56000); verder volgen: *Niigata* (47000), als haven heeft de stad niet de verwachting vervuld. — *Nagôja* (170000). — *Hirôschima* (91000).

§ 162. Spaansche bezittingen. De Philippijnen.

De noordelijkste eilandengroepen van den Maleischen Archipel, de *Philippijnen* (Spaansch *Filipinos*), behooren aan Spanje. Het is een groep eilanden, te zamen ongeveer 400 in aantal, waarvan een 40-tal grootere eilanden zijn, met een totale oppervlakte van 285585 K. M². en ± 6 mill. inw. De belangrijkste eilanden zijn: *Luzon*, *Mindanao*, *Palawan*. De hoofdstad dezer bezitting is *Manilla* (270000) op *Luzon*, de zetel van den gouverneur generaal.

Deze eilanden leveren voor den uitvoer: *suiker* aan de Vereenigde Staten, Engeland, China en Japan; verder *tabak*, *koffie*, *kopra*, *sapanhout* en *sandelhout*.

Het werelddeel Afrika.

§ 163. Egypte.

(550000 K.M². — 5 mill. inw.).

Het vice-koninkrijk Egypte, een gebied dat in 1517 door Selim I veroverd werd en sedert een deel uitmaakt van het Osmanische Rijk, strekte zich voor enkele jaren uit van de Middellandsche Zee tot in de nabijheid van den Equator. Sedert in 1881 de Madhi de van des opstands verhieft, is het zuidelijk gedeelte, de *Egyptische Sudan*, van Egypte gescheiden, en het door den Vice-koning onder Turksche opperheerschappij bestuurde land breidt zich thans uit tot 21° 40' N.Br.

Egypte wordt grootendeels gevormd door het dal van de Nijl, een vruchtbaar gebied, dat aan beide zijden door rotsige woestijnen is ingesloten, waarin slechts enkele vruchtbare oasen gevonden worden. De ten O. van de Nijl gelegen woestijn heet de *Arabische*, de westelijke de *Lybische woestijn*. Aan den mond van de Nijl wordt een uitgestrekte, deels moerassige delta gevonden, die zich nog steeds verder in de zee uitbreidt.

Het klimaat des lands is in de onderscheidene gedeelten verschillend. De hooger gelegen zuidelijke deelen hebben één enkel jaargetijde, een drogen en heeten zomer en een tamelijk gelijkblijvende temperatuur; de middelste en noordelijke streken daarentegen hebben een koel en een heet jaargetijde. Het eerste duurt van October tot Maart, het laatste van Maart tot October. De Januari-temperatuur van Kaïro bedraagt gemiddeld 12,1° C., die van Augustus 29° C. Terwijl op de delta niet zelden regen valt (Alexandrië heeft 215 m.M. regen), heeft Kaïro, waar gemiddeld slechts 30 m.M. regen in het jaar valt, volgens een berekening gemiddeld 240 dagen des jaars geheel helder, op 86 dagen zijn wolken zichtbaar, en op 31 dagen is de lucht geheel bewolkt. Het klimaat is, met uitzondering van de moerassige streken, gezonder dan in andere tropische landen.

Het gemis aan regen wordt vergoed door de geregelde overstromingen van de Nijl, die van Juni tot het einde September de oeverlanden onder water zet, en met vruchtbaar slib bemest. Op kunstmatige wijze wordt de overstroming van het Nijlwater zoo ver mogelijk uitgebreid.

De bevolking van Egypte behoort tot het Middellandsche ras, en wel tot de Hamito-Semitische stammen. De bont vermengde Egyptische bevolking bestaat uit de volgende groepen: 1. de *Fellachen*, de Egyptische boerenstand, die als de kern der bewoners kan beschouwd worden; 2. de *Kopten* ± 300000 zielen, de directe nakomelingen der oude Egyptenaren, en 3. de *Bedouinen*, ± 250000 zielen, de nomaden van Egypte. Verder vindt men er 4. de *Arabische*

staatsbewoners, en 5. *Berbers, Negers, Turken, Levantiners* en *Europeanen*, allen vreemdelingen, die zich hier gevestigd hebben. Het land wordt door een vice-koning geregeerd, die in een soort van afhankelijkheid van Turkijë verkeert, en aan de Porte een jaarlijksche belasting moet betalen. Sedert 5 April 1880 bestaat er een internationale commissie tot regeling van de financieele aangelegenheden en tot behartiging der belangen van de Egyptische schuldeischers. Hierdoor oefent Engeland grooten invloed uit op het bestuur des lands.

Produkten. De *landbouw* levert de meeste produkten; 21000 K.M². oppervlakte is aan landbouw gewijd. De kunstmatige besproeiing met Nijlwater speelt bij den landbouw een groote rol. Over 't geheel onderscheidt men er drie landbouwperiodes: de winter-, de zomer- en de herfst- of nazomer-cultuur. In de winterperiode vangt men aan met het uitzaaïen na het afvloeien van het Nijlwater, zonder voorafgaand ploegen. Het zaad wordt over den door de overstroming doorweekten bodem gezaaid, door walsen er ingedrukt, of door trekdieren er in getrapt. Binnen vier maanden wordt reeds de eerste oogst binnengehaald; van midden Februari tot eind April heeft de inzameling van dien oogst plaats. Dit tijdperk is voor Middel- en Opper-Egypte het belangrijkste des jaars. Hoofdprodukten van den landbouw zijn: tarwe, klaver, boonen, katoen. De periode der zomercultuur is voor den Delta het belangrijkste; zij duurt van April tot Augustus. Onderscheidene der gezaaide planten rijpen echter eerst in den herfst, als rijst, katoen, tabak. De meeste groenten rijpen in de zomerperiode. In de herfstperiode valt het narijpen van vele veldvruchten: in dien tijd rijpt de maïs, welke na katoen en tarwe een hoofdprodukt des bodems uitmaakt.

De veeteelt staat in Egypte op tamelijk hoogen trap, doch de produkten der veeteelt worden niet of weinig uitgevoerd. Het paard is over het geheele Nijldal verbreid; de ezel is algemeen voor vervoer in gebruik; de kameelenteelt wordt met zorg behandeld. De buffel is er sedert lang inheemsch en vindt men bovenal in den Delta. Geiten worden algemeen gehouden; schapen vindt men in de woestijnen en steppen in talrijke kudden; hun wol is niet fijn. De Mohammedanen beschouwen de varkens als onrein, doch de Kopten houden ze in groote kudden.

De industrie in Egypte is onbelangrijk; de produkten der weverij enz. dienen hoofdzakelijk voor binnenlandsch gebruik.

De handel is in de laatste jaren sterk toegenomen, en de uitvoer geschiedt hoofdzakelijk over de haven van Alexandrië. **Uitgevoerd** worden: katoen, katoenzaad, suiker, boonen, tarwe en maïs. **Ingevoerd** worden: katoenen stoffen, zijde,

steenkool, hout, tabak en ijzerwaren. De buitenlandsche handel is hoofdzakelijk in handen van Engeland, verder van Frankrijk, Turkije, Oostenrijk-Hongarijë, Italië en Rusland.

Het verkeer wordt hoofdzakelijk tot stand gebracht langs de Nijl, langs kanalen, welke men vele in den Delta vindt, met spoorwegen en door karavanen. De belangrijkste waterweg is het *Suez-kanaal*, 160 K.M. lang, waardoor de weg van West-Europa naar Indië weder over de Middellandsche Zee gaat. In 1891 passeerden meer dan 4000 schepen dit kanaal.

Steden: **Alexandrië** (213000), belangrijkste havenstad, door het *Mahmudikanaal* met de Nijl verbonden. Vroeger was het een der eerste handelssteden van de aarde. Een gedeelte van het handelsverkeer, dat hier gevestigd was, is na de opening van het kanaal van Suez naar *Port-Saïd* overgegaan. — **Rosetta** (16000), levendige handel. Hoofdmart voor de rijst. — **Damietta** (34000), aan den Nijlmond en thans 8 K.M. van zee af gelegen; belangrijke haven voor zeilschepen. — **Port-Saïd** (76000) in 1859 gegrondvest aan den ingang van het Suez-kanaal. **Suez** (11000) aan de Roode Zee waar het Kanaal eindigt, met een schoone haven, die meer dan 500 schepen kan bevatten. — **Kaïro** (375000) de grootste stad van Afrika en een der schoonste in de Mohammedaansche gewesten, nabij de Nijl. De havenstad van Kaïro is **Bulak** aan de Nijl, een voorstad van Kaïro. — **Siut** (Assyut) (31000) industriële stad met vele bazars.

§ 164. Het Rijk van den Madhi.

In het zuiden van Egypte is uit het vroegere Egyptische gebied sedert 1882 het *Rijk van den Madhi* ontstaan, hetwelk de landschappen: *Nubië*, *Sennaar*, *Kordofan*, *Darfoer* en de *Negerlanden aan den Boven-Nijl* omvat. Omtrent den toestand in dit Rijk valt weinig te zeggen. Men vindt er de steden: **Donkola**, vroeger hoofdstad van Nubië, **Berber** en **Chartum**, een handelsstad en hoofdplaats voor de leverantie van slaven.

§ 165. De Noordkust van Afrika.

Ten W. van Egypte ligt aan de Middellandsche Zee het *Plateau van Barka* (900 M. hoog), dat door een laagte van de Sahara is gescheiden. Verder W. volgen de vier staten van *Barbarijë*, vroeger wegens de zeerooverij *Barbarische staten* geheeten: **Tripoli**, **Tunis**, **Algiers** en **Marokko**. De bevolking wordt in de eerste plaats gevormd door de **Berbers**, overblijfselen der oude Lybiërs en Numidiërs. In Marokko behooren hiertoe de *Amâzigh* (d. i. vrijen), in Algiers de *Kabylen* (= stammen). Verder vindt men er sedert de 7e eeuw **Arabieren** en de **Mooren**, welke laatsten

uit vermenging van vreemdelingen met inboorlingen zijn ontstaan.

A. Barka en **Tripoli** staan onder Turksch gezag.

B. Tunis (116000 K.M., 1½ mill. inw.), vroeger door een Turkschen Bey voor Turkije bestuurd, staat sedert 1881 onder Fransch protectoraat. De stad **Tunis** (125000) met de haven *La Goletta* heeft veel fabrieken en bazars. Na Alexandrië is het de grootste handelsstad aan de noordkust.

C. Algiers (667000 K.M.², 4 mill. inw.) is sedert 1830 een Fransche kolonie, die na strijd met de Kabylen in het zuiden is uitgebreid. In de steden vormen de Mooren de gezeten bevolking. De landbouw wordt hoofdzakelijk door Europeanen gedreven. Men vindt er 150000 H.A. wijnland, 3,2 mill. H.A. woud, terwijl 4,2 mill. H.A. bebouwd worden. Hoofdprodukten zijn: tarwe, gerst, wijn, tabak, katoen, vlas, indigo, saffraan, sesam, suikerriet, grondnoten, oranjes en olijven. De zijdeteelt neemt toe. De Algiersche wouden zijn rijk aan houtsoorten als pijnen, eiken, esschen, ceders, myrten, kurkeiken enz. De vee-stapel is aanzienlijk en de bodem levert ijzer. In de noordelijke Sahara wordt de bodem vruchtbaar gemaakt door het boren van Artesische bronnen, waardoor de bodem kunstmatig besproeid wordt.

De handel heeft hoofdzakelijk plaats met Frankrijk, verder met Engeland, Tunis, Marokko, Spanje, de Vereenigde Staten en Oostenrijk-Hongarijë.

Steden: **Algiers** (Fr. Alger) (83000) zetel van den gouverneur en belangrijkste handelsstad des lands. — **Oran** (75000). **Constantine** (49000) het oude Cirta. — **Bôna** (31000).

D. Marokko. Het keizerrijk Marokko, begrensd door twee zeeën, heeft hierdoor een buitengewoon gunstige ligging. Een breede gordel van vruchtbaren bodem breidt zich langs de kust uit, en de hoogte geeft het land een vrij gezond klimaat. Doch de bevolking is geheel Mohammedaansch, en sedert lang is het land bijna geheel gesloten voor het verkeer met het buitenland. Er is dan ook weinig over het binnenland bekend.

De handel met Europa is geheel en al in handen van Engelschen, Franschen en Duitschers; en wel voor $\frac{3}{4}$ in handen van Engeland. Behalve stofgoud, struisveeren en ivoor worden nog naar Europa uitgevoerd: boonen, wol, erwten, olijfolie, maïs, amandelen, dadels en leersoorten. Het binnenlandsch verkeer geschiedt door karavanen.

Marokko (50000), stapelplaats voor den transit- en karavanenhandel; de haven der stad is **Mogador** of **Suera** (18000) aan den Atlantischen Oceaan, de belangrijkste handelsstad aan de westkust. — **Fez** (17000) belangrijkste handels- en industriestad des lands; middelpunt van Mo-

hammedaansche wetenschap. — **Tetuan** (20000) belangrijke haven; industrie.

E. De **Spaansche Presidios** zijn eenige vaste punten uit den bloeitijd der Spaansche heerschappij in Noord-Afrika, waar Spanje nog garnizoenen gevestigd heeft. Hiertoe behooren **Ceuta, Melilla** en **Belez de la Gomera**.

§ 166. De Sahara.

De oppervlakte der Sahara wordt op 6662000 K.M². geschat en het aantal inwoners op 3700000. De Sahara is geenszins een eentonige zandige laagvlakte, zooals men te veel denkt, maar zij vormt een plateau van \pm 370 M. hoog, dat uit een rijke afwisseling van hoogvlakten, gebergten en inzinkingen bestaat. De rotsige hoogvlakten, *Hammâdas*, en de lage, met steengruis overdekte vlakten, *Serîrs*, nemen bijna de helft van dit gebied in, de gebergten $\frac{1}{4}$ en de duinen of naakte zandvlakten $\frac{1}{8}$, terwijl nog $\frac{1}{6}$ voor steppen (als de Algerijnsche Sahara) en de oasen overblijft.

De meening, dat de Sahara een absoluut regenloos gebied is, bleek onjuist te zijn. Er vallen in vele streken, hoewel op zich zelve en zelden, van tijd tot tijd tropische regens, welke de wadis, droge rivierbeddingen, tijdelijk met water vullen. De oasen, als het ware eilanden in de woestijn, worden veelal door bronnen van onderaardsch water bevochtigd en hebben dan een rijken plantengroei.

Als dieren vindt men in de Sahara slechts struisvogels en eenige antilopensoorten; aan den rand komen leeuwen, jakhalzen en hyena's voor. De kameel is bij het reizen door de woestijn onontbeerlijk.

In het westelijk deel der Sahara wonen de *Mooren* en *Arabieren*, in het midden de *Tuareg* en in het oosten de zwarte *Tebu* of *Tedâ*. De bewoners zijn bijna alle nomaden en staan onder onafhankelijke, erfelijke hoofden. Zij leven gedeeltelijk van de veeteelt, gedeeltelijk van den handel; met het „schip der woestijn” volgen zij de oude karavaneën.

Aan de grens der woestijn ligt nabij de groote kniebocht van de Niger **Timbuktu** (20000), een handelsstad, die den vroegeren glans verloren heeft. De haven is **Kabara** aan de Niger.

§ 167. Sudan.

Ten zuiden van de Sahara ligt het uitgebreide laaggebied *Sudan*, volledig *Beled es Sudan* geheeten, d.i. het land der Zwartten, hetwelk Afrika van het W. naar het O. doorsnijdt, en dat door talrijke volksstammen bewoond is. De Sudan is het echte stamland der Afrikaansche Negers. De meeste waren, die als echt Afrikaansche op de Europeesche markten worden aangevoerd,

komen voor een gedeelte uit Sudan. Als zoodanig noemen wij stofgoud, ivoor, struisveeren enz.

Sudan wordt onderscheiden als *Hoog-Sudan*, het westen, en *Laag-Sudan*, het oostelijk gedeelte. Hoog-Sudan bestaat uit een bergland, hetwelk gedeeltelijk naar het westen of naar Senegambië, gedeeltelijk naar het Z. d. i. naar de kust van Guinea, gedeeltelijk naar het N. en O. afdaalt. Men vindt hier de bronnen van de Niger, van de Senegal en de Gambia.

Goud en zout zijn de belangrijkste mineralen van Sudan. Het hoofdvoedsel des volks bestaat uit maniok (cassave), yams, rijst en maïs. Bovendien vindt men er onderscheidene soorten van palmen: kokospalmen, oliepalmen enz., verder: grondnoten, tabak, katoen, indigo. Men teelt er paarden, kameelen, schapen, runderen, ezels en geiten; olifanten worden om het ivoor gejaagd. Landbouw, veeteelt en onderscheidene takken van industrie oefent men er uit. De handel, karavanenhandel, neemt gedeeltelijk de richting van het O. naar het W., gedeeltelijk van Barbarië naar het binnenland, door de Sahara naar Timbuktu, Kano, Kuko en andere steden, en van hier naar de kust van Guinea. De zeehandel wordt gedreven door Europeanen. In verbinding met hunne koloniën aan de kust hebben zij factoriën in het binnenland gevestigd, waar gummy, palmolie, stofgoud, grondnoten ivoor enz. worden opgekocht (geruild tegen Europeesche waren), en naar de kust gevoerd. De kuststreken zijn meest in bezit van Europeanen. In het binnenland van den Sudan vindt men nog eenige zelfstandige staten, die evenwel door de uitbreiding van het gezag der Europeanen naar het binnenland gedeeltelijk in de „Interessensfeer” van Europeesche staten zijn komen te liggen.

In het W. verhiel zich het wakkere volk der lichtgekleurde *Fellâta*, een veroverend herdersvolk, dat ver naar het O. is doorgedrongen, en een reeks van staten gevormd heeft. Het grootste Fellâtarijk van het W. is *Massina*. De oostelijke naburen van dit rijk zijn de *Songhay-negers*, wier hoofdstad **Gagho** is, aan de Niger. Aan de middel-Niger grondvestten de *Fellâta* een statencomplex, die naar den meest hier voorkomenden negerstam der *Haussa*, „Haussa-staten” genoemd worden. Hiertoe behooren de rijken: *Gandû*, *Sokoto* en *Adamaua*.

Om het Tsadmeer vindt men de negerrijken: *Bornu*, *Bagirmi*, *Wadâi* en *Kanem*.

§ 168. De Fransche bezittingen in Noord-West-Afrika.

Wij zullen de verdere gedeelten van Afrika kortelijk bespreken als Europeesche bezittingen. Met uitzondering van de Britsche koloniën

van de Gambia, Sierra Leone, de Goudkust, Portugeesch Guinea en Liberia, maakt Frankrijk aanspraak op al het land in West-Afrika van Kaap Blanco tot het Togoland en naar het binnenland tot de Midden Niger in het O.

De ligging der landschappen tusschen de Senegal, de Gambia en de Rio Grande is zeer gunstig voor den handel. De groote rijkdom aan natuurproducten, welke het kustland, en nog meer het goudrijke achterland levert, gaf aanleiding dat de Franschen zich hier vestigden. De Senegal is alleen voor kleinere schepen aan den mond te bevaaren (3 à 4 M. diep), de Gambia is voor groote schepen tot een afstand van 50 à 60 K. M. bevaarbaar. Bewoners des lands zijn de Djoloffen, Mandingo's en andere Negerstammen. Uitvoerproducten zijn: gumm, grondnoten, hout, huiden. **St. Louis** (25000) aan de Senegal.

De verdere Fransche bezittingen aan de kust zijn: de *Rivières du Sud*, d. i. de kuststreek aan de monding der *Casamansa*, de kust van *Rio Company* tot de monding der *Rio Scarries*. De nederzettingen aan de *Goudkust* en in *Benin* zijn hiermede sedert 1892 administratief vereenigd. De nederzettingen aan de Ivoorkust, officieel *Goudkust* geheeten, krijgen eerst in den laatsten tijd beteekenis, daar de handel van Kong hierover gaat. De nederzettingen aan de Slavenkust, als Fransche kolonie *Benin* geheeten, hebben door de verovering van *Dahome* en de inlijving van dit gebied, in beteekenis gewonnen.

§ 169. Britsche bezittingen in Noordwest-Afrika.

Tegenwoordig bestaan er twee groepen van Britsche bezittingen in W. Afrika: de kroonkoloniën: *Gold Coast*, *Lagos*, *Gambia* en *Sierra Leone*, alsmede de vroegere *Oilrivers Protectorate*, tegenwoordig *Niger Coast Protectorate* geheeten. De Britsche koloniën in Senegambië bestaan uit de kolonie aan den mond der Gambia en enkele punten aan den benedenloop van dien stroom. In *Sierra Leone* ligt de stad **Freetown** (30000). Uitgevoerd worden hier: palmolie, palmpitten, grondnoten, kolanoten, kopal, gumm, huiden. De *Gold-Coast*, met de plaatsen: **Accra** (20000), **Cape Coast Castle** (25000), voert uit: palmolie, palmpitten, gumm, hout. Goud wordt in onderscheidene rivieren gevonden. — *Lagos* is een eiland nabij de kust; het levert dezelfde produkten. Het *Niger Coast Protectorate* voert uit: palmolie, palmpitten, ivoor, hout, indigo, huiden; ingevoerd worden: calicot, spiritualiën, tabak, kruit, wapens, rijst.

§ 170. Portugeesche bezittingen in Noordwest-Afrika.

Portugal heeft in dit gebied: een bezitting in *Senegambië*, de eilanden *St. Thomé* en *Principe*,

en verder in de zee ten W. van Afrika de *Azoren* en *Madeira*, alsmede de *Kaapverdische eilanden*.

§ 171. Duitsche bezittingen.

Duitschland heeft sedert 1884 zich aan de Slavenkust gevestigd in het *Togoland*, en verder oostelijk rondom het Kamerungebergte, in het gebied *Kamerun*. De voortbrengselen dezer streken zijn als in genoemde gewesten.

§ 172. Liberia.

Aan de Peperkust ligt de vrije Negerrepubliek *Liberia* (37200 K. M.². met 767500 inw., waarvan 18000 Amerikaansche Liberianers en de rest inboorlingen.) Deze republiek is ontstaan uit vrijgelaten negerslaven in Noord-Amerika, voor wie de „American Colonisation Society” in Afrika een verblijf wist te verwerven. In 1847 werd de geheele kolonie als een vrije republiek verklaard. Uitgevoerd worden vooral koffie, suiker, palmolie, palmpitten, ivoor, campêchehout, arrowroot, gember enz. Allerlei Europeesche artikelen worden ingevoerd. Het geld is Engelsch en Amerikaansch. **Monrovia** (5000) hoofdstad.

§ 173. Aschanti en Joruba.

Beide rijken zijn nog onafhankelijk. Het eerste, dat zich vroeger tot aan de zee uitstreckte, is thans door de Engelschen naar het binnenland teruggedrongen. **Kumassi** (35000), residentie van den vorst. **Abbeokuta** in het rijk Joruba (120000), en **Ibadan** (100000 inw.).

§ 174. Fransch Kongo.

Onder Fransch Kongo verstaat men een gebied, dat het geheele *Ogoe-bekken* omvat, het estuarium van de *Gabun*, en in 't oosten zich tot de Kongo uitbreidt. Het beslaat een oppervlakte van 569800 K. M. en 2,5 mill. inw. Het aantal blanken is nog gering. Randgebergten loopen ongeveer evenwijdig aan de kust door het land; ten O. van deze strekken zich uitgebreide savannen (grasvlakten) uit, die naar het bekken van de Kongo afdalen, en ten W. der randgebergten vindt men een smalle kustvlakte. De handel heeft zich in den laatsten tijd goed ontwikkeld; uitvoerproducten zijn: ivoor, hout, caoutchouc, palmolie. **Loango**, aan de kust en **Brazaville** een vestiging aan de Kongo.

§ 175. De Kongostaat ¹⁾. (l'Etat indépendant du Congo).

De Kongostaat, die nog „vrijstaat” genoemd wordt, maar waar de handelsvrijheid door invoer-

¹⁾ Over het land aan den Kongo en de kuststreek aan beide zijden dezer rivier. hebben wij een uitvoerige monographie geschreven: Het Kongoland en zijn Bewoners, 1891, waarin ook uitvoerige mededeelingen voorkomen over den handel in dit gebied en over hetgeen de Nederlanders hier verrichtten. Gedeeltelijk werd dit reeds in het Duitsch vertaald.

en uitvoerrechten beperkt wordt, is hoofdzakelijk eene stichting van Koning Leopold II van België. De ontdekkingen in de binnenlanden van Afrika, vooral de ontdekking van den loop der Kongo door Stanley, was aanleiding dat men in Europa trachtte ook Afrika meer aan de beschaving deelachtig te doen worden. Met dat doel werd in het bekken van de Kongo een Staat opgericht, onder souvereiniteit van den Koning van België. De uitmonding der Kongo behoort tot dien staat en verder heeft hij slechts een zeer klein kustgebied ten N. der Kongo. De oppervlakte van den staat volgens de officieele grenzen bedraagt 2241000 K.M²; echter is het grootste gedeelte binnen die grens nog onbekend, en in geen geval aan den staat onderworpen. De Kongo, die in den benedenloop voor korten afstand bevaarbaar is, wordt ook in den bovenloop bevaren. In de randgebergten wordt de bevaarbaarheid door watervallen afgebroken, en een spoorweg wordt aangelegd om de verbinding van beide deelen tot stand te brengen.

De grondleggers van den handel op het Kongo-gebied in deze eeuw en nog altijd de hoofdhandelaars zijn Rotterdamse kooplieden. De *Nieuwe Afrikaansche Handels-Vennootschap* heeft den handel grotendeels in handen. Vroeger had deze haar hoofdfactorij te Banana aan den Kongomond; na het heffen van invoerrechten door den Kongo-staat is deze hoofdzakelijk naar het Portugeesche **Cabinda**, ten Z. van Fransch Kongo verplaatst. Daarenboven heeft de handelsvereniging nog onderscheidene factorijen langs de kusten en in het binnenland. *Uitgevoerd* worden: palmolie, koffie, caoutchouc, grondnoten, ivoor, kopal, en *ingevoerd* worden: manufacturen, wapens, kruut, sterke dranken, tabak.

Banana, aan den Kongomond; **Boma**, zetel der regeering; **Vivi**, begin van de spoorlijn; **Léopoldville** aan Stanley-pool, het eindpunt van den spoorweg.

§ 176. De Portugeesche bezittingen:

Kongo, Angola, Benguella, Mossamedes.

De bovengenoemde kuststreken, die aan Portugal behooren, zijn tusschen de Kongo en de Kunene gelegen. Het is een oppervlakte van 1339450 K.M². met misschien 12,4 mill. inwoners, tot de Bantu-negers behoorend. Blanken vindt men er weinigen. Het land staat onder een gouverneur-generaal, die te San Paolo de Loanda zijn zetel heeft.

San Paolo de Loanda (14000) de beste haven aan de kust. — **Benguella** (4500), handel. — **Mossamedes** (5000) met goede haven.

§ 177. Duitsch-Zuidwest-Afrika.

Van de Kunene tot de Oranje-rivier behoort het kustgebied tot 20^o O. L. en in het N. iets verder oostelijk aan Duitschland. Men vindt

hier het *Groot-Namaland* en het *Damaraland* en het *Kaoko- en Ambaland* in het N.W. en N., ruim 835100 K.M². oppervlakte. Tot nog toe heeft dit gebied weinig handelsbetekenis.

§ 178. Britsche bezittingen en protectoraten. in Zuid-Afrika.

In Zuid-Afrika vindt men onderscheidene gedeelten, die in verschillende graad van afhankelijkheid tot Engeland staan. Zij zijn: de *Kaapkolonie* en *Natal*, die van Engeland afhankelijk zijn; *Basoetoland*, *Britsch-Bechuanenland* en *Zoeloeland*, Engelsche kroonlanden, en *Zambesia*, een Britsch Protectoraat.

A. De Kaapkolonie

Het zuidelijk deel van Zuid-Afrika ongeveer tot de Oranje-rivier wordt ingenomen door de Kaapkolonie. Oorspronkelijk een Nederlandsche kolonie, kwam dit gebied in 1814 aan Engeland. Een overblijfsel van die Nederlandsche vestiging is, dat het Nederlandsch door de oorspronkelijke bewoners des lands, de Boeren, nog veel gesproken wordt, en ook in het Parlement gebruikt mag worden. Toch is het Engelsch de hoofdtal en ook hebben zich in deze eeuw vele Engelschen in de Kolonie gevestigd. De bevolking zal ongeveer 1,2 mill. zielen bedragen, waarvan 340000 tot het blanke ras behooren, terwijl de overigen meest inboorlingen van Zuid-Afrika zijn: Hottentotten, Boschjesmannen en vooral Kaffers.

Het land levert vooral produkten van landbouw en veeteelt. De schapenteelt is er belangrijk, en de wol vormt een aanzienlijk artikel van uitvoer. Ook de struisvogelenteelt wordt met voordeel uitgeoefend. De bodem levert in het noorden bij Kimberley diamanten. De wijnbouw levert voor den uitvoer. Uitgevoerd worden: diamanten, wol, huiden, struisvogelvederen, wijn en graan. Ingevoerd worden vooral produkten der Europeesche industrie.

Het handelsverkeer over zee heeft plaats over Kaapstad en Port Elizabeth. In 1891 liepen 796 schepen de havens der Kaapkolonie binnen, waarvan 572 Britsche. Van Kaapstad en Port-Elizabeth loopen spoorlijnen naar het binnenland: naar en voorbij Kimberley en door den Oranje-Vrijstaat naar de Zuid-Afrikaansche Republiek.

Kaapstad (84000) aan de Tafelbaai; handel. — **Port-Elizabeth** (23000) tweede havenplaats aan de Algoabaai. — **Grahamstown** (11000) door de ligging de schoonste stad der Kaapkolonie. — **Kimberley** (29000), met diamantmijnen in de nabijheid.

B. Natal.

Natal is een Engelsche kolonie in het Z.O. van Zuid-Afrika. Het land wordt bewoond door Kaffers en blanken, de laatsten van Hollandsche en Engelsche kolonisten afkomstig. Daarenboven heeft de regeering er vrije Indische koelies inge-

voerd, om op contract op de plantages te werken.

Door Natal loopt een spoorweg van de kust naar de grens der Zuid-Afrikaansche Republiek. De hoofdstad der kolonie is **Pietermaritzburg**. Doch de handel is hoofdzakelijk geconcentreerd op **Durban**, met de natuurlijke haven **Port-Natal**. Uitgevoerd worden: suikerriet, wol en katoen, en ingevoerd worden verschillende fabrikaten.

De *Engelsche protectoraten en kroonlanden* enz. kunnen wij uit plaatsgebrek niet nader bespreken. Enkel wijzen wij er nog op, dat *Zambezia* het gebied omvat ten N. der Zuid-Afrikaansche Republiek tot den Kongo-staat, welk land door de *British South African Company* verworven is, die in 1889 een koninklijk Charter verwierf.¹⁾

§ 179. De Oranje-Vrijstaat.

De Oranje-Vrijstaat is een Republiek, welke opgericht werd door Oud-Hollandsche Boeren, die met het Engelsch bestuur der Kaapkolonie niet tevreden waren, en na 1835 van hier verder in het land trokken. Zij kozen de hoogvlakte ten W. der Drakenbergen tot verblijf. De oppervlakte bedraagt 130705 K.M². en het aantal inwoners bedroeg in 1890: 207500, waarvan 129789 inboorlingen. De Nederlandsche taal is hier officieele taal. Landbouw en veeteelt zijn de hoofdbronnen van bestaan. De uitvoer en invoer geschiedt over Natal en vooral over de Kaapkolonie, met welke laatste het land door een spoorweg verbonden is. De handel is er nog weinig van beteekenis. De hoofdstad is **Bloemfontein** (34000). Verder vindt men er **Jagersfontein** (3700), met diamantmijnen in de nabijheid.

§ 180. De Zuid-Afrikaansche Republiek (Transvaal).

De Zuid-Afrikaansche Republiek omvat het land, dat ten noorden der Vaal-rivier en ten Z. der Limpopo ligt. Toen de Hollandsche Boeren na het vertrek uit de Kaapkolonie ook in Natal en den Oranje-Vrijstaat door de Engelschen achtervolgd werden, vestigde een gedeelte zich over de Vaal-rivier en richtten hier de *Zuid-Afrikaansche Republiek* op, die veelal de *Transvaal* genoemd wordt. Het land maakt deel uit van de hoogvlakte van Zuid-Afrika; het wordt in 't O. begrensd door en gaat over in de randgebergten en terrassen, waarmede de hoogvlakte naar de

¹⁾ Voor Zuid Afrika en Oost-Afrika verwijzen wij naar onze geschriften en werken:

Transvaal en omliggende landen 1889.

De Zuid-Afrikaansche Republiek en haar Bewoners 1890.

Aardrijkskunde van Zuid-Afrika 1889.

Beknopte Aardrijkskunde van Zuid-Afrika 1890.

Staatkundige grenzen en betrekkingen in Zuid-Afrika (Vragen van den Dag V pag. 1).

Oost-Afrikaansche koloniale vraagstukken in historisch licht beschouwd (Vragen van den Dag V, pag. 721).

kust afdaalt. De Republiek grenst niet aan de zee, en de rivieren zijn er onbevaarbaar, zoodat het vervoer per as moet geschieden. In den laatsten tijd zijn spoorwegen naar dit gebied aangelegd: I. van de Kaapkolonie door den Oranje-Vrijstaat, II. van Natal tot de grens, en III. van Delagoabaai (Lorenço-Marques) kan men thans per spoor naar de hoofdstad Pretoria komen.

De hoofdbronnen van bestaan voor de oorspronkelijke Boeren-bewoners waren landbouw en veeteelt. Evenwel door de ontdekking der goudvelden, die na 1880 meer de aandacht trokken, ontstond er een geheele omkeer in de toestanden des lands. Van alle kanten stroomden handelaars, industrieelen, werklieden maar ook avonturiers toe naar de Transvaal. Plotseling verzezen steden als uit den grond. De rijkste goudvelden zijn die van Witwatersrand, waarvan Johannesburg het middelpunt is; verder die bij Barberton aan de Kaaprivier (Kaapgoudvelden), de Potchefstroom- en Klerksdorp-goudvelden, en de Zoutpansberg- en de Malmani-goudvelden. Ook bevat de bodem koper, lood, kobalt en ijzer, welke nog niet ontgonnen worden. Steenkolen vindt men bij Johannesburg.

Het aantal blanke bewoners bedroeg in 1890: 119000, terwijl er 650000 inboorlingen, meest Kaffers, gevonden werden. Uitgevoerd worden: huiden, wol en bovenal goud. Daar de industrie nog weinig ontwikkeld is, worden bijna alle fabriekanten ingevoerd.

Pretoria (6000), hoofdstad. — **Johannesburg** (20000) de grootste stad, ontstaan in de goudvelden van Witwatersrand. — **Potchefstroom** (20000). — **Rustenburg**, **Lijdenburg**.

Swaziland is een Kafferstaat op de oostgrens der Zuid-Afrikaansche Republiek. Hoewel over dit landje nog niet voor goed is beslist, staat het toch onder invloed van de Republiek.

§ 181. Portugeesch Oost-Afrika.

Lourenço Marques en Moçambique.

Het oostelijke kustgebied van *Delagoabaai* tot kaap *Delgado*, en aan de Zambezi van den mond tot Sumbo, behoort aan Portugal, en draagt den naam „Estado d' Africa Oriental". Het omvat de landschappen om *Kaap Delgado*, *Ibo*, *Moçambique*, *Inhambane*, *Quilimane*, *Gasaland*, *Sofala*, de *Delagoabaai* en onderscheidene kleine eilanden. Het geheele gebied behoort tot twee provinciën: *Moçambique* ten N. en *Lourenço Marques* ten Z. der Zambezi. De kuststreken zijn over 't geheel laag en ongezond. Het binnenland is vruchtbaar en rijk aan tropische produkten, doch de heerschappij der Portugeezen gaat niet diep landwaarts. Van de produkten des lands brengt men ivoor, huiden, visschen, tanden van rivierpaarden, kopal, salpeter, gummi, koper en goud

in den handel. Verbouwd worden: rijst, maïs, gierst, koffie, katoen en vruchten.

Mozambique (7000 inw., waaronder 750 Europeanen). — **Quillimane** (7000). — **Lourenço-Marques** (1200). Van hier loopt de spoorweg naar Pretoria in de Transvaal.

§ 182. Zanzibar.

Het Arabische sultanaat *Zanzibar*, dat thans onder bescherming van Engeland staat, bestaat uit de eilanden *Zanzibar*, 1590 K.M². en *Pemba*, 960 K.M²., dicht bij de kust gelegen. De bevolking bedraagt 165000 zielen, en bestaat uit Suaheli, Arabieren en Indiërs. Sedert 1891 wordt de regering door Engelschen en Arabieren gevoerd; alle stukken verschijnen in Engelsche en Arabische taal.

Belangrijk is Zanzibar door zijn handel, vooral op de binnenlanden van Afrika. Arabieren van Zanzibar trekken in alle richtingen Oost-Afrika door om ivoor, caoutchouc, huiden, sesam enz. te koopen van de inboorlingen. In 1891 liepen 247 schepen de haven van Zanzibar binnen; hiervan waren 81 Engelsche en 70 Duitsche schepen.

Zanzibar (30000), hoofdstapelplaats van den handel.

§ 183. Duitsch-Oost-Afrika.

Ten N. van het Portugeesche gebied ligt Duitsch-Oost-Afrika, dat in het W. tot het Tanganjika-meer zich uitstrekt, en in het N. aan het Victoria Nyanza grenst. Het heeft een oppervlakte van 955220 K.M². Hoofdplaatsen zijn: **Dar-es-Salam** (6000); **Bagamoyo** (10000); **Pan-gone** (4000), alle aan de kust.

§ 184. Britsch Oost-Afrika.

(Imperial British East-Africa).

Ten N. van het Deutsche gebied ligt het gebied van de *Imperial British East Africa-Company*, tot de Jub-rivier in het N., den Kongostaat in het W., en het Rijk van den Madhi (zie § 164) in het N. W. Aan de kust vindt men ook hier kleine Arabische nederzettingen. De belangrijkste haven is **Mombas** (15000). De handel is in handen der Baniënen, d. i. Indische kooplieden. Uitvoer-produkten zijn: sesam, ivoor, gummi, caoutchouc, kopra, verfhout en huiden. In het binnenland aan het Victoria Nyanza ligt het land *Uganda*.

§ 185. Het gebied der Italiaansche belangen.

Italië's „interessensphäre" breidt zich uit over den geheelen oosthoorn van Afrika, uitgezonderd Obok en de noordelijke Somali kust, terwijl ook Abessinië er in begrepen wordt. Doch het eigenlijke Italiaansche bezit bepaalt zich hoofdzakelijk tot Massaua en de streek ten N. van Tigré (Fritrea). — **Massaua** (16000) zetel van het bestuur.

Abessinië.

Abessinië staat onder Italiaansche bescherming. Het is een rijk, dat tegenwoordig met *Schoa*, *Godjam* en *Hawar* vereenigd is, en ongeveer 500000 K.M². oppervlakte beslaat. Het eigenlijke Abessinië is een alpenland, het Afrikaansche Zwitserland, meest uit hoogvlakten bestaande, die van eenige bergketens zijn doorsneden. De bewoners van het hoogland zijn sedert de 4^e eeuw christenen, wat niet veel meer is dan een formaliteit. Landbouw en veeteelt zijn hoofdmiddelen van bestaan. De industrie is van weinig beteekenis en ook de handel is van geen belang. Het verkeer met Europa geschiedt over Massaua.

Antotta, hoofdstad. — **Gondar** (5000). — **Harar** (35000).

§ 186. Fransch en Engelsch bezit aan de Golf van Aden.

Frankrijk beheerscht ten Z. der Golf van Aden de kuststreek van *Raheita* tot *Ras Djibuti* met de vestiging **Obok** (300). Engeland nam hier, nadat Egypte in 1885 de Somaliekust ontruimde, aan den zuidrand der Golf van Aden de havens **Zeila**, **Bulhar** en **Berbara** e.a. in bezit, tot verzekering van dien toegang. Dit gebied vormt het *Somali Coast Protectoraat*.

§ 187. Afrikaansche eilanden.

Van de Afrikaansche eilanden behooren de *Madeira groep*, de *Kaapverdische eilanden*, *St.-Thomé* en *Principe* aan Portugal. De *Kanarische eilanden*, *Fernandopo* en *Annabon* behooren aan Spanje. — *Ascencion* en *St. Helena* behooren aan Engeland. — *Madagaskar* (591980 K.M². en 5 mill. inw.) staat volgens tractaat van 1890 onder protectoraat van Frankrijk. Verder bezit of beschermt Frankrijk de *Komoren* en het eiland *Réunion*. — Engeland bezit in het oosten de eilanden *Mauritius*, de *Amiranten*, de *Seychellen*, *Sokotora*, het eiland *Perim* in de straat van Bab-el-Mandeb, en de eilanden *St. Paul* en *Amsterdam* midden in den Oceaan.

Amerika.

§ 188. De Poollanden.

Tot de poollanden van Amerika kan in de eerste plaats *Groenland* gerekend worden. Het is een uitgebreid plateau, grootendeels met sneeuw en gletscherijs bedekt, en wordt hoofdzakelijk alleen langs de westkust door Eskimo's en enkele Europeanen bewoond. In 1890 wonden aan de westkust 10207 Eskimo's en 300 Europeanen. Het gebied behoort aan Denemarken. Voor den handel levert dat land produkten der vischvangst. In 1891 werden van hier naar Denemarken vervoerd: 10732 ton robbenspek en 2299 ton vischlever. Daarbij kwamen nog zeehondsvellen, walvischbaarden, eiderdons en pelsen. Men vindt de koloniën **Julianehaab** (2500), **Godthaap** (900), **Upernavik** (900).

