

## Die wirtschaftlichen Typen der Städte.\*)

Neben der Ernährungsfrage ist für den Menschen bei der Wahl seiner Wohnstätten das Schutzbedürfnis am wichtigsten geworden, und zwar sowohl gegenüber den Unbilden der Natur, z. B. Überschwemmungen und den aus den Talgründen aufsteigenden Fieberdünsten, wie gegenüber tierischen und menschlichen Feinden. Das Streben nach möglichst ausgiebiger Verteidigung ist auf niederen Kulturstufen ausschließlich maßgebend und hat durch seine menschenzusammendrängende Kraft auch zu den meisten Siedelungen der heutigen Kulturvölker den Grund gelegt. Nach Aristoteles ist bei der Anlage einer Stadt auch die Meinung der Taktiker von großem Gewicht, die verlangen, daß die Annäherung für den Feind schwierig, für den Sieger der Ausgang leicht sei. Die Unsicherheit, die überall die Anfänge der Kultur begleitet, hat schon früh zur Anlage kriegerischer Niederlassungen verschiedenster Art geführt, und die ältesten Städte sind zugleich Festungen gewesen. Fast alle städtischen Siedelungen des Altertums und Mittelalters waren mit Wall und Graben umgeben, und ihre Lage wurde ausschließlich durch die Anforderungen der Sicherheit und leichten Verteidigungsfähigkeit bestimmt, zu denen auch die Möglichkeit hinreichender und ungehinderter Wasserversorgung gehört.

Während Wasser in feuchten Ländern fast überall reichlich vorhanden ist (Abb. 6), spielt es im wasserarmen Karst, in den Steppen und in der Wüste bei der Ortswahl eine um so wichtigere Rolle. Nicht umsonst haben sich die Österreicher das herzegovinische Grenzstädtchen *Bilek* gesichert. Denn in weitem Umkreise ist es der einzige Ort, der bei einem Kriege gegen Montenegro die Ansammlung größerer Truppenmassen gestattet, da die als mächtige Karstquelle aus dem Kalkfels sprudelnde *Trebinjčica* jederzeit genügendes Trinkwasser liefert. In Marokko liegt der Dorfbrunnen vielfach innerhalb der befestigten *Kasba*, so daß etwaige Unruhen der

\*) Vgl. außer der Literatur auf S. 6 noch: Delitsch, a. a. D. S. 130—131. — Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs (Tübingen 1893), S. 10. — Wäntig, Die wirtschaftliche Bedeutung der Großstädte. In: Die Großstadt, S. 174—184. — A. Hettner, Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedelungen. Geogr. Ztschr. 8 (1902), S. 92—100.

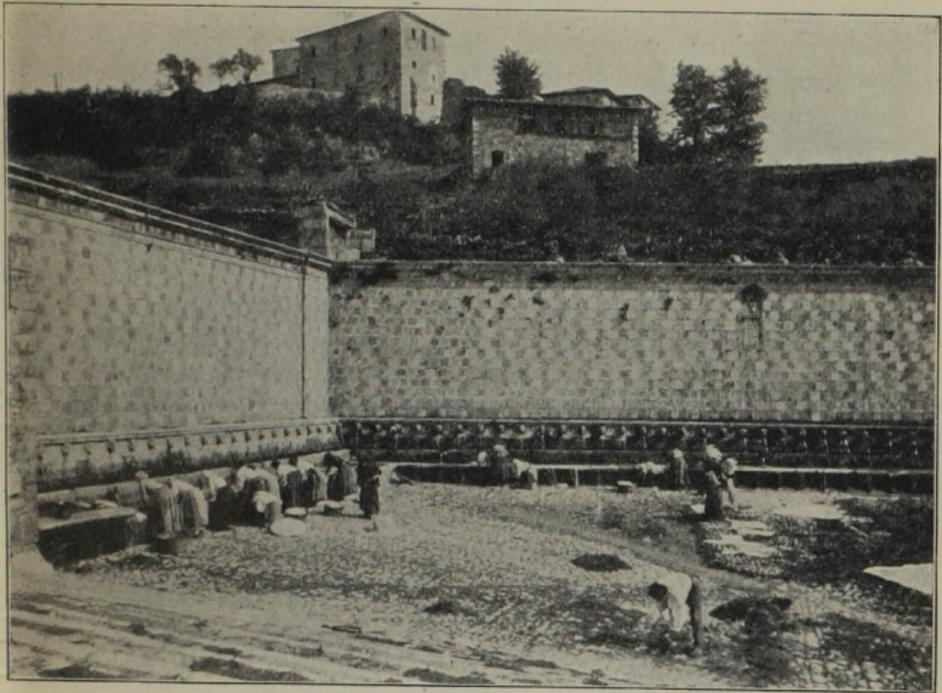


Abb. 6. 99 Quellen von Aquila in den Abruzzen. (Nach Photographie.)

Bewohnerschaft durch Sperrung des Trinkwassers leicht im Keime erstickt werden können. In den Dasen der Sahara werden ganze Dörfer bei der Anlage eines Brunnens aufgeboten, und der Augenblick des Durchstichs wird feierlich begangen.

Die Rücksicht auf die Verteidigung drückt sich in der den jeweiligen Geländebedingungen angepassten Schutzlage vieler Siedlungen aus. Wirtschaftliche Motive kommen hierbei erst in zweiter Linie zur Geltung, wengleich man ihnen ebenfalls soweit als möglich Rechnung trägt und namentlich eine die Verkehrswege beherrschende Lage auszuwählen trachtet.

In sumpfig- und wasserreichen Gegenden zieht sich der Mensch gern auf die im schützenden Wasser, an den Untiefen fischreicher Flüsse und Seen oder im menschenfeindlichen Morast gleichsam als künstliche Inseln angelegten Pfahlbauten zurück, die nicht bloß einer längst vergangenen Epoche der menschlichen Kulturgeschichte angehören, sondern in vielen Gegenden der Erde noch heute angetroffen werden. In größtem Maßstabe stellen Umster-

dam und Venedig Pfahlbaustädte dar, die um des besseren Schutzes willen inmitten des Wassers auf Pfahlrosten errichtet wurden. Im überfüllten China und in manchen dicht bewohnten Gebieten Hinterindiens weist der Mangel an Wohnraum viele Tausende von Menschen aufs Wasser, so daß dort volkreiche Floß- und Hausbootfiedelungen entstehen, um den vorhandenen Boden möglichst der Ausnutzung durch den Ackerbau vorzubehalten. Auch Zufluchtsstätten in den Wipfeln hoher Bäume, förmliche Baumdörfer, sind im Urwalde sehr beliebt, oder man siedelt sich auf Fluß- und Küsteninseln an, die ihren Bewohnern ausreichende Sicherheit gewähren und dabei doch den Verkehr mit der Außenwelt erleichtern. Fast sämtliche älteren Seehandelsstädte liegen auf Küsteninseln, und ebenso sind Bombay, Singapur, Hongkong und New York gute Beispiele für eine solche Lage. Auf Flußinseln entstanden die alten Stadtkerne von Berlin und Paris, und die Insellage inmitten eines Geflechtes von Seen, Sümpfen und Wasserfäden ist von jeher für die Wahl und Anlage der Festungen bedeutsam gewesen: Posen, Straßburg, Mantua.

Einen natürlichen Rückhalt gewährt ferner die Lage auf einem schmalen, leicht zu sperrenden Felsporn, der weit ins Meer vorspringt: Gibraltar. Für die ältesten griechischen Städte war nach G. Hirschfeld die Kaplage charakteristisch, d. h. die Lage auf einem Bergsporn, der zwischen zwei Tälern gegen die Ebene oder ins Meer vorspringt. Mit besonderer Vorliebe hat man endlich die Berglage als Schutzlage gewählt, namentlich dann, wenn ein über die Niederung emporragender Gipfel die Umgebung weithin beherrschte und teils durch seine natürliche Steilheit schwer zugänglich und leicht zu verteidigen, teils durch Kunst ohne große Mühe zu befestigen war. Viele Städte der alten Griechen wurden durch einen solchen Burgberg beherrscht, Athen durch die Akropolis, Theben durch die Kadmeia. Ebenso schmiegten sich zahlreiche deutsche Städte — Nürnberg, Tübingen, Heidelberg, Marburg, Koburg, Rudolstadt, Meißen — eng an einen solchen natürlichen Rückhalt an und sind dann oft durch die Endung =burg, =berg, =fels oder =stein kenntlich. Ebenso besaß fast jede Siedelung der Siebenbürger Sachsen ihre hochragende Burg oder ihr Kirchenkastell, deren leider immer mehr verfallende Mauern von gar manchen schweren Zeiten erzählen, in denen sich die deutschen Grenzbauern vor den einbrechenden

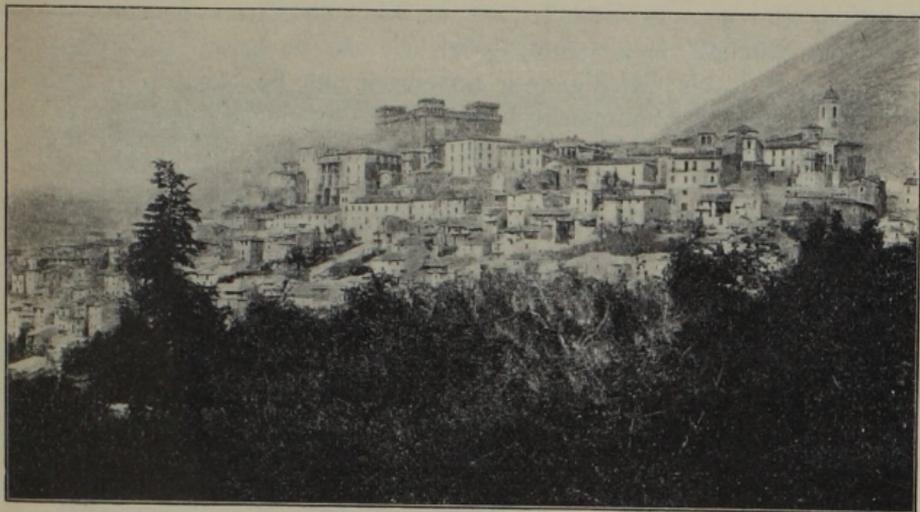


Abb. 7. Celano am Fucinersee in den Abruzzen. (Nach Photographie.)