Ten Noorden van het vasteland van Noord-Amerika ligt een archipel van eilanden, die door de noordelijke ligging in zeeën, welke het grootste gedeelte des jaars onbereikbaar zijn, weinig waarde hebben voor den handel.

§ 189. Britsch Noord-Amerika.

A. Dominion of Canada.

Britsch Noord-Amerika omvat in de eerste plaats „*Dominion of Canada*”, een Bondsstaat, waartoe onderscheidene gedeelten van Britsch Amerika in 1867 vereenigd werden. Deze deelen zijn: *Ontario, Quebec, Nieuw-Schotland, Nieuw-Brunswijk, Manitoba, Prins Eduard-eiland en Columbia*. Bijna geheel Britsch Noord-Amerika, met uitzondering van New Foundland en oostelijk Labrador, zijn in dezen staat vereenigd, die zich van den Atlantischen Oceaan tot den Grooten Oceaan uitstrekt. Het noorden des lands is een woest, moerassig merenland, dat tot in de koude luchtstreek gaat. In het westen ligt het bergland van het Rotsgebergte, en in het zuiden sluit het land zich aan bij de vlakte van de Vereenigde Staten. Canada was aanvankelijk eene bezitting van Frankrijk en werd ook eerst door Franschen gekoloniseerd. In 1763 ging deze bezitting aan Engeland over. Toch vindt men nog 1,3 mill. Franschen in dat gebied. Daarenboven hebben er zich gevestigd: Engelschen, Ieren, Schotten en Duitschers. Het aantal Indianen, die in voor hen gereserveerde streken verblijven, zal ongeveer 121000 bedragen.

Onder de produkten des lands moet men in de eerste plaats het *hout* noemen. In de meeste gedeelten des lands vindt men nog schoone wouden; het totale gebied aan wouden wordt op 725000 K.M². geschat. De landbouw en veeteelt nemen voortdurend toe in betekenis. Meer dan 56⁰/₁₀ der bevolking van Canada houdt zich met den landbouw bezig, *Tarwe* oogst men met succes in Ontario en Canada; de *haver* komt voor tot de noordgrens van den graanbouw; verder oogst men er *maïs, gerst*, enz. Ook de veeteelt neemt er sterk toe. Doch een hoofdprodukt voor den handel leveren nog de pelsdieren. De „Hudsonsbaai Compagnie”, een handelsvereniging, die vroeger naast handelsmonopolie ook soevereine rechten had over de landen aan de Hudsonsbaai, welke laatste in 1870 aan het Dominion of Canada zijn afgegaan, heeft hoofdzakelijk den pelshandel nog in handen. In 1891 werden aan de kantoren der Hudsonsbaai Compagnie afgeleverd: 1800 *beren*, 16000 *bevers*, 1100 *bunsings*, 800 *hermelijnen*, 1400 *vossen*, 3200 *lossen*, 11000 *marters*, 6000 *vischotters*, 79000 *bisamratten*, 2800 *otters*, 14 *veelvraten*, 30 *wolven*, 200 *skunkse*. Vele dezer pelsen worden naar Londen vervoerd, doch men voert ze ook tegenwoordig direct uit naar Leipzig.

De rijkdom des bodems aan nuttige mineralen is groot, doch zij worden nog weinig geëxploiteerd. *Goud* vindt men in Noord-Nieuw-Schotland, Nieuw-Brunswijk en Britsch-Columbia; hier zijn 39 mijnen in werking, die in 1891 voor 41 miljoen gulden opleverden. *IJzer* wordt in alle provinciën gevonden; het fijnste in Nieuw-Schotland; *steenkolen* vindt men in Manitoba. Ook levert het land *petroleum*.

Op industrieel gebied staat het land nog bij de Vereenigde Staten achter, maar door den rijkdom aan natuurprodukten heeft het toch ook in dit opzicht een toekomst. Thans komen de volgende industrieën het meest voor: graanmolens, zaagmolens, schoenfabrieken, leerlooierijen enz.

De buitenlandsche handel is bijna geheel in handen van de Vereenigde Staten en van Groot-Britannië. De binnen-scheepvaart van Canada is de grootste der aarde door de vele bevaarbare rivieren. De *St.-Laurensstroom* is een onvergelykelijke verkeersweg voor de scheepvaart, hoewel hij jaarlijks eenigen tijd is dichtgevroren.

Steden: **Quebeck** (63000), belangrijke handelsstad. — **Montreal** (216700) op een eiland in de St. Laurensrivier, handel, fabrieken. — **Ottawa** (44000) — **Toronto** (181000). — **St.-John** (26000). — **Halifax** (38600).

B. New-Foundland met Labrador.

Het eiland New-Foundland met oostelijk Labrador vormt een afzonderlijke Britsche bezitting. New-Foundland is een ruw, woest eiland, veelvuldig in nevels gehuld. Hoofdbedrijf is de vischvangst; zeehonden-, doch vooral kabeljauwvangst, welke 54000 menschen bezig houdt. De opbrengst der visscherij bedraagt ± 12 mill. gulden (Ned.), jaarlijks. — **St.-Johns** (26000), belangrijke handel.

§ 190. De Vereenigde Staten van Noord-Amerika.

(United States of America).

(Oppervlakte 9212300 K.M². — 62982244 Inw. — Gemiddeld 7 bewoners per K.M².)

De Vereenigde Staten van Noord-Amerika bestaan uit een bond van 44 staten, 1 bondsdistrict en 6 territoriën. Deze grootste republiek der aarde grenst aan twee hoofdzeeën, den Grooten Oceaan en den Atlantischen Oceaan, doch heeft hoofdzakelijk haar ontwikkeling en betekenis aan laatstgenoemde te danken. De belangrijkste havens vindt men in het oosten, vanwaar de toegang tot het groote gebied ook open staat, terwijl de westzijde door hooge gebergten en hoogvlakten van het binnenland is afgesloten. De rivieren, welke in het O. uitmonden, zijn: de *Hudson*, de *Delaware*, de *Potomac* en de *Savannah*. De smalle kustvlakte van het oosten

gaat landwaarts over in de lage keten van het *Apalachen-gebergte*, een gebergte, dat het verkeer weinig hindernissen in den weg legt, en de oorzaak is van het ontstaan van de talrijke rivieren van het oosten. Ten W. van genoemde keten strekt zich een reusachtige laagvlakte van het noorden naar het zuiden door het land uit, die in de laagste gedeelten doorstroomd wordt door de *Mississippi* en haar bijstroomen de *Missouri*, *Kansas*, *Arkansas* en *Ohio* met de *Tennessee*, e. a. De Mississippi-vlakte rijst naar het westen zacht hellend, en wordt vervolgens afgesloten door het hoogland van het westen met de ketens van het *Rotsgebergte* en de *Sierra-Nevada*.

Naar het noorden gaat de vlakte der Vereenigde Staten bijna onmerkbaar over in die van Britsch Noord-Amerika. Op de grens van beide staten vindt men de groote meren: het *Bovenmeer*, *Uronmeer*, *Michiganmeer*, *Eriemeer* en het *Ontario-meer*, waaruit de St.-Laurensrivier haar water ontvangt. Tusschen laatstgenoemde beide meren vindt men den bekenden waterval *Niagara*.

Het klimaat der Vereenigde Staten vertoont van het N. naar het Z. groote uitersten en belangrijke verschillen. De hooge temperatuur maakt in het Z. van dit gebied den oogst van subtropische handelsgewassen, als *rijst*, *suikerriet* en *katoen*, mogelijk, welke hun noordgrens vinden ongeveer op 37° N.Br. Ten N. hiervan ligt het gebied van den graanbouw en van de cultures, welke met die der Middelen- en Noord-Europeesche graanlanden overeenkomen. Men kan ook hier weer een noordelijke en een zuidelijke zone onderscheiden; in de zuidelijke zone is *mâis*, in het noordelijk gebied *tarwe* het hoofdprodukt.

In klimatologisch opzicht komt het O. der Vereenigde Staten over groote oppervlakte met Europa overeen. Daardoor groeien alle Europeesche cultuurplanten, zij het ook met eenige verandering, in Amerika. De landbouw draagt derhalve in beide hetzelfde karakter, met dit verschil, dat in Noord-Amerika de landbouw veel noordelijker voorkomt dan in Europa. De kuststreken der landen aan de Golf van Mexico en de zuidelijke staten aan den zuidelijken Atlantischen Oceaan, waar een temperatuur als van onze Middellandsche Zeelanden heerscht, verbonden met rijken neerslag, behooren tot de vruchtbaarste streken der aarde. Evenwel is de gele koorts hier voor de bewoners zeer nadeelig.

Opmerkelijk zijn de groote afwisselingen en de snelle sprongen in de temperatuur der Vereenigde Staten. Vooral de winters zijn dikwijls zeer koud. De Hudson bij Albany op ± 42° N.Br. ligt gemiddeld 89 dagen des jaars met ijs bedekt, en is eerst 15 Maart voor de scheepvaart open; het Erie Meer eerst 15 April.

Bewoners. De bevolking der Vereenigde Staten bedroeg in 1890: 62982200 zielen. Trekt men

hiervan de Indianen en de bewoners van Allaska af, dan blijven er 6260000. Van 3,9 mill. bewoners in 1790 steeg het cijfer der bevolking tot 5,3 mill. in 1800, 17,6 mill. in 1840 en 50,1 mill. in 1880. De toeneming van 10 tot 10 jaren bedraagt tusschen 20 pct. en 30 pct. Vooral door immigratie is de bevolking zoo sterk toegenomen. De bevolking heeft zich het eerst en meest vereenigd in het O., en is van hier langzaam naar het W. voortgeschoven.

De *Indianen*, de oorspronkelijke bewoners, zijn naar enkele voor hen gereserveerde gewesten, zoogen. „*reservations*” teruggedrongen. In 1891 telde men nog 246800 Indianen; snel gaan zij hun ondergang te gemoet. Verder vond men in 1890 nog 6337900 *Negers* in de Unie en 1132000 *Mulatten*, afstammelingen van blanken en *Negers*. Alleen in drie staten: Zuid-Carolina, Mississippi en Louisiana is de gekleurde bevolking talrijker dan de blanke. *Chineezen* telt men er 107475; sedert 1882 is de immigratie der Chineezen in dit land verboden.

De blanken zijn dus de eigenlijke bewoners der Unie; hun aantal bedroeg in 1890; 54811500. De blanken in de Vereenigde Staten zijn hoofdzakelijk van Europeesche afkomst. Van 1820—1890 zijn 16½ mill. menschen in de Vereenigde Staten geïmmigreerd; hiervan kwamen 6,4 mill. uit Groot-Britannië en Ierland, 5,4 mill. uit Duitschland, Oostenrijk en Zwitserland, 1,5 mill. uit Denemarken, Zweden en Noorwegen. De immigranten uit Canada vestigen zich meest in de noordelijke staten van Nieuw-Engeland en noordelijk New-York; Engelschen en Schotten trekken meest naar New-York en Pensylvanië, doch zijn ook talrijk in de andere noordelijke staten, terwijl die uit Walis zich hoofdzakelijk in de districten met bergbouw, in Pensylvanië en Ohio vestigen. De Ieren gaan het meest naar de staten van Nieuw-Engeland, doch vestigen zich ook meer dan de andere Europeanen in de grootere steden, en verrichten gewoonlijk den laagsten arbeid. In het politieke partijleven en bij het straatgepeupel spelen de Ieren dikwerf een groote rol. De Deutsche landverhuizers gaan weinig naar de staten van Nieuw-Engeland of naar de zuidelijke staten, evenmin naar die van den Grooten Oceaan. Zij kiezen meestal de middel-Atlantische staten en de prairiën; New-York, Illinois, Ohio en Wisconsin zijn voor hen het meest gezocht. In de gemiddelde en kleine steden vestigen zij zich weinig; zij kiezen of de groote steden, of de farms van het binnenland. Van de Nederlandsche, Zwitsersche, Oostenrijksche en Poolsche landverhuizers valt hetzelfde te zeggen. De Skandinaviers geven de voorkeur aan het prairieland, vooral in het N.W.; de Franschen kiezen het mondingsgebied der Mississippi.

De landverhuizers in dit gebied verliezen in

de meeste gevallen hun nationaal karakter en gaan op in een nationaal Amerikaansch leven, dat een Engelschen stempel draagt, en waar de Engelsche taal omgangstaal is.

De Unie is een republiek. De grondwet van 1787 onderscheidt drie zelfstandige, gescheiden staatsmachten: de uitvoerende macht (de President), de wetgevende macht (Congres), en de rechterlijke macht. De President wordt telkens van 4 tot 4 jaren gekozen door afzonderlijk daarvoor gekozen kiezers. Hierdoor is hij onafhankelijk van het Congres. Hij heeft zijn zetel te Washington, de hoofdstad van den Bond. De president kiest zeven staatsambtenaren tot een ministerie, dat echter geheel onafhankelijk van hem is.

Middelen van bestaan en bedrijf. In het jaar 1880 was de verhouding van de produktieve bevolking tot de niet-produktieve als 100 : 176. Van de produceerende bewoners wijdden 57,6 pct. zich aan den landbouw. De landbouw van dit gebied is het belangrijkste van alle landen der aarde. De inrichting der openbare landerijen (public lands), die tegen een prijs van f 3 tot f 6 per 0,4 H.A. aan de immigranten werd afgestaan, was van gunstigen invloed op het in cultuur brengen van den bodem. Ook door den uitgebreiden aanleg van spoorwegen werd menig gebied voor den landbouw ontsloten. De uitgestrekte vlakten, waar de effene bodem den landbouw niet belemmerde, en waar de vruchtbaarheid groot is, bevorderde het in gebruik nemen van den grond. Door de practische inrichting der farms, en door het gebruik van machines voor den landbouw, hetwelk nergens zoo zeer geschiedde als hier, werden groote landerijen onder den ploeg genomen. In de staten van het verre westen maakt gebrek aan tijdige regens kunstmatige besproeiing noodzakelijk, wat voor de ontwikkeling van den landbouw hier niet voordeelig is.

Het hoofdprodukt des lands is de *maïs*; in 1892 was 242500 K.M². met maïs begroeid, welke 573,8 mill. H.L. oogst opleverde. Zij groeit vooral in Jowa, Kansas, Missouri en Nebraska. Ten N. van het gebied der maïs is de *tarwe* het hoofdgraan-gewas, vooral in Indiana, Kansas, Illinois, Minnesota, Ohio, Dacota en Californië. In 1892 was 154220 K.M². met tarwe begroeid, en de oogst bedroeg 181,8 mill. H.L. Verder: *haver* (in 1892: 232,7 mill. H.L.), *gerst* (in 1889: 27,6 mill. H.L.) *boekweit*, *aardappelen* enz. Belangrijk is de tabaksbouw in Kentucky. *Katoen* is een der belangrijkste handelsplanten van de Unie; in 1890 waren 78265 K.M². aan katoenbouw gewijd, vooral in Texas, Georgie en Mississippi. *Suikerriet* werd verbouwd in Florida, Texas en Louisiana. Verder in geringer mate verbouwt men *vlas*, *hennep*, *hop* enz. De *wijnbouw* neemt toe in beteekenis; hij houdt 200780 menschen bezig.

Voor al in Californië heeft de wijnbouw beteekenis.

De veeteelt is in de Vereen. St. tot hoogen bloei gekomen, en levert door het vleesch en vet belangrijke artikelen voor den uitvoer. De *rundveeteelt* en de *paardenteelt* is het belangrijkste in Illinois, Jowa, Indiana en Texas, de *arkensteelt* in Kansas, Jowa, Illinois, Indiana, Missouri, Nebraska, Ohio en Texas. Ook de schapenteelt is belangrijk.

De *visscherij* hield in 1880: 131426 personen bezig, op 6605 schepen. In 1891 hielden zich 171 schepen met de walvischvangst bezig.

De *bergbouw* levert groote rijkdommen op. In de produktie van *ijzer* staat de Unie in de eerste rij van alle landen, in de *kolenproduktie* neemt het een tweede plaats in. De kolengebieden liggen meest in de oostelijke en middelste gedeelten der Unie. Verder levert de bodem *koper*, *kwikzilver*, *tin*, *antimonium*. Een hoogst belangrijk produkt is de *petroleum*, bovenal in N.W. Pensylvanië en New-York. In 1892 werd 79,6 mill. H.L. gewonnen. *Goud* verkrijgt men meest uit Californië, waar het in 1848 ontdekt werd; verder in Colorado, Zuid-Dakota, Montana en Nevada. Volgens Soetbeers berekening heeft de Unie van 1821—1875 voor 33916 mill. gulden aan goud opgebracht. *Zilver* leveren Colorado, Montana, Utah, Idaho en Nevada.

Nijverheid. Door de hooge beschermende rechten heeft de industrie buitengewone ontwikkeling erlangd. Het eigenlijke industriegebied vormt een smalle zone in het N.O. tusschen den Atlantischen Oceaan en de Mississippi; kleinere industriegebieden vindt men aan de Missouri en den Groeten Oceaan. Vooral op het gebied der *machinefabrikatie* is de nijverheid hoog ontwikkeld. In 1890 bestonden er 562 hoogovens, waar 9,6 mill. tonnen ruw ijzer geproduceerd werd; 49,2 pct. leverde Pensylvanië. De 158 staalfabrieken leverden 4,4 mill. ton, waarvan 61,9 pct. in Pensylvanië. *Metaalbewerking* en machinefabrikatie heeft bovenal plaats in: *Pittsburg*, *Steeltop*, *Sparrows Point*, *Chicago*, *Johnstown*, *Cleveland*, *Buffalo*, *Wilmington*, *Bethlehem* en *Birmingham*. Ook de *textielnijverheid* heeft zich reusachtig ontwikkeld; in 1890 vond men er 2503 wolfabrieken met 221087 arbeiders. *Katoen* wordt bovenal bewerkt te Manchester, Lawrence, Chicopee, Baltimore, Charleston. Bij de rijke graanopbrengst vindt men er veel *meelfabrieken*; de overvloed van slachtvee is aanleiding tot groote slagerijen en vleeschzouterijen, vooral te Chicago, Kansas City en Omaha. Het zou te veel plaats vorderen, als wij de industrie in al haar bijzonderheden nagingen.

Handel en verkeer. Tot 1846 werd het stelsel van vrijhandel in de Unie gehuldigd; sedert heeft men door hooge invoerrechten de binnenlandsche industrie trachten te bevoordeelen. Met

de *Mac Kinley-Bill*, in 1891 aangenomen, bereikten die invoerrechten de grootste hoogte (zie pag. 16). Thans zijn die reeds weder verzacht.

Hoofdartikelen van den invoer zijn: *koffie, suiker, ruwe zijde en zijden stoffen, wol en wollen stoffen, chemicaliën, linnen, jute-artikelen* enz. **Uitgevoerd** worden: granen en meel, onbewerkt katoen, vleesch, petroleum, ijzer- en staalwaren, houtwaren, tabak, koper, katoenen stoffen, leer, enz. enz. De uitgevoerde handelsartikelen gingen voor ruim 48½ pct. naar Groot-Britannië, vervolgens naar Duitschland, Frankrijk, België, Nederland, Canada en West-Indië. De invoer geschiedde uit Groot Britannië voor 18,89 pct., verder van West-Indië, Brazilië, Duitschland, Frankrijk, Canada, Mexico.

De spoorwegen hebben in de Unie een grootsche ontwikkeling erlangd. De handelsvloot bestond in 1892 uit 6392 stoomschepen met 2074416 tonnen inhoud, en in totaal uit 24383 schepen met 4764921 tonnen. Het scheepvaartverkeer heeft hoofdzakelijk plaats op de oostkust. Bovendien is er een druk verkeer langs de vele bevaarbare rivieren en kanalen.

Steden. Wij zullen de staten opgeven in eenige groepen met de belangrijkste steden. Het aantal inwoners geldt voor 1890.

A. Nieuw-Engeland en de oostelijke kustlanden.

1. *Maine*. **Portland** (36000). — 2. *New-Hampshire*. **Manchester** (44000) — 3. *Vermont*. — 4. *Massachusetts*. **Boston** (448000) een der oudste en belangrijkste steden der Unie. Belangrijke handel in graan, vleesch enz. — **New-Bedford** (41000) hoofdplaats van de Amerikaansche walvischvangst. — **Worcester** (85000). — **Lowell** (78000) het Amerikaansch Manchester. — **Springfield** (44000), papier- en wapenfabrieken. — 5. *Connecticut*. **Hartford** (53000). — **Bridgeport** (49000). — *Rhode Island*. **Providence** (132000). — 7. *New-York*. **New-York** (1515000 inw., waarvan 583000 Duitschers, 500000 Ieren, 25000 Italianen en 10000 Chineezen). Met inbegrip van **Brooklyn** (het oude *Breukelen*, door de Nederlanders gebouwd en naar het dorp Breukelen aan de Vecht genoemd), **Jersey City** en de kleine voorsteden, die in werkelijkheid tot New-York behooren, bedraagt het aantal inwoners 3½ mill. New-York is de grootste en rijkste stad der Nieuwe Wereld, en volgt als geldmarkt en handelsstad op Londen. De haven is een der schoonste van de aarde. De in 1883 voltooide East-Rivier-brug, 1825 meter lang, verbindt New-York met Brooklyn, dat 806000 inwoners telt. — **Buffalo** (256000) en **Rochester** (134000), beide meel- en korenhandel. — 8. *Pensylvanië*. **Philadelphia** (1047000) belangrijke fabrieksstad. Petroleumhandel. — **Pittsburg** (239000) te midden van het rijkste ijzer- en kolengebied; petroleum. — 9. *New Jersey* **Newark** (137000). — 10. *Delaware*. **Wilming-**

ton (61000). — 11. *Maryland*. **Baltimore** (434000) groote zeehaven; uitvoer van tabak. — 11. *Het district Columbia*. **Washington** (189000) hoofdstad van de Unie, zetel der regeering en der volksvertegenwoordiging. — 12. *West-Virginië*. — 13. *Virginië*. **Richmond** (63050). — 14. *Noord-Carolina*. **Wilmington** (20000). — 10. *Zuid-Carolina*. **Charleston** (55000). — 16. *Georgia*. **Savannah** (43000).

B. Noordwestelijke en binnenlandsche staten.

17. *Ohio*. **Cincinnati** (297000), belangrijke handelsstad aan de Ohio. — **Columbus** (88000). — 18. *Michigan*. **Detroit** (206000). — 19. *Indiana*. **Indianapolis** (105000). — 20. *Illinois*. **Chicago** (1100000), de tweede stad in grootte, aan het Michigan-meer. De aanwas van deze stad is buitengewoon; in 1831 had de stad nog slechts 100 inw., in 1850: 30000, in 1870: 397000, in 1880: 503000. Chicago is een belangrijke fabrieksstad, heeft uitgebreiden handel, de hoofdmakmarkt voor koren en vee. Vleeschexport. Wereldbekende slagerijen. Als handelsstad volgt Chicago op New-York.

21. *Wisconsin*. **Milwaukee** (204000), aan het Michiganmeer, met voortreffelijke haven. Belangrijke fabrieksstad, levendige handel; houthandel. 22. *Iowa*. **Des Moines** (50000). — 23. *Minesota*. **St.-Paul** (133000) aan de Mississippi. — **Minneapolis** (165000) met St. Paul verbonden. De grootste meelmarkt der aarde. — 24 en 25. *Noord- en Zuid-Dakota*, tarwebouw. — 26. *Montana*. Zilver. — 27. *Nebraska*. — 28. *Wyoming*. In het N.W. ligt het bekende „Nationale Park” een gedeelte dat rijk is aan allerlei natuurwonderen, als geisers enz. enz., en daarom Nationaal-eigendom verklaard is. — 29. *Kansas*. — 30. *Missouri*. **St. Louis** (452000), de vierde fabrieksstad der Unie; slagerijen. — 31. *Arkansas*. — 32. *Kentucky*. **Louisville** (124000) aan de Ohio. — 33. *Tennessee*. **Nashville** (76000), ijzer, hout. **Memphis** (64000) katoenhandel.

C. De zuidelijke kuststaten.

34. *Florida*. — 35. *Alabama*. **Mobile** (31000) haven. — 36. *Mississippi*. — 37. *Louisiana*. **Nieuw-Orleans** (242000) hoofdhandelsstad aan de Mississippi; belangrijkste stad aan de Golf van Mexico. Na Liverpool is het de grootste katoenmarkt der aarde. Uitvoer van suiker, rijst enz. — 38. *Texas*.

D. De Pacifische staten.

39. *Washington*. — 40. *Oregon*. — 41. *Idaho*. — 42. *Californië*. **San Francisco** (299000) op een schiereiland in het W. der Golf van San Francisco, welke door de *Golden Gate* met den Oceaan is verbonden. Het is de belangrijkste stad aan de westkust van Amerika. Uitgevoerd worden:

goud en zilver, wijn, ooft, wol, graan. — **Oakland** (49000) aan den oostelijken oever der Golf van St. Francisco. — **Fresno** (11000), ooft- en wijnbouw; rozijnen. — **Sacramento** (26000), aan de rivier van dien naam. 43. *Nevada*. — 44. *Colorado*.

E. De Territoriën.

1. *Utah*, met **Salt Lake City** (45000), de heilige stad der Mormonen, die het woeste land in een vruchtbare streek hebben veranderd. — 2. *Indianen-Territorium*, waarheen sedert 1829 de Indianen worden overgebracht. — 3. *Nieuw-Mexico*. — 4. *Arizona*. — 5. *Alaska*, het vroegere Russisch Amerika, met de *Aleuten*. Pelsdieren.

§ 191. Mexico.

Mexico heeft een gunstige ligging tusschen twee Oceanen, doch het gemis van goede natuurlijke havens heeft ten gevolge, dat hiervan weinig partij kan getrokken worden. Het land bestaat hoofdzakelijk uit hoogland, in het oosten met een smalle kustvlakte.

Het land heeft een oppervlakte van 1946523 K.M². met ongeveer 11,8 mill. bewoners. Mexico is een federatieve republiek van 27 staten, 2 territoriën en 1 bondsdistrict. De bevolking bestaat voor ongeveer 4½ mill. uit Indianen, 2½ mill. uit blanken, meest van Romaansche afkomst, en 5 mill. van gemengd bloed (Mestiezen, Zambo's en Mulatten). Van de inlandsche talen wordt het *Azteekisch* het meest gesproken, en in Yucatan de *Maya-taal*.

Mexico was van ouds een landbouwstaat en nog tegenwoordig berust de welvaart des volks op den landbouw. Voor een groot gedeelte des lands ten N. van 19° N.Br. is kunstmatige besproeiing noodig, doch dan geeft het land rijke oogsten. Men oogst vooral maïs, het hoofdvoedsel der bevolking, verder bananen, cacao, maniok, Spaansche peper, suikerriet, vanille enz. De oogst van katoen voorziet in de behoefte des lands. De veeteelt heeft Europeesche huisdieren. Cochenille wint men in de provincie Oajaka.

De mineralen waren reeds voor eeuwen de rijkdommen des lands. Men vindt er goud, zilver, lood, ijzer, koper, kwikzilver, tin, kobalt, antimonium, zwavel, kolen en petroleum. Geen land der aarde heeft meer goud en zilver geleverd. Voor de periode van 1521 tot 1875 wordt berekend, dat het land 265040 K.G. goud en 76,2 mill. K.G. zilver geleverd heeft. Er bestaan thans ongeveer 1700 mijnen, en hiervan 1300 voor goud en zilver, waarin 102240 lieden arbeiden.

De industrie heeft zich weinig ontwikkeld. De handel berust hoofdzakelijk op den uitvoer; de uitvoer overtreft den invoer met 50 pct. De hoofdartikelen van den uitvoer zijn: zilveren

munten (tot betaling der renten van de schulden), zilvererts, lood, koffie, tabak, hout. Ingevoerd worden: linnen-, wollen- en katoenen stoffen, machines, enz. De aanleg van spoorwegen heeft sedert 1874 een betere verbinding met de Vereenigde Staten tot stand gebracht.

Mexico (330000) hoofdstad, op de hoogvlakte 2240 M. hoog gelegen. Levendige handel. De groothandel is veel in Duitsche handen. — **Querétaro** (30000). — **Guanajuato** (52000) zilvermijnen. — **San Luis Potosi** (35000). — **Guadalajara** (95000), weefindustrie. — **Vera Cruz** (24000) havenplaats, goede reede. — **Campêche**, uitvoer. — **Acapulco** (4000) schoone haven aan de westkust. Uitvoer.

§ 192. Midden-Amerika.

Midden-Amerika wordt staatkundig ingenomen door vijf Republieken. Wel is van tijd tot tijd het plan opgeworpen deze Republieken tot een Bondstaat te vereenigen, maar tot nog toe zonder gevolg. Deze Republieken zijn: 1. *Guatamala* met **Nieuw-Guatamala** (70000); 2. *Honduras*; 3. *El Salvador*; 4. *Nicaragua* en 5. *Costa Rica*. De kuststreken van Midden-Amerika zijn meestal ongezond; in het midden des lands, op het gebergte dat zich hier uitstrekt, is het beter.

Aan de oostkust van het schiereiland *Yucatan* ligt *Britsch-Honduras* met de nederzetting **Belize**.

§ 193. West-Indië.

De talrijke grootere en kleinere eilanden tusschen Noord- en Zuid-Amerika gelegen, die in hun uiterlijk veel aan de Oost-Indische eilanden doen denken, en door de eerste ontdekkers (Columbus) ook als deelen van Indië beschouwd werden, heeten daarnaar nog altijd *West-Indië*. West-Indië bestaat uit drie groote eilanden-groepen: 1. *Bahamá-eilanden*, 2. de *Groote Antillen* (Cuba, Haïti, Portorico en Jamaica) en 3. de *Kleine Antillen*, en twee kleinere groepen: de *Virginische eilanden* en de *Eilanden onder den Wind*. De West-Indische eilanden zijn meest bezittingen van verschillende Europeesche staten.

I. **Spaansche bezittingen.** A. **Cuba**, vroeger de „parel der Antillen” geheeten, (118833 K.M². met 1,6 mill. inw.). De bevolking bestaat uit 490000 kleurlingen en 44000 Chinezen. Negers en Chinezen zijn hoofdzakelijk arbeiders. Creolen zijn de landbezitters, en vreemdelingen drijven den handel, terwijl de ambtenaren Spanjaarden zijn. Slechts 10 pct. der oppervlakte is in cultuur. Het belangrijkste produkt is suiker. In 1891 werd geleverd 823 mill. K.Gr. De tabaksbouw heeft tegenwoordig een betere toekomst; jaarlijks wordt ± 300000 balen geproduceerd. In 1891 werden uitgevoerd 10 mill. K.G. tabak, 195 mill. sigaren en 732 mill. si-

garettten. Verder werden uitgevoerd rum, katoen, hout enz.

La Habana (200000) hoofdstad, haven, handel. — **Guanabacoa** (28000), levendige scheepvaart.

B. Puerto-Rico (9314 K.M². met 798500 inw.). Het eiland levert koffie, hout enz. — **San Juan de Puerto-Rico** (26000) haven.

II. **Haiti**, een nog zelfstandig eiland, dat staatkundig tot twee Republieken behoort: *Haiti*, hoofdzakelijk een Neger-Republiek, en de *Dominicaansche Republiek*, meest met bevolking van gemengde afkomst. Op Haiti is de omgangstaal Fransch. — **Port-au-Prince** (60000) hoofdhaven, uitvoer van hout en koffie.

III. **Britsche bezittingen**. 1. **Bahamá-eilanden**, eenige honderden koraal-eilanden 2. **Jamaïka**. Het eiland levert voor den uitvoer: suiker, rum, koffie, vruchten. — **Kingston** (47000) hoofdstad. Van de *Kleine Antillen* behooren aan Engeland: *Barbadoes*, *Trinidad*, *St. Vincent*, *Antigua*, *Grenada* en *Santa Lucia*.

IV. **Fransche bezittingen**. Frankrijk bezit van de Kleine Antillen: *Guadaloupe* en *Martinique*, twee kleine eilanden.

V. **Deensche bezittingen**. Van de Kleine Antillen bezit Denemarken *St. Thomas*, centraalstation voor de Engelsche West-Indische stoombooten; een vrijhaven.

VI. **Nederlandsche bezittingen in Amerika**. Nederland bezit van de Kleine Antillen de eilanden: *St. Eustatius*, *Saba* en de helft van *St. Martin*. Verder bezit Nederland in Zuid-Amerika *Nederlandsch Guyana* en eenige *Eilanden Onder den Wind*. Op deze bezittingen komen wij nader terug bij het bespreken van de Nederlandsche Koloniën.

§ 194. De Republiek Venezuela.

De Vereenigde Staten van *Venezuela* beslaan een oppervlakte van 1043900 K.M². met 2323527 bewoners, dat is 2,2 op 1 K.M². Het land bestaat uit een kustgebergte met een smalle, moerassige kustvlakte, uit de grasvlakten der llano's aan de Orinoco, en uit oerwouden. De Orinoco is de hoofdrivier, die met een uitgestrekte delta in zee uitmondt. Geheel in de tropische luchtstreek gelegen, heeft het land een hooge temperatuur, die op de berglanden eenigszins gematigd wordt.

De bevolking bestaat voor \pm 12 pct. uit blanken, 38 pct. uit Indianen en 50 pct. uit gemengd bloed.

Van de produkten des lands nemen de edele metalen de eerste plaats in. Vooral de gouden en zilvermijnen zijn van belang. Verder vindt men er koper en steenkolen. De nijverheid is er onbeteekenend. Er worden uitgevoerd:

koffie, cacao, katoen, indigo. De handel wordt vooral gedreven, wat den invoer betreft, door Engeland, Duitschland, Frankrijk en Noord-Amerika, en wat den uitvoer betreft door Noord-Amerika, West-Indië, Frankrijk en Duitschland. In 1888 liepen 12770 schepen met meer dan 2 mill. tonnen inhoud de havens der Republiek in en uit.

Steden: **Caracas** (72400). — **La Guayra** (12000) haven. — **Valencia** (38600) brengt den handel tusschen binnenland en de kust tot stand.

§ 195. Guyana.

De kustlanden tusschen de Orinoco en den Amazonenstroom vormen de zoogenaamde „wilde kust”, waar de zee over uitgestrekte slijkbanken bruist. Naar het binnenland bestaat de bodem uit vlak, aangeslibd land, hetwelk op \pm 100 K.M. van de kust in een heuvel- en bergland overgaat. Dit bergland, dat zich in Venezuela voortzet, geeft den oorsprong aan onderscheidene rivieren, van welke er eenige bijstroomen van de Orinoco zijn. In Guyana vindt men de rivieren de *Essequibo* (in Britsch gebied), de *Corantijn* (op de Grens van Nederlandsch en Britsch Guyana), de *Suriname* (in Ned. Guyana) en de *Marowijne* (op de grens van Nederl. en Fransch Guyana).

Het geheele gebied heet *Guyana*. Het westelijk deel is een Britsche bezitting, het midden een Nederlandsche, en het oosten behoort aan Frankrijk.

I. **Britsch Guyana**. Deze kolonie wordt bestuurd door een door de Engelsche kroon benoemden Gouverneur. Nadat het land reeds vroeger door Engeland in bezit was genomen werd het sedert 1796 steeds duurzaam een Engelsche bezitting. Toen in 1838 de slavernij werd afgeschaft, kwamen de plantages, die hier bloeiden, in verval, daar de vrijgelatenen geen lust hadden zich aan vrijen arbeid te wijden. Eerst door de met kracht bevorderde immigratie van Indische arbeiders (coolies), van vrije Negeren uit Liberia (croos), en van lieden uit West-Indië, de Azoren, en de Kaapverdische eilanden, verkreeg de productie der plantages op nieuw een belangrijke uitbreiding. Hoofdprodukt des lands is het suikerriet. De Guyana-suiker komt onge raffineerd in den handel, en wordt evenals de rum, meest naar Engeland en de Vereenigde Staten uitgevoerd. Allerlei produkten worden ingevoerd, en wel bovenal uit Engeland en Noord-Amerika. **Georgetown** (53000) is de hoofdstad.

II. **Nederlandsch Guyana**. Zie bij Nederland.

III. **Fransch Guyana** (Cayenne). Deze kolonie wordt bestuurd door een Gouverneur, die verantwoordelijk is aan den Minister van Koloniën te Parijs. De bevolking bestond in 1877 uit 17160 personen, waarvan slechts 1140 blan-

ken. De produkten komen overeen met het overige Guyana. De uitvoer heeft bovenal naar Frankrijk plaats. **Cayenne** (10000) is de hoofdstad.

§ 196. De Vereenigde Staten van Brazilië.

De *Vereenigde Staten van Brazilië* (vroeger het Keizerrijk) beslaan een oppervlakte van 8361350 K.M². met 14602300 inw. (in 1888), dat is gemiddeld 1,7 bewoner op de K.M². Naar de berekening van den census van 1872, toen het aantal bewoners 9930000 bedroeg, bestonden zij uit 3787000 blanken, 3801000 van gemengd bloed, 1954000 Negers en 3869000 Indianen. De blanke bewoners zijn hoofdzakelijk van Portugeesche afkomst, en vandaar dat de taal Portugeesch is. In 1888 werden alle slaven vrij verklaard tegen schadeloosstelling aan de bezitters. Door een revolutie in 1889 werd de keizerlijke macht omvergeworpen en de keizerlijke familie uit het land verdreven. Sedert dien tijd is het Rijk voortdurend aan woelingen ten prooi en heerscht er een onzekere toestand, die de economische ontwikkeling ten zeerste in den weg staat. Niet onwaarschijnlijk is het, dat Brazilië weldra in onderscheidene vrijstaten zal uit elkander spatten.

Brazilië bestaat in het Z.O. uit een bergland en een smalle kustvlakte met talrijke havens. Dit gebied is hoofdzakelijk de zetel der Europeesche bevolking, waar ook de landbouw gedreven wordt. De laagvlakte aan den Amazonenstroom is bijna geheel een oerwoud, dat door ruwe, rondzwervende Indianenstammen, o.a. door de Botokuden, bewoond wordt. De groote rivieren zijn eerst in den laatsten tijd meer toegankelijk geworden voor de Europeanen. In de zuidelijke provinciën *Santa Catharina* en *Rio Grande do Sul* is het oerwoud door Duitsche kolonisten uitgerooid, en in een vruchtbaar graanland veranderd.

Brazilië levert vele en waardige produkten. Evenwel van goede bebouwing is nog weinig sprake, doordat er meestal een verderfelijke roofbouw gedreven wordt. Een der belangrijkste voedingsmiddelen, niet alleen in Brazilië maar in geheel Zuid-Amerika, is de wortel der cassaveplant (*Jatropha manihot*), in Brazilië *mandioca*, in de Spaansche landen *yuca* geheeten, welke zeer voedzaam is, en het onder den naam *tapioca* bekende meel levert. Als verdere knolgewassen levert Brazilië: *yamswortel*, de *taro-wortel*, de gewone *aardappel*, *zoete aardappelen* of *bataten* en de *pijlwortel*, welke het *arrowrootmeel* levert. De *rijst* groeit er goed en levert rijke opbrengsten. Onze granen echter hebben er beperkte verbreiding; zij groeien voortreffelijk in de zuidelijke provinciën. Van de vezelplanten worden hier verbouwd *vlas* en *katoen*; het eerste dient voor eigen gebruik, het laatste wordt uitgevoerd.

Suikerriet groeit bijna overal zeer goed. De uitvoer van *tabak*, die over geheel Brazilië geteeld kan worden, doch meest in Minas Geraes voorkomt, neemt voortdurend toe. Het belangrijkste produkt des lands is echter de *koffie*, welke bovenal in de provinciën Rio Janeiro, São Paulo, Minas Geraes gecultiveerd wordt. Bijna de helft der uitgevoerde koffie gaat naar Noord-Amerika, en meest over de havens Rio Janeiro en Santos. De wouden leveren *Brazielhout*, *magahoniehout* en *caoutchouc*. De uitvoer van *Paraguaythee* uit Zuid-Brazilië en de Laplata-staten is zeer aanzienlijk.

De veeteelt wordt bovenal gedreven op de Campos (grasvlakten) van Rio Grande do Sul, Minas Geraes, Goyaz en Matto Grosso (= groot woud), op dezelfde wijze als op de llano's van Venezuela. Rio Grande do Sul levert jaarlijks 4 à 500000 stuks rundvee aan de groote slagerijen (*charqueadas*) bij de stad Pelotas. Het vleesch wordt in de zon gedroogd en onder den naam *charque* = gedroogd vleesch, naar Noord-Brazilië en Cuba uitgevoerd; terwijl hoornen, huiden en beenderen, de laatste als beendenmeel, naar Europa verzonden worden.

De minerale produkten des lands worden nog weinig ontgonnen. De provincie Minas Geraes levert diamanten, in 1887: 56739 gram. In 1891 leverden de goudmijnen, bezittingen van Fransche en Engelsche kapitalisten, voor ± f 800000 goud.

De industrie is uit den aard der zaak van weinig beteekenis, zoodat er allerlei produkten van nijverheid worden ingevoerd. De invoer geschiedt bovenal, in volgorde naar het bedrag, door: Engeland, Frankrijk, Noord-Amerika, Duitschland. Uitgevoerd wordt vooral koffie, in 1892: 3393561 zak. Hiervan gingen 2405356 zak naar Noord-Amerika en 745458 zak naar Europa.

De handelsvloot bestond in 1891 uit 524 schepen (167249 tonnen); hierbij waren 136 stoomschepen.

Steden: **Rio de Janeiro** (407000) aan de westzijde van de schoone inham van *Nitheroy*, waar de grootste schepen kunnen binnenloopen. Het is de grootste handelsstad van Zuid-Amerika. — **Belem** of **Para** (70000) belangrijkste handelsstad voor het gebied van den Amazonenstroom. — **Maranhão** (30000). — **Pernambuco** (150000) een der beste en belangrijkste havens des lands; export van suiker en katoen. — **Bahia** (180000), goede haven aan de Allerheiligen baai; uitvoer van *Brazielhout*. — **Campos** (40000). — **Santos** (35000) koffie-uitvoer. — **Porte Allegro** (30000).