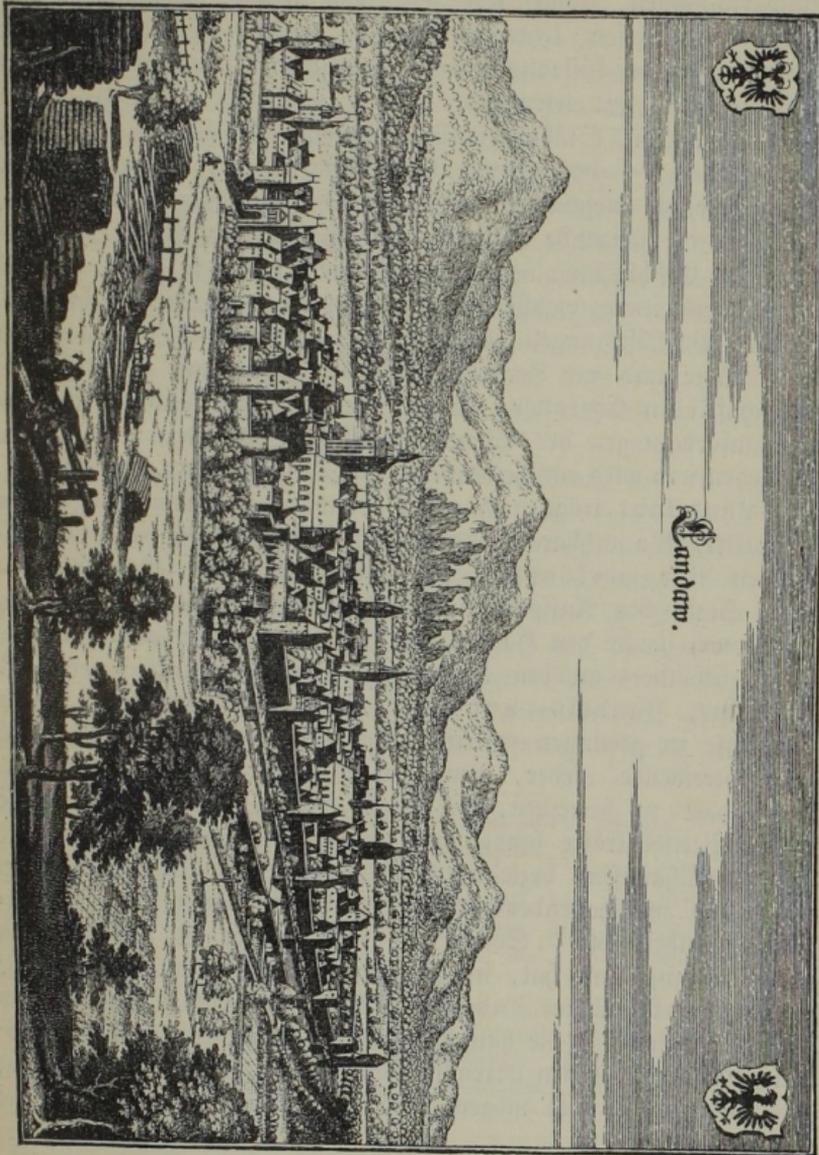
Türkenscharen hinter jene festen Schutzwehren zurückzogen. Nicht geringere Schwierigkeiten bereiteten den Franzosen die gleich Adlerhorsten an steile Felswände geklebten Kabylenländer und den Russen die unzugänglichen Bergnester der Kaukasusvölker mit ihren burgartig gebauten und übereinandergetürmten Steinhäusern. Das klassische Land der Bergstädte, die in Deutschland verhältnismäßig selten sind, ist aber Italien, wo fast von jeder beherrschenden Höhe eine Siedelung herabschaut: Assisi, Orvieto, Perugia, Siena, Chieti, Celano usw. (Abb. 7). In ähnlicher Weise krönt Toledo die steil abfallende Hochfläche eines auf drei Seiten vom Tajo umflossenen Granithügels, während das Plateau der französischen Festung Besançon vom Doubs, die bulgarische Felsterrassenstadt Tirnowa von der Jantra und die algerische Bergstadt Konstantine, das alte Cirta, vom Ued Rumel derart umflossen werden, daß sie nur durch einen schmalen, leicht zu verteidigenden Felsisthmus mit dem übrigen Lande zusammenhängen.

Wo endlich der Schutz eines natürlichen Zufluchtsortes fehlte, da wurde er künstlich geschaffen. So ist gar manches Standlager römischer Legionen und mohammedanischer Erobererscharen und manches Kosakendorf mit den sich daran anschließenden Budenreihen der Kaufleute das Saatkorn einer Stadt geworden.

Auch Burgen und Schlösser — in Rußland Kreml genannt —, deren Rückhalt man suchte, haben die um sie herum entstandene Ortschaft in die Befestigungen einbezogen und sie dadurch zu noch wirksameren Schutzorganen des umliegenden offenen Landes gemacht. Auf die Befestigung der mittelalterlichen Stadt geht das englische Wort borough und der im 9. Jahrhundert aufkommende deutsche Name Bürger (= Burger, burgensis) zurück, der den Städter als den Bewohner und Verteidiger einer Burg, d. h. eines befestigten Ortes, kennzeichnet (Abb. 8).

Mit wachsender Kultur und mit der Zunahme der allgemeinen Sicherheit tritt aber das Schutzbedürfnis mehr und mehr hinter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zurück, die schließlich ganz allein für die Lage und die weitere Entwicklung der Städte entscheidend wurden. Man erkannte, daß die schwer zugängliche Schutzlage, so wertvoll sie in unruhigen Zeitläuften war, unter friedlichen Verhältnissen bedeutungslos, ja hinderlich und nachteilig oder geradezu verhängnisvoll wurde. Daher stiegen die Siedlungen von den Höhen herab oder kamen aus ihren versteckten Schlupfwinkeln hervor und suchten solche Lagen auf, die ihr Wirtschafts- und Verkehrsleben begünstigten, weil alle Orte mit unbequemen wirtschaftlichen Beziehungen von denen mit besseren Verkehrsverbindungen und wirtschaftlichen Hilfsquellen überflügelt wurden. So kommt es, daß die Schutzlage, die einst einen so maßgebenden Einfluß auf die Anlage einer Niederlassung ausübte, heute in allen Kulturländern nur noch eine geschichtliche, jetzt nicht mehr wirksame Ursache für die Städtegründung ist. Wälle und Gräben sind als Erbstück vergangener Zeiten eine Last geworden, der man sich aus wirtschaftlichen Gründen ganz oder fast ganz entledigt hat. Oder die Ortschaften setzen sich aus zwei ungleichen Teilen zusammen, der Altstadt auf der Höhe, die unter Umständen — das alte Dulcigno ist hierfür ein Beispiel — mehr und mehr verlassen wird, und der Neustadt am Fuße des Berges oder am Ausgange der einst schützenden Talschlucht, in der sich das Wirtschafts- und Verkehrsleben vorzugsweise sammelt. Die siebenbürgische Stadt Kronstadt, deren Vorstädte aus einem versteckten Engtale zusehends in die offene Ebene vordringen, führt diesen Wachstumsprozeß deutlich vor Augen. In Gegenden, die früher viel unter Seeräubern zu leiden hatten, legte man die Siedelungen gern ein Stück landeinwärts vom Meere an, weil sich die Piraten

niemals allzuweit vom sicheren Bord ihrer Schiffe zu entfernen wagten. Wichtige Städte des Altertums wie Troja, Athen und



Sandan.

Tab. 8. Sandan nach Meriton. (Nach M e h e r s G e o g r . - K a l e n d e r .)