§ 197. De Republiek Paraguay.

Paraguay is een kleine staat (253000 K.M². en 330000 inw.) in het binnenland aan de rivier van denzelfden naam. Door een langdurigen oorlog met Argentinië is het land zeer in ver-

val geraakt. De bewoners zijn voor $\frac{3}{4}$ Mestiezen en verder Indianen. Het land is in vele gedeelten zeer vruchtbaar. Om de door den oorlog vernietigde veeteelt weer te herstellen is er fokvee ingevoerd. Maïs en tabak worden er verbouwd. **Assunsion** (24000) is hoofdstad.

§ 198. De Republiek Uruguay.

Dit land (1787000 K.M². en 750600 inw.), tusschen Brazilië en de Laplata-rivier gelegen, bestaat bijna geheel uit steppenland, en is niet geschikt voor den landbouw. Veeteelt is het hoofdmiddel van bestaan en groote kudden van runderen, paarden en schapen vindt men hier op de vlakten. De bevolking is van Spaansche en Portugeesche afkomst; daarenboven hebben er zich Italianen, Spanjaarden enz. als immigranten gevestigd. — **Montevideo** (190000), aan de Laplata-rivier. Aanzienlijke handel, welke bovenal in handen van vreemdelingen is. In den laatsten tijd heeft de bereiding van Liebigs Vleesch-extract in *Fray Bentos* een groote vlucht genomen.

§ 199. De Argentijnsche Republiek (Laplata-Staten).

(2789400 K.M². — 3794000 inw.).

De Argentijnsche Republiek strekt zich van de Uruguay en de Laplata uit tot den keten van de Andes. Het land bestaat grootendeels uit uitgestrekte vlakten: in het N. de *Gran Chaco*, gedeeltelijk moerasland, gedeeltelijk zoutsteppe, door de Guarani's bewoond; zuidelijk daarvan de onmetelijke grasvlakten der *Pampas*, waar de ruwe *Gauchos*, de rijdende herders, hun kudden halfwilde runderen, schapen en paarden weiden. Nog zuidelijker, door de *Rio Negro* van de Pampa's gescheiden, liggen de woeste, zandige vlakten van Patagonië. Het O. van Patagonië behoort tot Argentinië, het W. tot Chili. Tusschen de Paraná en de Uruguay in de provinciën *Entre Rios* (= tusschen de rivieren) en *Corrientes* vindt men vruchtbaar bouwland.

De *Parana* is de hoofdrivier des lands. Het klimaat is, trots de snelle afwisseling van het weer, over 't geheel zeer gezond.

De bevolking behoort voor 70 pct. tot de zuiver blanken, voor 28 pct. tot gemengd ras. Door immigratie van Italianen, Franschen, Spanjaarden, Engelschen en Duitschers, is de bevolking in den laatsten tijd zeer toegenomen. Hierdoor draagt de bevolking der steden ook een internationaal karakter.

De Argentijnsche Republiek bestaat uit verschillende deelen, die in 1860 tot een Bonds-Republiek vereenigd zijn. Evenwel door het drijven der partijen is er dikwijls onzekerheid in het Bestuur, wat de economische ontwikkeling ten zeerste schaadt.

De grootste rijkdom des lands bestaat in de produkten der *veeteelt*. De landbouw, vooral de cultuur van *suikerriet* en *granen*, heeft ook in de laatste jaren een grooten vooruitgang gehad. Verder verbouwt men er *tabak*, *grondnoten*, *mandioca*, *rijst* en *katoen*. Ook de *wijnstok* wordt op vele plaatsen met succes gecultiveerd, alsmede de *perzik*.

Uitgevoerd worden bovenal *produkten der veeteelt* en van den landbouw. Verschillende artikelen voert men er in. Bij den invoer staat Engeland bovenaan, en daarop volgen Frankrijk België en Duitschland. De scheepvaart neemt van jaar tot jaar toe. De meeste buitenlandsche scheepvaart geschiedt op Buenos Ayres.

Steden: **Buenos Ayres** (in 1893: 559000 inwoners met de voorsteden). De stad is regelmatig gebouwd en maakt geheel den indruk van een Europeesche groote stad. — **Laplata** (65000) is een na 1882 gebouwde stad, niet ver beneden Buenos Ayres aan de rivier; zij was bestemd om de hoofdstad te worden. Goede haven. — **Santa Fé** (15000). — **Rosario** (50000) buitenlandsche handel, aan de Laplata-rivier. — **Córdoba** (49700).

§ 200. De Falklandseilanden.

Deze eilandengroep, op 51^o—53^o Z. Br. ten O. van Zuid-Amerika gelegen, behoort aan Engeland. Veeteelt en vischvangst zijn de hoofbronnen van bestaan. De uitvoer bestaat in produkten der schapeenteelt.

§ 201. De Republiek Chili.

Chili vormt een in de lengte uitgestrekt land, dat op de westelijke helling der *Cordilleras de los Andes* ligt, welke keten met een steile helling in een lange, smalle kustvlakte overgaat. De passen, welke van de Andes naar de Argentijnsche Republiek voeren, zijn alle tamelijk hoog, voornamelijk in de middelste en noordelijke gedeelten. De spoorweg gaat over de *Uspallata-pas* of *Cumbrepas* ten O. van St. Rosa, welke 3900 M. hoogte heeft. Groote rivieren kunnen zich natuurlijk in dit smalle kustgebied niet ontwikkelen.

In het N. van Chili heerscht een regenloos, heet woestijn-klimaat, terwijl in de middelste provinciën regelmatige winterregens vallen, zoodat de landbouw hier met goed gevolg kan worden uitgeoefend. De gemiddelde temperatuur in de hoofdstad Santiago is in December tot Maart (de heetste maanden) 21^o C., en gedurende de koudste maanden (Juni—Aug.) 9,9^o C. Het zuiden van Chili is zeer regenrijk en heeft een lager temperatuur.

De bevolking van Chili is krachtiger, ijveriger en actiever dan die der meeste Hispano-Amerikaansche landen. Vooral als arbeiders in de mijnen doen zij goede diensten, en als zoodanig

arbeidden zij ook in de mijnen van Peru en Bolivia. Het aantal inwoners voor 1891 zal \pm 3,2 mill. bedragen.

De produkten van Chili zijn menigvuldig. De landbouw levert *tarwe*, welke ook uitgevoerd wordt. Verder verbouwt men er *boonen*, *erwtten*, *maïs*, *haver*, *rogge*, *tabak*, *kennep* en *vlas*. De *wijnstok* gedijt er zeer goed. De bergbouw levert in het N. *salpeter*, *koper* en *zilver*: verder *lood*, *goud*, *kobalt*, *nikkel*.

De industrie ontwikkelt zich zeer. Ook de handel over zee is er levendig. De import-handel is hoofdzakelijk in handen van Engeland, Duitschland en Frankrijk, en de uitvoer geschiedt naar Engeland, Duitschland, de Vereenigde Staten, Frankrijk en Peru.

Het binnenlandsch verkeer heeft in Chili, trots het gemis van bevaarbare rivieren, een goede ontwikkeling bereikt. Niet alleen is de spoorweglengte er aanzienlijk, doch ook de gewone wegen zijn er goed. De handelsvloot telt 191 schepen waaronder 40 stoomschepen.

Steden: **Santiago** (189300), 537 meter hoog gelegen, hoofdstad. — **Valparaiso** (105000), havenstad, heeft den buitenlandschen handel in handen. — **Concepcion** (24000), handel.

§ 202. De Republiek Bolivia.

De bevolking van Bolivia (1435000), bestaat voor 245000 uit wilde, onbeschaafde Indianen, en de overigen zijn van gemengd ras. Europeanen en Noord-Amerikanen treft men er weinigen aan, en bijna uitsluitend in de steden. De toestand van den staat is zeer onzeker; militaire revoluties en dictaturen zijn er niet zeldzaam. De ontwikkeling des volks staat op lagen trap. Veeteelt en landbouw worden er zeer verwaarloosd.

De uitvoer bestaat hoofdzakelijk uit *zilver*, *tin*, *kinabast* en *alpaka-wol*. Het handelsverkeer heeft meest plaats over de havens *Arica* en *Antofagasta* in Chili.

Steden: **La Paz** (40000). — **Potosi** in de 17e eeuw door de goudmijnen een groote stad met 100000 inw., telt er thans nog slechts 12000.

§ 203. De Republiek Peru.

Peru beslaat een oppervlakte van 1137000 K.M². en telt \pm 3 mill. inwoners. Het grootste gedeelte des lands wordt ingenomen door de gebergten der Cordilleras, terwijl in het O. zich nog een kleine oppervlakte over de laagvlakte van den Amazonenstroom uitstrekt. Door de afwisselende hoogte is het klimaat zeer verschillend. In de bijna geheel regenlooze kustprovinciën bedraagt de gemiddelde temperatuur 20° C., terwijl zij in Januari en Februari tot 28 à 30° C. stijgt. Het klimaat der 1000 à 3000 M. hoog

gelegen gewesten op de Andes is gematigd en gezond.

De bevolking van Peru bestaat voor \pm 14 pct. uit blanken, 48 pct. uit kleurlingen (vooral afkomstig van blanken met Indianen) en 38 pct. uit zuiver Indianen, van welken er nog 300000 als „wilde stammen” genoemd worden. Van de 18000 Europeanen, welke in 1876 (de laatste telling) aanwezig waren, behooren 7000 tot de Italianen, 2600 tot de Franschen en 1600 tot de Duitschers.

Peru verbouwt in de lage kuststreken *rijst*, *katoen*, *wijn* en *suikerriet*; in de hooger gelegen streken *tarwe*, *gerst*, *maïs*, *aardappelen* enz. De met *ichu-gras* bedekte „punagewesten” dienen enkel als weiden voor lama's, alpaka's en schapen, wier wol naar Europa wordt uitgevoerd. Voor de staatsfinanciën en den handel is echter het belangrijkste de uitvoer van *edele metalen*, alsmede van *katoen*, *cacao*, *kinabast* enz. *Goud* wordt vooral bij de bronrivieren der Rio Purus gevonden. In 1891 waren 4187 mijnen in exploitatie, waarvan er 427 *goud*, 2641 *zilver*, en 46 *goud* en *zilver* beide opleverden, terwijl 28 *koper*, 20 *kwikzilver*, 613 *petroleum* en 278 *kolen* opleverden. Groote rijkdom aan *asphalt* vindt men in het noorden des lands, doch de lagen worden nog weinig geëxploiteerd. De industrie is onbeteekenend.

De groothandel is bijna geheel in handen van buitenlanders, bovenal van Engelschen, Duitschers en Franschen.

Steden: **Lima** (105000). — **Callao** (26800), belangrijkste haven aan de kust. — **Cuzco** (20000), voormalige hoofdstad van het Inca-rijk. — **Arequipa** (30000), handel met de Zuid-Peruaansche hoogvlakte.

§ 204. Ecuador.

Deze Republiek heeft een oppervlakte van 307243 K.M², en telde in 1892 volgens schatting 1205000 inw., waaronder 200000 wilde Indianen behooren. Klimaat en gesteldheid des lands komen veel met Peru overeen.

Het hoofdprodukt des lands is *cacao*, welke in de wouden in het wild groeit, en aan de heete vochtige kuststreken gecultiveerd wordt. In 1891 werden hier voor 9,8 mill. gulden (Ned.) *cacao* uitgevoerd. Verder worden uitgevoerd: *koffie*, *goud*, *zilver*, *caoutchouc*, *huiden* enz.

De buitenlandsche handel is bovenal in handen van Duitschers, hoewel de handelsomzet grooter is met Engeland, Spanje en Frankrijk. In 1891 liepen in de havens des lands 606 schepen binnen, met 373573 tonnen inhoud, waarvan 249057 tonnen onder Engelsche vlag, en 8394 onder de vlag des lands.

Steden: **Quito** (40000), 2850 meter hoog gelegen; levendige handel. — **Cuenca** (25000). —

Gauyaquil (45000), eerste haven des lands; de beste haven der westkust. Het klimaat is echter ongezond.

§ 205. De Republiek Columbia.

Columbia heeft een oppervlakte van 1203100 K.M². met eene bevolking van \pm 3321000 zielen. Het grootste gedeelte des lands is bergland, in het noorden door de vlakte der Magdalena-rivier doorsneden. Het klimaat is zeer verschillend naar de hoogte. De lage kuststreken zijn ongezond en heet; op de hoogte is het klimaat beter.

De bevolking bestaat voor 6 pct. uit zuiver blanken en voor meer dan 50 pct. uit kleurlingen van gemengd bloed, terwijl er nog 78000 wilde Indianen gevonden worden. Het land is rijk aan produkten van allerlei aard, doch hiervan wordt nog niet het rechte voordeel getrokken. Hoewel het land rijk is aan edele en andere metalen, worden de mijnen slecht geëxploiteerd. Ook de industrie is niet van groot belang. Tengevolge van dit alles is ook de handel van weinig beteekenis.

De invoer heeft plaats door Engeland, Frankrijk en Duitschland, en de uitvoer gaat eveneens naar deze landen, alsmede naar de Vereenigde Staten.

Uitgevoerd worden, behalve *edele metalen*, *koffie*, *huiden* en *tabak*. Een belangrijke, tolvrije transito-handel heeft plaats over de Landengte van Panama, waar *Panama* en de haven *Aspinwall*, aan beide zijden van de landengte gelegen, door een spoorweg verbonden zijn.

Steden: **Bogotá** (110000) een der schoonste steden van Zuid-Amerika. — **Medellin** (37200). — **Panamá** (30000). — **Colon** of **Aspinwall**, aan het Atlantische einde van den spoorweg, over de landengte, met 1500 inw.

Australië.

§ 206. Het vasteland van Australië of Nieuw-Holland.

De oude naam van Australië, *Nieuw Holland*, herinnert ons nog, dat aan onze natie de ontdekking van dit land te danken is. Wel had Magelhaes, de Portugeesche zeereiziger, die in 1521 den Grooten Oceaan voor het eerst van het westen overzeilde, eenige eilandengroepen gevonden, die thans tot Australië gerekend worden, doch eerst nadat de Hollanders van Java uit expedities in deze zeeën uitzonden, en Abel Tasman ten zuiden langs Nieuw-Holland zeilde (1642), begon de nadere kennis van dit land zich uit te breiden. De naam Nieuw-Holland en verschillende namen voor deelen der kust of eilanden, als: *Arnhem's land*, *de Wit's land*, *Tasmania*, *Nieuw-Zeeland*

e.a., herinneren nog aan de ontdekkingen der Nederlanders.

De kustontwikkeling van Nieuw-Holland is ongunstiger dan van eenig werelddeel, Afrika alleen uitgezonderd. De 12840 K.M. lange kust is zeer gesloten, en slechts op weinige plaatsen vindt men inhammen of schiereilanden van beteekenis. Het driehoekige schiereiland York en de Golf van Carpentaria zijn de grootste van de weinige inhammen. En de eilanden, welke tot het werelddeel behooren, zijn meest alle te klein en liggen te verstrooid in de groote zee, om het gemis aan kustontwikkeling te vergoeden.

Door dit alles biedt de kust van Nieuw-Holland geene groote voordeelen aan voor handel en verkeer. Hierbij komt nog, dat aan de Golf van Carpentaria, in het zuiden aan de Australische bocht, alsmede in het W., de meest ontwikkelde kusten overigens niet geschikt zijn tot nederzettingen. De gunstigste kusten zijn die van het Z.O. en O., en langs deze vindt men dan ook de eerste en hoofdnederzettingen.

Het algemeen karakter van Australië is dat van een groote hoogvlakte, welke van alle zijden naar het binnenland daalt, en hier in het vlakke Eyre-meer de laagste inzinking heeft, tot 54 M. boven de zee. Op den ooststrand zoowel als op den westrand vindt men lage bergketens, waarvan die aan den ooststrand het hoogst zijn. Hier vindt men onderscheidene bergketens, van welke de *Australische Alpen* de hoogste zijn, die met den *Kosciusco-groep* in onderscheidene toppen tot ruim 2000 M. rijzen. Aan die Alpen sluit zich in het noorden een groot tafelland aan, waarop eenige bergketens rusten.

De rivieren van Australië zijn met weinige uitzonderingen arm aan water; vele lossen zich in het droge jaargetijde op in een reeks van meertjes of drogen geheel uit. Zelfs de *Murray*, met een uitgebreid stroomgebied in het zuidelijk Queensland, in Nieuw-Zuid-Wales en Noordelijk Victoria, bereikt de zee met een smallen mond, die, door een zandbank versperd, voor de aanzienlijke scheepvaart niet geschikt is. Ook hare aanzienlijkste bijstroomen, als de *Darling* en de *Murrumbidgee* met de *Lachlan*, lossen in enkele gedeelten zich niet zelden geheel op in meren, en de levendige scheepvaart bij hoogwater houdt dan tijdelijk geheel op. De rivieren in het binnenland, zooals de lange *Barcoo* of *Cooper*, de *Diamantina* e. a. zijn slechts zelden over den geheelen loop met water gevuld, en bestaan uit reeksen gedeelten van rivieren, welke zich in zandvlakten of zoutmoerassen verliezen. De meren in het binnenland, welke de kaart aanwijst, bezitten meestal zout water.

Het klimaat van Nieuw-Holland ligt voor $\frac{2}{5}$ in de heete, $\frac{3}{5}$ in de gematigde luchtstreek. In het noorden heeft het land een jaarlijksche temperatuur, overeenkomend met *Madras* en *Calcutta*;

de gemiddelde jaartemperatuur van Brisbane komt met Tunis overeen, Sydney heeft een zomer van Konstantinopel en een winter van Kaïro, Melbourne heeft een zomer van Marseille en een winter van Palermo. De temperatuurschommelingen zijn er buitengewoon groot.

Het noordelijk tropengebied heeft twee jaargetijden: een nat met den N. W. moesson van October tot April, en een droog met den Z. O. moesson (eigenlijk Z. O. passaat), in den overigen tijd van het jaar. Het zuidelijk gedeelte, in de gematigde luchtstreek, heeft vier jaargetijden. De regen valt aan de oostkust in den nazomer, in Victoria in de lente en den herfst, en verder westelijk in den winter. In het binnenland is de regenval gering, en komen van tijd tot tijd groote perioden van droogte voor, waardoor somtijds duizenden schapen wegens gebrek aan voedsel sterven. En eveneens richten de plotse-linge hevige regens in het binnenland groote schade aan.

Planten en dieren. Door de klimatische gesteldheid is de plantenwereld in het binnenland zeer eenvormig en eentonig. In de gematigde gewesten mist men het frissche groen der loofwouden, en men vindt er evenmin den echten tropischen plantengroei. De meeste planten hebben een bleeke, in 't grijze of blauwe overgaande glanslooze kleur, een verschijnsel, hetwelk hieruit verklaard wordt, dat een dichte opperhuid het bladgroen der cellensappen omhult, en dit daardoor verhindert door te schijnen, zooals bij de dunhuidige bladeren het geval is. De plantenvormen, welke het grootste gedeelte van het continent bedekken, zijn die der eucalypten en proteaceën. De laatste komen in een dicht kreupelhout voor, het *scrub* der Australiërs, hetwelk de ontginning op vele plaatsen belemmert. Eigenaardige planten vindt men er ook: zoo o. a. de grasboomen, met grasvormige bladeren. De bergstreken bezitten nog al bruikbare houtsoorten, o. a. in het *jarra* (*Eucalyptus marginata*), dat evenals het Oost-Indische teakhout tegen de aanvallen van termieten bestand is.

De inheemsche diersoorten vormen de oudste diervormen: de buideldieren in onderscheidene soorten. Apen ontbreken geheel, eveneens herkauwende dieren. De dingo, een wilde hond, is waarschijnlijk ingevoerd. Opmerkelijk is nog de zwarte zwaan met karmijnrooden snavel.

De meeste Europeesche huisdieren zijn hier ingevoerd, en vele gedijen er goed. Verder zijn er ingevoerd kameelen, angorageiten, hazen, struisvogels, enz. De ingevoerde konijnen zijn door hun groote verbreiding een plaag des lands geworden.

Bevolking. De oorspronkelijke bewoners, de *Australiërs*, vormen een afzonderlijk menschenras, met gezichtsuitdrukking tusschen Negers en

Maleiers. Het zwarte haar is kroes, doch niet wollig, en de goed behaarde huid is donkerbruin van kleur. Zij staan op den laagsten trap van beschaving en zwerven zonder vaste woonplaats rond door de woeste vlakten des lands. Het aantal wordt op 200000 geschat.

De tegenwoordige bewoners zijn hoofdzakelijk van Britsche afkomst. Wel hebben zich ook lieden uit onderscheidene natiën hier gevestigd, doch Engelschen, Ieren en Schotten en hun nakomelingen maken ongeveer 90 pct. der tegenwoordige bewoners uit. In Zuid-Australië, Queensland en Victoria hebben zich ook Duitschers gevestigd.

De immigratie in Australië heeft niet dien omvang kunnen aannemen als in de Vereenigde Staten. In de jaren van de goudkoorts, ongeveer 1852, was zij het aanzienlijkst. Het jaar 1891 wees aan 215912 immigranten en 176467 emigranten, zoodat er slechts een gewin was van 39445.

Australië werd als kolonie van gedeporteerde misdadigers gegrondvest. Van 1787 tot 1868, in welk laatste jaar de deportatie ophield, werden 137161 personen (116842 mannen en 20319 vrouwen) naar Nieuw Zuid-Wales, Tasmanië en West-Australië gebracht. In Nieuw-Zuid-Wales nam het stelsel der deportatie in 1839 een einde, in Tasmanië in 1853. Nieuw-Zuid-Wales had van 1787 tot 1839: 59788, en Tasmanië van 1803 tot 1853: 67655 misdadigers als immigranten ontvangen.

In 1839 ving men aan West-Australië op die wijze te koloniseeren. Tot 1868 werden hier 9718 misdadigers, uitsluitend mannen, geplaatst. Wijl de overige Australische koloniën er steeds met meer kracht tegen opkwamen, werd in 1868 hiermede geëindigd.

Australië bestaat uit zes koloniën, die in werkelijkheid zoo goed als zelfstandig zijn, doch wier gouverneurs door de Britsche kroon benoemd worden. Dit neemt niet weg, dat de Parlementen bijna geheel vrij zijn in het nemen van besluiten. Ook op handelsgebied zijn de koloniën zoo goed als onafhankelijk, waardoor de toltarieven niet alleen voor Groot-Britannië en andere landen gelijke kracht hebben, maar ook de koloniën onderling door die tolgrenzen gescheiden worden.

Produkten des lands voor den handel en middelen van bestaan. Landbouw en vee-teelt. De hoofdbezigheid der kolonisten bestaat in vee-teelt en landbouw. De vee-teelt neemt verreweg het grootste gedeelte des lands in beslag. Ondanks de snelle toeneming der bevolking ligt nog het uitgebreidste gedeelte des lands ongebruikt. De landbouw vindt men bijna uitsluitend in de zuidoostelijke kuststreek, rondom Melbourne en Adelaide. Door den aanleg van besproeiingsmiddelen, vooral in Victoria, worden steeds grooter vlakten voor den landbouw ge-

schikt gemaakt, en door het gebruik maken van praktische machines stijgen de opbrengsten, trots het nadeel, dat de konijnen hier aanrichten. Een grooten vooruitgang, ook in qualiteit, maakt de *wijnbouw*. Van 1878—1889 is de oppervlakte des lands met wijn begroeid meer dan verdubbeld. Vooral in Victoria, Zuid-Australië, Nieuw-Zuid-Wales wordt de wijnbouw uitgeoefend; in 1891 waren 19239 H.A. met wijn beplant. *Tarwebouw* wordt op uitgebreide schaal gedreven in Zuid-Australië en Victoria, verder in Nieuw-Zeeland en Nieuw-Zuid-Wales. In Nieuw-Zuid-Wales en Queensland verbouwt men bovenal *maïs*. De vruchtbaarheid van den bodem is niet overal zeer groot, en de graanhandel van Australië heeft nog al met moeilijkheden te kampen. Alleen als de graanprijzen in Europa hoog zijn kan met voordeel Australië hier heen exporteerden. Zelfs in de noordelijke streken van Nieuw-Holland, die behoefte hebben aan koren en daarin meestal uit het zuiden voorzien worden, begint Amerika reeds met invoer. Sidney en Brisbane ontvangen een gedeelte van het koren reeds over San Francisco. Doch wijl de oogst in Australië in onzen winter valt, geeft dit het voordeel, dat het van daar aangevoerde koren juist in den tijd aankomt, dat in Europa gewoonlijk het koren het duurst is.

De fijne vruchten der oude wereld, als oranjes, citroenen, abrikozen, perziken, amandelen en vijgen gedijen in Nieuw-Holland zeer goed.

Door het gebrek aan vochtigheid vindt men in Australië niet die dichtbegroeide weidevelden met sappig gras, welke wij in West-Europa kennen. Op de Australische savannen groeit het gras in afzonderlijke, eilandachtig gescheiden boschjes.

Suikerriet en *katoen* groeien op de oostkust van Nieuw-Zuid-Wales en Queensland; de katoen-oogst is echter onbeteeuend.

In 1891 waren in cultuur gebracht voor de volgende produkten:

	Oppervlakte.	In cultuur H.A.	Tarwe. H.A.	Suikerriet. H.A.	Maïs. H.A.
Victoria . .	229 078	1 075 130	533 073	—	—
Nieuw-Zuid-Wales . .	799 139	471 848	142 666	8 178	64 831
Queensland . .	1 730 721	1 03 202	7 722	20 369	60 639
Z.-Australië . .	2 341 611	1 013 316	620 969	—	—
W.-Australië . .	2 527 283	52 760	10 746	—	—
<i>Het Continent</i>	7 627 832	2 716 256	1 315 176	—	—
Tasmanië . .	67 894	206 266	18 887	—	—
Nieuw-Zeel. . .	270 935	626 092	160 909	—	—
Austr. Kolon.		3 548 514	1 494 972	—	—

De veeteelt wordt er op reusachtige schaal gedreven. De invoering van Europeesche huis-

dieren had hier buitengewoon succes. Toen het eerste misdadigers-transport in 1788 in de Rotangbaai arriveerde, bestond de veerijkdom der te vestigen kolonie uit 1 stier, 5 koeien, 1 hengst, 3 merries, 3 veulens, 28 schapen, 9 geiten, 74 varkens, 5 konijnen, 29 ganzen, 35 eenden en 210 hoenders. Later werden er meer ingevoerd uit Indië en de Kaapkolonie. Toch duurde het nog langen tijd, voor de veeteelt eenige vlucht nam. Toen evenwel de geschiktheid des lands voor de veeteelt later bleek, breidde zij zich snel uit. Thans bezit Australië paarden, die van de edelste Engelsche rassen afkomstig zijn, en schapen van de soorten der Herefords, Short-horns en Devons, Merinos, Lincolns enz. De varkens van Yorkshire en Berkshire gedijen nog beter in Australië dan in het oorspronkelijk vaderland.

In Dec. 1891 was de veerijkdom van Australië als volgt:

	Paarden.	Runderen.	Schapen.
Nw. Z.-Wales . .	459 755	2 046 347	61 831 416
Victoria	440 496	1 813 159	12 919 428
Queensland . . .	399 464	6 192 759	20 289 633
Zuid-Australië . .	202 906	676 933	7 745 541
West-Australië . .	40 812	133 690	1 962 212
Tasmanië	31 312	167 780	1 664 118
Nieuw-Zeeland . .	211 040	831 831	18 289 633
Totaal	1 785 685	11 862 499	124 639 534

Behalve deze dieren vond men er 1154547 varkens, de meeste (308812) in Nieuw-Zeeland.

In de productie van dierlijke artikelen is Australië een der eerste gewesten van de aarde. Nu de uitvoer van bevroren vleesch goed gelukt is, verkrijgt het vee meer waarde, en neemt de uitvoer een groote vlucht. Londen ontvangt jaarlijks groote hoeveelheden bevroren schapenvleesch. Ook wordt zelfs Australische boter op de Londensche markt aangevoerd. Bovendien is de uitvoer van huiden, wol, hoornen enz. zeer groot. De woluitvoer is het aanzienlijkst; niet alleen Engeland ontvangt de wol, ook Duitsche, Fransche en Belgische kooplieden verschijnen op de Australische wolmarkt.

De squatters of veehouders vormen de aristocratie der Australische kolonisten. Bezitters van eenige honderdduizenden schapen zijn geen zeldzaamheid. De veehouder heeft zijn weiden meest niet in de kuststreek maar verder in het binnenland, waar het klimaat minder goed voor den landbouw geschikt is. De grootste vijand voor hen is het gebrek aan water; groote sommen moeten besteed worden voor het boren der bronnen, om water voor het vee te verkrijgen.

Delfstoffen. Hoofdzakelijk door den delfstoffenrijkdom is Australië spoedig tot bloei

gekomen. Hierbij speelt het goud eene eerste rol. Het vinden van goud heeft den maatschappelijken toestand in enkele gedeelten als met een tooverslag geheel gewijzigd. Het gewicht aan goud, dat van 1851 tot 1889 geleverd werd, bedraagt voor Victoria 1750377 K.Gr., voor Nieuw-Zeeland 361525 K.G., Nieuw-Zuid-Wales 314500 K.Gr., Queensland 212347 K.G., Zuid-Australië 8367 K.G., West-Australië 2130 K.G., te zamen 2666698 K.G., een waarde van meer dan 45,6 mill. gulden. Deze goudontdekkingen lokten duizenden naar Australië, deden daar tijden van overspeculatie en al de ellenden der goudkoorts ontstaan, maar waren ten slotte voor de economische ontwikkeling der koloniën zeer voordeelig.

Vóór het goud had men er ook reeds koper gevonden. In 1861 werden de Wallaro-mijnen ontdekt en sedert rekent men Zuid-Australië tot de landen, die het rijkst zijn aan koper. Verder vindt men er steenkolen, tin, zilver. IJzererts van voortreffelijke kwaliteit vindt men in alle gedeelten; echter niet altijd in de nabijheid der steenkolen. Ook ontbreekt nog de noodige drang om de ertsen te ontginnen. Hetzelfde kan van het veelvuldig voorkomend lood, antimonium, nikkel enz. gezegd worden.

Nijverheid. De nijverheid is nog weinig tot ontwikkeling gekomen. Alleen in de hoofdsteden wordt de nijverheid uitgeoefend tot voorziening in de artikelen van dagelijksch noodige behoeften. Om de nijverheid ook hier te prikkelen zijn in 1879—80 te Sydney, in 1880—81 te Melbourne, en te Launceston in 1891 tentoonstellingen gehouden, waarvan de invloed tot nog toe wel niet groot was, maar toch valt op te merken. De grootste hoeveelheid benodigde artikelen der industrie worden uit Europa vrekregen.

Handel. De handel heeft met de ontwikkeling der koloniën een groote vlucht genomen. Onderling bestaat er een levendig verkeer tusschen de onderscheidene koloniën, maar bij den rijkdom aan ruwe natuurprodukten en de behoefte aan produkten der nijverheid moet ook het handelsverkeer met beschaafde landen wel aanzienlijk zijn. Wij leerden de produkten des lands reeds kennen, alsmede zijne behoeften.

In- en uitvoer in 1891:

	Invoer van pond sterling	Uitvoer van pond sterling.
Nieuw Zuid Wales.	22 615 004	22 045 937
Zuid-Australië . . .	8 262 673	8 827 378
Victoria.	22 954 015	13 266 222
Nieuw Zeeland . . .	9 428 761	9 811 720
Queensland	5 066 700	8 554 512
Tasmanië	1 897 512	1 486 992
West Australië. . .	874 447	671 813

De handel tusschen de koloniën onderling is het aanzienlijkst; daarna is de handel hoofdzakelijk in handen van Engeland. Ongeveer 17,90% van den handel behoort aan niet-Britsche landen. Evenwel de handel met deze landen neemt snel toe, vooral met Noord-Amerika, Nederlandsch Indie, China, Duitschland enz.

Het spoorwegnet voor het binnenlandsch verkeer is in den laatsten tijd snel uitgebreid. De spoorwegen zijn bijna uitsluitend staatsspoorwegen. Sedert 1872 is Australië ook door een telegraaflijn met Europa verbonden. De kolonie Zuid-Australië heeft de telegraaflijn van Port Augusta aan de Spencergolf midden door het continent naar Port Darwin aan de noordkust gelegd, terwijl de Engelsche regeering een kabel van Java naar Port Darwin gelegd heeft.

Onderscheidene stoomvaartlijnen en zeilschepen onderhouden het verkeer met vele landen der aarde. In 1889 liepen in totaal 18194 schepen (met 14797772 tonnen inhoud) de Australische havens in en uit.

Staatkundige indeeling. Australië bestaat in staatkundig opzicht uit 7 zelfstandige koloniën, welke in naam nog aan Engeland behooren, doch die een groote mate van zelfstandigheid bezitten. De grondwetten der afzonderlijke koloniën zijn naar Engelsch model gemaakt. Sedert lang bestaat er plan ze door een verbond op de wijze als het Dominion of Canada te vereenigen. In Maart en April 1891 werd hierover in Sydney vergaderd, en er voorloopig toe besloten. De zeven koloniën, Nieuw Zeeland er bij gerekend, zouden den naam „Commonwealth of Australia” dragen en de „koloniën” zouden „staten” worden. Een gouverneur, door de Koningin van Engeland te benoemen, zou de band met dit rijk vormen. Tot de uitvoering van dat plan is het nog niet gekomen, hoewel de quaestie geenszins van de baan is.

KOLONIËN.	Bewoners in 1893.	Bewoners op 1 K.M ² .
Nieuw-Zuid-Wales . . .	1 165 300	1,4
Victoria	1 157 804	5,9
Queensland	410 345	0,2
Zuid-Australië	325 766	0,14
West-Australië	53 285	0,02
Vasteland v. Australië .	3 112 500	0,4
Tasmanië	152 619	2,2
Nieuw-Zeeland	634 058	2,4
De Australische koloniën	3 899 177	0,49

Bij deze cijfers zijn de inboorlingen en de Maoris niet gerekend.

1. *Nieuw-Zuid-Wales*, de oudste kolonie. Zij werd in 1788 na het verlies van de Vereenigde Staten door Engeland tot een kolonie voor misdadigers grondvest. Evenwel een grooter aan-

tal vrije kolonisten heeft zich hier later gevestigd, vooral door de ontdekking der goudvelden. **Sydney** (386000 inw. met de voorsteden) aan de Port Jackson, een der schoonste natuurlijke havens. Universiteit. Druk scheepvaartverkeer, levendige handel.

2. *Queensland*, ten N. van Nieuw-Zuid-Wales. **Brisbane** (94000) belangrijke handel.

3. *Victoria*, de kleinste kolonie, doch door de goudvelden de belangrijkste en bloeiendste. **Melbourne** (491000), hoofdstad der kolonie, de grootste stad van Australië, aan de tot hiertoe bevaarbare *Yarra Yarra*, 13 kilometer van haar monding in de Port-Philip. Druk scheepvaartverkeer, een handelsvloot van bijna 400 schepen. **Geelong** (17000) is de tweede havenstad der kolonie, aan de Port Philip. Stapelplaats van den uitvoer van wol. — **Ballarat** (41000), belangrijke goudstad van Victoria. — **Bendigo** (27000) met goudmijnen.

4. *Zuid-Australië*, oorspronkelijk alleen tot het zuiden beperkt, zet zich thans door het midden van het continent tot het noorden voort. *Alexandraland* en het *Noordterritorium* zijn er in opgenomen. Het binnenland is één groote woestij. — **Adelaide** (133000) hoofdstad nabij de Golf van St. Vincent.

5. *West-Australië* is de grootste kolonie, doch heeft de minste beteekenis, daar met uitzondering van de kust, het land een uitgestrekte woestijn vormt. **Perth** (9600), aan de zwanenrivier.

6. *Tasmanië*, een eiland ongeveer van de grootte van Ceylon, wordt door de ondiepe Bas-sstraat van het continent gescheiden. Oorspronkelijk als een misdadigers-kolonie van Nieuw-Zuid-Wales en Engeland uit bevolkt, werd in 1851 de deportatie naar hier opgeheven. Om de herinneringen aan dat verleden uit te wischen werd het sedert dien tijd een andere naam gegeven. vroeger *Van Diemenland* geheeten (naar Antonie van Diemen, Gouverneur Gener. in Ned. Indië) wordt het sedert *Tasmanië* genoemd (naar Abel Tasman, den ontdekker). — **Hobartown** (29000) met goede haven en een handelsvloot van 136 schepen. Station voor walvischvaarders. — **Launceston** (17000).

7. *Nieuw-Zeeland*. Nieuw-Zeeland vormt een afgezonderde groep eilanden tusschen 34 en 48° Z. Br. gelegen. Ongeveer kunnen de Nieuw-Zeelanders als de tegenvoeters van Engeland beschouwd worden. De naam Nieuw-Zeeland is hieraan gegeven door Abel Tasman, die deze eilanden in 1642 ontdekte. Sedert 1840 is het eiland door Engeland in bezit genomen. De kolonie Nieuw-Zeeland bestaat uit drie eilanden, twee grootere, als het *Noord-* en het *Zuideiland* aangeduid, die door de *Cooks-sstraat* gescheiden, worden, alsmede het kleinere *Stewart-eiland* ten Z. van het laatstgenoemde gelegen.

De eilanden zijn over 't geheel bergachtig. Een keten, door de *Cooks-sstraat* afgebroken, loopt over de eilanden. Het noordelijk eiland vooral is van vulkanische natuur; de 1981 M. hooge vulkaan *Tongario* is nog in werkzaamheid. Het klimaat is zeer gelijkmatig en rijk aan regen. Het is een typisch zeeklimaat. De oostkust is rijk aan havens, de westkust is niet gunstig in dit opzicht.

De oorspronkelijke bevolking wordt gevormd door de *Maori's*. Langzamerhand gaan dezen hun ondergang te ontmoet. Vroeger was de immigratie van Europeanen, vooral van Engelschen, zeer sterk en werd zij ook bevorderd door de regeering. Sedert 1870 kwamen door den steun der regeering 115544 immigranten op Nieuw-Zeeland, en in 't geheel overtrof de immigratie sedert 1851 de emigratie met 305400 personen; thans heeft echter zelfs de emigratie de overhand op de immigratie.

Nieuw-Zeeland levert van de Australische koloniën de rijkste oogsten aan tarwe en haver; in 1891 werd voor 11,6 mill. gulden graan uitgevoerd. De veeteelt is echter veel aanzienlijker. De walvischvangst, vroeger aanzienlijk, is achteruitgegaan. Het zuidelijke eiland levert goud.

Het noordelijk eiland is voor handel en scheepvaart, het zuidelijke voor landbouw en bergbouw het best geschikt.

Steden: **Auckland** (36000) haven. — **Wellington** (31000) aan Port Nicholson (*Cooks-sstraat*). — **Christchurch** (27000).

§ 207. Melanesië en Polynesië.

Onder den naam **Melanesië** (d. i. eilanden der Zwartten) verstaat men de eilanden *Nieuw-Guinea*, de *Bismarck Archipel* (Duitsch), de *Salomoeilanden*, de *Nieuwe Hebriden*, *Nieuw-Caledonië* (Fransch), de *Fidschi-eilanden* (Eng.) en nog eenige groepen. De naam Melanesië is er aan gegeven naar de donkerkleurige bewoners der eilanden, de Papuas. De groepen kleine eilanden als de *Marianen* of de *Ladronen*, de *Carolinen* (Spaansch), de *Marshal* eil. (Duitsch) en de *Gilbert* eilanden noemt men te zamen **Micronesië**, d. i.: kleine eilanden.

De overige menigvuldige eilandengroepen tusschen Nieuw Holland en Zuid-Amerika in den Stillen Oceaan verspreid, noemt men te zamen wel **Polynesië**, waartoe ook Nieuw-Zeeland gerekend wordt.

Over enkele dezer eilandengroepen een enkel woord.

A. **Nieuw-Guinea** (785362 M.M².) is door de *Torres-sstraat* van het Australische continent gescheiden. Het westelijk gedeelte is een bezitting van Nederland en het oostelijk gedeelte behoort in het noorden als *Keizer-Wilhelmsland* aan Duitschland, terwijl het zuiden aan Groot-Britannië behoort. Het binnenland is nog weinig

bekend. De plantengroei heeft er geheel een Indisch karakter doch herinnert in het zuiden aan Australië. Het klimaat kenmerkt zich door een gelijkmatige, warme temperatuur, met veel vochtigheid. De hoogste temperatuur aan de kust is 35° en de laagste 19° C. Het klimaat is zeer ongezond voor de Europeanen.

De bewoners behooren gedeeltelijk tot de *Maleiërs*, gedeeltelijk zijn het *Papuas*. Hun aantal schat men op 837000. Op zeer primitieve wijze beoefenen zij den landbouw. Zij zijn bekwaam in de vervaardiging van touwwerk. Als visschers van paarden, trepang enz. zijn zij bekend; goede schippers echter zijn zij niet. Grootere staten van inboorlingen ontbreken; bijna ieder dorp heeft zijn eigen zelfstandigheid.

De produkten des lands zijn sago, suikerriet, kokosnoten, indisch vlas en cederhout. Tabak wordt in de bergen gecultiveerd. De Europeanen, die er in klein getal tijdelijk verblijven, zijn met de cultuur van tabak en katoen begonnen.

B. Fransche bezittingen. *Nieuw Caledonië* vormt met de *Loyalty*, *Chesterfield* en *Walliseilanden* en de eilanden *Futuna* en *Alosi* een onder een gouverneur staande Fransche bezitting. De inboorlingen zijn *Melanesiërs*, op de *Loyalty*-eilanden sterk met Polynesisch bloed vermengd. Frankrijk gebruikt deze eilanden als een verbanningsoord voor misdadigers. Van de blanke bewoners waren er 9000 vrijen, 2714 soldaten, 2500 vrijgelatenen en 7477 gestraften. Het aantal inboorlingen bedroeg in 1887: 42500.

De handel concentreert zich in de hoofdstad **Noumea** aan de westzijde van het hoofdeiland gelegen, met goede reede, \pm 7000 inw.

Behalve Nieuw-Caledonië bezit Frankrijk nog onderscheidene groepen van kleine eilanden, die niet tot Melanesië maar tot Polynesië behooren. Als zoodanig noemen wij de *Lage eilanden*, de *Gezelschaps-eilanden*, de *Mangarewa-eilanden*, e. a.

C. Engelsche bezittingen. Van de kleine eilanden bezit Engeland de *Fidschi eilanden*, de helft der *Salomons-eil.* e. a.

D. Duitsche bezittingen. Duitschland bezit behalve een deel van Nieuw-Guinea, de *Bismarck-Archipel* en de helft der *Salomonseilanden*, terwijl de *Marshals-eil.*, *Broun-eil.* e. a. onder Duitsche bescherming staan. Ook bezit Duitschland een kolenstation op de Carolinen.

E. Spaansche bezittingen. Spanje bezit de *Carolinen* en *Marianen*.

F. Neutrale eilanden. De *Samoa-eilanden* (onder Duitsche, Engelsche en Noord-Amerikaansche bescherming), en de *Vriendschaps-eilanden* (onder Duitsche en Engelsche bescherming), kunnen als neutrale eilanden beschouwd worden.

G. De Sandwich-eilanden of Hawaii-eilanden. Deze groep eilanden, door den ontdekker Cook met den eerstgenoemden naam aangeduid, ligt ver

in den Stillen Oceaan, tusschen 18° 39' en 22° 16' N.Br. en 151° 30' en 136° W.L. Het zijn 11 eilanden, waarvan 4 groote, 4 van gemiddelde grootte, en 3 kleine eilanden zijn. Gunstig gelegen in het midden tusschen Amerika en Azië, en in de lijn, welke de Vereenigde Staten met Australië verbindt, heeft Hawaii altijd een belangrijke rol vervuld in het verkeer tusschen beide werelddelen. Alle eilanden zijn hoog en met bergen bezet. De oostelijke eilanden zijn vulkanisch; op het grootste eiland, Hawaii, verheffen zich drie vulkanische bergmassa's, waarvan *Mauna Kea* (4200 M.) en *Mauna Lea* (4194 M.) de hoogste zijn. De besproeiing door den regen op deze eilanden is niet voldoende. De Europeanen en Amerikanen hebben hier suikerriet, aardappelen, tabak, koffie, oranjes, citroenen en den wijnstok aangevoerd.

Het klimaat is er aangenaam en gezond. De bevolking dezer eilanden bedraagt \pm 89900. Hiervan zijn 34300 inboorlingen, 61000 van gemengd bloed, 21100 blanken, 15300 Chinezen, 12300 Japanners en 588 van de overige eilanden der Zuidzee. De blanken waren van de volgende afkomst: 8600 Portugeezen (van de Azoren) 1928 Amerikanen, 1300 Engelschen, 1000 Duitschers en 227 Noorwegers. Door immigratie neemt de bevolking voortdurend toe. In 1890 bedroeg het overschot van immigratie op emigratie 2532 personen. De inboorlingen, de Hawaiiërs, een polynesische volksstam, gaan in aantal achteruit.

Van de oppervlakten der eilanden, die te zamen 16946 K.M.². (ruim de helft van Nederland) beslaan, is slechts 5% geschikt voor bebouwing. Waar de bodem kunstmatig besproeid wordt is hij zeer vruchtbaar. De bouw van suikerriet is er van beteekenis; men telt er 72 plantages, waarvan 36 op het eiland Hawaii, 14 op Mani, 13 op Kauai. Het kapitaal is hoofdzakelijk uit Amerika afkomstig. Ook de handel is hoofdzakelijk in handen der Vereenigde Staten van Amerika.

De regeering van Hawaii was voor kort een erfelijke monarchie, het laatst met Liliuokalani (sedert 1891) als koningin. Doch na 1893 is het een republiek. Sedert 1883 bezit Hawaii eigen geld.

De hoofdstad is **Honolulu** (23000), een belangrijke haven aan de zuidkust van het eiland Oahu. Grootte magazijnen.

Nederland en de Nederlandsche koloniën en bezittingen.

Wij behandelen Nederland met de koloniën en bezittingen bij elkander, om het innig verband, dat er tusschen deze bestaat, en dewijl de laatste in de Grondwet ook tot Nederland gerekend worden. Eene beschrijving van het land, den bodem, de rivieren, klimaat enz. van Nederland geven wij hierbij niet, omdat men die in een aardrijkskundig schoolboek van Nederland meer of minder uitvoerig behandeld kan vinden¹⁾ en ons hiervoor op deze plaats ook de ruimte zou ontbreken. Wij wenschen Nederland alleen te beschouwen uit het oogpunt van handel en nijverheid, landbouw enz., n.l. uit een economisch oogpunt. Bij onze koloniën en bezittingen voegen wij een beknopte beschrijving des lands daaraan toe.

§ 208. De ontwikkeling van den handel in Nederland, gedurende de Nieuwe Geschiedenis.

De Nieuwe Geschiedenis opende in de noordelijke Nederlanden een tijdperk van bedrijvig leven op het gebied van handel en nijverheid. (Zie pag. 46). Men kan zeggen, dat in den tijd van den zwaren worstelstrijd tegen Spanje het Nederlandsche volk ook den grondslag van zijn handelsgrootheid legde. De 16^{de} en 17^{de} eeuw vormen een tijdperk, waarin de Nederlanden den handel in West-Europa bijna geheel beheerschten.

De oorzaak der ontwikkeling van den handel in de Nederlandsche gewesten moet in de eerste plaats in de gunstige geographische ligging des lands ten opzichte van andere landen gezocht worden. In het midden van West-Europa gelegen, was Nederland als aangewezen om een verbindingslid tusschen de Oostzee en de Zuid-Europeesche, Fransche en Engelsche kusten te vormen. Daarenboven lag Nederland aan den mond van den *Rijn*, den belangrijkste waterweg, die uit het hart van Europa naar zee loopt, alsmede aan den mond van een anderen, hoewel minder belangrijke waterweg, n.l. de *Maas*. Verder mondt de *Schelde* in deze gewesten uit. Door deze natuurlijke waterwegen, welke ver in Europa doordringen, had Nederland een uitgebreid achterland, terwijl de zee voor deze streken een verbinding met verre gewesten vormde. Wanneer men daarbij in het oog houdt, dat het land zelf in alle richtingen met door de natuur gevormde bevaarbare wateren doorsneden was,

¹⁾ Wij wijzen hiervoor op: H. Blink, *Nederland, handleiding bij het onderwijs in de aardrijkskunde van Nederland*, f 1.25, bij de uitgevers dezes.

eene omstandigheid vooral in vroegere eeuwen van belang, dan kan niet ontkend worden, dat de geographische gesteldheid des lands van grooten invloed geweest is op de economische en handelsgeschiedenis dezer gewesten.

Doch een andere factor in het proces der ontwikkeling van Nederlands handelsgrootheid lag in het volk zelf. Het Nederlandsche volk was opgegroeid in den strijd met de zee; velen hadden als visschers geleerd de wateren te bouwen, en uit die vertrouwdheid met den oceaan is de ontwikkeling der scheepvaart ontstaan, die weder den handel deed ontlouken.

Een belangrijke ontwikkeling erlangde de Nederlandsche handel in den tijd van Karel V, door uitbreiding over bijna alle Europeesche landen. In de Noordsche rijken en in de landen langs de Oostzee begonnen de kooplieden der Nederlandsche steden meer en meer de plaats der Hanze in te nemen en deze te verdringen, wat niet zelden aanleiding gaf tot langdurige twisten. En niet alleen Holland, ook de overige Nederlandsche gewesten namen deel aan dien buitenlandschen handel. Omstreeks het jaar 1503 bezaten de Zeeuwsche steden vele groote schepen, die op Spanje, Frankrijk en Engeland handelden. Vooral *Zieriksee* was in het bezit van een groot aantal schepen, *carveelen* geheeten. Evenzoo de steden *Goes*, *Cortgene* en *Vliete*, die op het Noorden van Europa handel dreven.

In 1505 kwamen in Zeeland veel Italiaansche, Fransche en Engelsche schepen. Ook zag men er vaartuigen van de Hanzesteden, die vroeger in de haven Sluis plachten te ankeren, vooral van Lubeck en Danzig, welke meest voor *Veere* lagen, wijl de kooplieden meer en meer uit Brugge en Sluis (zie pag. 104) door het verzanden der havens vertrokken. De schepen uit de Oostzeehavens zeilden in dien tijd niet verder westwaarts dan tot Zeeland, waar zij zout kochten om terug te voeren. Ook de steden Kampen, Zwolle en Deventer begonnen in 1506 een drukke vaart uit Zeeland naar de Oostzee, tot Reval toe. In 1508 waren ook de eerste schepen van *Veere* naar de Kanarische eilanden uitgezonden en langs Spanje met suiker beladen teruggekomen.

De uitbreiding der scheepvaart van de Nederlandsche steden, vooral der Hollandsche op de Oostzee, had tengevolge, dat de schepen der Hanze-steden meer en meer uit de Nederlandsche havens verdrongen werden. Reeds sedert 1440 hadden de voornaamste Nederlandsche steden, als Amsterdam, Middelburg, Dordrecht en Rotterdam onder den invloed van het huis van Bourgondië zich van het Hanze-verbond losgemaakt. Zij wisten echter haar voorrechten in het Oosten en Noorden door afzonderlijke verdragen te behouden. De kleinere steden als Zwolle, Deventer, Roermond, Arnhem, Alkmaar,

Enkhuizen, Nijmegen, Groningen, Kampen, Harderwijk, Elburg en Tiel bleven nog tot ver in de 16^{de} eeuw leden van de Hanze.

De uitbreidende koophandel vooral deed in de 16^{de} eeuw de Nederlandsche gewesten meer en meer in bloei toenemen, zoodat bij den afstand van Karel V de Nederlanden de rijkste en welvarendste gewesten van geheel Europa waren. De geschiedschrijver Hooft zegt hierover: „Filips II trof Nederland in het breedste van zijn bloeien: bebouwt met meer dan twee hondert steden, hondert vijftig opene vlekken, zoo goedt als vele bemuurde steden, zes duizend dorpen, alles vol van inwoonders, rijkdom, neehringhe, welvaart en weelde, tot dartelheit toe.” Onder de regeering van Karel V werden op verschillende plaatsen havens aangelegd of verbreed en uitgediept, oorlogsschepen tot beveiliging van koophandel en visscherij uitgerust, verscheidene bepalingen omtrent een en ander gemaakt. Ook de assurantien op schepen en goederen werden in dien tijd geregeld. Dit laatste geschiedde bij de „*ordonnantie, statut en edict op de zeevaart, equipage en uitrusting van koopvaardij-, visschers- en andere schepen,*” in 1549 bij vernieuwing door Karel V gegeven, een oorkonde, welke zeer belangrijk is voor de kennis van den handel in dien tijd. Uit deze oorkonde blijkt, dat reeds in 1549 handel gedreven werd op Spanje, Frankrijk, Portugal, de Kanarische eilanden, Madeira, Italië, Cyprus, Candia, Ragusa, en andere in het zuidoosten of zuidwesten gelegen landen; verder op Ierland, Engeland, Noorwegen, Denemarken, Zweden, Oostland en andere ten noordwesten of in het noordoosten gelegene streken, van waar men aanvoerde: wol, ijzer, staal, koper, tin en andere metalen, aluin, zijde, rollen Boldavid of camvetsen, lakens, saai, lijnwaad, tapijtwerk, was, weede, pastel, meekrap, specerijen, wijn, suiker, siroop, oliën en andere goederen. (Art. 1).

Hoewel Nederland geen hout van beteekenis opleverde, werden hier meer schepen gebouwd dan in alle andere landen van Europa. Er werd hier toen reeds veel boter en kaas gemaakt, wier waarde meer bedroeg dan die der specerijen, hier uit Portugal ingevoerd, en welke men jaarlijks op meer dan 1 miljoen gouds berekende, zooals Guicciardini schrijft. De boter en kaas werden naar verschillende landen van Europa, als naar Duitschland, Engeland en Spanje uitgevoerd. Hierbij kunnen wij er nog op wijzen, dat verschillende andere takken van nijverheid ten zeerste bloeiden.

Hoewel wij niet bij de verschillende takken van handel in dezen tijd kunnen stilstaan en enkel eenige hoofdfeiten aanstippen, moeten wij toch op deze plaats nog wijzen op het groote belang van den graanhandel voor de Nederland-sche steden, en vooral voor Amsterdam.

De landen aan de Oostzee leverden hoofdzakelijk de granen voor onze markt. En de meeste schrijvers in den vreemde roemen de handelspolitiek onzer voorvaderen ten opzichte van den graanhandel ten hoogste. De wisselvalligheid, waaraan de oogsten zijn onderworpen, brachten de graanhandelaars tot een berekening, om hiervan het meeste voordeel te trekken. In goede jaren werd het graan tegen lage prijzen opgekocht, en in de pakhuizen der Hollandsche steden bewaard, om aldus de slechte jaren met hooger prijzen geduldig af te wachten. Wel trachtte men in Holland soms bij slechte jaren de regeering aan te sporen den uitvoer van graan hier te verbieden, doch de koopmansgeest kwam hiertegen op. Zóó werd Nederland de graanmarkt van Europa, zóó werden de koopsteden dezer landen in tijden van schaarschte en misgewas de bron, waaruit West-Europa gevoed werd, en vanwaar de aanzienlijke graanuitvoeren konden plaats hebben, tot groot gewin van den Hollandschen koopman. „Amsterdam”, zeide reeds Walter Raleigh, „heeft ten allen tijde in zijne pakhuizen een voorraad van 700000 quarters (= 700000 last) granen, van welke niet een enkel quarter in het land gegroeid is, en één jaar van schaarschte verrijkt Holland voor zeven jaren. Gedurende het tijdsverloop van anderhalf jaar eener schaarschte in Engeland werden alleen uit Southampton, Bristol en Exeter 200000 £, en Londen en het overige land medegerekend, wel 2 mill. pond sterling aan Holland voor granen betaald.”

Trots den strijd tegen Spanje, of gedeeltelijk door dien oorlog, nam met het einde der 16^{de} eeuw de handelsbeweging in de noordelijke Nederlanden nog zeer toe. Dat Antwerpen onder Spanje bleef en Amsterdam de zijde der Staten koos in 1787, had ten gevolge, dat vele rijke kooplieden uit eerstgenoemde stad naar Amsterdam of naar het noorden verhuisden, en hun kapitaal en ondernemingsgeest naar hier verplaatsten. De Nederlanders hielden den mond der Schelde in hun macht, en wisten daardoor Antwerpen van de zee af te sluiten. Toen Spanje zijn havens voor de Nederlanders sloot, begon men van hier direct ondernemingen te wagen, waarvoor men vroeger zou hebben terug-gedeinsd. Sedert 1584 stevende men zoowel naar Archangel in het noorden als naar de Kaapverdische eilanden in het zuiden, en, hoewel onder Italiaansche of Fransche vlag, bezocht men ook eenige Turksche havens.

In 1593 vertrok uit Hoorn het eerste schip naar de kust van Guinea.

Dagelijks breidden zich scheepvaart en handel uit in deze gewesten, en tevens begon de handel zich langzamerhand meer in de groote steden te concentreeren, hoewel de kleine nog lang mededongen. Een gevolg was, dat Amster-

dam en Rotterdam moesten worden uitgelegd om betere havens te verkrijgen. In Rotterdam, dat door gunstige ligging vooral in bloei toenam, werd in 1595 aangevangen met den bouw eener koopmansbeurs. En niet alleen in den handel waren de Nederlanders van dien tijd bedrijvig; ook bij de vrachtvaart op verschillende landen vervulden zij een eerste rol. De Nederlandsche zeelieden waren overal gezocht en oefenden in alle landen van Europa de vrachtvaart uit voor buitenlandsche rekening. Men noemde de Nederlanders „vrachtvaarders van Europa.”

Het vinden van den zeeweg naar Indië en de ontdekking van Amerika zijn twee gebeurtenissen van onberekenbaren invloed op den gang van den wereldhandel in het algemeen (zie pag. 46), en die van Nederland in het bijzonder. Nieuwe markten werden er geopend voor de produkten der West-Europesche industrie, nieuwe handelsartikelen kwamen in rijken overvloed op de Europeesche markten. En vooral verschaften zij aan Nederland de middelen, om de algemeene markt te worden voor alle volken van Europa.

Portugal, de ontdekker van den zeeweg naar Indië, had aanvankelijk de markt der Indische produkten te Lissabon gevestigd, en van hier werden door de Nederlandsche schepen deze handelsartikelen gehaald en over Noord-Europa verbreid. Doch nadat Portugal in 1580 met Spanje vereenigd was, werd eindelijk in 1594 uit oorlogspolitiek de haven te Lissabon voor de Nederlandsche kooplieden gesloten. Hiermede werd de Nederlandsche handel met den ondergang bedreigd, had het volk geen kracht en energie bezeten, om zelf den directen weg te openen naar het gebied, waar Spanje ons wilde uitsluiten. De Nederlanders zochten met alle inspanning van krachten zelf den zeeweg naar Indië, en in 1597 keerden de gebr. Houtman van hun eersten tocht terug, waarbij zij Bantam en Bali bezocht hadden.

Nu eenmaal de weg geopend was ging men verder, en te Amsterdam verrees de eerste maatschappij voor den Indischen handel, de „Maatschappij van Verre (Landen)”, die in 1598 een vloot van 400 schepen naar Indië zond. Deze keerde na een tocht van 15 maanden terug, medebrengende 400 last peper, 100 last nagelen, eene partij kaneel, foelie, notenmuskaat, benevens een brief en geschenken van den Sultan van Bantam aan den Stadhouder.

Dit goede succes gaf bij de handeldrijvende bevolking aanleiding tot navolging. Verschillende Amsterdamsche, Rotterdamsche en Zeeuwsche handelshuizen openen den handel op Indië met groot voordeel. Spoedig traden echter de Engelschen als machtige concurrenten hier op. En de Portugeezen, sinds ongeveer een eeuw in het rustig bezit van den Indischen handel, stelden natuur-

lijkerwijze alle pogingen in het werk, om den vreemden indringers afbreuk te doen. Dit mocht evenwel niet baten. Niettegenstaande zij overal de inboorlingen tegen de Nederlanders in het harnas joegen, konden zij niet voorkomen, dat de Nederlanders door verstandig beleid op verschillende eilanden van den Indischen Archipel invloed verkregen, en aldaar den grondslag legden van den wereldhandel, die Portugals vloten eenmaal uit deze wateren zou verdrijven. Zij hadden niet kunnen tegengaan, dat in een tijdperk van zeven jaar meer dan 64 schepen naar Indië waren gestevend, waaronder 12 voor Zeeuwsche rekening, die meestal met rijke schatten waren teruggekeerd. Zoo was de sluiting van de haven van Lissabon een oorzaak geweest, om de opkomst van onzen directen handel met Indië te verhaasten, en om den Portugeeschen handel ten onder te brengen.

Om den handel op Indië beter te kunnen beheerschen en niet door overdreven onderlinge concurrentie te benadeelen, werd besloten een groote maatschappij op te richten. Zoo ontstond de *Oost-Indische Compagnie*, die in 1602 haar eerste octrooi verkreeg voor den tijd van 21 jaren. Dit octrooi bepaalde, dat zij gedurende dien tijd met uitsluiting van alle andere, oostwaarts van de Kaap de Goede Hoop of door de Straat van Magelhaens op Oost-Indië zou mogen handelen. Om de onderscheidene handelssteden van Nederland deel in dien handel te geven, was de Compagnie verdeeld in 5 kamers. De kamer van Amsterdam zou de helft hebben in de aandelen der Maatschappij, die van Zeeland $\frac{1}{4}$, die van de Maas, d. i. Delft en Rotterdam, en die van het Noorderkwartier, d. i. Hoorn en Enkhuizen, ieder $\frac{1}{16}$. Alle ingezetenen dezer landen verkregen het recht om binnen zekeren tijd aandelen te nemen. De Compagnie mocht verbonden maken met de Indische vorsten in naam van de algemeene Staten of van de Hooge Overheid der Vereenigde Nederlanden; zij mocht sterkten bouwen, volkplantingen aanleggen, bevelhebbers en krijgsvolk aannemen, mits dezen den Staten of der Hooge Overheden en der Maatschappij den eed zwoeren. Men schat de som, waarmede de Compagnie haar ondernemingen begon, op 6,6 mill. gulden. De eerste vloot van 14 schepen werd in 1602 door haar uitgezonden.

Het ligt niet op onzen weg, de geschiedenis der Oost-Indische Compagnie te vervolgen, de oorlogen die zij voerde en de veroveringen die zij maakte op te sommen of te beschrijven. Enkel wijzen wij er op, dat de Compagnie bij het einde van het eerste octrooi reeds onderscheidene plaatsen in Indië in haar bezit had, met vele vorsten en volken handels-overeenkomsten had aangeknoopt, en daarop haar monopolie gevestigd had, terwijl de Spanjaarden (Portugeezen) hun bezittingen en hun handel

meer en meer zagen verkwijnen en in Nederlandsche handen overgaan. Toen het eerste octrooi der Compagnie geëindigd was, werd het met onbeduidende wijziging der voorwaarden weder verlengd, en opnieuw werden de overwinningstochten in Indië voortgezet. Zoo verschafte de Compagnie zich den alleenhandel en de souvereiniteit over een uitgestrekt gebied.

De voortdurende machtsuitbreiding der Compagnie was van buitengewoon gunstigen invloed op de uitbreiding des handels van Nederland en deed groote schatten naar ons vaderland stroomen.

Timor en Celebes leverden was, schildpad, sandelhout, sago, rijst, olifantstanden, kamfer, katoen en gember.

De invoeren der Compagnie op Celebes bestonden in scharlaken-, gouden en zilveren stoffen, koper en tin. Borneo leverde diamanten, kamfer, suiker, was, en schildpad; de invoer in Borneo bestond uit koper, kwikzilver, glas, spiegels, lijnwaden, lakens en papier. Sumatra leverde goud, benzoë, kamfer en peper; Java suiker en rijst. Op Ceylon was de winstgevende kanceelhandel voor meer dan drierde gedeelte in handen van de Compagnie. Verder leverde dit eiland edelgesteenten, indigo, cardamom en ivoor; ook werden er parelen gevischt. Bengalen leverde op katoenen stoffen, neteldoek, amfoen, zijde en katoen; de kust van Malabar: peper, cardamom, staal, hout en andere goederen; die van Koromandel lijnwaden, zijde enz.

Het grootste gedeelte dezer voortbrengselen werd uitgevoerd naar Europa, maar de Compagnie dreef in Indië ook een zeer belangrijken tusschenhandel, even als vroeger de Portugeezen. Op haar schepen werden de voortbrengselen van Indië naar China en Japan, naar Arabië en Perzië vervoerd. Zij dreef handel tusschen Voor- en Achter-Indië. Koffie en allerlei reukwerken voerde zij op haar vloten uit Arabië aan, tot zij zelve de koffietoelt op Java invoerde. Aan de Perzische Golf had zij te Gamron en Bender-Abassi haar handelsagenten en handelshuizen; uit eerstgemelde plaats werden in 1641 wel 900 balen zijde naar Malakka verzonden.

Ook de Chineezen te Batavia oefenden den tusschenhandel in het Z.O. gedeelte van den Indischen Archipel uit, doch zij moesten daartoe verlof hebben van de Compagnie, hetwelk hun tegen groote sommen werd verstrekt. Het verkeer met de Molukken was aan ieder ander volk streng verboden.

De Nederlanders beperkten hun handel niet uitsluitend tot de eilanden en het vasteland van Indië. Ook stevenden zij ten oosten van Java naar het noorden, en weldra hadden zij het oog op Japan gericht. In 1609 stevende van den Broek hierheen, om te pogen er handelsbetrekkingen aan te knooien. De pogingen slaagden, de vlootvoogd ondervond er eene welwillende

ontvangst, en zelfs bood de keizer van Japan hem geld aan uit de schatkist. Bij zijn vertrek werd hem een brief van den Vorst voor den Prins van Oranje medegegeven, waarbij de Hollanders in het drijven van handel op Japan werden bevestigd, met de vergunning om er loodsen of factorijen op te richten. Ook hier werden de Hollanders weldra de geduchte mededingers der Portugeezen, die geen moeite spaarden, om hen bij den keizer verdacht te maken. Dit pogen was vruchteloos, en door de flinke taktiek der Nederlanders moesten de Portugeezen zelve het land ruimen, terwijl de Hollandsche handel hier gevestigd bleef. Al moest, tengevolge van eene christenvervolging, de Compagnie haar factorij van Firando in Japan naar het eiland Decima, dat door een brug met Nagisaki verbonden is, overbrengen, de handel leed hierdoor geen nadeel. De Hollanders bleven sedert langen tijd de eenigen, wien werd toegestaan op Japan handel te drijven. En al werd het handelsverkeer ook bemoeielijkt door knevelarijen der ambtenaren, toch maakte de Compagnie hier goede winsten, door het aandeel dat zij bezat in den uitvoerhandel van edele metalen, die gedurende geruimen tijd jaarlijks een som bedroeg van 10 mill. guldens.

De handel op Japan geschiedde door Japansche makelaars, die naar willekeur de prijzen der goederen bepaalden. Deze beperking verhinderde niet, dat op de waarde der ingevoerde goederen \pm 150 pct. werd verdiend. En op de goederen, welke in Japan gekocht werden, als edele metalen, koper, Japansch porselein, zijde, kunstwerken, soja, ambergrijs enz. was de winst nog grooter.

Ook op China werd de blik der Hollanders geslagen. De pogingen, om hier handel aan te knooien, waren minder gelukkig. Wel werd er in 1622 een verdrag gesloten, dat de handelaren van beide partijen op het eiland Formosa elkander ontmoeten zouden, maar in 1661 verdreven de Chineezen de Hollanders weder van Formosa, en beletten hen aldus den handel op dat land weder, welken zij echter in het laatst der eeuw op nieuw hervatten, hoewel Formosa niet weer in het bezit der Compagnie kwam.

In 1653 werd ook Korea door de Nederlanders bezocht.

Hoewel die buitengewone uitbreiding den Nederlandschen handel in Indië, waarvan wij slechts enkele hoofdfeiten konden noemen, niet enkel met voorspoed gepaard ging; hoewel er ook zware verliezen werden geleden en hoewel er ook kostbare oorlogen het gevolg van waren, moet men toch zeggen, dat de algemeene welvaart van Nederland er ten zeerste door werd bevorderd, zoodat niet alleen de Compagnie hooge dividenden uitkeerde, doch aan alle neringdoenden, aan fabrieken, handwerkslieden, kleinhandelaars enz. groote voordeelen bezorgde.

Van 1595 tot 1648 kwamen uit Indië naar Nederland 334 schepen terug, en van 1648 tot 1703 steeg dit aantal tot 1051. Van 1649 tot 1784 gaf de Compagnie op de gestorte aandeelen 624 $\frac{1}{2}$ pct. rente, of gemiddeld 17 $\frac{25}{32}$ pct. per jaar. Is het te verwonderen, dat andere landen naijverig werden op de Nederlanden, en zich een gedeelte van dien haddel trachtten te verwerven? Engeland, dat meer en meer opkwam, zag terecht in, dat het voor de bevordering van zijn eigen handel, die der Nederlanders moest treffen. De „Akte van Navigatië”, in 1651 door Cromwell uitgevaardigd (zie pag. 158—159), had gedeeltelijk de vernietiging van onzen koloniale handel op het oog. Oorlogen met Engeland waren mede een gevolg van dien handelsnaijver.

Was het Oosten aantrekkelijk voor de Nederlanders in de 16^e en 17^e eeuw, reeds omstreeks het jaar 1580 voeren ook de Hollanders en Zeeuwen op de kusten van Guyana in Zuid-Amerika. In 1598 deed Olivier Van Noort op zijn reis om de wereld Brazilië aan, doch werd daar vijandelijk ontvangen. Volgens Velius zond de stad Hoorn in 1599 de eerste schepen om zout te halen naar West-Indië; dit zouthalen was weldra zelfs van zooveel belang, dat 80 à 90 schepen zich er mede bezighielden. Zeeuwen handelden op de kusten van Amerika; op Cuba vond men reeds in dien tijd een aantal Hollandsche kooplieden, die zelfs dieper naar het land introkken, om handel te drijven. Ook bezochten Hollandsche zeelieden de Golf van Mexico. In 1609 ontdekte de Engelschman Hudson, die namens de Staten der Vereenigde Gewesten op kosten der O.-Ind.-Comp. was uitgezonden, om een noordwestelijken doortocht naar China te zoeken, de Hudsons-rivier, welke hij opvoer, en die naar hem genoemd is. Op zijn tocht huiswaarts viel hij in Engeland binnen, waar de regering hem niet naar Holland wilde laten vertrekken, zelfs niet om verantwoording te doen, ten einde te voorkomen, dat hij verslag uitbracht van zijn reis aan de Staten.

De verschillende handelsondernemingen op Amerika hadden ook de gedachte doen rijzen aan de oprichting eener West-Indische Compagnie naar het voorbeeld der Oost-Indische. Als men rekent, dat reeds voor 1609 honderd en twintig groote en kleine schepen op West-Indië voeren, wordt het duidelijk, dat men hieraan dacht. Oldenbarneveld had er zich steeds tegen verzet, doch na zijn dood, bij het eindigen van het Twaalfjarig Bestand in 1621, waren er geen beletselen meer hier tegen. In 1621 werd voor den tijd van 25 jaren aan de West-Indische Compagnie octrooi verleend, waarbij werd bepaald, dat binnen den tijd van 24 jaren anders dan alleen uit naam der opgerichte Compagnie, uit deze Vereenigde landen, noch ook van buiten.

men zoude mogen varen of handel drijven op de Afrikaansche kusten en landen van den Kreeftkeerring af tot Kaap de Goede Hoop, noch op de landen van Amerika van het zuidelijk gedeelte van Terre Neuve door de straten Magelhaens tot de straat van Anjan (Beringstraat). Wij mogen bij de geschiedenis dezer Compagnie, bij hare handels- en krijgsverrichtingen, uit gebrek aan plaatsruimte niet verder stilstaan. Alleen wijzen wij er op, dat zij minder gelukkig was in de ondernemingen dan hare oudere zuster in Oost-Indië, zoodat zij reeds in 1674 ontbonden werd, en door een nieuwe Compagnie werd vervangen. Ook deze tweede werd na een lijdend bestaan in 1791 door de Staten-Generaal ontbonden.

De handelsgrootheid der Nederlanders, in de 17^e eeuw zoo aanzienlijk, bleef niet voortduren. Omstreeks het begin der 18^e eeuw, nagenoeg met den vrede van Utrecht in 1713, vertoonden zich reeds sporen, die er op wezen, dat de staatkundige beteekenis en handelsgrootheid niet alleen de grootste hoogte bereikt hadden, doch ook achteruitgingen. Wel deed de Oost-Indische Compagnie nog altijd schatten naar de Nederlanden stroomen, maar het toppunt van haar bloei was spoedig bereikt. De dividenden der Compagnie, welke in de eerste jaren der 18^e eeuw waren achteruitgegaan, rezen na den Utrechtschen vrede nog wel weder, bereikten van 1716 tot 1720 zelfs een hoogte van gemiddeld 40 pct., maar begonnen na dit laatste jaar ook weder te dalen. De Compagnie had het toppunt van haar welvaart bereikt. De waarde der aandeelen klom in 1718 tot 600 pct., bereikte zelfs in 1720, het jaar van den windhandel, een hoogte van 1200 à 1260 pct. Doch het was de overspeculatie van een opgewonden tijd, welke voor bijna waardelooze bloembollen groote sommen deed besteden, en die ook de aandeelen der beroemde Compagnie tijdelijk onverstandig hoog opvoerde. Spoedig daalden dan ook deze aandeelen weder, om hiermede velen groote nadeelen te veroorzaken.

En ook de opbrengsten der Compagnie zelve gingen achteruit. De mededinging van andere volken had den handel der Compagnie beperkt. Zij was op verre na niet meer de eenigste maatschappij, die de Indische goederen naar Europa vervoerde. Engeland werd de machtige concurrent van de Nederlanders. Zelfs in België zag men in 1718 een Oost-Indische Compagnie verrijzen te Ostende, hoewel men dit in strijd achtte met de bepalingen van den vrede van Munster. Deze Belgische Compagnie werd dan ook in 1731 opgeheven. Van die zijde waren er ook geen belangrijke nadeelen ons toegebracht.

Doch verschillende andere oorzaken werkten hiertoe mede. Op de kust van Koromandel

(Voor-Indië) leed de handel in lijnwaad een groot verlies door de inneming van Masulipatnam in 1750 door de Franschen, zoodat de handel stilstond. Ziekten op Ceylon en een aardbeving op Amboina brachten de Compagnie slagen toe. Groot-Britannië's macht was in 1751 uitgebreid door de inbezitneming van Bengalen. Onze kaneelhandel werd zeer gedrukt door het gebruik van wilde kaneel van Sumatra, Malabar en de Philippijnsche eilanden. Op Sumatra hadden de Engelschen zich gevestigd en onzen handel in goud en kamfer groote nadeelen toegebracht. Verschillende opstanden had men te bestrijden, wat groote kosten medesleepte. De belangrijke handel in salpeter en lijnwaad op Bengalen geraakten geheel verloren. Banda en de oostelijke eilanden brachten der Compagnie niet meer zulke groote voordeelen aan als vroeger; de inboorlingen dreven sluikhandel met andere Europeesche volken, die hun, in ruil voor specerijen, opium toevoerden.

Zoo waren er onderscheidene verschijnselen, die op achteruitgang wezen, ook al was in enkele opzichten de handel der Compagnie nog altijd bloeiend. Doch in de laatste helft der 18^{de} eeuw werd het verval meer en meer zichtbaar. De gedrukte verslagen der Compagnie wezen het duidelijk voor de deskundigen aan. Daarbij kwam nog de vierde Engelsche oorlog van 1780—1784. Onze bezittingen op de kust van Koromandel vielen in handen van den vijand. Negapatnam werd ingenomen, en ging in 1782 verloren; op Ceylon leden wij verlies, en op de westkust van Sumatra werden onze bezittingen genomen. De schepen, die gereed stonden naar China, Bengalen of Surrate uit te zeilen, moesten ten oorlog uitgerust worden. De handel trad een tijdperk van stilstand in, en er kwam geldgebrek. Holland leende in 1781 en 1783 de Compagnie aanzienlijke sommen, om tijdelijk te helpen. En al werd na den vrede in 1783 het grootste gedeelte der veroverde bezittingen op Sumatra en Koromandel weder terug gegeven, het geldgebrek der Compagnie nam steeds toe, zoodat men wel een naderend einde kon voorspellen.

Toen de toestand der Compagnie steeds slechter werd en de tekorten groeiden (in 1788 was zij 64 mill. ten achter), begon men van alle zijden op verbetering en nader onderzoek naar den financiëlen toestand aan te dringen. In 1790 kwam zelfs de vraag op, of zij al dan niet behouden moest worden. Na eenige schommelingen tusschen onderscheidene plannen en halve maatregelen, werd de toestand in 1795 geheel hopeloos. Schulden en renten namen voortdurend toe, en de inkomsten verminderden bij den achteruitgang van den handel.

Zoo kwijnde de eens zoo machtige maatschappij langzaam weg, vóór er flinke plannen tot reor-

ganisatie van het verkeerde beheer uitgevoerd werden. De staatkundige oorlogen na 1795 deden de belangrijkste bezittingen in handen der Engelschen overgaan, en de Compagnie had weldra zedelijk opgehouden te bestaan, vóór zij feitelijk ontbonden werd. In 1799 bij het eindigen van haar octrooi hield zij op te bestaan, en in 1800 nam een *Raad van de Aziatische Bezittingen* het bewind op zich in naam van den Staat.

De handel der Oost-Indische Compagnie was wel niet de geheele Nederlandsche handel, maar maakte er toch de ziel van uit. Haar achteruitgang en eindelijke val was een zware slag voor den handel in deze gewesten. En tegelijk met de Compagnie ging ook de overige handel in het eind der 18^{de} eeuw snel achteruit, zoodat er weldra nog slechts een schaduw van overbleef. De eertijds zoo bloeiende graanhandel op de Oostzee was verlopen, de haringvisscherij stond grootendeels stil, de Groenlandsche visscherij had een belangrijke vermindering ondergaan, om in de dagen der afhankelijkheid geheel te niet te gaan.

Vroeger was Nederland de algemeene markt, waar alles te vinden was, waar ieder artikel een koper vond. Wat men anders uit de Levant of uit het Noorden, uit Frankrijk, Engeland of Indië zou hebben moeten ontbieden, werd in de Nederlandsche koopsteden aangetroffen. Doch met het laatst der vorige eeuw was deze algemeene markt reeds grootendeels verlopen. De pogingen door Willem IV gedaan tot opbeuring van den handel misten hun doel. Aan het voorstel, om als een *eclatant, prompt, efficacieus en nieuw middel van redres in den koophandel* een gelimiteerd Porto Franco in te voeren, werd geen gevolg gegeven, evenmin als aan het middel van vrije doorvoer. De dood van den Prins maakte een einde aan deze plannen, zoodat de koophandel met den dag meer en meer achteruitging.

De ondergang onzer afhankelijkheid deed het verdere, om den Nederlandschen handel geheel ten onder te brengen. Nederland bereikte een toestand als deze gewesten nog niet gekend hadden. De Nederlandsche marine, reeds lang in verval, kon de koopvaardij schepen geen bescherming meer verleenen. Overal werden de Hollandsche schepen door Engelsche kapers vervolgd; de Britten, Zweden, Denen en Noord-Amerikanen maakten zich van den zeehandel der onzen meester. De Oost-Indische Compagnie en de Bank losten zich geheel op, en vele aanzienlijke kooplieden verlieten het land, om elders hunne kapitalen in handelszaken te steken. En ook de fabrieken deelden in denzelfden toestand van verval.

Wij zullen de geschiedenis van den handel in dien tijd niet in bijzonderheden nagaan. Geringe sporen van hernieuwden bloei wisselden af met tijden van even diep verval, al naar de staatkundige en krijgskundige gebeurtenissen van den veelbewogen tijd in het begin dezer eeuw. En toen het beruchte Continentaalstelsel in 1806 werd uitgevaardigd, waardoor de handel met Engeland zoo goed als verboden was, werd onzen handel de laatste slag toegebracht. Wel had men beloften van tolvrijen handel van Amsterdam tot Rome, doch deze werden nimmer verwezenlijkt. Koloniale produkten konden niet meer worden aangevoerd, en in plaats van den vrijen handel was de sluikhandel opgetreden, die van de verbodsbepalingen op onzedelijke wijze voordeel trachtte te behalen.

In dien tijd, waarbij de invoer van onderscheidene koloniale artikelen verboden was, kwam de vervanging van deze door surrogaten, welke allengs uitgevonden werden, in zwang.

Met de vernieuwde vestiging onzer onafhankelijkheid begon er ook een nieuw leven voor onzen handel. Niet in eens, doch zoo langzamerhand brak een tijdperk van wedergeboorte aan. In 1814 (Aug.) werd bepaald, dat Nederland de voormalige bezittingen der Oost- en West-Indische Compagnie, welke aan den staat waren overgedaan, en die met den oorlog verloren gegaan waren, terug zou bekomen, met uitzondering van Ceylon, de Kaap de Goede Hoop, Demerary, Essequibo en Berbice. Op het Weener Congres in 1815 werd bepaald, dat België met Noord-Nederland zou vereenigd worden tot één koninkrijk. Hierbij werden den Belgischen ingezetenen dezelfde rechten met betrekking tot den handel op de koloniën toegestaan als den Noord-Nederlanders.

Het was moeilijk voor de regeering de tegenstrijdige belangen van het noordelijk en het zuidelijk deel des lands te vereenigen. In het zuiden, in België, werd vooral welvaart aangebracht door den bloei der fabrieken, waartoe de natuurlijke voortbrengselen des lands aanleiding gaven. In het noorden had men echter zijn kapitalen aan den handel te danken. Nu trachtten men door een stelsel van protectie deze schijnbaar tegenstrijdige belangen zooveel mogelijk te vereenigen, en den handel, voor welke bescherming nadeelig is, door kunstmiddelen op te beuren.

Gedurende de inlijving van België bij Frankrijk had België van zijne fabrieken naar dit land kunnen zenden, en wijd de regeering van het groote keizerrijk de Belgische fabrieken begunstigde, had dit land niet zooveel door de Fransche overheersching geleden als de noordelijke Nederlanden. Na de vereeniging met Noord-Nederland hield die gunstige omstandigheid voor

België op, en de welvaart ging hierdoor dan aanvankelijk ook niet vooruit. Door een nieuw tarief met hooge invoerrechten op die waren, welke ook in België geproduceerd werden, werd de invoer van die artikelen uit het buitenland belemmerd, en vooral in de noordelijke deelen des rijks vonden de Belgische fabrieken enz. thans afzet. Dit betreft o. a. laken, linnen, steenkolen, ijzer- en metaalwaren, lederwaren, katoen enz. Daarenboven werden de Belgische fabrieken met kapitalen ondersteund. Door dit alles nam de nijverheid in het zuiden spoedig toe in bloei.