Rom blühten daher nicht unmittelbar am Meer auf, und eine Reihe spanisch-amerikanischer Küstenstädte zeigt dieselbe Eigentümlichkeit

der Lage. Als das Piratenunwesen aufhörte, dehnten sich jene Küstenstädte bis zum Meere aus, oder wenn sie zu weit landeinwärts lagen, schuf sich jede von ihnen einen besonderen Hafentort. Diesen letzteren Vorgang lassen die eigentümlichen Doppelreihen der küstennahen und eigentlichen Küstenstädte Apuliens und Siziliens gut erkennen.

Haben die Städte zuerst noch eine vorwiegend bäuerliche Bevölkerung — das Mittelalter kannte in der Hauptsache nur Landstädte, die allesamt ein ziemlich gleichartiges Gepräge hatten —, so führt die steigende Kultur-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung, die Erschließung neuer Erwerbsquellen und in ihrem Gefolge die Arbeitsteilung, welche die Bewohner eines Landes die mannigfachsten Beschäftigungen ergreifen läßt, zu einer Differenzierung der Städte und zur Herausbildung von Orten mit verschiedenem wirtschaftlichen Charakter. Er bestimmt die Lage und die Wachstumsanforderungen der Stadt, beeinflusst ihren Bauplan und ihr Aussehen und wird entscheidend für die Tätigkeit ihrer Bevölkerung. Die Landstadt trägt noch einen überwiegend landwirtschaftlichen Charakter. Wo nutzbare Bodenschätze zur Ausbeutung einladen, entstanden Bergwerksorte. Der Schutz, den die festen Mauern einer Stadt der Auffpeicherung und dem Austausch von Waren gewährten, weckte den Handel und ließ in günstiger geographischer Lage, besonders an den Kreuzungs- und Haltepunkten der Verkehrswege, Handels- und Verkehrsstädte anwachsen. Wo Rohstoffe zu gewinnen waren, ließen sich zu ihrer Verarbeitung Gewerbetreibende nieder, wenn sie es nicht vorzogen, ihr Geschäft dort zu betreiben, wo sie in Wind, Wasser und Kohle billige Betriebskräfte fanden oder wo sie auswärtige Rohprodukte am vorteilhaftesten beziehen konnten oder wo ihnen ein dichtbesiedeltes, wohlhabendes Gebiet den besten Absatz ihrer Erzeugnisse gewährleistete. So hielt das Handwerk in den Städten seinen Einzug und hat, in neuester Zeit sich zum Großgewerbe entfaltend, besondere Industriestädte geschaffen. Handel und Gewerbetätigkeit sind die hauptsächlichsten Ursachen des Städtewachstums geworden, denen gegenüber die andern Faktoren, so wichtig und vielseitig sie sein mögen, weit zurückstehen. \*) So führt die

\*) Das geht daraus hervor, daß auf Grund der Berufs- und Gewerbebeziehung von 1895 nicht weniger als 53 % der städtischen Bevölkerung des Deutschen Reiches der Industrie angehörten, welches

fortschreitende politische Entwicklung eines Staates zur Herausbildung besonderer Haupt- und Residenzstädte und Verwaltungsorte, das militärische Interesse zur Einrichtung von Garnisonstädten und zur Anlage von Festungen. Auch religiöse Gründe ließen Städte entstehen und weiterwachsen, indem Klöster, Bischofsitze und Wallfahrtsstätten die Ansatzpunkte für neue Niederlassungen wurden. In gleicher Weise haben Kunst und Wissenschaft den Städten, in denen sie ihre bevorzugteste Pflege fanden, einen besonderen Charakter verliehen und nicht wenig das Aufblühen von Orten gefördert, die ohne die Anziehungskraft einer Hochschule vielleicht klein und unbedeutend geblieben wären. Das Erholungsbedürfnis endlich, das gerade für den Stadtbewohner an erster Stelle in Betracht kommt, hat die Sommerfrischen und Kurorte ins Leben gerufen und den Badeorten eine ganz andere Stellung als früher verliehen. \*)

Die verschiedenen Kräfte, die Entstehung und Wachstum der Siedlungen bedingen, treten nur selten getrennt für sich allein auf, sondern erscheinen meist in mannigfacher Verknüpfung, indem sie sich gegenseitig unterstützen und ergänzen. Für gewöhnlich überwiegt allerdings eine Berufsart in solchem Maße oder tritt in so bezeichnender Weise auf, daß sie dem betreffenden Orte einen besonderen Zug aufprägt. Wenn man daher von einer Handels-, Industrie-, Residenz-, Universitätsstadt usw. spricht, so wäre es unrichtig, aus dieser Bezeichnung folgern zu wollen,

Verhältnis in einigen ausgeprägten Fabrikstädten bis auf 75% stieg. Auf Handel und Verkehr entfielen durchschnittlich 18%, in einigen großen Binnen- und Seehandelsplätzen bis 39% der Bewohner. 8% der städtischen Bevölkerung kamen auf den öffentlichen Dienst, eine Zahl, die in einigen Beamtenstädten bis auf 24% und in Festungen mit starken Garnisonen bis auf 35% stieg. Bücher, Entstehung der Volkswirtschaft, S. 379.

\*) Fassen wir die Städtegattungen nach ihrer wirtschaftlichen Gliederung zusammen, so erzeugt der Handelsverkehr: Märkte, Expeditionsorte, Binnen- und Seehandelsstädte, Welthandelsplätze; die Ausnutzung und Verarbeitung der Bodenschätze: Ackerbau-, Bergbau-, Fabrikstädte; der Verkehr zu politischen Zwecken: Residenzstädte, Verwaltungsorte oder Beamtenstädte (Gouvernements-, Provinzial-, Kreis-, Bezirksstädte usw.), Garnisonorte, Depotplätze, Festungen; der anderweitige gesellige Verkehr: Pflegstätten von Kunst und Wissenschaft (Universitätsstädte), religiöse Mittelpunkte (Wallfahrtsorte), Erholungs- und Badeorte. Kohl, a. a. D. S. 32—35.