De handel in het Noorden had aanvankelijk nog al moeite om weder tot vernieuwd leven te komen. Amsterdam begon na den vrede van 1814 al zeer spoedig zijn oude handelsbetrekkingen weder op te zoeken. Natuurlijk werd het oog gevestigd op Indië, dat grootendeels weder in ons bezit was gekomen. Echter aanvankelijk was deze handel niet voorspoedig. De handel in koloniale produkten was meest in Engelsche handen, en er kwam hier weinig navraag naar specerijen; zelfs de handel in suiker en koffie was aanvankelijk gering. De vroegere vrachtvaart was voorbij en de natiën gaven thans de voorkeur aan eigen handel. Amsterdam en Rotterdam vonden thans machtige concurrenten in Antwerpen en de Hanzesteden. Er moesten nieuwe handelswegen opgezocht worden, waarin men niet altijd even gelukkig was. Met enkele gedeelten van Duitschland was er nog altijd een druk verkeer, en de kapitalen, welke hier nog altijd berustten, als gevolg van vroeger tijden, gaven voedsel aan nieuwe ondernemingen. Zoo breidde zich tot 1830 de handel aanzienlijk uit, hoewel hij niet meer de beteekenis verkreeg van vroeger.

Voor al na 1824 had er aanzienlijke vooruitgang van den handel plaats. In een tijdsbestek van 4 jaren was de waarde van den invoer met 11 mill. vermeerderd, die van den uitvoer met 24 mill. Welvaart begon zich weder te verspreiden, het crediet herleefde, en de bloei van ons fabriekswezen nam van jaar tot jaar toe. De verzendingen naar den Rijn van Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht en Antwerpen uit werden zeer aanzienlijk. Ook de handel op de Oostzee breidde zich sterk uit.

Deze uitbreiding van den handel was voor een deel een gevolg van de oprichting der *Nederlandsche Handelmaatschappij* in 1824. De oprichting dezer maatschappij geschiedde met het doel om handel, scheepsbouw en fabrieken weder op te beuren, met behoud van vrije vaart voor elke Nederlandsche vlag en die van bevriende mogendheden. Zij ving haar werkzaamheden aan met een kapitaal van 37 mill. gulden, en werd bestuurd door 5 directeurs.

Hoewel met moeilijkheden kampend, ver-

schaftte toch de Handelmaatschappij aan de fabrieken in België druk verkeer door uitvoer naar Indië, waar zij bijna alle mededinging deed ophouden. Vooral sedert in Indië in 1830 het Cultuurstelsel door generaal Van den Bosch werd ingevoerd, breidde zich de werkzaamheid der Handelmaatschappij ten zeerste uit. En ook de persoonlijke steun van het hoofd van den Staat, Koning Willem I, deed die vereeniging in den aanvang groote deelneming verzekeren.

In het jaar 1830 scheidde België zich af van het Noorden en werd eindelijk als een zelfstandig rijk erkend. Sedert kon de regeering zich in de behartiging van de belangen des volks alleen tot het noorden bepalen. Dit had ten gevolge, dat er veel halfslachtigs in de regeeringsmaatregelen verdween. Spoedig werden er maatregelen genomen, om de bestaande hooge rechten, in het belang der Belgische nijverheid geheven, naar de beginselen van een meer vrijgevig handelsstelsel te wijzigen.

De invoering van het Cultuurstelsel in Indië in 1830 had belangrijke gevolgen voor het moederland. Het doel van dit stelsel was, om in Indië meer produkten voor de Europeesche markt te verkrijgen. Er werd bepaald, dat de inboorlingen van Indië $\frac{1}{5}$ van hun landerijen moesten bebouwen met gevraagde produkten, voor de Europeesche markt van waarde, terwijl elk dorp een zeker aantal arbeiders zoude moeten leveren, waarvan een gedeelte kon gebruikt worden tot de bebouwing zelve, en een ander deel voor behoorlijke verzending zoude zorg dragen. Terwijl men vroeger bijna alleen op koffie de aandacht gevestigd had, werd deze cultuur thans nog uitgebreid, maar tévens het oog gevestigd op suiker en indigo. Op het voetspoor van Van den Bosch gingen zijne opvolgers voort, en werd ook de thee weldra een produkt van Java. Door het Cultuurstelsel nam de handel in koloniale produkten van jaar tot jaar toe in beteekenis en omvang. Het kan niet ontkend worden, dat het productief vermogen van Java er buitengewoon door vergroot werd, al valt het ook in vele andere opzichten af te keuren. En de handel van Nederland op Oost-Indië werd hoofdzakelijk gedreven door de Handelmaatschappij, die de koloniale produkten van het Rijk uit Oost-Indië in Nederland ter markt bracht, en Nederlandsche industrievoortbrengselen onder bescherming van hooge differentieele rechten in Indië invoerde. Evenwel namen particuliere handel en scheepvaart naast die der Handelmaatschappij eveneens toe, hoewel van geen beteekenis tegenover de aanzienlijke uitbreiding, die Engelsche scheepvaart en handel in Oost-Indië verkregen, nadat Singapore tot vrijhaven was verklaard.

Na de afscheiding van België werd in ons

land de ontwikkeling van de nijverheid sterk bevorderd en de Handelmaatschappij droeg hiertoe veel bij. De ontluiking der Twentsche nijverheid tot groote beteekenis is daaraan grootendeels te danken.

Wij zeiden reeds, dat na de afscheiding van België de tarieven van de invoerrechten verzacht werden. En toen de definitieve afscheiding in 1839 geregeld was, drong men op een volledige herziening der tarieven aan in de richting van het vrijhandelstelsel. De tariefs-herziening van 1845 werd dan ook op vrijzinnige beginselen geschoeid; die van 1850 was nog vrijzinniger. Vermindering van tonnegeld, afschaffing van doorvoerrechten en scheepsrechten op den Rijn en de IJssel, opheffing van de begunstiging aan de nationale vlag verleend, en bevrijding van alle belemmeringen, die haar ontwikkeling in onderscheidene beginselen der bestaande wetgeving ontmoette, waren daarin opgenomen. In 1854 werd alle verschil opgeheven, dat nog in de heffing der rechten bestond, voor de natiën welke de Nederlandsche schepen in hun havens met de nationale gelijk stelden.

Nog vrijzinniger werd het tarief van invoerrechten in 1862, waarbij het beginsel eener heffing naar de waarde van 5 ten honderd van voorwerpen, welke als volledige fabrikaten kunnen worden beschouwd, werd vastgesteld, terwijl voor artikelen, waarvan weinig of geen verschil in soort bestaat, een gewichtsrecht overeenkomende met een normaalrecht van 5 pct. werd geheven. In 1877 werden de invoerrechten op de benodigde levensmiddelen geheel afgeschaft.

Door die verschillende vrijzinnige bepalingen, waardoor Nederland als het ware een vrijhaven werd, is de handel ontegenzeggelijk toegenomen. De algemeene invoer bedroeg van 1872—1876 gemiddeld 6793 mill. K.G., en in 1887—1891 gemiddeld 14076 mill. K.G., terwijl hij in 1893 op 16378 mill. K.G. liep. De algemeene uitvoer steeg van 3269 mill. K.G. in 1872—1876, tot 7753 mill. K.G. gemiddeld van 1887—1890. Deze cijfers zijn welsprekend.

Nederland heeft sedert dien tijd talrijke handelsovereenkomsten met onderscheidene natiën gesloten, dienende om den buitenlandschen handel te bevorderen of te vergemakkelijken. Die handelsverdragen zijn meestal gebaseerd op wederzijdsche behandeling op den voet der meest begunstigde natie, of op wederkeerige vrijheid van handel. Wij kunnen bij die overeenkomsten niet nader stilstaan, omdat ons hiervoor de plaatsruimte ontbreekt. Wie genoemde verdragen wenscht te kennen, vindt ze in de *Verzamelung van handels- en scheepvaart-overeenkomsten, gesloten tusschen Nederland en vreedde Mogendheden*, door Jhr. S. v. Sitters, in 1891 bij Gebr. Belinfante uitgegeven, en tot dat jaar bijgewerkt.

Tegenwoordige economische toestand en handel van Nederland.

§ 209. **Produkten des lands. A. Veeveelt en produkten daaruit voorkomend.** De veeveelt maakt sedert de oudste tijden een der

hoofdbronnen van bestaan uit voor het Nederlandsche volk. De beteekenis van de veeveelt leert men het best kennen door eene vergelijking van de absolute en betrekkelijke hoeveelheid vee, welke Nederland bezit in verhouding tot eenige landen van Europa.

Vergelijkend overzicht van het veebezit van eenige landen.

	Aantal Paarden.	Paarden per K.M ² .	Aantal runderen in duizenden.	Runderen per K.M ² .	Schapen in duizendtallen.	Schapen per K.M ² .	Varkens in duizendtallen.	Varkens per K.M ² .
Pruisen (1892) . . .	2 647 388	7,6	9 851	28,3	10 092	29,0	7 704	22,1
Frankrijk (1889) . . .	2 881 153	5,5	13 508	25,5	21 996	41,6	6 037	11,4
Groot-Britannië (1890).	1 964 911	6,3	10 789	34,3	31 667	100,7	4 362	13,9
Oostenrijk (1890) . . .	1 539 388	5,1	8 606	28,7	3 179	10,6	3 518	11,7
Hongarije (1884). . .	1 748 958	5,4	4 879	15,1	10 594	32,9	4 803	14,9
Rusland (1888) . . .	20 837 680	4,2	27 622	5,5	48 220	9,6	10 742	2,1
Italië (1890)	720 000	2,5	5 000	17,5	6 900	24,1	1 800	6,3
België (1880)	271 974	9,2	1 382	46,9	365	12,4	646	21,9
Denemarken (1888) . .	375 533	9,8	1 459	38,1	1 225	32,0	770	20,1
Nederland (1892) . .	271 000	8,6	1 528	46,7	752	22,8	544	16,7

Uit het bovenstaande blijkt, dat in het bezit van rundvee Nederland naast België de eerste plaats inneemt, in vergelijking tot zijne oppervlakte. België, dat in volstrekt getal bij Nederland iets achterstaat, heeft een gelijk aantal runderen per K.M². Ook in het bezit van paarden wordt Nederland slechts betrekkelijk-kerwijze door Denemarken en België overtroffen.

In de schapenteelt neemt Nederland op verre na niet de eerste plaats in, maar staat Groot-Britannië betrekkelijkerwijze boven aan. En in het bezit van varkens wordt Nederland van genoemde landen overtroffen door Pruisen, België en Denemarken, maar is toch zijn bezit zeer aanzienlijk.

Overzicht van het veebezit in onderscheidene Provinciën in 1891.

	Bouwland in H.A.	Pct der oppervlakte als bouwland.	Grasland in H.A.	Pct der oppervlakte als grasland.	Rundvee in 1891.	Rundvee per K.M ² oppervl.	Paarden in 1891.	Schapen, andere dan heideschapen, in 1891.	Heideschapen in 1891.
Gelderland.	119 313	24	153 301	31	193 780	39	36 127	25 052	25 993
Noord-Brabant . . .	145 658	29	120 932	24	190 633	39	32 921	11 534	32 024
Overijsel	59 065	14	124 999	37	136 776	41	18 832	10 252	25 592
Friesland	49 870	14	198 982	60	221 058	66	24 121	124 279	11 743
Zuid-Holland . . .	66 375	22	161 274	53	225 763	74	39 619	58 774	46
Noord-Holland . . .	38 441	14	148 323	53	157 355	57	24 308	195 962	884
Drente	33 488	11	65 207	24	68 160	25	13 324	9 774	94 845
Groningen	118 678	51	61 699	26	94 268	44	31 829	77 989	9 999
Limburg	89 398	40	23 762	10	77 711	35	13 529	18 372	25 904
Zeeland	106 688	60	39 762	22	74 029	42	24 759	28 932	537
Utrecht	20 170	14	69 438	50	92 620	66	12 556	15 073	7 071
Het Rijk	847 244	26	1 167 880	35	1 532 153	46,7	271 925	575 993	234 638

Het bovenstaande geeft ons een overzicht van den veerijkdom in de verschillende gedeelten van Nederland. Absoluut juist mag men deze cijfers wel niet beschouwen, maar in hun betrekkelijke waarde hebben zij toch groote beteekenis.

Het rundvee, dat de grootste beteekenis van onze veerijkdom uitmaakt, is in Zuid-Holland

betrekkelijkerwijze het meest vertegenwoordigd. Daarop volgen Friesland en Utrecht, en verder Noord-Holland, alle Provinciën met de helft of meer der oppervlakte aan grasland. De geringste hoeveelheid rundvee bezit Drente, waar ook slechts 24 pct. der oppervlakte uit grasland bestaat. Doch in deze provincie vindt men de meeste heideschapen in ons land.

De veeteelt is nog de grootste rijkdom van den landelijken stand in Nederland. Door de lage graanprijzen, een gevolg van den invoer van granen uit Noord-Amerika, Argentinië en zelfs uit Australië in Europa, zijn de voordeelen van den landbouw in dit werelddeel hoe langer hoe meer verminderd. In Nederland hoort men dan ook allereerste klachten over den slechten toestand van den landbouw, en dringt men van vele zijden zelfs aan op de heffing van invoer-rechten op de granen, om den gedrukten boerenstand hiermede te verheffen. Of dit middel voldoende baten zal, schijnt wel twijfelachtig. In elk geval zijn er groote nadeelen aan verbonden voor de niet-landbouwers. Bescherming van de eene klasse brengt benadeeling eener

andere klasse mede. Hiermede willen wij echter nog niet absoluut den staf breken over dergelijke plannen.

Een gevolg van den gedrukten toestand van den landbouw is het, dat op vele plaatsen het bouwland zooveel mogelijk veranderd wordt in grasland. In het zuiden van Limburg had dit in de laatste jaren op groote schaal plaats. Niet met alle gronden kan dit echter geschieden.

De veeteelt heeft in de eerste plaats direct een drukken binnenlandschen handel ten gevolge. In tal van provincie-steden en dorpen zijn de vee-weekmarkten of de vee-jaarmarkten geregeld bezochte centra van een druk handelsverkeer. Wij laten hier een overzicht volgen van den veeaanvoer, provinciesgewijze gerangschikt.

Veeaanvoer ter markten in 1891.

Provinciën.	MELKKOEIEN aangevoerd in 1891.			MAGER VEE aangevoerd in 1891.	VET VEE aangevoerd in 1891.	PINKEN aangevoerd in 1891.
	1 ^e soort.	2 ^e soort.	3 ^e soort.			
Groningen (Totaal)	9 251	7 337	7 000	12 808	9 809	2 973
Friesland "	19 519	35 803	1 880	7 310	10 102	5 821
Drente "	5 010	10 679	10 327	4 306	837	5 811
Overijssel "	8 754	41 246	22 404	10 736	7 648	18 396
Gelderland "	1 318	9 705	54 042	7 356	15 044	8 015
Utrecht "	4 140	7 579	3 040	11 691	2 894	8 919
Noord-Holland "	10 039	16 773	15 338	14 176	23 242	5 456
Zuid-Holland "	6 661	68 671	13 680	28 243	36 030	20 070
Zeeland "	142	2 279	102	137	137	145
Noord-Brabant "	6 592	10 175	7 910	11 763	4 848	1 135
Limburg "	2 116	4 607	3 224	2 889	3 794	2 273
Nederland "	73 542	214 854	138 947	111 415	114 385	79 014

De belangrijkste veemarkten in Nederland, wat betreft de hoeveelheid van den aanvoer, zijn de volgende:

1. In *Groningen*: Groningen, Slochteren, Veenendam en Winschoten.
2. In *Friesland*: Leeuwarden, Sneek, Dokkum, Opsterland, Tietjerksteradeel, Schoterland.
3. In *Drente*: Hoogeveen, Koevorden, Rolde, Emmen, Zuidlaren, Assen, Meppel, Vries.
4. In *Overijssel*: Zwolle, Ommen, Deventer, Hengeloo, Delden, Steenwijk, Friezenveen, Rijssen, Wierden.
5. In *Gelderland*: Arnhem, Nijkerk, Lichtenvoorde, Elst, Wijchen, Hengeloo, Nijmegen, Ede.
6. In *Utrecht*: Utrecht, Wijk-bij-Duurstede, Montfoort.
7. In *Noord-Holland*: Purmerend, Amsterdam, Hoorn, Alkmaar, Schagen, Haarlem.

8. In *Zuid-Holland*: Leiden, Delft, Rotterdam, Gorinchem, Gouda, Puttershoek.

9. In *Zeeland*: Middelburg.

10. In *Noord-Brabant*: Den Bosch, Waalwijk, Uden, Eersel, Tilburg, Rozendaal, Made en Drimmelen.

11. In *Limburg*: Valkenburg, Maastricht, Venraai.

Behalve het vee dat ter markt gebracht wordt, wordt een groote hoeveelheid, misschien het meeste wel, op de stallen aan rondtrekkende kooplieden verkocht. In de laatste vijf en twintig jaren heeft deze gewoonte zich sterk uitgebreid. Het aldus verkochte vee wordt voor een gedeelte direct naar het buitenland geëxporteerd, en komt voor een ander deel in de handen van slagers of wordt weder op andere binnenlandsche markten aangevoerd.

Waar de runderteelt het ijverigst gedreven

wordt, heeft ook de productie van zuivel het meest plaats. De zuivelproductie heeft weder een druk marktverkeer in de provinciesteden ten gevolge. Echter moeten wij hierbij opmerken, dat door de oprichting van boterfabrieken, welke in den laatsten tijd bijna overal in ons land plaats vindt, de aanvoer van boter op de botermarkten veel verminderd is. De week-

markten lijden ontegenzeggelijk hierdoor groote schade, doordien de boeren van den omtrek niet meer genoodzaakt worden wekelijks de weekmarkt te bezoeken. Dit neemt niet weg, dat er nog altijd groote hoeveelheden boter en kaas op de markten worden aangevoerd.

De aanvoer van boter op de markten in de onderscheidene provinciën was in 1891 als volgt:

Boteraanvoer ter markt in 1891.

Provinciën.	Grasboter in K.G.	Hooiboter in K.G.	Kaas in K.G.
Groningen	220 665	132 800	—
Friesland	3 997 381	967 536	1 696 186 (Friesche kaas).
Drente	411 426	350 020	—
Overijsel	1 345 288	539 972	—
Gelderland	1 235 346	195 225	6 235
Utrecht	131 980	30 675	9 140
Noord-Holland	179 295	121 861	12 646 435
Zuid-Holland	1 029 893	313 815	1 561 710
Zeeland	2 160	8 000	—
Noord-Brabant	625 948	410 869	—
Limburg	136 878	12 000	—

De belangrijkste boter- en kaasmarkten in Nederland zijn de volgende:

1. *Groningen*: Groningen en Winschoten.
2. *Friesland*: Leeuwarden, Sneek, Bolsward, Workum, Lemsterland, Haskerland, Opsterland, Weststellingwerf, Gaasterland, Harlingen.
3. *Drente*: Meppel en Koevorden.
4. *Overijsel*: Zwolle, Kampen, Deventer, Steenwijk, Raalte, Oldemarkt, Ommen.
5. *Gelderland*: Tiel, Doesburg, Apeldoorn, Zutphen, Arnhem, Wisch, Wageningen, Barneveld.
6. *Utrecht*: Amersfoort, Utrecht.
7. *Noord-Holland*: Purmerend, Hoorn, Edam, Schagen, Alkmaar, Haarlem, Enkhuizen.
8. *Zuid-Holland*: Delft, Leiden, Gouda, Rotterdam, Woerden, Bodegraven, Gorinchem.
9. *Noord-Brabant*: Den Bosch, Waalwijk, Oploo, Mil en St. Hubert, Gemert, Gilze, Nispen, Vechel, Dongen, Waspik.
10. *Limburg*: Roermond, Gulpen, Maastricht.

Ook de handel in paarden en in varkens is in vele plaatsen levendig. De marktplaatsen zijn meestal hoofdzakelijk dezelfde als voor het rundvee. Van de paardenmarkten is die te Utrecht in Nederland wel het aanzienlijkst.

Het Nederlandsche vee wordt niet enkel in Nederland behouden, doch wordt ook voor een

gedeelte uitgevoerd naar het buitenland, het rundvee voornamelijk als fokvee. Wij bepalen ons tot het jaar 1891, waarvan wij boven eveneens de opgaven mededeelden, en geven een beknopt staatje van den invoer en uitvoer van verschillende artikelen, op de veeteelt betrekking hebbend.

Invoer en uitvoer der belangrijkste produkten van de veeteelt.

	Invoer tot verbruik in Nederland in 1891.	Uitvoer uit het vrije verkeer in 1891.
Paarden (honderdtallen)	77	89
Veulens	3	6
Ossen en koeien	1	913
Kalveren	—	618
Schapen	—	2 824
Lammeren	—	72
Varkens	—	3 270
Boter (1000 K.G.)	2 315	13 246
Kaas	322	30 535
Versch vleesch	322	4 788
Gerooikt	51	36
Versch schapenvl.	2	7 516
Gezouten	132	2 266
Gerooikt spek	8 690	1 236
Talk	40 764	4 949
Stearine	1 791	3 601
Huiden	13 691	11 174
Wol	23 472	18 556

Uit het bovenstaande blijkt, dat de uitvoer van ossen en koeien, kalveren, schapen, varkens, boter, kaas, versch vleesch, versch schapenvleesch en gezouten schapenvleesch nog altijd veel aanzienlijker is dan de invoer. Het rundvee wordt vooral uitgevoerd naar België, Pruisen, Groot-Britannië en Frankrijk; de paarden naar Pruisen,

België en Groot-Britannië; de varkens naar Pruisen, België en Groot-Britannië; de schapen naar Groot-Britannië, België en Pruisen. Evenwel een groot gedeelte van hetgeen de statistiek voor België aanwijst zal nog weder voor andere landen bestemd zijn.

B. Landbouw.

Overzicht van de teelt der belangrijkste landbouwprodukten in 1891.

	Oppervl. bouwland in H.A.	Bouwv. in pct der oppervl.	Tarwe. Oppervl. in 1891 in H.A.	Rogge. Oppervl. in 1891 in H.A.	Gerst. Oppervl. in 1891 in H.A.	Haver. Oppervl. in 1891 in H.A.	Boekweit. (Zand- en Veen-). Oppervl. in 1891 in H.A.	Boonen. Oppervl. in 1891 in H.A.	Erwten. Oppervl. in 1891 in H.A.	Aard-appels. Oppervl. in 1891 in H.A.	Suiker-bieten. Oppervl. in 1891 in H.A.	Vlas. Oppervl. in 1891 in H.A.
Groningen .	118 678	51	5 962	10 944	12 294	36 136	512 Zandboekw. 841 Veenboekw.	11 980	4 765	16 666	—	2 661
Friesland .	49 870	14	1 462	5 578	3 306	6 388	3 157 Zandboekw. 884 Veenboekw.	3 135	2 731	15 120	140	2 315
Drente . . .	33 488	11	8	17 396	84	2 849	2 002 Zandboekw. 2 167 Veenboekw.	418	67	10 158	—	15
Overijsel . .	59 065	14	314	30 719	736	5 054	5 467 Zandboekw. 459 Veenboekw.	583	55	13 390	171	125
Gelderland .	119 313	24	4 337	38 247	1 859	20 048	10 206 Zandboekw.	4 210	2 239	28 960	4 705	152
Utrecht . . .	20 170	14	1 824	6 210	17	2 988	3 551 Zandboekw.	907	537	4 335	224	—
N.-Holland .	38 441	14	4 167	3 027	2 783	6 965	567 Zandboekw.	2 378	2 140	4 343	1 637	373
Z.-Holland .	66 375	22	10 787	1 061	3 212	8 115	—	5 002	4 336	12 701	2 899	2 548
Zeeland . . .	106 688	60	17 933	2 592	14 833	6 982	117 Zandboekw.	8 130	8 124	8 119	6 682	4 376
N.-Brabant .	145 658	29	5 878	44 474	2 985	29 783	10 453 Zandboekw.	1 947	2 610	23 357	5 905	1 586
Limburg . .	89 398	40	5 911	23 231	3 044	27 401	3 180 Zandboekw.	2 084	405	12 435	168	282
Het Rijk . .	847 144	26	58 583	183 509	45 153	152 709	39 212 Zandboekw. 4 351 Veenboekw.	40 774	28 009	149 584	22 531	14 433

Uit bovenstaand statistisch overzicht blijkt ons de beteekenis van den landbouw in Nederland. Wij wezen er reeds op, dat die door den lagen prijs der artikelen in een gedrukten toestand

verkeert, zoodat de welvaart niet evenredig is aan de opbrengst.

Vergelijken wij met het bovenstaande den invoer en den uitvoer van eenige landbouwprodukten in hetzelfde jaar.

Overzicht van den invoer en uitvoer van eenige landbouwprodukten.

	Invoer tot vrije verkeer in 1000-tallen in 1891.	Uitvoer uit het vrije verkeer in 1000-tallen in 1891.	Meer in- dan uitgevoerd in duizend guldens in 1891	Meer nit- dan ingevoerd in duizend guldens in 1891.
Tarwe	9 918 H.L.	5 570 H.L.	42 402	—
Rogge	6 485 "	3 142 "	21 658	—
Gerst	3 691 "	1 905 "	8 571	—
Haver	2 165 "	1 976 "	694	—
Boekweit	469 "	182 "	2 208	—
Boonen	330 "	189 "	939	—
Erwten	424 "	158 "	2 158	—
Aardappelen	1 182 "	1 240 "	—	36
Grudden	13 421 K.G.	864 K.G.	2 511	—
Meel	140 050 "	42 029 "	29 000	—
Aardappelmeel	5 052 "	29 580 "	—	7 358
Koolzaad	578 H.L.	285 H.L.	3 369	—
Lijnzaad	2 847 "	890 "	1 640	—
Olie van oliezaad	2 880 K.G.	31 235 K.G.	—	6 202
Oliezaadkoeken	42 809 "	15 052 "	1 665	—
Vlasstroo	1 524 "	14 510 "	—	9 090
Ruw vlas	154 "	12 461 "	—	8 615
Hennepstroo	18 495 "	8 401 "	4 038	—

(De vet gedrukte wijzen de grootste cijfers aan).

Het bovenstaand statistiekje leert ons duidelijk, dat Nederland als landbouwland voor den wereldhandel niets beteekent, doordien de uitvoer van landbouwprodukten bijna overal geringer is dan de invoer. De hoofdprodukten, waarvan wij nog aan het buitenland leveren, zijn aardappelen, aardappelmeel en vlas. Ook de uitvoer der olie van oliezaad is aanzienlijker dan de invoer, doch de grootere invoer van lijnzaad staat hier tegenover.

Als landbouwende natie kunnen de Nederlanders dus niet optreden. Of het in deze omstandigheden gewenscht is door invoerrechten de prijzen der landbouwprodukten te verhoogen, is wel twijfelachtig.

C. Tuinbouw, bloemkweekerij enz. — De tuinbouw kan men als een verfijnde, intensieve landbouw beschouwen. Bijna bij elk boerenbedrijf vindt men eenigen tuinbouw, die grootendeels geschiedt om in de eigen behoeften te voorzien, doch ook niet zelden om kleine hoeveelheden ter markt te brengen. Aan den tuinbouw of de warmoezerij sluit zich de bloemkweekerij nauw aan. Daarenboven moeten wij hier nog een blik slaan op de boomgaarden in Nederland. Wij vatten in een statistisch overzicht samen, hoeveel grond aan tuinbouw, boomkweekerij enz. in 1891 gewijd was.

Overzicht van de gronden, gebruikt voor tuinbouw, vruchtenteelt, boom- en bloemkweekerij in 1891.

Provinciën.	Tuinen met boomgaarden v. eigen gebruik in H.A.	Warmoezerijgronden in H. A.	Boomgaarden waarvan de opbrengst grootendeels in den handel komt in H. A.	Boomkweekerijen in H.A.	Bloemkweekerijen in H.A.	Bloembollen-grond in H.A.
Groningen	3 305	83	95	38,—	8,—	—
Friesland	2 568	44	292	111,—	2,—	—
Drente	1 337	19	113	23,—	6,—	—
Overijssel	1 074	100	330	35,—	6,20	2,—
Gelderland	5 419	628	5 106	174,98	24,—	—
Utrecht	1 342	71	2 202	48,61	16,28	0,50
Noord-Holland	2 096	1 211	881	263,—	494,—	472,—
Zuid-Holland	4 005	1 623	1 499	477,44	731,39	703,44
Zeeland	1 197	59	1 501	42,—	3,72	—
Noord-Brabant	4 073	290	795	221,06	21,34	—
Limburg	2 509	93	6 588	109,—	0,50	0,50
Nederland	28 925	4 221	19 402	1603,09	1313,43	1178,44

De groenteteelt heeft hoofdzakelijk plaats in de nabijheid der groote steden, waar de groenten geregeld ter verkoop worden aangevoerd. Hier is de grondgesteldheid de hoofdfactor om te bepalen, in welke streken juist de groenteteelt geschiedt. De humusrijke gronden zijn bovenal voor groenteteelt geschikt. In enkele streken legt men zich ook op de groenteteelt toe voor den handel op verder afzijnde steden in ons land, voor het buitenland, of tot het drogen of conserveeren van groenten.

Uit de oppervlakte aan de groenteteelt gewijd, die het overzicht leert kennen, blijkt, dat in Noord- en Zuid-Holland de warmoezerij een belangrijke tak van bestaan moet uitmaken. Vooral in de laatste 20 jaren is hierop meer de aandacht gevestigd. De hoofdprodukten der warmoezerijen zijn: *roode kool, witte kool, savoyekool, uien, wortelen, bieten, rapen, knollen, heerenboonen, snijboonen, peulen* en *doperwten*.

De teelt van sommige gewassen in het groot is hoofdzakelijk gebonden aan enkele streken.

Zoo worden de *augurken* vooral geteelt in sommige gedeelten van Noord-Holland en Zuid-Holland, meer bepaald te Alkemade, Beemster, ter Aar, Zoeterswoude, Aalsmeer en Loosduinen; *uien* teelt men vooral te Zwijndrecht en op de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche eilanden; *bloemkool* voornamelijk te Rijnsburg, *asperges* in het Westland te 's Gravezande, en *kool* te Langendijk in Noord-Holland.

Wat de vruchten betreft worden *kersen* voornamelijk gewonnen in de Betuwe en in Utrecht, en *krieken* in Oud-Beierland. *Aardbeziën* worden te Boskoop, Aalsmeer en de omstreken van Breda gewonnen, *aalbessen* en *kruisbessen* in sommige deelen van Noord- en van Zuid-Holland; *peren* en *appels* voornamelijk in Zuid-Limburg, de Betuwe en Utrecht. *Druiven* levert vooral het Westland.

De tuinbouw enz. levert in Nederland jaarlijks voor een aanzienlijk bedrag aan het buitenland. In 1891 was de invoer en uitvoer als volgt:

	Invoer tot verbruik in 1000 gulden.	Uitvoer uit het vrije verkeer in 1000 gulden.
Bloembollen, plantsoen	311	4 438
Groenten	665	18 723
Boomvruchten	1 128	975

De uitvoer der verse en gedroogde groenten geschiedt voornamelijk naar Pruisen, Groot-Britannië en België; de ingemaakte groenten worden vooral uitgevoerd naar Groot-Britannië, de Vereenigde Staten v. N.-Amerika, Nederlandsch Oost-Indië en België.

§ 210. **Nijverheid.** Het is niet gemakkelijk een goed overzicht van de nijverheid in Nederland te verkrijgen, door 't gemis aan volledige gegevens. Wij zullen op deze plaats enkel nagaan het aantal fabrieken, die met stoomkracht werken, en de soorten dier fabrieken aanwijzen. Volgens dit beginsel vond men in 1894 in Nederland:

Fabrieken met stoomkracht.	Aantal.	Nominaal aantal paarde- kracht.
Beetwortelsuikerfabrieken	30	2 366
Bierbrouwerijen	71	670
Boek-, courant-, plaat- en steendrukkerijen	82	431
Boterfabrieken	91	1 157
Brood- en meelfabrieken	55	1 035
Garancine- en meekrapfabr. en verfw. bereiding	56	356
Houtzagerijen, -draaijerijen enz.	248	4 044
Katoenweverijen	76	3 073
Kleederwasscherijen en blee- kerijen	137	1 123
Lakenfabrieken	79	2 279
Meelmolens	232	3 661
Moutwijn-, jenever-, likeur- stokerijen	162	731
Olieslagerijen	130	2 554
Papierbereiding	39	1 967
Scheepsbouw, uitrusting	48	1 248
Steen- en pannenfabrieken	170	1 400
Fabrieken van stoom- en andere werktuigen en smederijen	220	3 171
Suikerraffinaderijen	11	629
Tabak- en sigarenfabrieken	60	212
Vlasbereiding	61	637
Totaal aan fabr., inclusief alle overige in 1894.	3 911	66 401

Terwijl het aantal *suikerraffinaderijen* 11 bedraagt (5 in Noord-Holland, 3 in Noord-Brabant), vindt men in Nederland nog 30 *beetwortelsuikerfabrieken*, waarvan er 21 in Noord-Brabant

bestaan, 2 in Gelderland, 2 in Zuid-Holland en 2 in Noord-Holland, alsmede 1 in Zeeland, Utrecht en Overijsel ieder. In 1893 overtrof de invoer van ruwe suiker de uitvoer met een waarde van f 32600000, terwijl de uitvoer van melis en andere geraffineerde suiker voor een waarde van f 38700000 boven den invoer liep. De beteekenis onzer raffinaderijen blijkt hieruit duidelijk.

Het bovenstaand overzicht wijst 71 *bierbrouwerijen* aan, die met stoom gedreven worden, en deze kunnen derhalve als de groote fabrieken beschouwd worden. Doch in 't geheel bestaan er 505 *bierbrouwerijen* in Nederland, waarvan 202 in Noord-Brabant, 192 in Limburg, 30 in Gelderland, 21 in Zuid-Holland, 22 in Zeeland, 12 in Noord-Holland, 11 in Utrecht en Groningen ieder en 5 in Overijsel. De bierproductie van Nederland is dan ook aanzienlijk, en in 1893 werd er voor f 248000 meer uitgevoerd dan ingevoerd.

Het aantal *branderijen* 1^e soort bedroeg in 1893: 239, waarvan 222 in Zuid-Holland (voornamelijk te Schiedam, verder te Rotterdam, Delfshaven) en 13 in Limburg. In 1893 bestonden er verder 89 *distilleerderijen eerste* en 173 *tweede klasse*, welke meest in Zuid-Holland en Noord-Holland voorkomen. De beteekenis dezer industrie voor den handel blijkt hieruit, dat in 1893 voor 3597000 gulden meer gedistilleerd werd uit- dan ingevoerd.

De *weefindustrie* in Nederland, in de oudheid zeer belangrijk, heeft niet die beteekenis meer, maar is toch in de laatste halve eeuw, vooral na de afscheiding van België, opnieuw opgekomen. In Nederland werden in 1893 nog aan manufacturen (alle bij elkander) voor 26219000 gld. meer uit- dan ingevoerd. Hieruit blijkt de beteekenis onzer weefnijverheid. Twee eigenlijke districten met weverij vindt men in Nederland, n.l. Twente en de omstreken van Tilburg. De *katoennijverheid* is bovenal in Twente gevestigd, voornamelijk te Enschede, Almelo, Hengeloo en Oldenzaal. Evenwel ook te Leiden, Haarlem, Delden, Amersfoort, Borne, Nijverdal, Goorle (bij Tilburg), Aalten, Winterswijk, Helmond en Eindhoven vindt men grotere of kleinere katoenfabrieken.

Het centrum der *wolindustrie* is Tilburg, waar men in waarheid van een district van wolfabrieken kan spreken. Verder vindt men fabrieken tot bewerking van wollen stoffen te Leiden, Eindhoven, Vaals, Geldrop, Roermond en elders.

§ 211. **Buitenlandsche handel.** De hoofd-artikelen van den buitenlandschen handel voor Nederland leert het volgend overzicht ons kennen, waarbij in procenten van den totaaluitvoer over 1889—1893 het aandeel van bedoelde artikelen is aangegeven.

Aandeel van den invoer en den uitvoer van enkele artikelen in pct. van den totaal-invoer en -uitvoer.

I N V O E R.			U I T V O E R.		
	1880—1893.	1893.		1880—1893.	1893.
IJzer en ijzerwerk	8,71 pct.	5,14 pct.	IJzer en ijzerwerk	7,92 pct.	4,64 pct.
Granen	14,64 "	19,26 " ¹⁾	Drogerijen	10,53 "	12,90 "
Drogerijen	10,62 "	12,86 "	Granen	9,06 "	13,05 " ¹⁾
Koffie	3,57 "	2,49 "	Boter en eetbare mar- garine	4,68 "	5,50 "
Garens	3,67 "	3,12 "	Koffie	3,32 "	1,78 "
Ruwe suiker	3,08 "	2,49 "	Manufacturen	3,78 "	4,39 "
Steenkolen	3,26 "	3,15 "	Geraffineerde suiker	2,98 "	3,73 "
Ongesponnen katoen	1,94 "	1,13 "	Garens	2,02 "	2,25 "
Rijst	3,16 "	3,28 "	Ongesponnen katoen	2,48 "	8,81 "
Steen	3,08 "	2,45 "	Slachtvee	2,99 "	0,98 "
Manufacturen	2,17 "	1,62 "			
Totaal	57,84 pct.	53,70 pct.	Totaal	49,67 pct.	50,03 pct.

¹⁾ Met de rijst.

Terwijl bovenstaand overzicht ons de beteekenis der verschillende artikelen voor den Nederlandschen handelsomzet leert kennen, laten wij hierop volgen eene statistiek van het handelsverkeer met de voor ons belangrijkste Staten in 1893.

Handel met de voornaamste Staten in mill. guldens in 1893.

Invoer tot verbruik uit:		Uitvoer uit het vrije verkeer naar:	
Westkust v. Afrika	6,8 mill. guld.	Westkust v. Afrika	2,4 mill. guld.
België	175,6 " "	België	167,9 " "
Brazilië	7,8 " "	Brazilië	— " "
Bremen	3,0 " "	Bremen	1,2 " "
Rumenië (Donauvorstend.)	45,6 " "	Rumenië (Donauvorstend.)	— " "
Engelsch-Indië	53,4 " "	Engelsch-Indië	0,7 " "
Frankrijk	20,1 " "	Frankrijk	10,0 " "
Groot-Britannië	263,8 " "	Groot-Britannië	256,3 " "
Hamburg	17,5 " "	Hamburg	15,5 " "
Italië	6,4 " "	Italië	6,0 " "
Java en verdere O.-Ind. bezitt.	193,0 " "	Java en verdere O.-Ind. bez.	57,1 " "
Noorwegen	6,9 " "	Noorwegen	5,5 " "
Peru en Bolivia	15,9 " "	Portugal	1,4 " "
Pruisen	258,8 " "	Pruisen	534,2 " "
Rusland	88,8 " "	Rusland	5,9 " "
Spanje	25,3 " "	Spanje	1,7 " "
Turkië	10,5 " "	Turkië	3,7 " "
Vereenigde St. v. N.-A.	155,1 " "	Vereen. St. v. N.-A.	21,8 " "
Zweden	11,4 " "	Zweden	3,1 " "
Totaal, inclusief andere landen	1408,7 mill. guld.	Totaal, inclusief andere landen	1116,6 mill. guld.

Wanneer wij de landen rangschikken naar het procentsgewijze aandeel der verschillende landen in den handel met Nederland, dan verkrijgen wij het volgend overzicht:

Aandeel van enkele landen in den handel met Nederland.

Uitvoer in pet.
van den totaal-uitvoer in 1893,
naar de landen:

Pruisen	47,8 pct.
Groot-Britannië	22,9 "
België	15,0 "
Java enz.	5,1 "
Vereenigde St. v. N.-A.	1,9 "
Italië	0,5 "
Hamburg	1,4 "
Rusland	0,5 "
Spanje	0,2 "
Totaal	95,3 pct.

Invoer in pet.
van den totaal-invoer in 1893,
uit de landen:

Pruisen	18,4 pct.
Groot-Britannië	18,7 "
België	12,5 "
Rusland	6,3 "
Java enz.	13,7 "
Vereenigde St. v. N.-A.	11,0 "
Engelsch-Indië	3,8 "
Frankrijk	1,4 "
Hamburg	1,2 "
Totaal	87,0 "

Uit het bovenstaande blijkt voldoende, welke produkten de buitenlandsche handel hoofdzakelijk omvat, alsmede met welke landen die handel bovenal wordt gedreven. Wij mogen om der plaatsruimte wille hierbij niet langer stilstaan.

§ 212. **Buitenlandsche scheepvaart.** De Nederlandsche koopvaardijvloot bestond in 1893 uit 442 zeilschepen (335000 M³. inhoud) en 154 stoomschepen (499000 M³. inhoud), totaal 596 schepen met 834000 M³. inhoud. Wanneer men het transportvermogen der schepen in rekening brengt (een stoomschip heeft door de snellere vaart grooter transportvermogen dan een zeilschip van denzelfden inhoud; 1 stoomton gerekend op drie zeiltonnen, zie pag. 19), dan vindt men, dat het transportvermogen in 1893 1832000 M³. bedroeg tegen 1494000 M³. in 1884. Hieruit valt voor de laatste 10 jaren een toename van 2,53 pct. af te leiden.

Van de zeilschepen behoorden 29 zeilschepen (28212 M³. inhoud) en 63 stoomschepen (103037 M³.) te huis te Amsterdam, en verder 29 zeilschepen (14704 M³.) en 82 stoomschepen (139468 M³.) te Rotterdam; 6 zeilschepen (3202 M³.) te Schiedam, en 19 zeilschepen (17649 M³.) alsmede 3 stoomschepen (1853 M³.) in de omstreken van Rotterdam.

De bemanning der zeilschepen bestond uit 2129 en der stoomschepen uit 18286 manschappen, in totaal 20415 zeelieden. Van dezen waren 18355 Nederlanders en 2594 vreemdelingen.

In totaal werden in 1893 in Nederland ingeklaard 8519 geladen schepen (onder verschillende vlag) (16990000 M³. inhoud), waarvan 2529 schepen (5126000 M³.) onder Nederlandsche vlag, en uitgeklaard 6392 geladen schepen (10385000 M³. inhoud), waarvan 2547 schepen (4618000 M³.) onder Nederlandsche vlag.