daß in jeder einzelnen von ihnen keine andere Erwerbsmöglichkeit außer der genannten vertreten sei. Durch eine solche Benennung soll vielmehr bloß die vorkwaltende oder die charakteristische Beschäftigung hervorgehoben werden, um so mehr, als gerade eine große Stadt das Gedeihen der verschiedenartigsten Erwerbszweige fördert.\*)

Betrachten wir die wichtigsten der vorgenannten Siedlungsgattungen noch etwas näher hinsichtlich ihrer anthropogeographischen Eigenart, so erklärt sich am einfachsten die Ortswahl derjenigen Städte, die ihre Bedeutung nicht der Verkehrslage, sondern den Bodenschätzen ihrer Umgebung verdanken. Sie liegen demgemäß in der Nachbarschaft reicher Fundstätten eines wertvollen Naturproduktes und setzen sich deren Ausnutzung zur Aufgabe. Die Ausbeutung ist jedoch mehr oder minder kostspielig; denn sie verlangt Vorkehrungen verschiedenster Art und viele Arbeitskräfte, aus deren raschem Zusammenströmen eine Niederlassung hervorgeht. Quellen- oder Badeorte verdanken ihre Entstehung dem Austritt heilkräftiger Mineralwässer und sind oft in schwer wegsamen Gegenden emporgewachsen, namentlich seit der moderne Verkehr der leidenden Menschheit ihre viel stärkere Ausnutzung möglich gemacht hat. Noch charakteristischer sind die Bergwerksstädte. Wo ergiebige Solquellen sprudeln oder Salzlager zutage treten, dort bildeten sich schon früh viel umkämpfte Niederlassungen und Verkehrsmittelpunkte, die wie die Salzorte Mitteleuropas und der Alpen zu den ältesten, bereits in vorgeschichtlicher Zeit entstandenen Siedlungen gehören. Auch in historischer Zeit hat der Bergsegen zahlreiche, zum Teil sehr hoch gelegene Orte (vgl. S. 25) ins Leben gerufen. Die meisten Bergstädte des Harzes und des Erzgebirges und des öden mexikanischen Hochlandes verdanken dem Silberabbau ihre Gründung, und neuerdings sind auf den Gold- und Diamant-

\*) In seiner beachtenswerten Studie über die wirtschaftlichen Typen der Ansiedelungen schlägt A. Hettner vor, den wirtschaftlichen Charakter der Siedlungen in sachgemäßer Weise kartographisch darzustellen, und führt aus, wie das am besten geschehen kann. Ebenso hat Hettner — Über bevölkerungsstatistische Grundkarten. Geogr. Zeitschr. 6 (1900), S. 185—192 — auseinandergesetzt, wie man auf den von ihm warm befürworteten bevölkerungsstatistischen Grundkarten, welche die Einwohnerzahl der einzelnen Orte in leicht lesbaren Symbolik zum Ausdruck bringen sollen, zugleich mit der Bevölkerungszahl auch den wirtschaftlichen Charakter der Siedlungen veranschaulichen kann.

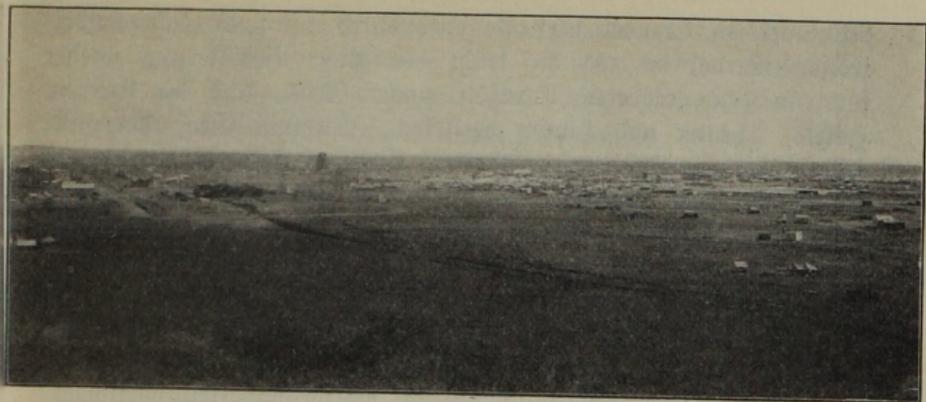


Abb. 9. Cur, westaustralische Goldminenstadt. (Nach Photographie v. Dr. L. Dieß.)

feldern Bergwerksstädte mit überraschender Schnelligkeit emporgeblüht (Abb. 9). Statt vieler Beispiele sei an das goldene Johannesburg erinnert. An der Stelle, wo noch im Jahre 1884 die einsame Lehmhütte eines armen Buren stand, erwuchs in einer der ödesten Gegenden Transvaals wie durch einen Zauber Schlag eine moderne Großstadt, die an Volkszahl und wirtschaftlicher Bedeutung die erste Stadt Südafrikas wurde und vor dem Burenkriege 102 000, 1904 dagegen 159 000 Einwohner zählte. Auch Dawson City, der Mittelpunkt des reichen Goldgebietes von Klondike, ist binnen wenigen Jahren aus einer provisorischen Barackenstadt ein lebhafter Handelsplatz mit reich ausgestatteten Läden und Warenhäusern, elektrischer Beleuchtung, elektrischer Straßenbahn und über 10 000 Bewohnern geworden.

Aber gerade die Blüte der Bergstädte ist wandelbar wie der Bergsegen selbst, und nach Erschöpfung der Minen pflegen sie ebenso rasch wieder zu veröden, wie sie entstanden, wenn nicht wie im Erzgebirge die durch die Mineralschätze angelockte Bevölkerung nach dem allmählichen Erlöschen dieser Nahrungsquelle sich andern Beschäftigungsweisen zuwandte. Denn selbst das reichste Gebirge nährt seine Bergwerksstädte nur für eine gewisse Zeit, weshalb reine Bergbauorte rasch altern und nie auf ein langes Dasein rechnen können. Im Bergbaugebiete des vereinsstaatlichen Westens gibt es gegen 100 verlassene Minenorte. Solange der Gold- und Silbervorrat des Erdinnern anhielt, schossen sie gleich Pilzen empor, beherbergten bis zu 20 000 Menschen und bewerteten ihren Reichtum nach Millionen.

Als aber die Erzader versiegt oder durch eine noch reichere übertriften wurde, da zog die leicht bewegliche Bevölkerung wieder fort, in den verödeten Straßen wuchs Gras, und die Kirchen, Hotels, Theater und Häuser verfielen. Virginia City, der vollreiche Mittelpunkt des berühmten Comstock-Silberbergbaureviers in Nevada, hat nach der zunehmenden Erschöpfung der einst so reichen Silberstätte 1880 nur noch 11000 und 1900 bloß noch 2700 Einwohner gehabt. Die Bewohnerzahl der Bergwerkstadt Eureka, ebenfalls in Nevada, ist innerhalb des gleichen 20jährigen Zeitraumes von 4200 auf 800 zusammengeschrumpft.

Infolge ihrer erstaunlich raschen, oft sprunghaften wirtschaftlichen Entwicklung birgt die Union auch sonst noch zahlreiche „Kulturruinen“ spekulativer Städtegründungen. Denn nur diejenigen der zahllos ausgestreuten Siedlungskeime können sich gedeihlich entfalten, die auf guten Boden gefallen sind. Treffen jedoch die erwarteten günstigen Momente nicht ein oder hat die raubbaummäßige Wirtschaftsweise die natürlichen Reichtümer einer Stelle erschöpft, so erfolgt ein schnelles Abströmen der Siedler. Man schöpft von einer Unternehmung gleichsam den Rahm ab, um dann nach einer andern zu eilen und sie wiederum in kürzester Zeit möglichst gewinnbringend auszubeuten. Ein Unternehmen geht ein, während ein anderes aufblüht, und eine Stadt, die am jeweiligen Endpunkte einer im Bau begriffenen Bahn errichtet war, wurde aufgegeben, wenn der Schienenweg weiter vorwärts gerückt war. Hieraus erklärt sich auch die Rolle, die in Nordamerika der Holzbau spielt, wenngleich nicht mehr in dem Maße wie früher, und die Leichtigkeit und Flüchtigkeit, mit der man dort Häuser und selbst Städte baut. Alles ist nur für die nächste Gegenwart berechnet. Bewährt sich eine Ortslage, so treten dauerhaftere Schöpfungen an die Stelle des Provisorischen; sonst werden die Häuser nach ein paar Jahren wieder abgebrochen oder dem Verfall überlassen.\*)

Bei einer solchen Bauweise ist es nicht verwunderlich, wenn es in der Neuen Welt Städte gibt, die mit vollständiger Ausstattung an Kirchen, Rathhäusern, Gerichtsgebäuden, Schulen und

\*) Kappel, Städte- und Kulturbilder aus Nordamerika. II, S. 248—265. — F. Kappel, Die Vereinigten Staaten von Amerika, Bd. 2 (2. Aufl. München 1893), S. 325.

Verkehrsmitteln fast mit einem Male, zuweilen im buchstäblichen Sinne des Wortes an einem Tage errichtet worden sind. So wurde die 500 Häuser aufweisende Bergwerksstadt Custer in Colorado zwischen Sonnenauf- und Untergang erbaut. Allerdings war das erforderliche Material schon lange zuvor herbeigeschafft und bestand aus vollkommen fertigen Hausteilen, die sorgfältig numeriert und an den Bauplätzen aufgeschichtet waren, so daß sie bloß zusammengefügt zu werden brauchten. Auch in den fruchtbaren Gefilden von Oklahoma ist mancher Ort in unglaublich kurzer Frist fertig geworden. Nachdem z. B. die Lage der Stadt Lawton festgesetzt war, waren schon eine Stunde später 5000 Bauplätze in Angriff genommen, und nach zwei Stunden war die Bewohnerschaft bereits auf 8000 Köpfe angewachsen.

Ist das Gold nicht imstande, dauernd große Siedlungen zu unterhalten, so vermögen das um so mehr Kohle und Eisen, die in der Gegenwart innerhalb ihres Verbreitungsbereiches und in ihrer Nachbarschaft ausgedehnte Industriebezirke und große Fabrikstädte geschaffen haben. Sie sind so recht ein Beweis dafür, daß manche Orte den Keim zur Entwicklung einer volkreichen Stadt in sich tragen und doch jahrhundertlang unbeachtet blieben, weil es nicht möglich war, die dort gefundenen Bodenschätze nutzbringend zu verwerten. Aber vielleicht leitet die rasche Entfaltung der Elektrizität einen Umschwung ein, die an den Stellen starker Wasserkräfte schon ausgedehnte Fabrikanlagen ins Leben gerufen hat und an den Wasserfällen und Stromschnellen möglicherweise ähnliche Menschenanhäufungen entstehen läßt wie in den Steinkohlenbezirken.\*) Auch siedelt sich die Gewerbtätigkeit jetzt nicht mehr so ausschließlich wie in den früheren Zeiten eines unvollkommenen und teuren Verkehrs in unmittelbarer Nachbarschaft der zu verarbeitenden Rohstoffe an, sondern die Fund- und Gewinnungsstätten der letzteren sind oft weit von den Orten ihrer Verwertung entfernt. Abgesehen von den mit dem Bergbau aufs engste verknüpften Industrien und von solchen Gewerben, die auf die billigsten Triebkräfte, Wind und Wasser, angewiesen sind,\*\*) hat

\*) Henkel, a. a. O. S. 23.