Van de schepen der vreemde natiën, die onze havens bezoeken, staat de Engelsche vlag bovenaan. Terwijl in 1893 in totaal 2529 schepen

onder Nederlandsche vlag (5126000 M³.) werden ingeklaard, werden er 4065 schepen (8411000 M³.) onder Engelsche vlag ingeklaard. De Engelsche vlag overtreft derhalve de Nederlandsche ver in onze havens. Op de Nederlandsche volgt de Duitsche vlag (1768 schepen in 1893 ingeklaard met 1847000 M³.), hierop de Noorsche vlag (250 schepen met 523000 M³.), verder de Spaansche vlag (276 schepen, 276000 M³.), de Deensche vlag (203 schepen, 235000 M³.), en de Belgische vlag (175 schepen, 175000 M³.).

Aan de Nederlandsche scheepvaartbeweging (alle geladen schepen) had de Nederlandsche vlag in 1893 voor 30,2 pct., de Engelsche voor 49,5 pct., de Duitsche vlag voor 10,9 pct. en de Noorsche vlag voor 3,1 pct. aandeel.

Het scheepvaartverkeer van Nederland met onderscheidene landen is zeer aanzienlijk, zooals het volgend overzicht leert. Evenwel blijkt ook hieruit, wat wij reeds zeiden, dat het grootste gedeelte tot stand gebracht wordt door vreemde schepen.

Inklaring van schepen uit onderscheidene landen in Nederland in 1893.

Land van herkomst.	Vlaggen.	Aantal schepen.	Inhoud in 1000 M ³ .
Groot-Britannië	{ Nederl.	1 190	2 382
	{ Vreemde	2 875	3 796
	{ Totaal	4 065	6 178
Nederl. Oost-Indië	{ Nederl.	95	473
	{ Vreemde	6	22
	{ Totaal	101	495
Noorwegen.	{ Nederl.	75	78
	{ Vreemde	202	173
	{ Totaal	277	251
Pruisen	{ Nederl.	184	134
	{ Vreemde	376	537
	{ Totaal	560	671

Land van herkomst.	Vlaggen.	Aantal schepen.	Inhoud in 1000 M ³ .
Rusland (Oostzee en Witte Zee)	Nederl. . .	89	139
	Vreemde . .	364	714
	Totaal . . .	453	853
Rusland Zwarte Zee.	Nederl. . .	—	—
	Vreemde . .	158	710
	Totaal . . .	158	710
Spanje	Nederl. . .	43	132
	Vreemde . .	387	1 151
	Totaal . . .	435	1 283
Vereenigde Staten van Noord-Amerika . .	Nederl. . .	143	935
	Vreemde . .	296	1 269
	Totaal . . .	439	2 204
Zweden	Nederl. . .	117	181
	Vreemde . .	374	785
	Totaal . . .	491	966
Alle landen (met de genoemde).	Nederl. . .	2 529	5 126
	Vreemde . .	5 990	11 864
	Totaal . . .	8 519	16 990

Zooals wij zien neemt het verkeer ter zee met Groot-Britannië de eerste plaats in, en daarop

volgt dat met de Vereenigde Staten van Noord-Amerika, met Spanje en met Zweden. Dat Pruisen hierbij geen hooger plaats inneemt en België hierbij niet voorkomt is een gevolg daarvan, dat met genoemde landen een groot gedeelte van het handelsverkeer plaats heeft langs rivieren of per spoor. Langs de rivieren werden in 1893 uit het buitenland in Nederland ingeklaard in totaal 25005 geladen schepen (4971000 M³. inhoud), waarvan 19977 (3488000 M³. inhoud) of 70 pct. onder Nederlandsche vlag.

In 1893 passeerden Lobit 41426 in- en uitgeklaarde schepen (10423000 M³.), welke de scheepvaartverbinding van Nederland met Duitschland langs de rivieren alsmede van België (zie het tractaat, pag. 108) tot stand brachten. Het kanaal door Zuid-Beveland, waar in 1893: 33886 binnenschepen door voeren (3410000 M³. inhoud), wijst er op, dat een gedeelte der schepen, welke Lobit passeerden uit Antwerpen of België afkomstig was.

De voornaamste havens in Nederland, waarop zich de buitenlandsche handel concentreert, leeren wij uit het onderstaand overzicht kennen.

Inklaring van schepen in de volgende Nederlandsche havens in 1893.

	Inklaring in 1893.					
	Zeilsche en.		Stoomschepen.		Alle zeeschepen.	
	Aantal.	Inhoud in 1000 M ³ .	Aantal.	Inhoud in 1000 M ³ .	Aantal.	Inhoud in 1000 M ³ .
Amsterdam	115	182	1 279	2 670	1 394	2 852
Delfzijl	100	70	42	58	142	128
Dordrecht	117	104	93	215	210	319
Groningen	85	34	28	16	113	50
Harlingen	74	52	246	243	320	295
Den Helder	9	17	10	18	19	35
Rotterdam	370	427	3 698	8 697	4 068	9 124
Schiedam	39	18	59	145	98	162
Ter Neuzen	39	23	451	757	490	780
Vlissingen	9	3	897	2 057	906	2 060
Zaandam	52	70	146	364	198	430
Totaal, inclusief de overige .	1 235	1 085	7 284	15 905	8 519	16 990

Uit dit overzicht blijkt, dat de inklaring te Rotterdam meer dan de helft bedraagt van die in het geheele land. Hierop volgen Amsterdam en Vlissingen. Rotterdam moet derhalve als de eerste zeehaven in ons land beschouwd worden, waartoe de gunstige ligging het als het ware voorbestemt.

§ 213. De zeevisscherij. De zeevisscherij is nog altijd een belangrijke tak van bedrijf in Nederland. De visschersvloot op de Noordzee bestond in 1891 uit 1015 schepen door 7689 personen bemand, die op de Zuid-Hollandsche

en Zeeuwsche stroomen uit 557 schepen door 1287 personen bemand, die op de Zuiderzee uit 2568 schepen door 5877 personen bemand, en de vloot voor de kusten van Groningen en Friesland uit 186 schepen door 397 personen bevaren. Over 't geheel kan men dus zeggen, dat ruim 15200 personen zich in Nederland aan de vischvangst wijden op ruim 4300 schepen.

Rekent men hierbij nog de velen in de visschersdorpen en de steden, die van den vischhandel leven, dan moet men toegeven, dat de vischvangst nog een belangrijke bron van bestaan is voor velen.

Op de Noordzee vischt men *haring, kabeljauw, schelvisch, tong, schol, tarbot, garnalen* enz. Op de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche stroomen: *garnalen, bot, schol, oesters en mosselen*. De Zuiderzee levert: *haring, paling, ansjovis, bot, rog, mosselen, garnalen* en *spiering*, en aan de kusten van Groningen en Friesland vischt men op *ansjovis, haring, schelvisch, tarbot, kabeljauw, knorhanen, rog, steur* enz.

De haringvisserij op de Noordzee werd in 1893 door 224 kielschepen en 312 bomschepen uitgeoefend, waarvan de eersten 292850 tonnen, en de laatsten 218231 tonnen geëkaakte haring aanbrachten, en respectievelijk 6866 en 39838 duizendtallen steurharing. Nederland had in 1893 een uitvoer van 337680 tonnen geëkaakte haring, terwijl 954 tonnen werden ingevoerd, waaruit blijkt, dat de visscherij een belangrijk overschot voor het buitenland levert. Verder werden nog 45756000 bokkings uitgevoerd.

Gezouten haring werd in 1893 uitgevoerd: 290793 tonnen naar Duitschland, 25100 tonnen naar België, 10600 tonnen naar de Vereenigde Staten van N.-A., en nog 11187 tonnen naar andere landen, te zamen 337680 ton. De totale opbrengst der haringvisserij op de Noordzee werd in 1893 op f 504866 geschat.

De hoofdplaatsen van de visschersrederij op de Noordzee zijn: Scheveningen (206 schepen), Texel (150), Vlaardingen (122), Maassluis (97) en Katwijk (83 schepen).

DE NEDERLANDSCHE BEZITTINGEN EN KOLONIËN.

§ 214. **Koloniën en Bezittingen.** Men is veelal gewoon te spreken van de Nederlandsche Koloniën, wanneer men die gedeelten van het Rijk bedoelt, welke in de tropische gewesten liggen. Volkomen juist is die uitdrukking niet. Men moet onderscheid maken tusschen koloniën en bezittingen. *Koloniën* zijn de gewesten, welke hoofdzakelijk bevolkt zijn door Nederlanders, die in verschillende tijden het vaderland verlaten, en zich op den vreemden bodem gevestigd hebben. Als zoodanig kan men *Suriname, Curaçao* en eenige andere kleinere West-Indische eilanden beschouwen. Onder *Bezittingen* heeft men te verstaan alle gewesten, waar de bewoners, die er tijdens onze verovering gevestigd waren, de hoofdbevolking zijn blijven uitmaken, en aan ons gezag onderworpen zijn, terwijl de Nederlanders slechts in betrekkelijk gering aantal en meest voor korten tijd met een bepaald doel zich daar ophouden. Dat is het geval met de eilanden in den *Oost-Indischen Archipel*, waarover de Nederlandsche heerschappij zich uitstrekt. Dit onderscheid van benaming wordt echter niet altijd in het oog gehouden.

De Bezittingen en Koloniën van Nederland zijn afkomstig van de Oost- en West-Indische

Compagnieën. Toen deze maatschappijen op- hielden te bestaan, werden hun soevereiniteits- rechten afgestaan en kwamen deze aan den Staat. Hoewel enkele bezittingen in den tijd der oorlogen, die op de Fransche Revolutie volgden, verloren zijn gegaan (zie pag. 214), kwamen toch de meeste bij het Congres te Weenen weder in ons bezit. Hierdoor is Nederland nog altijd een der aanzienlijkste koloniale mogendheden. Wel zijn de Nederlandsche bezittingen enz. niet de uitgebreidste, doch in belangrijkheid behoeven zij enkel voor die van Groot-Britannië onder te doen. Het totale koloniale bezit van Nederland beslaat een oppervlakte van 2003291 K.M². met ongeveer 32289000 inwoners.

De Nederlandsche bezittingen kunnen onderscheiden worden naar de werelddelen, waartoe zij behooren. Als zoodanig spreken wij van Aziatische, Australische en Amerikaansche bezittingen. Van deze hebben de Aziatische niet alleen de grootste uitgebreidheid maar ook de grootste beteekenis voor het moederland.

De Aziatische Bezittingen of Nederlandsch Oost-Indië.

§ 215. **Algemeen overzicht. Ligging en indeeling.** De Aziatische Bezittingen duidt men gewoonlijk aan met den naam van *Oost-Indië*, terwijl Multatuli er den meer dichterlijken naam *Insulinde*, d. i. eilandwereld, aan gegeven heeft.

Nederlandsch Oost-Indië is gelegen tusschen 7° N.Br. en 11° Z.Br., en strekt zich uit van 95° tot 133° O. L. van Greenwich. Ten N. liggen Achter-Indië, de Zuid-Chinesche Zee en China; ten O. de Groote Oceaan en de eilanden van Australië; ten Z. Nieuw-Holland en de Indische Oceaan, en ten W. de Indische Oceaan.

Het Nederlandsch gebied in Indië bestaat uit eenige groepen eilanden. De grootste van deze zijn *Borneo, Sumatra, Celebes* en *Java*, die men ook wel de *Groote Soenda-eilanden* noemt. Van deze is Borneo 22 maal, Sumatra 13 maal, Celebes 5½ maal, en Java 4 maal zoo groot als Nederland.

Men verdeelt de eilanden van Nederlandsch Oost-Indië gewoonlijk in 6 groepen:

- | | |
|--|------------------------------|
| I. <i>Java en de omliggende eilanden.</i> | } De Groote Soenda-eilanden. |
| II. <i>Sumatra en omliggende eilanden.</i> | |
| III. <i>Borneo en omliggende eilanden.</i> | |
| IV. <i>Celebes en omliggende eilanden.</i> | |
| V. <i>De kleine Soenda eilanden.</i> | |
| VI. <i>De Molukken.</i> | |

§ 216. **Klimaat.** Geheel Nederlandsch-Indië ligt in de tropische luchtstreek. De temperatuur is er niet alleen hoog, doch heeft ook geringe schommelingen met de afwisseling der jaargetijden. Een winter, in onze beteekenis des woords, kent Nederlandsch-Indië niet. De gemiddelde temperatuur te Batavia bedraagt 26° C. (Utrecht

10⁰ C.), terwijl de gemiddelde maandtemperaturen schommelen tusschen 27⁰ en 25⁰ C. Hoewel de jaargetijden in gemiddelde temperatuur weinig verschillen, zijn de schommelingen in temperatuur tusschen dag en nacht aanzienlijker. Evenwel het zeeklimaat, dat op de eilanden van Nederlandsch-Indië heerscht, vermindert ook deze schommelingen in temperatuur.

De ligging in de tropische luchtstreek zou zonder meer ten gevolge hebben, dat in Oost-Indië de passaten heerschende winden waren. Evenwel de invloed der beide vastelanden, van Azië en van Nieuw-Holland heeft ten gevolge, dat hier in een gedeelte des jaars de moessons (zie pag. 6, 179) de overhand hebben. De moessons zijn, zooals wij reeds zeiden, winden, welke ontstaan uit het verschil van verwarming, die de groote vastelanden en zeeën in de afwisselende jaargetijden ondervinden, en waardoor bij den hoogsten zonnestand een luchtstroom van zee naar land, en bij den laagsten zonnestand van het land naar de zee ontstaat. Het vasteland van Azië en van Australië doen nu ieder op hun beurt moessons ontstaan, en Nederlandsch-Indië ligt tusschen beide, zoodat het beurtelings gedeeltelijk onder den invloed van Azië en van Australië komt. Wij moeten er hierbij dadelijk de aandacht op vestigen, dat in de onderscheidene gedeelten van Nederlandsch-Indië de windrichting verschilt, al naarmate de plaatsen ten N. of ten Z. van den evenaar liggen.

Bepalen wij ons thans tot de Java-zee. In Januari en Februari waait hier een N.W. wind, de *West-moesson*, gewoonlijk ook *natte moesson* geheeten. Deze ontstaat, doordien Nieuw-Holland in dien tijd (onzen winter) sterk verwarmd wordt. Hierdoor vormt zich boven het N. van Nieuw-Holland een luchtdrukminimum, en de lucht, die hier naar toestroomt, doet op de Java-Zee, welke ten N.W. van Nieuw-Holland ligt, een N.W. wind ontstaan.

Van Mei tot October is de windrichting hoofdzakelijk Z.O. tot O. In den tijd toch dat de zon ten N. van den evenaar staat, ligt het gebied der grootste verwarming met de luchtdrukminima ten N. van den aequator. De Z.O. passaat kan dan ten Z. van den aequator zich geregeld ontwikkelen, en op de Java-Zee waait in dien tijd de Z.O. passaat, die nabij den aequator bijna in een O. wind overgaat. Tegelijkertijd heerschen rondom het vasteland van Zuid- en Oost-Azië moessons, en de Z.O. passaat ten N. van den aequator gaat onmerkbaar in deze moessons over. Evenwel noemt men in Indië ook dien Z.O. wind *moesson*, in overeenstemming met de gewoonte op het vasteland van Voor-Indië. De overgangen van den eenen moesson in den anderen heet *kentering*; in dien tijd waaien er onregelmatige winden en heerschen er windstilten.

Langs de kusten der groote eilanden worden

de moessons nog afgewisseld door *land-* en *zee-winden*. De eerste waaien bij nacht, en vormen luchtstroomen van het land naar de zee. De zeewinden waaien over dag (van des morgens 10 uur tot 6 uur), en voeren van de zeeën op eenigen afstand van de kust een luchtstroom naar het land. De zeewinden matigen de hitte over dag zeer.

Met de moessons staat ook de regentijd in verband. De Z. O. moesson (passaat) (in onzen zomer waaierend) komt voor de Kleine Soenda-eilanden en Oost-Java over Nieuw-Holland, en is over 't geheel een droge wind, vooral in de Zuid-Oostelijke deelen van den Nederlandschen Archipel. De N. W. wind (in onzen winter waaierend), die lucht aanvoert, welke ten N. van den equator over de Zuid-Chineesche zee komt, is de regenwind of *natte moesson* voor de streken langs de Java-zee.

In overeenstemming met deze moessons onderscheidt men er dan ook twee jaargetijden: dat van den *Oost-* en den *Westmoesson*.

Nederlandsch-Indië heeft een zeeklimaat. Hoewel het aantal regendagen er niet groot is, (te Batavia 136, waarvan 81 tot het natte jaargetijde behooren) is de hoeveelheid regen er aanzienlijk. Te Batavia valt jaarlijks gemiddeld 2062 m.M. regen (in Nederland 600 à 800 m.M.), en te Buitenzorg, dat hooger boven de zee ligt, valt gemiddeld 4989 m.M.

§ 217. **Planten.** Het tropisch klimaat, gepaard aan den rijken neerslag en den over 't geheel vruchtbaren bodem, die van verschillende gesteldheid is, heeft tengevolge, dat het plantenleven zich hier met een grooten rijkdom van vormen en soorten ontwikkeld heeft. De lage, aangeslibde bodem met zware lagen losse gesteenten heeft een anderen plantengroei dan de bergachtige streken. Hierdoor heeft de plantengroei voor elk gedeelte iets eigenaardigs. Doch in algemeene trekken beschouwd kan men eenige zelfstandige gebieden beschouwen met bijzonderen plantengroei.

Noord- en Midden-Sumatra hebben een plantengroei, welke veel met het vasteland van Achter-Indië overeenkomt, en die het *Sumatrasche gebied* kan genoemd worden. Een tweede plantengebied omvat *Borneo*, een derde *Celebes* en de *Molukken*. De Nieuw-Hollandsche flora, die in den geheelen Archipel vertegenwoordigers heeft, vindt men het meest op Timor, en verder op Celebes en Borneo meer dan op Java. Java en de Kleine Soenda-eilanden behooren tot een plantengebied, dat men het *Soenda-gebied* kan noemen, waartoe ook de Lampongsche districten van Sumatra behooren. Het oostelijk gedeelte van dit Soendagebied, ongeveer met de lijn over de vulkanen de Merapi en Merbaboe op Java als grens, staat klimatologisch onder den invloed

van Nieuw-Holland. De Zuidoost-passaat, die boven de vlakten van Nieuw-Holland sterk verwarmd en zeer droog wordt, veroorzaakt op deze eilanden veel droogte, die zich aan de nabijgelegen eilanden mededeelt, maar geringer wordt, naarmate de passaat verder over zee waait. Hierdoor heeft West-Java reeds een vochtig klimaat, dat verder oostelijk droger wordt. Reeds ten O. van den Diëng, een vulkaan op Java, is dit verschil bemerkbaar, en de zandige bodem schijnt hiermede in verband te staan. Over 't geheel is de plantengroei in het westelijk deel van den Archipel weliger dan in het oostelijke: een gevolg van die meerdere vochtigheid. Een groot gedeelte van den bodem in het westen is met ondoordringbare tropische wouden bedekt. Deze wouden der tropen, met een grooten rijkdom aan soorten in een woesten chaos door elkander groeiend, met hun lianen-, klim- en woekerplanten, vormen een scherpe tegenstelling met de bosschen onzer gematigde luchtstreek.

Eigenaardige boomen langs de moerassige, aanslibbende kusten voorkomend zijn de *rhizophoren* of *wortelboomen*, met hun koepelvormige kronen en met enkelvoudige, leerachtige bladeren en korte stammen, die door hun talrijke wortels het slib der zee opvangen. Reeds in de nabijheid der zee doch op niet te lage streken vindt men den *kokospalm* op vele plaatsen in groote bosschen vereenigd, een slanke boom, die zijn prachtige vedervormige bladerkroon trotsch boven de lagere planten verheft, tot een hoogte van soms 75 voet. De *niboengpalm*, die men vooral op Sumatra aantreft, vertoont hetzelfde uiterlijk. De *areka*-, *pinang*- of *betelpalm*, een hooge, gladde stam, welke zich lijnrecht verheft in een vederbos van lichtgroen gekleurde bladeren eindigt, vindt men over geheel Indië, maar bovenal op Sumatra. Deze palm levert een noot, die veel looistof bevat, en bij het betelkauwen gebruikt wordt. Een andere palmsoort is de *areng*- of *goemoetipalm*, die ook op hoogere streken gevonden wordt. De *sagopalm*, die in verschillende gedeelten van Nederlandsch-Indië voorkomt, vindt men het best op de Molukken. Van de waaierpalmen vindt men de *gebang* vooral in het westen; de *lontar* van het oosten van Java komt ook in het O. van de Kleine Soenda-eilanden veel voor. Nevens de genoemde komen er nog vele palmsoorten in den Indischen Archipel voor. Ook de *rotting* behoort tot de palmen.

Eigenaardige boomen zijn de *pandanen*, die op talrijke, den stam ondersteunende luchtwortels rusten. Een tegenhanger van den rhizophoor en den pandaan is de *vijgenboom*, en in het bijzonder de *waringin*. In de verte dien boom bemerkend, waant men een grooten, met prachtig groen bedekten koepel te zien, door sierlijk loof bedekt, die van naderbij beschouwd uit een boom bestaat.

In de binnenlanden vindt men op sommige

plaatsen onafzienbare velden, soms dagreizen ver zich uitstrekkend, bedekt met een 3 à 4 voet hoog groeiend gras, *alang-alang* geheeten, op sommige plekken afgewisseld door boschjes van nog hooger, soms 10 à 18 voet opgroeiend riet, *glagah* geheeten. Die velden van *alang-alang* zijn ware wildernissen; een eentonige, doffe, zilverwitte kleur ligt over het harde, stijve gras der *alang-alang*-velden uitgespreid, en een buitengewone hitte, tot 38° C., kan hier somtijds heerschen. De oerwouden der tropen, hoe moeilijk door te trekken, zijn niet zoo zeer te vreezen als deze afmattende graszee.

Als het ware een gordel om de oorspronkelijke wouden vormend, vallen de door allerhande slingerplanten tot een geheel vereenigde boschjes in het oog, waarin de *bamboe* een hoofdrol speelt. Geen plant misschien heeft een sierlijker voorkomen dan deze, soms 70 voet hoog groeiende en in stoelen opschietende rietsoort. Hoewel tot de grassoorten behoorend, heeft deze plant met haar soms 8 à 9 duim breede stengels alleszins het uiterlijk van een boom. De bamboe dient voor het bouwen van woningen en bruggen, voor omheiningen om erven, voor de vervaardiging van allerlei huisraad enz., en is daardoor voor de bewoners van veel belang.

Wij noemden eenige van de planten, die Indië's bodem bedekken. Bij dien rijkdom der plantenwereld kunnen wij niet verder stilstaan. Wij konden slechts op enkele de aandacht vestigen. Thans willen wij nog enkele planten noemen, die door de cultures of den handel voor ons belang hebben. Vele boomsoorten hebben betekenis door de melksappen of harsen. De *gomelastiek* komt van een soort vijgeboom, en andere boomsoorten leveren *kanfer*, *getah-pertja*, *gomcopal* enz. Andere planten leveren min of meer kostbare *oliën*. Ook aan kostbare houtsoorten is Indië rijk. Het uitstekende *djatti*- of *teakhout*, dat vooral voor den scheepsbouw gebruikt wordt, maar ook tot andere doeleinden, als huisbouw, water- en spoorwegwerken en meubelen dienstig is, komt van den *djattiboom*, die inheemsch is in Voor- en Achter-Indië, in Oostelijk Java, Sumatra, Borneo en in sommige andere streken van den Archipel. De *djattiboom*, gedijt in alle gronden, zoowel zandige als zware, maar eischt een uitstekende afwatering en drogen ondergrond. In het wild komt hij gezellig voor, en kan een zware boom van 30—40 M. hoogte bij 40—100 c.M. stamdikte worden. De Djatti-bosschen op Java beslaan een oppervlakte van 6000 K.M².; zij zijn het meest uitgestrekt in de residentien Rembang, Madioen en Samarang. De bosschen worden, wegens het groote belang dat zij hebben, van rijkswegen beheerd.

Verder noemen wij als belangrijk nog het *ijzerhout*, waarmede men verschillende harde en duurzame houtsoorten aanduidt, en het kostbare

sandelhout, dat vooral van de Kleine Soenda-eilanden komt. De *sapanheester* levert een bruinachtig rood verfhout.

Van de cultuurgewassen in Nederlandsch Indië zijn voor de inlanders bovenal van belang: *rijst*, *maïs* (djagoeng of miloe genoemd), *tarwe* en *gierst*, *peulvruchten* (katjang) en *aardvruchten* (oebi). Tot de laatste behoort de *maniok* of *Javaansche cassave*. Daarenboven zijn de *bananen* of *pisangs* voor de inlanders van veel belang.

Een andere reeks van cultuurgewassen levert de vezelstoffen. Hiertoe behooren: de *katoenplant*, de *kapokboom*, de *netelplanten*, het *jutevlas* enz.

§ 218. **Dieren.** In de tropische gewesten is de beteekenis van het plantenrijk veel aanzienlijker dan die der dieren. Daarom zullen wij hierover kort zijn.

In het algemeen kan men zeggen, dat de dieren van Sumatra, Java en Borneo overeenkomen met die van het Z. O. van Azië, terwijl de dieren van Nieuw-Guinea met de omliggende eilanden een Australisch karakter bezitten. De Molukken, de Kleine Soenda-eilanden, Celebes en de Pilippijnen vormen een overgangsgebied.

De *apen*, welke in het W. veelvuldig voorkomen, nemen naar het O. in getal en in hoeveelheid soorten af. Op Borneo en Sumatra leeft nog de *oerang-oetang*, een der merkwaardigste dieren. De *olifant* komt voor op Sumatra en in het N.O. van Borneo. Op Sumatra en Borneo vindt men *tapirs*, op deze beide eilanden en op Java ook *rhinocerosen*. Het kattengeslacht is in het W. door verschillende *tijgersoorten* vertegenwoordigd, als: *konings-tijgers*, *luipaarden*, *panthers*, *tijgerkatten*. *Varkens* en *herten* zijn vrij algemeen in Indië verbreid. *Schapen* en *geiten* zijn er niet inheemsch, en evenmin de *buffel* (karbow), een der nuttigste huisdieren, en het *rund* (*sapi*). Het *wilde rund* (*banteng*) is er inheemsch. De *paarden* zijn in Indië ingevoerd, en zijn er van groote waarde.

In de oostelijke helft van Indië komen de groote dieren niet voor, maar zijn de buideldieren eigenaardig.

De vogelenwereld is in Indië rijk aan allerlei bontkleurige soorten. Men vindt er *paucen* in het W., *papegaaien*, *paradijsgoeders*, *kasuarissen* en *loophoenders* meer in het oostelijk deel, terwijl *duiven* algemeen verbreid zijn. De *salanganen* of klipzwaluwen bouwen hun eetbare vogelnestjes in de kalkgrotten van Java.

§ 219. **De inlandsche bevolking van Nederlandsch-Indië.** De ingezetenen van Nederlandsch Indië worden door de regeering onderscheiden als *Inlanders* en *Europeanen*. Met de inlanders worden gelijk gesteld de van elders afkomstige personen, voor zooverre zij *Arabieren*, *Mooren*, *Chinezen*, *Mohammedanen* of *Heidenen* zijn.

De eigenlijke inboorlingen van Nederlandsch Indië werden langen tijd door de ethnografen tot twee rassen gerekend: n.l. die der *Maleiers* en der *Papua's*. De overeenkomst in de eenvoudigste woorden der taal, in zeden en gebruiken heeft in den laatsten tijd onderscheidene geleerden er toe gebracht om aan te nemen, dat deze beide groepen oorspronkelijk eene eenheid vormden, zoodat men in den verren voortijd één ras moet aannemen, waaruit zoowel Maleiers als Papua's zich ontwikkeld hebben. Door een langdurige scheiding, welke over eeuwen loopt, hebben beide groepen eigenaardigheden ontwikkeld, welke ze als afzonderlijke groepen kenmerken.

Dat oorspronkelijke ras wordt het *Maleisch-Polynesische ras* genoemd. Het stamland, waar dit volk aanvankelijk gewoond heeft, en vanwaar het zich over den Archipel en de Australische eilanden verbreidde, is Anam, Kambodscha, Cochinchina en de oostelijke kuststreken van Achter-Indië. De tijd hunner verhuizing kan niet veel vroeger dan een paar eeuwen vóór Chr. gesteld worden.

Het groote ras der Maleisch-Polynesische volken biedt in de onderscheidene deelen veel verscheidenheid aan, die uit verschil van bodem, lucht, levenswijze, bedrijf alsmede vreemde invloeden enz. zijn ontstaan. Daardoor kan men er thans vier hoofdtakken van onderscheiden:

- I. Het Maleische of Indonesische ras.
- II. Het Melanesische of Papuasche ras.
- III. Het Mikronesische ras.
- IV. Het Polynesische ras.

Tot het **Maleische ras** behoort de westelijke bevolking van den Indischen Archipel, meer bepaald die van de *Groote Soenda-eilanden*, de *Kleine Soenda-eilanden* tot en met *West-Flores*, benevens *Savoe*. Ook de bewoners der *Pilippijnen* en van *Madagaskar* moeten hiertoe gerekend worden.

Tot het **Melanesische of Papuasche ras** behoort de bevolking van *Nieuw-Guinea*, die der eilanden *tusschen Nieuw-Guinea* en *Celebes*, de *Molukken*, de *overige Kleine Soenda-eilanden*, *Midden* en *West-Flores*, *Timor*, *Rotti*, de *Zuidwester-* en *Zuid-ooster-eilanden*, benevens de bevolking van de eilanden, die wij reeds als Melanesie aanduiden (zie pag. 206).

Mikronesiërs en Polynesiërs komen niet in Nederlandsch Indië voor, en blijven hier dus buiten bespreking.

In het uiterlijk en in karakter bestaat er duidelijk verschil tusschen de beide rassen van den Ned. Archipel. De Maleier is kort van gestalte, bruin van kleur, sluk van haar, baardeloos van gezicht, glad van huid, en de Papua is grooter, donker roetkleurig, kroesharig, gebaard en behaard. De Maleier heeft een breed gelaat,

een kleinen neus en platte wenkbrauwen; de Papua heeft een lang gezicht, een grooten, vooruitstekenden neus en uitpuilende wenkbrauwen. De Maleier is schroomvallig, koel, ingetogen, rustig; de Papua is boud, onstuimig, prikkelbaar en luidruchtig; de Maleier is stil en lacht zelden; de Papua is vroolijk en lacht veel; de een verbergt zijn aandoeningen en de ander spreidt ze ten toon.

De Maleiers zijn het meest beschaafd, wat een gevolg is van hun geschiedenis en de aanraking met de Europeanen. Wij mogen echter bij de inlanders niet langer stilstaan.

§ 220. Met Inlanders gelijk gestelden.

I. Chineezee. Tot de met inlanders gelijk gestelden of vreemde oosterlingen worden ook de Chineezee gerekend. Het aantal Chineezee in Nederlandsch Indië is zeer aanzienlijk en overtreft dat der andere vreemde Oosterlingen. Op Java en Madoera bedroeg hun aantal in 1892: 243486, en in de verdere gedeelten 207347, zoodat het totaal aantal Chineezee in 1892 bedroeg: 450833.

De overbevolking, welke in China heerscht, is oorzaak van een sterke emigratie uit dit land. Niet alleen in vroeger tijd maar ook tegenwoordig nog verlaten duizenden Chineezee hun vaderland, om in Indië, Australië, Amerika of elders eenigen tijd verblijf te houden en geld te verdienen, ten einde daarna terug te keeren, of om er voor goed te blijven.

Jaarlijks komen nog vele emigranten uit China in Indië aan. Evenwel wordt de snelle toeneming der Chineezee belemmerd door het verbod van emigratie der vrouwen, alsmede door het reparatieeren van velen, die de gewonnen rijkdommen in hun vaderland willen verteren. Daar er geen Chineesche vrouwen in Indië komen, huwen vele Chineezee met inlandsche vrouwen. Het aantal der hieruit geboren halfbloed-Chineezee, *peranakan-Chineezee* of *lao-kee* (= oudgast) geheeten, [in tegenstelling met de rechtstreeksch uit China aangekomenen, die den naam *sinkee* (= nieuw gast) of kortweg *kee* ontvangen], is dan ook groot. De *peranakan-Chineezee* worden op Chineesche wijze opgevoed; zij volgen den godsdienst en de kleeding huns vaders. Echter meent men, dat zij minder energie bezitten dan de echte Chineezee, en ook hunne deugden nog missen. In Indië zijn de Chineezee nog veelal verplicht in afzonderlijke wijken te wonen.

De Chineezee in Nederlandsch Indië zijn niet uit dezelfde gedeelten van China afkomstig. De Java-Chineezee komen meest uit het zuidelijk gedeelte der provincie Foekhiën, met de stad Amoy als hoofdplaats. Om die reden heeten de Java-Chineezee ook wel *Foekhiëneezee* of *Amoy-Chineezee*. De immigranten op West-Borneo, Banka, Billiton en Deli zijn of *Hoklo-Chineezee* (naar de provincie Hokkiën), of *Hakka-*

Chineezee (van Hakka = familie van gasten of emigranten), die beide in Noord-China te huis behooren. De Hakka's zijn bij voorkeur mijnwerkers, de Hokla's landbouwers.

De Chineezee zijn in de industrie de gevaarlijkste concurrenten van de Inlanders, en zelfs kunnen zij in dit opzicht en ook in den groot-handel met de Europeanen medijveren. Op Java is de kleinhandel voor het grootste gedeelte in hunne handen. Enkele handwerken worden uitsluitend door hen uitgeoefend. Als klein-handelaars zijn zij in vele streken onmisbaar geworden; de *klontong* of Chineesche venter, die allerlei voorwerpen aan de huizen te koop aanbiedt, is een welkome verschijning voor de Europeesche huismoeders, die hierbij goedkoopere terecht kunnen dan in de toko's.

Als landbouwers zijn de Chineezee de grootste concurrenten der Europeanen. Van de particuliere landerijen zijn er 50 pct. in hunne handen. Als fabrikanten leveren zij suiker, olie, wijnen en bieren. Zij treden uitsluitend op als pachters van het gouvernement in zake de opium. De zogenoemde „kleine verpachte middelen”, als belastingen op veeren, overhalen, dobbelspelen, wajangvertooningen, pandhuizen, het slachten van buffels, paarden enz., zijn meest in hun handen. Bij aannemingen van bouw- en aardewerken, en bij leveranties aan leger, vloot enz. doen zij mede. Transporten van zout, koffie en geld worden gewoonlijk door Chineezee bezorgd. Overal kan men Chineezee vinden als kassiers, bedienden, timmerlieden, metselaars, ververs, kuipers, meubelmakers, enz. enz. Niets is hun te groot of te gering.

II. Arabieren. Op de Chineezee volgen de Arabieren in aantal van de Vreemde Oosterlingen. In 1892 werden 14703 Arabieren op Java en Madoera, en in 't geheel 22133 Arabieren in Nederl. Indië geteld. Voor een gedeelte zijn deze Arabieren in Indië geboren, en voor zoo verre zij uit Arabië geboortig zijn, komen zij bijna zonder uitzondering uit Hadramaut (de Zuidkust van Arabië). Ook zij huwen meest met inlandsche vrouwen, en zijn veel meer dan de Chineezee met de Inlanders verwant. Door hun kleeding onderscheiden zij zich echter van hen. Vooral leggen de Arabieren zich op den handel toe, en zijn de tusschenpersonen tusschen den groothandel en de gebruikers.

III. Indo-Europeanen. De afstammelingen van een Europeeschen vader en een Inlandsche moeder worden dikwijls *sinjo's* genoemd. Als dezen buiten huwelijk geboren zijn, vormen zij meestal beklagenswaardige elementen der maatschappij, wijl zij maar al te dikwijls de gebreken van beide rassen hebben aangenomen. Met hen, die uit een wettig huwelijk geboren zijn, en naar Europeesche zeden zijn opgevoed, is dit natuurlijk anders.

§ 221. **Bestuur.** De regeering der O.-I Bezittingen wordt in naam des konings uitgeoefend door den *Gouverneur-Generaal*. De *Raad van Ned. Indië*, die bestaat uit den Gouv.-Gen. als voorzitter, een ondervoorzitter en vier leden, staat den G.-Gen. als raadgevend en voorlichtend lichaam ter zijde. Al dezen worden benoemd door den koning. De groote takken van algemeen bestuur worden onder den *Gouverneur-Generaal* beheerd door *directeuren*, wier getal, werkring en bevoegdheid door den koning geregeld worden. Deze directeuren hebben een taak, welke met die der ministers in Nederland overeenkomt.

Het grondgebied in Nederlandsch-Indië is verdeeld in Gewesten, wier grootte en hoeveelheid door den Koning bepaald worden. Aan het hoofd der Gewesten staan Europeesche ambtenaren (*Residenten*, *Gouverneurs*). De gewesten worden door den *Gouverneur-Generaal* verdeeld in *Afdeelingen of Regentschappen*, en deze kunnen door hem gesplitst worden in *Districten*.

In de onderscheidene deelen van Ned. Indië wordt het gezag uitgeoefend door *Gouverneurs*, *Residenten* en *Assistent-Residenten*, allen Nederlandsche ambtenaren. Zij oefenen het burgerlijk gezag in den uitgestreken zin des woords uit. Aan hen is opgedragen: de zorg voor de openbare werken, voor de inning der inkomsten, voor landbouw en nijverheid, in zoo verre de staat daarbij direct belang heeft, de handhaving der politie, de rechtspraak in vele burgerlijke zaken en in strafzaken tusschen inlanders, enz. De inning der landelijke inkomsten is, onder het toezicht der residenten, aan controleurs opgedragen.

De inlandsche bevolking staat niet onmiddellijk onder de Nederlandsche ambtenaren. Het is een hoofdbeginsel van ons koloniaal bestuur, de inlanders zooveel mogelijk onder de onmiddellijke leiding van hun eigene hoofden te laten. Voor die hoofden koestert de inlander eerbied en ontzag. Daarom is iedere residentie verdeeld in afdeelingen, aan wier hoofd een inlandsch districtshoofd staat. Regenten of Districtshoofden onder anderen titel worden op voordracht der Residenten en Assistent-residenten door den *Gouverneur-Generaal* benoemd. De *Dessa* of Gemeentehoofden worden door de bevolking zelve gekozen, en door den Resident of Assistent-Resident bevestigd. Die inlandsche hoofden voeren verschillende bestuursmaatregelen op last der Nederlandsche ambtenaren uit, en lichten het Nederlandsch bestuur voor omtrent de wenschen der bevolking. In *Soerakarta* en *Djokjakarta* staat de inlandsche bevolking geheel onder het gezag van hun eigen vorsten, die aan de Nederlandsche regeering leenroerig zijn. Men noemt dit de Vorstenlanden.

§ 222. **Grondbezit en grondgebruik.** In Neder-

landsch-Indië beschouwt de Inlander den grond als het eigendom van den Souverein, d. i. hier het Nederlandsche Gouvernement. De Souverein nu geeft zijn onderdanen gelegenheid grond te ontginnen en te bebouwen tot eigen voordeel, doch behoudt hierbij het recht op een deel der opbrengst. Ons Gouvernement ontvangt zijn deel door het heffen van belastingen in geld en in arbeid.

Waar geheele *dessa's* gemeenschappelijk grond ontginnen, wordt men gemeenschappelijk eigenaar van den grond. Dit is het communaal bezit. Aan elk der *dessa*-bewoners wordt door het dorpsbestuur dan een deel toegewezen. Na zekere tijden, hier per jaar, elders om de 2, 5 of meer jaren, wordt deze toewijzing herzien of de bestaande toestand gecontinueerd, indien de gebruiker in staat blijkt zijn aandeel te bewerken en de daarop rustende lasten te dragen. Dit ontginnen in gemeenschap komt o.a. voor op Oost-Java onder de inlandsche christenen.

Ook een enkel persoon, mits inlander, kan grond ter ontginning verkrijgen. Hoewel op deze gronden een belasting in geld of natura rust, mag een individueel bezitter zijn grond verhuren aan wien en zoo lang hij wil; ook mag hij, mits aan inlanders, zijn recht op den grond verkoopen. Zulk een individueel bezitter kan van het Gouvernement kosteloos een eigendoms-titel bekomen. Vooral in de Soenda-eilanden vindt men dat individueel bezit.

Ter bevordering van den landbouw in Ned.-Indië heeft de *Gouverneur-Generaal* de bevoegdheid om aan ingezetenen van Nederland en van Nederl.-Indië gronden, die ter beschikking der regeering staan, in erfpacht uit te geven, op zijn hoogst voor 75 jaren. Daartoe mag de regeering geen gebruik maken van gronden, die individueel eigendom geworden zijn van inlanders; evenmin van die gronden, welke collectief eigendom zijn van de gemeenten. Ter eerbiediging van dit gemeentelijk grondbezit moet door den *Gouverneur-Generaal* een beschrijving worden gemaakt van de aan elke gemeente toebehoorende gronden.

Verder vindt men er nog zoogenaamde „particuliere landerijen”. Dit zijn gronden, welke door schenking of aankoop het eigendom zijn geworden van particulieren. Omstreeks het midden der 17^{de} eeuw begon men in de ommelanden van Batavia met den verkoop van gronden, en men ging daarmede voort al naar de geldnood grooter was, totdat onder het Engelsch tusschenbestuur geheel de residentie Batavia, het westelijk deel van Bantam, een deel van Krawang, de Preanger Regentschappen, Tjeribon, Tegal, Semarang, Japara, Soerabaja, Pasoeroean, Proboling, Bezoeki en Celebes verkocht was. Wel werd later een aanzienlijk deel weder ingekocht door het Gouvernement, maar toch bleven nog

altijd groote bezittingen het eigendom van particulieren, vooral van Chineezers. Dit zijn de *particuliere landerijen*. Thans is den Gouverneur-Generaal de verkoop van gronden verboden.

§ 223. Cultuurprodukten voor de Europeesche markt. Landbouw en Nijverheid.

I. Rijst. De landbouw is voor de bevolking van den Indischen Archipel de hoofdbron van bestaan. De vruchtbaarheid van den bodem voor groote uitgestrektheden, de hooge temperatuur, en de vochtigheid met den west-moesson, werken den landbouw ten zeerste in de hand.

Onder normale omstandigheden geeft de west-moesson overvloed van regen, de oost-moesson daarentegen droogte. Hierdoor is de cultuur van éénjarige planten niet denkbaar, tenzij men zijn akkers kunne besproeien. In den regentijd kan evenwel de overvloedige regenval vernietiging van de jeugdige gewassen ten gevolge hebben. Door deze omstandigheden is de teelt van *rijst* vóór alles door de natuur aangewezen. Onder de voedingsmiddelen van den inlander staat de rijst dan ook bovenaan. De superieure rijstsoorten eischen tot hare goede ontwikkeling veel water; zij zijn ware slijkplanten en kunnen daarom in tropische landen, als men over bevoeiingsmiddelen beschikt, het geheele jaar door verbouwd worden.

De rijstplant wordt op verschillende wijzen aangekweekt, deels afhankelijk van de gesteldheid van den bodem, gedeeltelijk van de ontwikkeling des landbouwers, zoodat men in zeker opzicht den rijstbouw den meter van de beschaving in Indië kan noemen. De hoogste trap van de rijstcultuur zijn de *sawah's*, d. i. de kunstmatig besproeide of natte rijstvelden. De landen worden hierbij eenigszins glooiend gemaakt, en men kiest daarvoor veelal de hellingen der bergen, om sawah's aan te leggen. Ook heeft men sawah's, die van den regen afhankelijk zijn, en *moeras-sawah's*. De verbouw van rijst op *tegals* of droge gronden, waarbij de bodem niet besproeid wordt (men vindt die enkel op Java), staat verre achter bij dien op de sawahs. Verder wordt er nog rijst verbouwd in de bosschen op het gebergte, die gekapt of verbrand worden; men noemt dit de *gaga's*. Deze *gaga-* of *oemabouw* is een rooibouw, waarbij na verloop van weinige jaren de gronden verlaten worden, terwijl men elders weer het bosch of de wildernis kapt en verbrandt, om hier den rijstbouw voort te zetten. De verlaten bodem is reeds na een paar jaren met alang-alang en andere snelgroeiende planten bedekt, en geheel een wildernis. De gagabouw wordt op bijna alle eilanden van den Archipel teruggevonden, en is zelfs bij vele halfwilde stammen de eenig gebruikelijke manier om rijst te kweken. De gagabouw wordt op Java zoo veel mogelijk door het gouvernement tegengegaan.

In den regel is de gagabouw op Java dan ook de voorbereiding om een stuk woesten grond in een sawah te veranderen, tenzij het terrein slechts het aanleggen van tegals toelaat. Op Java wordt de irrigatie van gouvernementenwege bevorderd, om den sawah-rijstbouw uit te breiden. Eigenaardig zijn de *soebaks* op Bali, waaronder men instellingen verstaat, die eenigszins met onze waterschappen overeenkomen. De soebaks vormen eene vereeniging van velden, die hun irrigatie-water uit dezelfde hoofd-leiding ontvangen, en die dus dezelfde waterbelangen hebben. Zij bezitten een eigen bestuur, dat onafhankelijk is van het districts- en dorpsbestuur.

De rijst heeft niet den geheelen duur van het jaar noodig om te rijpen. Als de rijstooft is afgeloopen, kan het veld nog gebruikt worden, om de „palawida” aan te kweken, die, daar zij dan na de rijst worden geplant, gewoonlijk „tweede gewassen” worden genoemd. Tot die tweede gewassen behooren maïs, peulvruchten en verschillende voedingsgewassen, suikerriet voor inlandsch gebruik, tabak, indigo en kapas, eveneens voor eigen gebruik der inlanders geteeld.

Verreweg de meeste rijst wordt op Java gebruikt; de van hier uitgevoerde rijst wordt hoofdzakelijk van particuliere landerijen verkregen. Daarenboven wordt een groote hoeveelheid rijst naar Java van elders aangevoerd. De Buitenbezittingen behoeven ook meest rijst van elders, en van enkele slechts wordt rijst uitgevoerd.

In de Molukken wordt de plaats der rijst ingenomen door de veel minder voedzame sago, die van den sagopalm verkregen wordt.

II. Koffie. Een der belangrijkste produkten van Indië voor de Europeesche markt is de *koffie*. Van de vroeger zoo talrijke gouvernementen-cultures, die door gedwongen arbeid der Inlandsche bevolking gedreven werden, is thans alleen de koffie-cultuur nog overgebleven. Hoewel ook tal van particulieren zich met de vrije teelt van koffie bezighouden, is de Gouvernements-koffie-cultuur, althans op Java, nog altijd de meest beteekenende, en zijn ook de belangen der Inlanders hierbij in hooge mate betrokken.

De koffieheester is een plant van 3—6 M., soms 10 M. hoog. De witte bloesems, die in bundels of kransen van 4—16 stuks in de oksels der bladeren voorkomen, springen in één nacht open, en bloeien op zijn hoogst twee etmalen. Driemaal des jaars kan in een koffietuin het bloeien worden waargenomen, wat evenwel geleidelijk ineenloopt, zoodat eenzelfde heester gelijktijdig zoowel knoppen en bloesems als vruchten vertoont.

De cultuur der koffie gaat niet tot grooter hoogte dan 1600 M.; in Indië vindt men ze enkel tusschen 250—1500 M. De zoogenaamde Liberia-koffie, welke aanplant men in Suriname be-

proefde, groeit bij voorkeur in lage streken.

Lang heeft men Arabië voor het eigenlijke vaderland der koffieplant aangezien. Toch trof men die plant er nooit in het wild aan; maar moet het gebruik van koffie sinds meer dan vijf eeuwen te Mokka bekend geweest en van daar of uit Perzië over Egypte naar Konstantinopel verbreid zijn. Reeds in het begin der zeventeniende eeuw was Mokka als koffiemarkt en uitvoerhaven vermaard, en de Arabieren handhaafden hun naam als fijnproevers en kweekers van het edelst produkt, dat nog tegenwoordig dikwijls als Mokka wordt aangeduid. Echter er bestaat geen twijfel aan, of het moederland der koffie moet in Afrika gezocht worden, en wel in de hooglanden van Kaffa, het zuidelijk gedeelte van Abessinië, het Aethiopië der ouden.

Van Abessinië is de koffie waarschijnlijk overgebracht naar Perzië en van hier heeft zij zich verbreid naar Arabië en Voor-Indië. In 1614 knoopten de Hollanders handelsbetrekkingen aan met Aden, en twee jaren later maakte Pieter van den Broecke in de havenstad Mokka kennis met de koffie. Deze valt als de grondlegger van den Nederlandschen koffiehandel te beschouwen. Omstreeks het jaar 1696 zond Adriaan Van Ommen, kommandeur van Malabar, koffieplantjes naar Java, en hiermede was, zeer zeker op aandringen van Nicolaas Witsen, burgemeester van Amsterdam en mede bewindvoerder der Oost-Indische Compagnie, de invoering der koffiecultuur in onze Oost-Indische Bezittingen beslist. Wel gingen de eerste planten op het landgoed Kedawoeng bij Batavia door een overstroming te niet, maar in het begin van de zeventeniende eeuw werden door den Gouverneur-Generaal Hendrik Zwaardekroon (1718—1725) opnieuw koffieplanten uit Malabar aangevoerd, en thans was men gelukkiger. In het jaar 1706 kon de Indische Regeering reeds een proefje van de in de omstreken van Batavia gekweekte koffie naar Nederland zenden, vergezeld van een koffieplantje. En aan dat plantje, in den Amsterdamschen Hortus met zorg gekweekt en vermenigvuldigd, danken West-Indië en Zuid-Amerika hun rijkdom door de koffie-cultuur. Afstammelingen van dat plantje werden in 1719 naar Suriname gezonden, en van een exemplaar, in 1713 aan Lodewijk XIV geschonken, vonden de te Parijs gewonnen plantjes hun weg naar Martinique. In 1711 werd het eerste produkt der Java-koffie voor den handel naar Nederland verzonden, in 't geheel 894 pond.

Tot 1663 bleef het aandeel van den Nederlandschen handel in koffie beperkt tot de Aziatische wateren. Venetië handhaafde het monopolie nog in het westen. In het jaar 1663 ving de invoer van koffie te Amsterdam aan, en sedert het begin van de 18^{de} eeuw haalde men dit artikel niet meer alleen uit Mokka, maar ook van de kust

van Malabar. Sedert 1730 voorzag de Oost-Indische Compagnie zich reeds alleen van Java-koffie. Tegenwoordig is de koffiecultuur schier over alle tropische en eenige subtropische landen verbreid. Men noemt de koffie-soorten naar de plaatsen van herkomst, en spreekt van Java, Santos, Rio enz. in plaats van Java-koffie, enz.

Als hoofdmakten voor de koffie gelden, buiten Nederland: Londen, Håvre, Marseille, Bordeaux, Hamburg, Triëst en Antwerpen in Europa en New-York, Boston, Baltimore, Philadelphia, Mobile en Nieuw-Orleans in Noord-Amerika. De koffie uit Nederlandsch Oost-Indië vindt voor verreweg het grootste gedeelte nog den weg naar Nederland. Van Sumatra gaat schier de geheele gouvernementsoogst en een deel van de particuliere oogsten rechtstreeks naar Noord-Amerika. Rio-koffie komt in Nederland nagenoeg niet ter markt. Ook Bahia-koffie komt hier weinig aan. Echter de aanvoeren uit Santos nemen toe. De productie van Suriname, eertijds aanzienlijk, verloor in den loop dezer eeuw haar beteekenis. Zij belooft zich te herstellen, nu men zich met kracht op de teelt van Liberia-koffie toelegt.

In *Nederland* geeft men de voorkeur aan Java-koffie. Doch daar deze hooger prijs heeft dan Santos-koffie (uit Brazilië), en de laatste vrij goed is, wordt hier tegenwoordig meer Santos, alsmede Midden-Amerikaansche soorten gebruikt dan Java-koffie. *Duitschland* vraagt Santos- of Midden-Amerikaansche, doch met voorliefde Java-koffie; *Italië* en *Zwitserland* gebruiken naast genoemde soorten ook Rio; *Frankrijk* vraagt Santos- en Midden-Amerikaansche, *België* Santos en Haïti; *Noord-Amerika* koopt Rio- en Santos-, en verder Padang-koffie direct uit Sumatra, alsmede Java-koffie uit Nederland.

De koffie-cultuur is de eenige van de vroeger zoo talrijke Gouvernements-cultures, welke nog gedeeltelijk door den gedwongen arbeid der inlandsche bevolking wordt gedreven. Alle andere cultures zijn aan het vrije initiatief van ondernemers en bevolking overgelaten. En hoewel ook tal van particulieren zich met de vrije teelt der koffie bezighouden, is de Gouvernements-koffiecultuur, althans op Java, nog altijd de meest beteekenende, en zijn de belangen der Inlanders hierbij in hooge mate betrokken. Naast de Gouvernements-cultuur heeft ook de particuliere landbouw bij de koffie-cultuur in Ned.-Indië groot belang.

De Gouvernements-koffietuinen op Java gaan helaas achteruit. De opbrengst, die van 1848—1851 op 838164 pikol gerekend werd, was van 1883—1887 tot 656596 pikols gedaald¹⁾. In Passeroean, Probolinggo en Tegal is de produktie

¹⁾ De productie der Vorstenlanden, van Rembang en Buitenzorg niet medegerekend.

voortgegaan en is de Preanger stationnair gebleven, zoodat de opbrengst voor de overige gewesten op 57 pct. moet gesteld worden. Voor een gedeelte ligt de oorzaak in de koffiebladziekte, voor een ander gedeelte in de uitputting van de goede gronden. Ook op Sumatra's Westkust is de opbrengst der Gouvernementskoffiecultuur niet bevredigend. De Sumatra-koffie, door het Gouvernement verkregen, wordt niet naar Nederland gezonden, maar te Padang geveild. In de Minehassa levert de gedwongen koffiecultuur zulke groote bezwaren op, dat ernstig overwogen wordt, of zij niet moet worden opgeheven, en voor 1893—94 geheele vrijstelling van bijplant aan de bevolking is verleend. Op Benkoelen, Palembang, Zuid-Celebes en Bali is de vrije cultuur van veel beteekenis.

III. Suiker. De suiker-industrie voor de wereldmarkt, welke in Indië alleen op Java gevonden wordt, dagteekent van het begin der 17^{de} eeuw. In dien tijd, en misschien reeds vroeger, werd zij uitsluitend in de omstreken van Batavia gevonden, vooral voor eigen gebruik. Sedert breidde de suikerindustrie zich uit naar oost en west. De Chineezzen waren het bovenal, die zich op dezen tak van nijverheid toelegden.

De eigenlijke bloeitijd der suikernijverheid brak aan met de invoering van het Cultuurstelsel in 1830. Evenwel door deze dwangcultuur werden de voordeelen der schatkiwt beoogd, doch de belangen der inlandsche bevolking veel verwaarloosd. De gedwongen suikercultuur had rekening te houden met drie partijen: het gouvernement, den contractant, en de bevolking. De geheele geschiedenis der gedwongen suikercultuur is een doorlopend wanhopig streven geweest, om tusschen die verschillende belangen overeenstemming te brengen. Hierbij verkeerde het volk in de slechtste omstandigheden. Na vele pogingen om verbetering hierin aan te brengen, is in 1890 de Gouvernements- en gedwongen suikercultuur geheel opgeheven. Hierdoor bestaat er tegenwoordig enkel vrije, particuliere suikercultuur. Deze berust grootendeels op vrije contracten met de bevolking gesloten. Een 147tal fabrieken werkt op die wijze, en in 1892 werd door de 145 ondernemingen, die opgaven verstrekten, over 67087 bouws beschikt, welke 5618786 pikols opleverden. De suiker van

Java is enkel rietsuiker. In de laatste jaren is deze nijverheid met groote nadeelen bedreigd. De rietsuiker toch vindt in Europa een machtige concurrent in de beetwortel-suiker, welke, hetzij direct door uitvoerpriem, of indirect door eigenaardige inrichting der suikeraccijns, beschermd wordt. Daarbij komen de lage suikerprijzen van de laatste jaren.

IV. Tabak. De tabaksteelt behoort tot de meest geliefde cultures op Java en Sumatra. Na de invoering van het Cultuurstelsel werd de tabak als gedwongen cultuur door het Gouvernement ingevoerd. Evenwel niet zonder groote teleurstelling. Na 1866 was de tabaksteelt in Indië dan ook geheel aan de particuliere nijverheid overgelaten. Op Java wordt vooral in de residentien Bezoeki en Probolinggo de tabaksteelt voor de Europeesche markt uitgeoefend.

Belangrijker dan op Java is de tabaksteelt op Sumatra's Oostkust, en wel bovenal in het landschap Deli. De tabak, die de inlandsche bevolking van Deli produceerde, trok omstreeks 1862 de aandacht van de Europeesche ondernemers. De sultan van dit Rijk maakte den Europeanen het verkrijgen van gronden zeer gemakkelijk. Pachtsommen werden niet geheven, een goed jachtgeweer was, om zoo te zeggen, een prijs voor een tamelijk uitgetrekt stuk gronds. En toen het bleek, dat de hier gewassen tabak voor dekblad een uitmuntende qualiteit bezat, kwamen er steeds nieuwe ondernemers bij. In 1871 begonnen de vorsten grondhuur te heffen, doch dit schrikte de ondernemers niet af. En hoewel de planters aanvankelijk met moeielijkheden hadden te strijden, de goede qualiteit deed de winsten sterk toenemen, en verschafte de Sumatrabak een eerste plaats.

In 1870 werd te Amsterdam de Deli-Maatschappij opgericht, vooral door den invloed der Handelmaatschappij. Deze tabakmaatschappij kwam weldra tot buitengewonen bloei. Door dien voorspoed aangelokt kwamen er spoedig vele maatschappijen bij, doch geenszins deelden zij alle in dien voorspoed. Sommige gingen zelfs geheel te gronde. Van de 277 landbouw-ondernemingen op de Oostkust waren in 1890 niet meer dan de helft werkzaam. In 1891 werkten nog 170 ondernemingen, in 1892 niet meer dan 135. Zij waren als volgt verspreid.

	Aantal ondernemingen waar in 1892 tabak geoogst werd	Bepante oppervlakte in bouws naar schatting.	Verkregen productie van tabak in pikols.
Deli	Rijk van Deli	49	12 375
	Padang en Bedagei	10	1 394
	Rijk van Langkat	32	6 434
	Rijk van Serdang	20	2 678
Batoe Bara	7	554	4 750
Assahan	14	2 492	15 669
Laboean Batoe	3	288	2 178
Totaal	135	26 215	209 222 of 26 152 750 Amsterd. pond.

In de residentie Palembang schijnt de grond voor tabak niet geschikt. In de Wester-Afdeeling en Z.- en O.-afdeeling van Borneo en in de Minehassa zijn ondernemingen gevestigd, die echter nog niet tot grooten bloei zijn gekomen.

V. De thee. Tot voor vijftig jaren ongeveer voorzag China de wereld van thee en nog tegenwoordig is de thee-productie van China het belangrijkste, en overtreft zij die van alle landen tezamen. De thee is in China met recht een volkscultuur (zie pag. 130). Het is niet alleen gebleken, hoe gemakkelijk de theeplant valt te acclimatiseeren, maar dat zij ook op zeer verschillende grondsoorten kan groeien. Zij doorstaat strenge winters, mits zij daarnevens een zomer kan genieten, die warm genoeg is en lang genoeg duurt tot de ontwikkeling van haar groen. Hierdoor kan de theestruik een aanzienlijke verbreiding erlangen.

In het jaar 1826 zond Dr. von Siebold eenige theepitten van Decima naar Java; het jaar daarop had men er in den tuin te Buitenzorg reeds 800 planten van gewonnen, en aan een paar deskundige Chineezers kon de cultuur en bereiding worden toevertrouwd. Hoewel niet zonder kostbare proefnemingen en herhaalde teleurstellingen, verbreidde men de cultuur al spoedig in 13 gewesten van Java. Tot dit doel werden nog zaden uit China ontboden. Tot 1842 bleef de theecultuur uitsluitend in handen van het Gouvernement. In 1842 trok men de theecultuur in voor alle gewesten, buiten Bagalen, Tjeribon en de Preanger, en werden contracten met particuliere personen voor de exploitatie der tuinen gesloten. En toen deze contracten waren afgelopen, zijn zij niet weer vernieuwd, zoodat de thee-cultuur hoofdzakelijk aan het vrije initiatief is overgelaten.

Van de theecultuur wordt werk gemaakt behalve op Tjikandje Oedik (Bantam), waar de aanplantingen een 100tal bouws beslaan, op 18 landerijen in de residentie Batavia, op welke in het geheel 4795 bouws met thee zijn beplant.

VI. De kina. Een hoogst belangrijke cultuur is nog altijd de teelt van den kinaboom, hoewel door de daling der prijzen van de kinine er niet die voordeelen van worden verkregen, waarop men een 20tal jaren geleden hoopte. De invoering van den kinaboom in Indië is nog van jonge dagteekening. De vrees, die men koesterde, dat de kinaboom in Zuid-Amerika door ruwe exploitatie geheel zou vernield worden, was aanleiding om den boom naar Java over te brengen. De heer Hasskarl werd in 1852 belast eenige planten uit Amerika naar Java over te brengen, en met groote bekwaamheid en niet zonder gevaar volbracht hij dien last. De eerste planten werden op Java in den grond gebracht te Tjibodas, 1430 meters boven de zee. Daar

de ligging van Tjibodas minder geschikt was voor deze teelt, werd door toedoen van Junghun de teelt op groote schaal voortgezet in de Preanger op de hellingen van den Malabar en Tangkoeban-Prauw, waar thans groote aanplantingen te midden van het oerwoud worden gevonden. De invoering en eerste uitbreiding der cultuur ging van het Gouvernement uit. Dit trachtte hiervan echter geen monopolie te maken, maar wilde particulieren overhalen proeven met de kinateelt te doen. Daartoe werden de planten uit de gouvernementstuinen verschaft. Met groote verwachtingen begonnen, werd de vrije cultuur zeer gedrukt door de lage prijzen.

In 1892 was de opbrengst der kina in de gouvernementstuinen 308021 K.G.; die van de 71 ondernemingen van particulieren op gronden in erfpacht afgestaan, wier resultaten bekend zijn, 2793820 K.G.

VII. Indigo-cultuur. De indigo is een der belangrijkste verfstoffen, welke vooral gebruikt wordt voor de verschillende vezelstoffen. De indigo wordt verkregen uit de bladeren van den indigoheester, die in de tropische gewesten te huis behoort, doch ook in de subtropische streken geplant wordt.

De Oost-Indische Compagnie trachtte reeds spoedig in het bezit van deze belangrijke verfstof te geraken, en in het tractaat van 1743 met den vorst van Mataram gesloten, verbond deze zich om de indigo-cultuur met kracht te doen voortzetten. Zoo bestond de indigo-cultuur reeds lang op Java, al was zij niet in een bloeienden toestand. Toen Van den Bosch het Cultuurstelsel invoerde, gaf hij onder gouvernementstoezicht dadelijk groote uitbreiding aan die industrie, en een aantal fabrieken werden in de Preanger en Tjeribon, en spoedig ook elders, opgericht. De gouvernement-indigocultuur leverde echter op den duur niet de gewenschte opbrengst voor de regeering, en zij was ook naideelig voor de inlandsche bevolking. Daarom stelde de Raad van Indië voor, om de indigo-cultuur voor gouvernement-rekening in te trekken, waaraan in 1865 gevolg werd gegeven. Sedert dien tijd wordt de teelt van de indigo bovenal in de Vorstenlanden gedreven, waar een deel der gronden, van vorsten en hoofden gehuurd, met indigo beplant wordt. Over 1892 werden in Solo 279480 K.G., en in Djokjo 213614 K.G. indigo verkregen, terwijl een vijftal ondernemingen, aan vorsten in die gewesten behorend, nog 37189 K.G. produceerden. In de gouvernement-residentiën op Java waren op ultimo 1892 26 indigo-ondernemingen in werking, berustende op overeenkomsten met de bevolking, van welke er 23 een hoeveelheid van 133641 K.G. aan de markt brachten. Verder verbouwen ook in onderscheidene gewesten inlandsche landbouwers de

indigo voor eigen gebruik, of ook voor het verkoopen der verfstof op de inlandsche markt.

VIII. **Cacao.** In het begin der 17^{de} eeuw is de cacao-plant door de Spanjaarden naar Oost-Indië overgebracht, en wel het eerst naar Menado. Van hier had langzamerhand de verbreiding over andere eilanden van den Oost-Indischen Archipel plaats, in de 2^e helft der 18^{de} eeuw naar Amboina. Uit de ingrijpende maatregelen van 1853 blijkt, dat de regeering zich veel aan de teelt der cacao gelegen liet liggen. De cacao-teelt vindt in Nederlandsch-Indië nog goede behartiging. Op Java leverden de 28 ondernemingen, werkende op erfpachtsgronden, en van welke de productie bekend is, in 1892 een hoeveelheid van 228105 K.G. Op de Buitenbezittingen legt de bevolking der residentie Amboina zich bijna alleen op de cacao-teelt toe.

IX. **Specerijën.** De geschiedenis van den directen specerijën-handel op het verre Indië valt voor Nederland samen met die van de opkomst dezer gewesten tot grootheid en roem. Reeds lang waren *kaneel*, *kruidnagelen*, *muskaatnoten*, *foelie* en *peper* in Europa bekend als de voortbrengselen van het rijke Indië. Toen Portugal den zeeweg naar Indië gevonden had, werden deze produkten door de Nederlandsche schepen uit Lissabon gehaald, en over West-Europa verbreed. Doch het sluiten van de haven van Lissabon door Philips II voor de Nederlanders, om dezen te treffen, was voor hen de aanleiding zelf den zeeweg te zoeken naar het land der specerijen, wat in 1595 gelukte. Vooral de kostbare specerijen waren in dien eersten tijd het lokaas, dat vele handelaren naar Indië voerde, en groote winsten werden hieruit verkregen. Om eenige voorstelling van die winsten te verkrijgen, doen wij enkele opgaven. Een vijftal schepen, welke in 1603 Texel weder binnenliepen, hadden een lading bestaande uit peper, kruidnagelen en foelie, welke een inkoopswaarde van f 588878 vertegenwoordigde, terwijl de opbrengst in Holland f 1774769 bedroeg. Daar de kosten der reis zelve vergoed waren door de winsten, die in Indië op de uit Holland medegevoerde artikelen behaald waren, was de netto winst voor genoemde vijf schepen f 1185891, welke zij in een reis van twee jaren verkregen hadden. En dergelijke winsten waren geenszins zeldzaam.

De *peper* was aanvankelijk het voornaamste artikel van inruil. Tot 1720 bedroeg de opbrengst van de peper nog \pm 30 pct. van de geheele waarde der door de O. Ind. Compagnie gerealiiseerde koloniale produkten. En de Nederlanders trachtten niet alleen hun monopolie in den specerij-handel te bewaren, zij hielden door beperking van de productie ook den prijs zooveel mogelijk hoog. In landstreken, waar de teelt verboden was, mocht geen enkele specerijplant

aanwezig zijn; uitroeiing en vernietiging was het vonnis over alles wat gevonden werd, ook al had het toeval, bijv. de overbrenging door vogels, hieraan schuld. „Ruim twee eeuwen hebben winstbejag en grove zelfzucht loodzwaar gedrukt op de Indische volkeren, en de eerste stappen in een mildere richting kenmerkten zich toch nog, gedurende een 60tal jaren, door dwang en monopoliegeest.”

In 1863 werd de gedwongen pepercultuur op Java, en 7 jaren later op Benkoelen opgeheven. In 1863 liet men eveneens de verplichte teelt en levering van kruidnagelen op Amboina en onderhoorigheden vrij, en het volgende jaar verordende men hetzelfde ten aanzien van noten en foelie op Banda. In Juli 1865 werd ook de kaneel-cultuur van den laatsten dwang verlost. En die vrijstellingen hebben niet geschaad aan de opbrengst van specerijen: door het veelzijdig en toenemend gebruik bij goedkooper prijzen, is het resultaat zeer gunstig gebleven.

De peper wordt geoogst op Java in Bantam en in de residentie Tjeribon. Doch vooral de Lampongsche districten op Sumatra, verder op Atjeh (van ouds het peperland), en de Riouw- en Lingga-Archipel, (waar peper naast gambir geteeld wordt), leveren peper. In Atjeh neemt de productie toe; verder op Sumatra's Westkust, op Banka, in de Westerafdeeling van Borneo, op Banka en Billiton, in Langkat en Tamica op Sumatra's Oostkust.

De *kruidnagelboom* behoort oorspronkelijk op de eigenlijke Molukken te huis, en werd naar het meer zuidelijk gelegen Amboina overgeplant. Later werd hij door de maatregelen der Oost-Indische Compagnie tot dat eiland en de naburige Oeliassers beperkt. En ook thans wordt hij in de Molukken slechts op genoemde gronden opzettelijk aangekweekt. Doch buiten deze eilandengroep is de boom op Sumatra (Westkust en Oostkust, en in Benkoelen) en elders ingevoerd, zoodat zelfs de Zanzibar- en Mauritius-nagelen op het Amboinsch product drukken.

De teelt der muskaatnoten geeft de beste uitkomsten op de Banda-eilanden. In 1892 vond men hier 34 specerijperken, die 9440 pikols noten en 2401 pikols foelie produceerden. In het westelijk deel der buitenbezittingen heeft de inlandsche bevolking hier en daar plantsoenen van muskaatnoten, en wel meer bijzonder in de gewesten Sumatra, Benkoelen. In 1892 werden rechtstreeks uitgevoerd van Sumatra's Westkust: 3960 pikol muskaatnoten en 750 pikol foelie, en van Sumatra's Oostkust 3930 pikol noten en 610 pikol foelie; Benkoelen voerde uit 236 pikol noten en 45 pikol foelie. Uit Atjeh werden nog 290 pikol muskaatnoten en 67 pikol foelie te Pinang aangevoerd. Verder vindt men muskaatnotenteelt in de Minahassa en op de Sangir-eilanden.

X. Tin. Het tinerts is in onze Oost-Indische bezittingen niet zoo algemeen verbreid als men vroeger meende. Op verschillende plaatsen is een onderzoek naar tinerts ingesteld, doch veelal zonder resultaat. De onderzoekingen op de eilanden in de residentie Riow hebben geleerd, dat op Groot Karimon het tinerts een bestanddeel uitmaakt van het vaste graniet. Op Singkep ten Z. van Lingga is tinerts langs de geheele zuidoostkust over eene lengte van 10 K.M. aangetroffen. Bijna alle valleien in het Z. O. zijn tinhoudend. Sedert ongeveer eene eeuw heeft hier de tinexploitatie plaats gehad, al kan men over de opbrengst van vroeger weinig zeggen. In 1887 werd aan den heer Alting du Cloux te Batavia voor 25 jaren concessie verleend tot het ontginnen der tingronden op dit eiland.

Het eiland Flores bevat eenige tinerts. Ook in de bovenlanden van Siak op Sumatra's oostkust wordt tin gevonden; de exploitatie werd in 1875 aangevangen.

Doch verreweg het meeste tin wordt geleverd door de eilanden Banka en Billiton. Over de tinexploitatie op deze eilanden een enkel woord.

Sedert 1710 is het bekend, dat het eiland Banka tinerts bevat, in alluviale beddingen afgezet, en sedert dien tijd is ook de exploitatie aangevangen. Aanvankelijk werd de ontginning der stroom-tinertslagen door de Bankaneezen gedreven, die putjes van 0,8 M. middellijn tot op de ertslaag groeven. Deze putjes worden nog in groote hoeveelheid op Banka aangetroffen, en heeten *Palembangsche putjes*, omdat zij tijdens de Palembangse overheersching meest gegraven werden. De opbrengst was echter gering, en om deze te vermeerderen, werd de hulp der Chineezee in 1725 door den Sultan van Palembang ingeroepen. Zoo vormden zich vier groote Chineesche mijngezelschappen, *Kongsies* geheeten, van wier etablissementen nog overblijfselen zijn aan te wijzen. De tinopbrengst ging na dien tijd sterk vooruit, doch met het einde der vorige eeuw hield de exploitatie der mijnen bijna op. Eerst nadat in 1816 de eilanden Banka en Billiton weder voor goed aan Nederland gekomen waren, en in 1821 de oorlog met Palembang de onlusten op Banka ten einde waren gebracht, begon de exploitatie der tinmijnen op deze eilanden weer met vernieuwde kracht. Sedert 1851 volgde men hierbij een meer wetenschappelijk stelsel. Van 1821—1886 bedroeg de totale opbrengst van Banka niet minder dan 4104900 pikols tin.

Op Banka worden de tinmijnen voor rekening van den staat geëxploiteerd, die ze door Chineezee laat bewerken. Dezen vereenigen zich daartoe gewoonlijk in kongsies, arbeiden op eigen manier, moeten het verkregen tin onder toezicht van een Europeesch ambtenaar smelten en aan het Gouvernement leveren. Daarvoor ontvangen

zij van de Regeering een zekere som voor elken pikol geleverd tin, en bovendien gereedschappen en levensmiddelen tegen vaste prijzen, die van de opbrengst van het tin worden afgetrokken. Een algemeen reglement en een tweede reglement regelen de rechten en verplichtingen der ondernemers en werklieden onderling en tegenover het Gouvernement. Hierin is bepaald, dat alle tinwinning op het eiland uitsluitend door de regeering geschiedt, en ieder ander verboden is. In 1892—93 werd 121736 pikols tin verkregen en naar Nederland vervoerd; in 1893 was de opbrengst in Nederland 5,8 mill. gulden; de werkelijke winst werd op f 40,24 per pikol geraamd.

Op Billiton geschiedt de exploitatie der tinmijnen door de *Billiton-maatschappij*. In 1852 verkreeg deze concessie van de Regeering voor de ontginning der mijnen, tegen uitkeering van 3 pct. der bruto-opbrengst aan het Gouvernement. Hiermede maakte zij ruime winsten. In 1892 werd opnieuw een overeenkomst tusschen de Regeering en de Billiton-maatschappij gesloten, waarbij deze weder concessie verkreeg, en wel tot 30 April 1927. Volgens dit nieuwe contract moet aan het Gouvernement $\frac{5}{8}$ van het voordeelig saldo, waarmede winst- en verliesrekening sluit, uitgekeerd worden. Van April 1892 tot Mei 1893 bedroeg de tinproductie van dit eiland 78372 pikol.

XI. Goud en Diamant, Steenkool. Hoewel er op Borneo, Sumatra en Celebes goudhoudende gronden gevonden worden, heeft de ontginning daarvan nog weinig te beteekenen. De vroeger zoo bloeiende mijn-districten op Borneo's Westkust zijn thans weinig van belang. In 1892 hielden zich in Sambas slechts 180 en in Montrado 869 personen met goudgraven bezig. De productie bedroeg in 1892 in Mempawa 40 à 50 thail, in Montrado 1371 thail, in Sambas 98 thail en in Landak 304 thail. De thail goud gaf een opbrengst van 67 à 80 gulden. Een tweetal mijnconcessiën in Sambas aan Europeanen gegeven, en thans in het bezit van de West-Borneo-Goudmaatschappij, leverden in 1892 geen belangrijke resultaten op.

Op Borneo, in Landak en Martapoera worden diamanten gevonden, doch de opbrengst is gering.

Ook de steenkolen geven in Indië nog niet de verwachte voordeelen. Bekend zijn de Oembilin-kolenmijnen op West-Sumatra. De concessie voor kolenmijnen op Oost-Borneo aan de Mahakkam hadden in 1892 de beste productie, n.l. van 20000 ton.

§ 224. **Handel en verkeer.** Voor den handel en het verkeer op Nederlandsch Indië deelen wij de belangrijkste statistieke gegevens mede, omdat die het best den handel doen kennen.

Uitvoer der belangrijkste handelsartikelen uit geheel Nederlandsch-Indië en uit Java en Madoera afzonderlijk in 1892. Uitklaring volgens de officiële statistiek.

Artikelen.	Uitvoer uit geheel Ned.-Indië †).	Uitvoer van Java en Madoera	Artikelen.	Uitvoer uit geheel Ned.-Indië †).	Uitvoer van Java en Madoera in tons.
Koffie (Gouvernem.)	20 957 tons	20 957 tons	Notenmuskaat . .	1 340 tons	34 tons
Koffie (Particulieren)	41 059 "	28 782 "	Damar	2 210 "	1 083 "
Suiker	425 367 "	425 364 "	Kapok	1 587 "	1 379 "
Rijst	20 379 "	17 138 "	Thee	3 671 "	3 671 "
Arak	2 015 Liter	1 997 Liter	Kaneel en kassia .	899 "	2 "
Rotting	14 751 tons	1 945 tons	Tin (Gouvernem.) .	6 296 "	6 296 "
Zwarte peper . . .	10 625 "	5 880 "	Tin (Particulieren) .	5 902 "	5 901 "
Huiden	3 953 "	3 149 "	Kinabast (Gouvern.)	312 "	312 "
Tabak	34 343 "	16 071 "	Kinabast (Particul.)	2 330 "	2 330 "
Indigo	691 "	691 "			

†) Java en Madoera er bij inbegrepen.

Uitvoer van Java, volgens de marktberichten der Handelsvereniging te Batavia, in 1893 naar verschillende landen.

	Nederland.	Groot Britt. en Eng. Kanaal voor orders	Middell. Zee voor orders.	Middell. en Zwarte Zee-havens.	Duitsch-land.	Amerika.	Australië.	China.	Britsch-Indië.	Singapore	Totaal, inclusief andere landen.
Koffie (Gouvernements) . . in Picols	233 966	—	—	—	—	—	—	—	—	—	233 166
Koffie (Particulieren) . . »	190 169	117	3 417	30 109	233	20 465	—	2 203	—	42 771	289 575
Suiker »	88 602	1 936 972	1 980 559	48 868	—	370 232	730 429	2 217 020	82 436	355 432	7 815 765
Rijst »	353 517	75 398	—	—	5 001	—	397	—	—	9 216	444 201
Arak » Leggers	2 503	150	—	—	—	—	15	—	—	715	3 838
Rotting » Picols	23 700	2 523	—	34	257	416	150	—	—	2 631	29 711
Zwarte Peper . . . »	39 158	11 210	—	6 189	—	300	9	20	—	4 985	61 871
Huiden » Stuks	454 719	83	6 759	17 176	—	5 094	—	—	—	9 545	493 776
Tabak » Picols	284 378	—	—	—	—	—	—	—	—	—	284 378
Indigo » Amst. Pond	1 050 653	228	2 348	522 352	65 215	—	—	—	—	619	1 641 702
Notenmuskaat . . » Picols	629	215	54	49	—	—	—	—	—	363	1 310
Damar » »	3 015	2 481	1 326	4 862	180	3 010	—	—	—	772	15 546
Kapok » »	14 901	—	—	2	—	—	6 671	295	—	1 496	23 365
Thee » Kilogr.	1 905 804	1 979 246	—	10 765	9 026	—	—	—	—	87 875	3 992 716
Kaneel » Picols	4	—	—	—	114	—	—	—	—	54	172
Tin (Gouvern.) . . » »	116 189	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116 189
» (Particul.) . . » »	40 869	—	15 983	8 806	—	—	—	53	—	2 329	68 040
Kinabast (Gouvernem.) . . » Amst. Pond	519 258	—	—	—	—	—	—	—	—	—	519 258
Kinabast (Particulieren) . . » »	6 775 544	132 607	—	—	—	—	—	—	—	5 405	6 913 556

Terwijl uit de eerste statistiek blijkt, welke de hoofdprodukten zijn, die Nederlandsch-Indië voor den wereldhandel levert, leert ons de laatste bij benadering kennen, waarheen de belangrijkste dier produkten uitgevoerd worden. De gouvernements-koffie gaat geheel naar Nederland, die der particulieren grootendeels. De riet-suiker daarenboven wordt voor een klein gedeelte naar Nederland uitgevoerd, doch blijft meest in de havens van de Middellandsche Zee,

van het Kanaal en van Groot-Britannië. Echter China, Australië, Amerika en Singapore ontvangen de meeste suiker. In Nederland is de verkochte en verhandelde suiker meestal beetwortsuiker. Rijst wordt meest naar Nederland uitgevoerd, tabak eveneens. Thee gaat naar Nederland en Groot-Britannië; kinabast bovenal naar Nederland, en ook tin wordt naar Nederland uitgevoerd. Belangrijk is de handel op Singapore.

Algemeene invoer van goederen door particulieren in Nederlandsch-Indië, naar de landen van herkomst in mill. gulden in 1892.

	Bedrag van den invoer in 1892 in mill. gulden.
Nederland	48,2
Engeland	23,9
Frankrijk	1,0
Amerika	5,7
Pulo Penang	11,4
Singapore	45,0
Siam	0,9
China	1,6
Australië	1,1
Totaal, incl. andere landen	152,2

Invoer door particulieren in Nederlandsch-Indië van eenige voornamelijk handels-artikelen, en het aandeel dat Nederland daarin heeft.

	Invoer in mill. gulden in 1892.	Uit Nederland in pet.
Aardewerk	2,0	60
Bier	1,0	55
Eetwaren	14,2	21
Fabr. en Stoomwerkt.	3,2	61
Garens	3,9	30
Gedistilleerd	2,7	58
IJzer en staal	3,5	70
Steenkolen	2,6	1
Kramerijen	3,7	48
Manufacturen. Katoenen	40,9	48
Wollen	2,0	52
Zijden	2,0	28
Meel	1,9	3,5
Petroleum	11,9	0,04
Sigaren	1,6	24
Was	1,2	44
Wijn	1,7	54

Invoer tot verbruik op Java door particulieren van eenige belangrijke artikelen in 1892.

		In duizend Gulden
Katoenen manuf.	31 481	
Wollen	1 769	" " "
Zakken	488	" " "
Eetwaren	3 925	" " "
Boter	184	" " K.G.
Hammen	184	" " Gulden
Kaas	118	" " "
Meel	7 686	" " K.G.
Tarwe	5	" " Liter.
Rijst	79 624	" " K.G.

		16 671	In duizend	K.G.
Visch		1 168	" "	Liter.
Bier		480	" "	"
Brandewijn		54	" "	Flesch.
Mousseerende wijn		1 494	" "	Liter.
Jenever		119	" "	Gulden
Arak		1 233	" "	Flesch.
Miner. water		1 360	" "	Liter.
Wijn		1 422	" "	Gulden
Aardewerk		507	" "	"
Glas en glaswerk		4 162	" "	"
Kramerijen		740	" "	"
IJzer in staven		628	" "	"
IJzer, staalw.		380	" "	"
Koper		251	" "	"
Spijkers		101 675	" "	Liter.
Petroleum		413	" "	Gulden
Verwaren		118	" "	Ton.
Steenkolen				

Scheepvaart. In 1892 werden ingeklaard in de volgende havens:

	INGEKLAARD.			
	Stoomschepen		Zeilschepen	
	Aantal.	In 1000 K.M ³ .	Aantal.	In 1000 K.M ³ .
Batavia	225	936	31	103
Tjeribon	47	98	2	6
Semarang	41	138	21	72
Soerabaja	191	457	25	74

Het aandeel van de verschillende natiën in de scheepvaart van Nederlandsch-Indië leeren wij uit het volgende overzicht van het aantal ingeklaarde schepen voor 1891 kennen.