\*\*) Wind und Wasser sind von klimatischen Faktoren abhängig und haben sich in einigen Industrien mit merkwürdiger Zähigkeit bis heute behauptet. Nach der Berufs- und Gewerbebeziehung von 1895 dienten in Deutschland als Betriebskräfte für die damals in der Zu-

es die weitgehende Vervollkommnung der Verkehrsmittel und des Fabrikwesens mit sich gebracht, daß die Gewerbtätigkeit in der Wahl des Standortes und damit in ihrer Verbreitung wesentlich unabhängiger geworden ist als früher. Viel wichtiger ist für sie heute eine günstige Verkehrslage, die darum auch bei der Errichtung neuer Fabriken in erster Linie Berücksichtigung findet. Vor allem kommt die Lage an einem Flusse in Betracht, weil das Wasser als billigster Transportweg, als Lieferant von Triebkräften und endlich durch seine vielfache Verwendung im Industriebetrieb selbst ausgiebige Benutzung findet. Beispielsweise braucht die badische Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen, die größte ihrer Art auf der ganzen Welt, im Jahresdurchschnitt 41,3 Millionen Kubikmeter Wasser oder täglich 113 000 cbm gegen 40 000 cbm in ganz Köln, 18 Millionen Kilogramm Eis und 25,3 Millionen Kubikmeter Gas, dazu jährlich 174 000 t Rohstoffe und 355 000 t Kohlen. Bei einem so riesigen Wasserbedarf muß man natürlich auf dessen billigste Deckung bedacht sein. Sie wird durch die Lage an einem Flusse gewährleistet, der zugleich für die Kohlen- und Rohstoffzufuhr und für die Verfrachtung der Fabrikate den die geringsten Unkosten verursachenden Transportweg darbietet.\*)

Wo die Ausnutzung der mechanischen Kraft des Wassers den Ausschlag gibt, sind die Wasserfälle und die Flußstrecken mit raschem Gefälle die naturgegebenen Ansatzpunkte für Fabrikanlagen. Rheinfelden, Schaffhausen, Louisville, Minneapolis, Buffalo und Niagara sind bekannte Beispiele von Wasserfallstädten, die auch in

Industrie vorhandenen Umtriebsmaschinen: der Wind für 12%, das Wasser für 36% und der Dampf für 38% jener Maschinen. Bei den Windmotoren handelt es sich hauptsächlich um Getreidemühlen, deren Zahl wegen der überall neu entstehenden Dampfmühlen langsam abnimmt. Die Windmühlen sind vor allem in den von lebhafteren Luftströmungen besprochenen Niederungen Norddeutschlands heimisch und umgeben dort kleinere Städte nicht selten mit einem für das Landschafts- und Stadtbild charakteristischen Mühlenkranz. Die Wassermotoren finden vornehmlich als Getreide-, Säge- und Ölmühlen Verwendung und bevorzugen das gebirgige, wasserreiche Mittel- und Süddeutschland, in dem dafür die Windmühlen ganz auffällig zurücktreten. D. Krümmel, Die geographische Verbreitung der Wind- und Wassermotoren im Deutschen Reich. Geogr. Mitgn. 1903, S. 169 bis 173 mit zwei Karten.

\*) W. Dau, Geographische Verbreitung der Berufsgruppe des Deutschen Reiches: Chemische Industrie im Jahre 1895. Geogr. Mitgn. 1906, S. 192—204 mit Karte.

langer Reihe längs der nordamerikanischen fall-line, d. h. dort auftreten, wo die von den Alleghanies herabkommenden Flüsse in Fällen und Schnellen, deren Wasserkraft die Errichtung ausgedehnter gewerblicher Anlagen begünstigte, die letzten Gebirgshindernisse überwinden, um dann ins atlantische Flachland einzutreten. Da die Unterläufe einiger dieser Flüsse durch eine Landsenkung „ertränkt“ und in weit ins Land eingreifende Meeresarme verwandelt worden sind, so können Seeschiffe bis zu den Wasserfällen vordringen, und an jenen hochwichtigen Verknüpfungspunkten zwischen Land- und Seeverkehr sind volkreiche Industrie- und Handelsstädte vom Range Philadelphias, Baltimores usw. emporgeblüht. Weiter nach Süd hin setzt die Senkung aus, und mit ihr verschwinden die guten Häfen, weshalb die meisten Küstenorte klein geblieben sind und sich in keiner Weise mit den Riesenhäfen der Nordhälfte der atlantischen Küste der Union messen können.

Viele Industriestädte sind dadurch ausgezeichnet, daß sie in ausgeprägter Differenzierung einen ganz bestimmten Fabrikationszweig zu einer die anderen Gewerbe der betreffenden Stadt weit übertragenden Entfaltung gebracht und ihrem Wirtschaftsleben dadurch einen besonderen Stempel aufgeprägt haben. Ein merkwürdiger gewerblicher Mittelpunkt dieser Art ist das polnische Schneiderstädtchen Brzeziny bei Lodz, unter dessen 7700 Einwohnern sich nicht weniger als 4000 Schneider, meist Juden, befinden, die jährlich für 3 Millionen Rubel fertige Herrenkleider liefern und von Kaufleuten aus ganz Rußland aufgesucht werden. Noch mehr fällt diese Individualisierung in vielen Fabrikstädten Englands und der Union mit ihrer weit fortgeschrittenen Arbeitsteilung auf. Rochester am Ontariosee genießt einen Weltruf durch die Erzeugung photographischer Apparate (Eastmans Kodak-Kompagnie). Die Herstellung von Kragen und Manschetten ist in den Vereinigten Staaten fast ausschließlich im Staate New York und innerhalb desselben mit 85,6% der Gesamtfabrikation in der Stadt Troy, einem der hervorragendsten Mittelpunkte der amerikanischen Wäsche- und Bekleidungsindustrie, zu Hause. Die Herstellung von Handschuhen ist mit 65% in demselben Staate und hier wieder mit 39% in Gloversville, der ersten nordamerikanischen Handschuhmacherstadt, vertreten, die von diesem Erwerbszweige auch ihren Namen (glover = Handschuhmacher) erhalten hat.\*)

\*) Kuhl, a. a. O. S. 556. — Wäntig in: Die Großstadt, S. 162—163. — Eine Schneiderstadt in Polen. Globus 86 (1904), S. 207.