		Aantal	In 1000 M ³ .
Nederland	Stoomsch.	115	541
	Zeilsch.	26	81
	Totaal	141	622
Engeland	Stoomsch.	363	1147
	Zeilsch.	31	121
	Totaal	394	1268
Frankrijk	Stoomsch.	27	66
	Zeilsch.	2	6
	Totaal	29	72
Duitschland	Stoomsch.	152	260
	Zeilsch.	15	50
	Totaal	167	310
Noorwegen	Stoomsch.	8	39
	Zeilsch.	23	46
	Totaal	31	85
Oostenrijk	Stoomsch.	13	29
	Zeilsch.	1	3
	Totaal	14	32

Italië	{	Stoomsch.	4	20
		Zeilsch.	23	69
		Totaal.	27	89
Totaal, inclusief andere landen	{	Stoomsch.	2988	3345
		Zeilsch.	187	422
		Totaal.	3175	3767

Uit dit overzicht blijkt, dat de scheepvaart van Groot-Britannië ongeveer nog tweemaal zoo groot is als die van Nederland, terwijl ook Duitschland nog meer inklaringen heeft, hoewel met kleiner tonnen inhoud. Op het gebied van scheepvaart en handel kan nog veel door Nederland in Nederlandsch-Indië worden verricht.

§ 225. **Het eiland Java met Madoera.** Java is een in de lengte uitgebreid eiland. De westelijke helft bestaat uit een massief bergland, dat in het westen bredere *plateaux* vormt, en in Midden-Java meer in *bergketens* overgaat. Van die *plateaux* noemen wij die van *Bandoeng* en *Garoet*. Door de ligging in de tropische luchtstreek hebben deze *plateaux* over 't geheel een aangenaam klimaat, en worden zij met vlijt bebouwd. Het smalle midden van Java bestaat uit een bergketen, welke in het O. overgaat in het *Dieng-plateau*. Deze *plateaux* en ketens zijn door een menigte vulkanen, gedeeltelijk uitgedoofde, gedeeltelijk nog werkende, overdekt.

In Oost-Java zijn de vulkanen minder talrijk en vormen zij meer afzonderlijke groepen. Breede dalen en vlakten liggen er tusschen, waarlangs de grootste rivieren van het eiland kronkelen. Een drietal bergketens strekken zich hier in een O. richting uit, waarvan de zuidelijkste dicht nabij de zuidkust ligt, die steil afdaalt in zee.

Het noorden van Java bestaat in het W. uit een breede, aangeslibde laagvlakte, die aan de kust zeer moerassig is. In Midden-Java vindt men ten N. en ten Z. van het gebergte een smalle laagvlakte, en in het O. wordt de vlakte in het N. weer breeder, terwijl in het Z. het gebergte tot nabij de kust komt. De grootste rivieren van het eiland stroomden door deze gesteldheid naar het N. Van deze noemen wij: de *Tji-Liwong* ¹⁾, *Taroem*, *Manoek*, *Losari*, de *Kali Bengawan* of *Solo* en de *Kali Brantas* of *Kediri*, welke alle naar het N. stroomen. Naar het Z. stroomden de *Tji-Tanloej* en *Kali-Serajoe*.

De lage kustvlakte van Java heeft de hoogste temperatuur (tot 650 M. hoog gemiddeld 27,5 C^o.) en is het ongezondst. Met de hoogte neemt de temperatuur af; van 650 tot 1500 M. hoogte

vindt men reeds een gematigde zone met een gemiddelde temperatuur van 18,5 C^o., en op grooter hoogte, van 1500 tot 2500 M., vindt men reeds de zone met een temperatuur van gemiddeld 13^o C. Op 3000 M. hoogte vindt men een gemiddelde jaartemperatuur als in Nederland, 10^o C., maar de warmte is er meer gelijkmatig over het jaar verdeeld.

Java heeft een oppervlakte van 2290,30 vierk. geogr. mijlen, en Madoera van 98,3 vierk. geogr. mijlen, en de bevolking van Java bedraagt 22,7 mill. en van Madoera 1,1 mill. Het aantal Europeanen (buiten het leger) op beide eilanden bedraagt ruim 47000, terwijl er 246000 Chineezen, 14700 Arabieren en 2900 andere vreemde oosterlingen gevonden worden.

De inlandsche bevolking, allen Maleiers, wordt onderscheiden als *Soendaneezen* in het W., *Javanen*, hoofdzakelijk in het midden, en *Madoerezen* op Madoera en in het O. De Madoerees heeft den meesten aanleg voor handel en scheepvaart, terwijl Soendaneezen en Javanen meer aanleg voor landbouw en fabrieksarbeid bezitten. De taal op West-Java is het Soendaneesch, en op Oost-Java is het Javaansch de taal van het volk. Langs de kusten, vooral van West-Java, is de volkstaal verdrongen door het Maleisch.

Onder de Javanen heerscht de Mahomme-daansche godsdienst, hoewel vermengd met sporen van den ouden godsdienst en van het Hinduïsme. De Soendaneezen hebben meer eerbied voor den Islâm, wijl bij hen het Hinduïsme minder wortel gevat heeft dan op Oost-Java.

Java is in alle richtingen door goed onderhouden wegen doorsneden, meestal grintwegen, welke ook voor rijtuigen bruikbaar zijn. Van 1808—1811 werd door Daendels de eerste groote weg, de *Groote Postweg*, aangelegd, die over de noordkust het geheele eiland van het W. naar het O. doorsnijdt. Dit was een groote verbetering. De reis van Soerabaja naar Batavia, waartoe men vroeger 3 weken, en in den natten moesson zelfs meer dan 40 dagen noodig had, werd nu in 5 à 10 dagen afgelegd. Aan dezen weg zijn later andere toegevoegd. Een zuidelijke tak, die zich bij Soerabaja van eerstgenoemden weg afscheidt, doorloopt geheel Midden-Java, om te Tjilap te eindigen.

Sedert 1873 vindt men ook spoorwegen op Java. De lijn Buitenzorg—Batavia werd den 31^{sten} Jan. 1873 voor het verkeer geopend. Zij was aangelegd door de Ned.-Oost-Indische Spoorweg-Maatschappij. In Mei 1873 werd de tweede lijn dezer Maatschappij voor het verkeer geopend, die van Semarang over Soerakarta naar Djokjokarta loopt, met een zijlijn naar Ambarawa en fort Willem I. In 1875 begon men met den aanleg van Staatsspoorwegen op Java, waarvan reeds onderscheidene lijnen voltooid zijn. Zie daarvoor eene kaart.

¹⁾ *Tji* beteekent op West-Java rivier. In Oost Java heeft men hiervoor den naam *Kali*.

Java is verdeeld in de volgende Residentiën (en de Vorstenlanden):

HOOFDSTEDEN.

}	Soendaneezen	1 Bantam	<i>Serang.</i>	
		2 Batavia	<i>Batavia</i> (100000 inw.; ± 8000 Europeanen).	
		3 Krawang	<i>Poerwakarta.</i>	
		4 Preanger Regent-schappen	<i>Bandoeng.</i>	
		5 Tjeribon	<i>Tjeribon.</i>	
		6 Tegal	<i>Tegal.</i>	
		7 Pekalongon	<i>Pekalongon.</i>	
		8 Banjoemas	<i>Banjoemas.</i>	
		9 Bagalen	<i>Poerwoedjo.</i>	
		10 Kedoe	<i>Magelang</i>	
}	Eigenlijk Java	11 Semarang	<i>Semarang</i> (70000 inw.; 3500 Europeanen).	
		12 Djapara	<i>Pati.</i>	
		13 Rembang	<i>Rembang.</i>	
		14 Madioen	<i>Madioen.</i>	
		15 Kediri	<i>Kediri.</i>	
		16 Soerabaja	<i>Soerabaja</i> (130000 inw.; 6000 Europeanen).	
}	Oosthoek	17 Djokjokarta	} vorstenlanden	<i>Djokjokarta of Djokjo.</i>
		18 Soerakarta		<i>Soerakarta of Solo.</i>
		19 Pasoeroean	<i>Pasoeroean.</i>	
		20 Probolinggo	<i>Probolinggo.</i>	
		21 Besoeki	<i>Besoeki.</i>	
		22 Madoera	<i>Madoera.</i>	

Batavia, in 1610 gesticht op de puinhoopen van het oude Jacatra, ligt in een moerassige, ongezonde streek. De oude stad, waar pakhuizen en kantoren zijn, wordt thans door de Europeanen enkel bezocht voor den handel. De bovenstad, uit verschillende achter elkander liggende wijken bestaande, in volgorde: *Molenvliet*, *Noordwijk*, *Rijswijk*, *Welterreden*, *Meester Cornelis*, vormen als het ware zoovele villa-parken, waar de Europeanen zich gevestigd hebben. De *Chineesche wijk* aan de westzijde van Batavia is een bezoek overwaard. **Buitenzorg** (op ± 300 M. hoogte), is de Residentie van den Gouverneur-Generaal. De natuur is hier buitengewoon prachtig, en het klimaat is op deze hoogte zeer gunstig. Beroemd is de *Gouvernements-Plantentuin*. — **Soerabaja** is na Batavia de belangrijkste handelsstad. Meer dan in eenige stad bloeit hier de industrie.

§ 226. **Sumatra en omliggende eilanden.** De oostkust van Sumatra is laag en moerassig, en de onderscheidene rivieren bouwen er snel voort aan hare delta's. Van deze rivieren noemen wij: de *Moesi*, de *Djambi*, de *Indragiri*, de *Kampar* en de *Siak*. Hierdoor is de zee ten O. van het eiland meestal ondiep, zoodat alleen kleinere schepen de kust kunnen naderen. De westkust van Sumatra is steil, doch bezit onderscheidene goede havens; gedurende den west-moesson moeten de schepen

dikwijls achter een of ander eiland gaan ankeren. Het eiland wordt in de lengte door een bergketen doorsneden, *Boekit Barisan* geheeten, die dicht langs de westkust loopt, en aan die zijde met wouden bedekt is. Naar de oostzijde vormen zich enkele plateaux, als het *plateau van Toba* (met het meer van dien naam), en 't *plateau van Agam*. De bevolking is van Maleische afkomst. In de binnenlanden wonen stammen der *Bataks* of *Batta's*, in het N. de *Atjehers*.

De voortbrengselen des lands zijn: peper, koffie, tabak, kamfer, getah-pertja, katoen, ivoor, goud, steenkool.

Sumatra wordt ingedeeld in de volgende deelen: 1. Gouvernement *Atjeh en onderhoorigheden*. 2. Residentie *Oostkust van Sumatra*. 3. Gouvernement *Sumatra's Westkust*. 4. Residentie *Bengkoele*. 5. Residentie *Lampongsche districten*. 6. Residentie *Palembang*. Langs de westkust liggen de plaatsen: **Singkel**, **Siboga**, **Natal**, **Ajerbangis**, **Padang** en **Bengkoele**, alle handelsplaatsen.

Padang, de hoofdplaats van het Gouvernement „Sumatra's Westkust”, is gelegen waar de *Padang-rivier* in zee uitmondt. De *Wilhelmina baai* met de *Emma-haven* is als ligplaats voor groote schepen geschikt gemaakt. Padang is een der schoonste plaatsen van Nederlandsch-Indië. Hoofdmarkt van het goud van Sumatra; koffieverelingen. Spoorweg naar de *Padangsche Bovenlanden*. Verdere steden op Sumatra zijn: **Telök-Betong**, **Palémbang**, (50000) aan de *Moessi*; handel. In de Residentie *Sumatra's Oostkust* ligt het gebied van *Deli* met veel tabaksplantages. **Medan**, de hoofdstad, is door een spoorweg met de kust verbonden.

In *Atjeh* is de vroegere kraton van den Sultan in een vesting der Nederlanders, **Kota Radja**, veranderd.

De Residentie *Riouw en onderhoorigheden* bestaat uit de eilandengroepen van *Riouw*, *Lingga*, *Anambas* en *Natoena*, en ook het rijk *Indragieri* op Sumatra wordt hiertoe gerekend. Peper en gambir zijn de hoofdvoortbrengselen; de *Chineezen* hebben de teelt dezer produkten in handen. De handel van de vrijhaven *Riouw* is door *Singapore* tot zich getrokken.

Banka, met **Muntok**, en *Billiton*, leveren tin.

§ 227. **Het eiland Borneo.** Dit groote eiland, met aanzienlijker uitgestrektheid dan Duitschland, Nederland en België te zamen, grenst tot moerassige, lage kusten aan zee. In het binnenland verheffen zich bergketens, van welke talrijke rivieren in alle richtingen naar de kust stroomen. Wij noemen enkel de volgende: naar het Z. W. stroomt de *Kapoemas*, naar het Z. de *Baritoe*, en naar het O. de *Koetei* of *Mahakam*. Deze rivieren zijn echte deltabouwers en monden met onderscheidene armen in zee uit.

De bevolking der binnenlanden van Borneo vat men veelal onder den naam *Dajaks* samen. Het eiland levert sago, kamfer, getah-pertja, steenkool, ijzer, goud en diamant.

Borneo wordt verdeeld in twee Residenties: I. *Westerafdeeling* en II. *Zuider- en Oosterafdeeling*. Het noorden staat onder Britsch protectoraat (zie pag. 181).

Steden: **Sambas**; **Montrado**, goud, koffie, katoen; **Pontianak** en **Sintang** aan de Kapeas; **Bandjermasin** en **Amoentai**, in 't gebied der Barito-rivier. Bij 't gebergte in de nabijheid ligt Pengaron met de Oranje-Nassau steenkolenmijn. **Samarinda** aan de Koetei.

§ 228. **Het eiland Celebes**. Celebes bestaat uit vier groote, uit bergketens gevormde schier-eilanden, door golven gescheiden. Het noordelijk gedeelte vormt de Residentie *Menado*, het zuidelijk deel maakt grootendeels het gouvernement *Celebes* uit, en in het O. behoort een deel tot de Residentie *Ternate*.

Menado's noordelijk gedeelte wordt meestal aangeduid als de *Minahassa*. Het is een prachtig bergland met rijke afwisseling van hoog en laag, waardoor trotsche en liefelijke partijen elkander afwisselen, terwijl men overal heerlijke bosschen vindt. De bevolking is tot het christendom bekeerd; nergens in Indië verkreeg de zendingsarbeid beter resultaten dan hier. Hoofdvooftbrengsel is de koffie. *Steden*: **Menado**, schoon gelegen; handelsplaats. **Gorontalo**, **Tondano**.

In het Z. van Celebes wonen Mangkassaren en Boegineezen. **Mangkassar** (20000), handel, vischvangst.

§ 229. **De kleine Soenda-eilanden**. Deze eilanden vormen een rij ten O. van Java. De belangrijkste zijn: *Bali*, met overblijfselen der Hindu-beschaving; *Lombok* (voor kort geheel aan het Nederlandsche gezag onderworpen), *Soembawa*, *Flores*, en het Z. W. van *Timor*, met **Koepang**. (Het N. O. van Timor behoort aan Portugal). Natuurkundig vormen deze eilanden een overgang naar Australië.

§ 230. **De Molukken**. De eilanden tusschen Celebes, Fimor en Nieuw-Guinea duidt men aan met den naam *Molukken*. Zij vormen de Residentiën *Ternate* en *Ambon*. Tot eerstgenoemde residentie behooren: de eilandengroep van *Halmahera*, de *Papuasche eil.*, de *Soela-eil.* en het kustgebied der Golf van Tolo op Celebes. De Residentie Ambon omvat: de *Ambonsche eil.* (Amboina met de Oeleassers), *Boeroe* en *Ceram*, de *Banda-eil.*, de *Zuid-wester-* en de *Zuid-ooster-eilanden*. De Molukken zijn bergachtige, meestal kleine, vulkanische eilanden; vele vormen niet meer dan boven de zee uitstekende vulkanen; enkele zijn laag

en door koraaldieren opgebouwd. Zij hebben een droog klimaat, waar de landbouw geen rijke vruchten kan dragen, en leenen zich daarom het best voor de teelt van specerijen.

De bevolking bestaat meest uit *Alfoeren*, en in het O. uit *Papua's*. Het hoofdvoedsel is de sago. Men teelt er kruidnagelen (Ambon), muskaatnoten (Banda-eilanden).

DE NEDERLANDSCHE KOLONIËN IN AMERIKA.

§ 231. **Suriname**. De Nederlandsche bezittingen in Amerika noemden wij reeds op pag. 198. Over de belangrijkste van deze nog een enkel woord.

De Nederlandsche bezitting in Guyana heeft een oppervlakte van 129100 K.M². en telt 57000 inwoners, waaronder de Indianenstammen niet zijn begrepen. De bevolking bestaat uit een klein aantal *Europeanen* (\pm 700); uit bijna 1300 nakomelingen van Portugeesche Joden, die in 1644 uit Brazilië verdreven werden en hier met hun neger-slaven een toevluchtsoord vonden; uit de in Amerika geboren, zoogenaamde *Creoolsche Negers*, ruim 50000, waaronder ook de Mulatten, Mestiezen of in 't algemeen de kleurlingen gerekend worden, en verder uit *immigranten*, waaronder men de in China, West-Indië en Britsch-Indië aangeworven arbeiders verstaat. De pogingen om koeli's uit Oost-Indië als vrije arbeiders naar hier te voeren, zijn mislukt. In de binnenlanden leven nog de *Boschnegers* of *Marons*, en de *Indianenstammen*. De Boschnegers zijn afstammelingen der eertijds uit Afrika ingevoerde plantage-negers, die hier vluchtten en hun vrijheid in de bosschen zochten.

Suriname kan in den echten zin des woords een *kolonie* genoemd worden. Terwijl in Oost-Indië de bevolking grootendeels uit inlanders en vreemde oosterlingen bestaat, die geen invloed op het bestuur uitoefenen, zijn aan de bewoners der kolonie Suriname, zoover zij vrijen waren en van Nederlandsche of althans van Europeesche afkomst zijn, staatsburgerlijke rechten toegestaan. Zoo bezit Suriname een volksvertegenwoordiging in de Koloniale Staten. Het opperbestuur wordt door den koning opgedragen aan den Gouverneur, die de uitvoerende macht bezit. De wetgevende macht komt toe aan den Gouverneur en de Koloniale Staten. Deze Staten bestaan uit vier leden, telkens voor een jaar door den Gouverneur benoemd, en uit een ander aantal, te kiezen door de ingezetenen. De vaststelling der begroting heeft tot dusver geregeld in Nederland bij de *wet* plaats, daar er voortdurend een bijdrage uit 's Rijks schatkist voor deze kolonie gevorderd wordt.

De kust van Suriname is vlak en moerassig,

en tot op verren afstand in zee met slibbanken, die de scheepvaart zeer bemoeielijken, omzoomd. De bodem des lands rijst langzaam van het N. naar het Z. Langs de zee bestaat hij bijna geheel uit vlakke, aangeslibde, alluviale gronden, die op vele plaatsen moerassig zijn. Naar het binnenland rijst de bodem en gaat eindelijk over in een strook, welker oppervlakte meestal uit blinkend kwartzand bestaat, dat op een leemrijken ondergrond rust. Aan den noordrand van deze strook vindt men de savannen, met hard, lang gras en lage struiken bedekt, doch langs de rivieren afgebroken door wouden. Verder in het binnenland vindt men de gebergten, voor een gedeelte uit graniet opgebouwd.

De belangrijkste rivieren van Suriname zijn: de *Corantijn*, de *Nickerie*, de *Coppename*, de *Suriname*, en de *Marowijne*. Door een tal van kreek en zijrivieren, welke het lage land doorkronkelen, zijn deze rivieren onderling verbonden.

Het klimaat van Suriname is zeer warm; de gemiddelde temperatuur van Paramaribo is bijna 27° C. Evenwel is het er geenszins zoo ongezond, als men langen tijd meende.

De plantengroei draagt geheel een tropisch karakter. De voornaamste plantaardige produkten zijn: *suiker*, *cacao*, *koffie*, *katoen*, *rijst*, *boomen*, *maniok* en uitstekend *timmerhout*. De hoofdprodukten van uitvoer zijn *suiker* (in 1892: 4,8 mill. K.G.),

melasse, *rum*, *cacao* (1689157 K.G.), *koffie* (1557 K.G.) In de binnenlanden van Suriname vindt men goudhoudende gronden, die tegenwoordig geëxploiteerd worden; de uitvoer van goud bedroeg in 1892 een waarde van 1478163 gulden. De goudrijke streken tusschen de beide bronrivieren der Marowijne (de *Lawa* en de *Tapanahony*), waarover grensgeschillen met Frankrijk bestonden, zijn in 1891 bij scheidrechterlijke uitspraak aan Nederland toegewezen. **Paramaribo** is de hoofdstad, met (\pm 29000 inw.).

§ 232. **Curacaosche eilanden.** Hiertoe behooren *Curacao*, *Bonaire* en *Aruba*, eilanden aan de kust van Zuid-Amerika gelegen, en ook wel *Eilanden onder den Winl* geheeten. Te zamen beslaan zij niet meer dan 15 Geogr. mijlen oppervlakte. De eilanden zijn bergachtig, en bestaan hoofdzakelijk uit kalkrotsen. Curacao is het belangrijkste dezer eilanden. De steile kusten vormen goede reeden, en de hoofdstad **Willemstad** (\pm 10000 inw.) heeft in de *St. Annabaai* een goede haven. De bodem levert phosphoruskalk voor den uitvoer.

§ 233. **De Nederlandsche Antillen.** Van de Kleine Antillen zijn *St. Eustatius*, *Saba* en de helft van *St. Martin* Nederlandsche bezittingen. *St. Eustatius*, dat vroeger een uitgebreiden handel had, heeft thans zijn beteekenis verloren.

I N H O U D.

HANDELS-AARDRIJKSKUNDE.

Algemeen Overzicht.

I. De natuurlijke gesteldheid der aarde.

	Bladz.
§ 1. De aarde als natuurlichaam	1
" 2. De dampkring	1
" 3. Temperatuur en verdeeling der aarde in luchtstreken	1
" 4. De verdeeling der temperatuur over de aarde	3
" 6. Neerslag uit den dampkring en verdeeling van den regen	7
" 7. De zee	8
" 8. De beweging der zee. Zeestroomen.	8
" 9. Vloed en ebbe	9
" 10. Algemeene slotopmerkingen	10

II. Algemeene onderwerpen voor den handel van beteekenis.

" 11. Het begrip handel en de wijze van uitvoering	10
" 12. Iets over de ontwikkeling van het marktwezen	11
" 13. De beurzen en het beurswezen in eenige landen.	12
" 14. Handelspolitiek en handelstractaten.	14
" 15. Behartiging der handelsbelangen door de regeering in den vreemde. Consuls en consulaire ambtenaren.	16
" 16. Voorwaarden voor de toelating van Nederlanders in vreemde landen	17
" 17. Intercontinentale en interoceanische wegen voor den wereldhandel.	17
" 18. Middelen van handelsverkeer.	
A. Spoorwegen	18
B. Scheepvaart	19
" 19. Post en Telegraphie	19

Bladz.

§ 20. De talen der aarde	19
" 21. Vreemde munten, maten en gewichten	20
" 22. Bankbiljetten en Circulatiebanken	26
" 23. Overzicht van de notenbanken in verschillende landen	27

III. Overzicht van den handel in eenige belangrijke artikelen en van de visscherij

" 24. Granen	29
" 25. Rijst.	31
" 26. Aardappelen	31
" 27. Peulvruchten en groenten	31
" 28. Zuidvruchten en ooft.	31
" 29. Suiker	31
" 30. Koffie	32
" 31. Thee	33
" 32. Tabak	33
" 33. Wijn	34
" 34. Bier.	34
" 35. Katoen.	35
" 36. Vlas.	35
" 37. Huiden.	35
" 38. Wol.	35
" 39. Steenkolen	36
" 40. IJzer en staal	36
" 41. Koper, zink en tin	36
" 42. Edele metalen. Goud en zilver	36
" 43. Petroleum.	38
" 44. Zeevisscherij.	38

IV. Historisch overzicht van den loop van den wereldhandel.

" 45. De wereldhandel tijdens de oude geschiedenis	39
" 46. De middeleeuwen	41
" 47. De nieuwe geschiedenis.	46
" 48. De werelddeelen	48

EUROPA.

Algemeen Overzicht.

§ 49.	De ligging en de kustontwikkeling van Europa	48
" 50.	Iets over de kustvormen in verband met het verkeer.	49
" 51.	Het hoog en het laag van den bodem	51
" 52.	De rivieren en de stroomgebieden	52
" 53.	Het klimaat van Europa	54
" 54.	De plantengroei van Europa, en enkele opmerkingen over de verbreiding van dieren	56
	I. De toendra's.	
	II. Het woudgebied van Middel-Europa.	
	III. Het Middellandsche Zeegebied.	
	IV. Het Steppengebied.	
" 55.	De bevolking van Europa	58
" 56.	De landen van Europa	59

Duitschland.

" 57.	Geographische ligging van Duitschland en beteekenis daarvan voor klimaat, handel enz.	60
" 58.	Het hoog en laag van den bodem en de natuurlijke gesteldheid des lands.	61
	I. De Noord-Duitsche laagvlakte.	
	II. Het Middel-Duitsche bergland.	
	III. Het Zuidwest Duitse bekken en zijne gebergten.	
" 59.	De Duitse Jura	66
" 60.	De Zwabisch-Beiersche hoogvlakte	66
" 61.	Het Bohemer woud, het Beiersche woud en het Fichtelgebirge	66
" 62.	De zeeën en rivieren van Duitschland en hare beteekenis voor den handel	67
	I. De Rijn. a. Geschiedenis van de Rijn als handelsweg. b. Natuurlijke gesteldheid van de Rijn.	
	II. De Eems.	
	III. De Wezer.	
	IV. De Elbe.	
	V. De Oder.	
	VI. De Weichsel.	
	VII. De Pregel.	
	VIII. De Memel of Njemen.	
	IX. Het Noord-Oostzeekanaal.	
	X. De Donau.	
" 63.	De bevolking van Duitschland	71
" 64.	Staatkundige toestand en krijgswezen	72
" 65.	Ontwikkeling van den handel en het verkeer en van de staathuishoudkundige beginselen.	72
" 66.	De staten en bezittingen van het Duitse rijk.	75
" 67.	Middelen van bestaan	75

	A. Landbouw en veeteelt.	
	B. Bergbouw, zoutwerken en ijzerhutten.	
	C. Nijverheid en handwerken.	
	D. Handelsbeweging.	
§ 68.	Binnenlandsche middelen van verkeer	77
" 69.	Plaatsbeschrijving	77
	A. Het koninkrijk Pruisen.	
	1. De Rijnprovincie.	
	2. De provincie Hannover.	
	3. » » Saksen.	
	4. De provincie Sleeswijk-Holstein.	
	5. » » Saksen.	
	6. » » Hessen-Nassau.	
	7. » » Brandenburg.	
	8. » » Pommeren.	
	9. » » West Pruisen.	
	10. » » Oost-Pruisen.	
	11. » » Posen.	
	12. » » Silezië.	
	I. Hohenzollern.	81
	II. De kleine N.-Duitsche Staten.	81
	III. De Vrije- en Hanzesteden.	81
	Steden in eenige kleine Staten van het noorden.	83
	Het koninkrijk Saksen.	83
	» » Beieren.	84
	» » Württemberg.	84
	» Groothertogdom Baden.	84
	» » Hessen.	84
	» Rijsland Elsass-Lotharingen.	84
§ 70.	Het Groot-Hertogdom Luxemburg	85
	Zwitserland.	
" 71.	Natuurlijke gesteldheid	85
	A. Hoog en laag.	
	B. Rivieren.	
	C. Klimaat.	
" 72.	De bevolking, staatsvorm enz.	87
" 73.	Ontwikkeling van nijverheid, handel en verkeer	87
" 74.	Produkten des lands en middelen van bestaan	88
" 75.	Plaatsbeschrijving	89
	Oostenrijk-Hongarijë.	
" 76.	Algemeen overzicht van ligging, hoog en laag des bodems en staatsgesteldheid	89
" 77.	De Donau	90
" 78.	Bevolking en staatsinrichting. Leger en vloot. Kerk en School	91
" 79.	Ontwikkeling van landbouw, handel en nijverheid in deze eeuw	92
" 80.	Voortbrengselen en middelen van bestaan	94
	A. Landbouw, bosschen en veeteelt.	
	B. Bergbouw, salinen en ijzerhutten.	
	C. Nijverheid.	
	D. Handel en verkeer.	

	Bladz.		Bladz.
§ 81. Indeeling	97	§ 94. Het vorstendom Monaco	125
" 82. Alpenland	97	Het Pyreneesch Schierelland.	
" 83. Plaatsbeschrijving	98	" 95. Ligging en natuurlijke gesteldheid .	125
1. Aartshertogdom Beneden- en Boven-Oostenrijk.		<i>Het Koninkrijk Spanje.</i>	
2. Het Hertogdom Salzburg.		" 96. Bevolking	128
3. Het vorstelijk graafschap Tirol en Vorarlberg.		" 97. Historisch overzicht van den economischen toestand van Spanje in deze eeuw	129
4. Het Hertogdom Stiermarken.		" 98. Middelen van bestaan	129
5. " " Karinthië.		A. Landbouw, produkten uit het plantenrijk, veeteelt enz.	
6. " " Krain.		B. Mijnen, salinen.	
7. Het Kustland.		C. Nijverheid.	
Ontwikkeling van Triëst als handels haven.		" 99. Handel en verkeer	131
8. Het koninkrijk Dalmatië.		" 100. Plaatsbeschrijving	132
9. " " Bohemen.		<i>Het koninkrijk Portugal.</i>	
10. " " Moravië.		" 101. Bevolking, staat, kerk enz.	133
11. Het hertogdom Silezië.		" 102. Ontwikkeling van handel, nijverheid en verkeer	134
12. Het koninkrijk Galicië en Lodomerië en het hertogdom Bukowina.		" 103. Middelen van bestaan	134
13. Het koninkrijk Hongarije en Zevenburgen.		A. Landbouw en veeteelt.	
Kroatië en Slavonië.		B. Bergbouw, nijverheid enz.	
Bosnië en Herzegowina.		C. Handel en verkeer.	
Het koninkrijk België.		" 104. Plaatsbeschrijving. Ontwikkeling van Lissabon	136
" 84. Natuurlijke gesteldheid des lands enz.	102	" 105. Gibraltar	136
" 85. Bevolking, staatsbestuur, leger, kerk en school	103	Het koninkrijk Italië.	
" 86. Ontwikkeling van handel en nijverheid in België	104	" 106. Natuurlijke gesteldheid	137
" 87. Middelen van bestaan	106	A. Boven-Italië.	
A. Landbouw en veeteelt. Wouden.		B. Het schiereiland van Italië.	
B. Bergbouw enz.		" 107. Bevolking	139
C. Nijverheid.		A. Afkomst.	
D. Handel en verkeer. Scheepvaart.		B. Volksdichtheid.	
" 88. Plaatsbeschrijving	107	C. Staatsinrichting enz.	
De republiek Frankrijk.		" 108. Overzicht van de geschiedenis der ontwikkeling van handel en nijverheid	140
" 89. Natuurlijke gesteldheid des lands .	109	" 109. Middelen van bestaan	140
" 90. Bevolking, staatsinrichting, leger, kerk enz.	111	A. Landbouw en veeteelt.	
" 91. Ontwikkeling van handel, nijverheid, landbouw, enz. in den nieuwsten tijd	113	B. Bergbouw, enz.	
" 92. Middelen van bestaan	114	C. Nijverheid.	
A. Landbouw en veeteelt enz.		D. Handel.	
B. Bergbouw, Salinen, enz.		" 109a. Plaatsbeschrijving	143
C. Nijverheid.		1. Ontwikkeling van Genua en beteekenis van de Riviera.	
" 93. Indeeling en plaatsbeschrijving . .	118	2. Piemont.	
Natuurlijke grondslagen voor de ontwikkeling van Parijs als centrum van het Seine-bekken en hoofdstad des lands.		3. Lombardijë.	
Ontwikkeling en beteekenis van Havre en Rouen.		4. Venetië.	
Boulogne, Calais en Duinkerken en haar beteekenis.		Ontwikkeling van Venetië.	
Ontwikkeling van Marseille.		5. Emilia.	
" " Bordeaux.		6. De Marken.	
Nantes en St. Nazaire en haar beteekenis.		7. Umbrië.	
		8. Toskane.	

	Bladz.		Bladz.
9. Rome		Skandinavië.	
10. Campanië.		§ 131. Ligging en natuurlijke gesteldheid	
11. Apulië.		des lands	167
12. Calabrië.		„ 132. Bevolking	168
13. Het eiland Sicilië.		„ 133. Produkten des lands	168
14. Sardinie.		„ 134. Nijverheid, handel en verkeer	168
15. Buitenlandsche bezittingen.		„ 135. Plaatsbeschrijving	169
§ 110. De Maltagroep	147	A. Zweden.	
Het Balkan-schiereiland.		B. Noorwegen.	
„ 111. Algemeen overzicht der natuurlijke		Het Keizerrijk Rusland.	
gesteldheid van het land.	148	„ 136. Ligging, beteekenis enz.	169
„ 112. Bevolking en staten	148	„ 137. Natuurlijke gesteldheid des lands	169
<i>Het Koninkrijk Griekenland.</i>		„ 138. Bevolking	171
„ 113. Natuurlijke gesteldheid	149	„ 139. Ontwikkeling van nijverheid, handel	
A. Ligging, kusten.		en verkeer.	171
B. Gesteldheid des lands.		„ 140. Produkten des lands, landbouw, vee-	
„ 114. Bevolking en staat	149	teelt. Middelen van bestaan.	172
„ 115. Voortbrengselen, bedrijf en handel	150	„ 141. Plaatsbeschrijving	173
„ 116. Plaatsbeschrijving. Athene	152	A. Het Grootvorstendom Finland.	
<i>Europeesch Turkijë.</i>		B. Rusland.	
„ 117. De bevolking	152	Het Werelddeel Azië.	
A. Staatswezen.		„ 142. De landen van Azië	174
B. Economische toestand. Landbouw		„ 143. Russisch Azië	174
en veeteelt.		„ 144. A. Kaukasië	174
C. Industrie.		„ 145. B. Russisch Centraal-Azië	175
D. Handel en verkeer.		„ 146. Siberië, het Amurland en Sachalien.	175
„ 118. Plaatsbeschrijving	153	„ 147. Turksche bezittingen in Azië.	176
Konstantinopel.		A. Klein Azië.	
Het vorstendom Bulgarijë met Oost-		B. Armenië en Kurdistan.	
Rumelië.		C. Syrië en Palestina.	
„ 119. Bevolking, bestaansmiddelen, handel		D. Turksch Arabië met aangrenzend	
en verkeer.	154	gebied.	
<i>Het Koninkrijk Servië.</i>		„ 148. Perzië of Irân	178
„ 120. Bevolking, middelen van bestaan enz.	154	„ 149. Beludschistân	178
„ 121. Het vorstendom Montenegro	154	„ 150. Afghanistan	178
<i>Het Koninkrijk Rumenië.</i>		„ 151. Britsch-Azië	179
„ 122. Bevolking, bedrijf enz.	154	Britsch-Indië.	
Groot Britannië en Ierland.		Landbouw en veeteelt, nijverheid, han-	
„ 123. Ligging en natuurlijke gesteldheid	155	delsverkeer. Plaatsbeschrijving.	
„ 124. Bevolking	157	„ 152. Het eiland Ceylon.	181
„ 125. Ontwikkeling van handel en verkeer	157	„ 153. De Straits Settlements	181
„ 126. Landbouw en veeteelt. Grondeigen-		„ 154. Britsch Noord-Borneo	181
dom, pachters enz.	159	„ 155. Hongkong.	181
„ 127. Plaatsbeschrijving. Londen.	163	„ 156. Fransche bezittingen in Azië.	182
Beteekenis en ontwikkeling van Londen.		„ 157. Portugeesche Bezittingen in Azië	182
„ 128. De Britsche koloniën	165	„ 158. Het koninkrijk Siam	182
Het Koninkrijk Denemarken.		„ 159. Het Chineesche Rijk	182
„ 129. Algemeen overzicht van land en volk,		„ 160. Het koninkrijk Korea.	184
van handel en verkeer enz.	166	„ 161. Het keizerrijk Japan of Nippon	184
„ 130. Plaatsbeschrijving	166	„ 162. Spaansche bezittingen. De Philip-	
		pijnen	185
		Het werelddeel Afrika.	
		„ 163. Egypte.	186
		„ 164. Het rijk van den Mahdi.	187
		„ 165. De noordkust van Afrika	187

	Bladz.
A. Barka en Tripoli.	
B. Tunis.	
C. Algiers.	
D. Marokko.	
§ 166. De sahara	188
" 167. Sudan	188
" 168. De Fransche bezittingen in Noordwest-Afrika	189
" 169. Britsche bezittingen in Noordwest-Afrika	189
" 170. Portugeesche bezittingen in Noordwest-Afrika	189
" 171. Duitsche bezittingen	189
" 172. Liberia	189
" 173. Aschanti en Joruba	189
" 174. Fransch Kongo	189
" 175. De Kongostaat	189
" 176. De Portugeesche Bezittingen: Kongo, Angola, Benguella, Mossamedes	190
" 177. Duitsch Zuidwest-Afrika	190
" 178. Britsche bezittingen en protectoraten in Zuid-Afrika	190
A. De Kaapkolonie.	
B. Natal.	
" 179. De Oranje-Vrijstaat	191
" 180. De Zuid-Afrikaansche Republiek (Transvaal)	191
" 181. Portugeesch Oost-Afrika. (Lourenço-Marques en Moçambique)	191
" 182. Zanzibar	192
" 183. Duitsch Oost-Afrika	192
" 184. Britsch Oost-Afrika	192
" 185. Het gebied der Italiaansche belangen.	192
" 186. Fransche en Engelsche bezittingen aan de golf van Aden	192
" 187. Afrikaansche eilanden	192
Amerika.	
" 188. De poollanden	192
" 189. Britsch Noord-Amerika	193
A. Dominion of Canada.	
B. New-foundland met Labrador.	
" 190. De Vereenigde Staten van Noord-Amerika.	193
A. Nieuw-Engeland en de oostelijke kustlanden.	
B. Noordwestelijke en binnenlandsche staten	
C. De zuidelijke kuststaten.	
D. De Pacifische staten.	
E. De territorien.	
" 191. Mexico	197
" 192. Midden-Amerika	197
" 193. West-Indië	197
I. Spaansche bezittingen.	
II. Haïti.	
III. Britsche bezittingen.	

	Bladz.
IV. Fransche bezittingen.	
V. Deensche bezittingen.	
VI. Nederlandsche bezittingen in Amerika.	
§ 194. De republiek Venezuela	198
" 195. Guyana.	198
I. Britsch Guayana.	
II. Nederlandsch Guyana	
III. Fransch Guyana.	
" 196. De Vereenigde Staten van Brazilië	199
" 197. De republiek Paraguay	199
" 198. " " Uruguay	200
" 199. De Argentijnsche republiek	200
" 200. De Falklands-eilanden	200
" 201. De republiek Chili.	200
" 202. " " Bolivia	201
" 203. " " Peru.	201
" 204. Ecuador	201
" 205. De republiek Columbia	202
Australië.	
" 206. Het vasteland van Australië of Nieuw-Holland	202
A. Bodem.	
B. Planten en dieren.	
C. Bevolking.	
D. Produkten voor den handel.	
E. Staten.	
" 207. Melanesië en Polynesië	206
A. Nieuw-Guinea.	
B. Fransche bezittingen.	
C. Engelsche bezittingen.	
D. Duitsche bezittingen.	
E. Spaansche bezittingen	
F. Neutrale eilanden.	
G. De Sandwich eilanden.	
Nederland en de Nederlandsche koloniën en bezittingen.	
" 208. De ontwikkeling van den handel in Nederland, gedurende de nieuwe geschiedenis	208
Tegenwoordige economische toestand en handel van Nederland.	
" 209. Produkten des lands	216
A. Veeteelt en produkten daaruit voorkomend.	
B. Landbouw.	
C. Tuinbouw, bloemkweekerij enz.	
" 210. Nijverheid.	221
" 211. Buitenlandsche handel	221
" 212. Buitenlandsche scheepvaart.	223
" 213. De zeevisscherij.	224
De Nederlandsche bezittingen en koloniën.	
" 214. Koloniën en bezittingen.	225

	Bladz.		Bladz.
§ 215. Algemeen overzicht. Ligging en in- deeling	225	V. Thee.	
" 216. Klimaat	225	VI. De Kina.	
" 217. Planten	226	VII. Indigo-cultuur.	
" 218. Dieren	228	VIII. Cacao.	
" 219. De inlandsche bevolking in Ned- Indië	228	IX. Specerijen.	
" 220. Met Inlanders gelijk gestelden . .	229	X. Tin.	
I. Chineezen.		XI. Goud en diamant, steenkool.	
II. Arabieren.		§ 224. Handel en verkeer.	236
III. Indo-Europeanen.		Uitvoer der belangrijkste artikelen. Al- gemeene invoer der belangrijkste ar- tikelen.	
" 221. Bestuur.	230	" 225. Het eiland Java met Madoera. . .	239
" 222. Grondbezit en grondgebruik . . .	230	" 226. Sumatra en omliggende eilanden. .	240
" 223. Cultuurprodukten voor de Europee- sche markt. Landbouw en nijver- heid	231	" 227. Het eiland Borneo.	240
I. Rijst.		" 228. Het eiland Celebes.	241
II. Koffie.		" 229. De Kleine Soenda-eilanden. . . .	241
III. Suiker.		" 230. De Molukken	241
IV. Tabak.		De Nederlandsche koloniën in Amerika.	
		" 231. Suriname	241
		" 232. Curaçaosche eilanden.	242
		" 233. De Nederlandsche Antillen. . . .	242