Zwischen aufstrebenden Nachbarstädten pflegt gewöhnlich ein lebhafter Wettstreit um den ersten Rang auszubrechen. Hierbei ist diejenige Stadt im Vorteil, die in ihrer Entwicklung dem Nebenbuhler bereits voraus war, weil der einmal gewonnene Vorsprung nicht so leicht eingeholt werden kann, so daß die jüngere oder wirtschaftlich weniger fortgeschrittene Stadt gegenüber der wirtschaftlich stärkeren oder älteren oft überhaupt nicht aufzukommen vermag, wengleich auch der umgekehrte Fall keineswegs ausgeschlossen ist. Meist schädigt der Wettbewerb beide Städte. Zuweilen aber geht aus ihm eine für beide nützliche Arbeitsteilung hervor, indem jede von ihnen besondere Industrien pflegt oder indem die eine das Schwergewicht auf die Förderung der Industrie, die andere auf die Erweiterung des Handelsverkehrs legt. Eine solche Arbeitsteilung sehen wir zwischen Mannheim, der Handelsstadt, und Ludwigshafen, der Industriestadt. Auch die beiden Schwesterstädte St. Paul und Minneapolis am oberen Mississippi haben eine gewisse Arbeitsteilung durchgeführt, nachdem sie sich in eifersüchtiger Rivalität, die schließlich beiden zur Last wurde, lange aufs lebhafteste befehdet hatten. Erstere macht sich jetzt die hier beginnende Schiffbarkeit des Riesenstromes zunutze und pflegt vor allem den Verkehr, während die andere die gewaltige Wasserkraft der hier das Flußbett durchsetzenden Anthony-Fälle in den Dienst riesiger Fabrikanlagen gestellt hat.

Eine Stadt, die dank einer günstigen Verkehrslage von allen Seiten her leicht erreicht werden kann und ein kaufkräftiges, aufnahmefähiges Hinterland besitzt, eignet sich am besten zu einem Sammelplatze für den Handel. Durch Vermehrung und Vervollkommnung ihrer Verkehrsbeziehungen entwickelt sie sich zu einer Verkehrsstadt, die einen großen Teil ihrer Bewohner durch den Handel ernährt. Dann knüpft die Entstehung eines Handelsplatzes auch gern an geschichtliche Ereignisse, an verliehene Vorrechte oder den religiösen Kult an. Aus römischen Feldlagern und Waffenplätzen, deren Besatzung den rasch herbeiströmenden Kaufleuten und Marketendern Gelegenheit zum Handel gab, ist manche europäische Stadt hervorgegangen (vgl. S. 29). Je mehr Privilegien ein solcher Platz erhielt und je vorteilhafter er für den Verkehr lag, eine um so stärkere Anziehungskraft übte er aus. \*) Denn gerade die Verkehrsstädte sind am meisten von den

\*) So entstand die Grenzstadt Kassala im ägyptischen Sudan 1840 aus dem militärischen Zeltlager eines ägyptischen Generalgouver-

geographischen Voraussetzungen, insbesondere von denjenigen abhängig, die, wie im nächsten Kapitel eingehend erörtert werden soll, dem Verkehr mit Naturnotwendigkeit seine Bahnen vorschreiben. Die meisten großen Industriestädte sind heute, weil sie ebenfalls auf gute Verkehrsbeziehungen Wert legen müssen, zugleich Handelsstädte. Umgekehrt hat sich in vielen Handelsstädten in unmittelbarem Anschluß an die eingeführten fremden Rohstoffe eine lebhafte Gewerbtätigkeit entfaltet. In Bremen z. B., dessen Bürgerschaft den Bau eines großen Industriehafens plant, bildet die Verarbeitung der Haupteinfuhrgegenstände Reis, Tabak und Baumwolle zugleich die Grundlage der wichtigsten Industrien.

Der Trieb des Verkehrs, sich zum Zwecke freier und ungestörter Entwicklung von politischer Bevormundung freizumachen, hat zu manchen eigentümlichen Erscheinungen geführt. Die für den fremden Handel geöffneten Häfen sind vielfach Freihäfen, oder sie haben, wie die Vertragshäfen Chinas, durch besondere Gesetze eine Ausnahmestellung innerhalb des zugehörigen Staates erlangt. Im alten Griechenland lagen die Märkte oft an der Grenze zweier Staatsgebiete und standen als Freistätten des friedlichen Verkehrs unter dem besonderen Schutz der Götter. Auch bei den Naturvölkern hat sich die Überzeugung Geltung verschafft, daß der Verkehr nur unter friedlichen Zuständen gedeihen kann. Darum sind in Afrika, dem klassischen Erdteil der Märkte, die Handels- und Verkehrsplätze sehr häufig in dem neutralen Grenzsaum zwischen zwei und mehreren Regereichen errichtet und gelten auch zur Kriegszeit als neutral. Die Unverletzlichkeit und Heiligkeit des Marktrechtes und Marktfriedens wird streng überwacht, und im Interesse des geordneten Warenaustausches ist eine Marktpolizei eingesetzt.

Das Verkehrsgebiet einer Stadt gewinnt eine über die örtliche Anziehungskraft hinausgehende Bedeutung, wenn sie ein geistiger, religiöser oder politischer Mittelpunkt ist. Denn dann entstehen periodische Wanderungen oft aus weiter Ferne, die durch das andauernde Zusammenströmen großer Menschenmassen auch den Handel jener Städte fördern und beleben und damit

neurs, das in so vorteilhafter Lage errichtet war, daß es geraten schien, die gewonnene Stellung dauernd zu halten. Vor dem Aufstande des Mahdi der wichtigste Handelsplatz zwischen Abyssinien und dem Nil, beginnt sich Kassala unter englisch-ägyptischer Herrschaft erst jetzt wieder zu bescheidener Blüte zu entfalten.

ebenfalls zu ihrem Wohlstand und Wachstum beitragen. Außer in den Residenzstädten und in den Orten, die Sitze von Hochschulen sind, tritt diese Erscheinung besonders deutlich dort zutage, wo sich Wallfahrtsorte um ein Heiligtum gebildet haben. Bei ihrer Wahl sind Zufälligkeiten viel mehr als geographische Einflüsse wirksam gewesen. Manche der besuchtesten Wallfahrtsstätten wie Lourdes und sein deutsches Gegenstück Revelaer werden jährlich von 500—600 000 Pilgern aufgesucht. Der berühmte Wallfahrtsort Dschagarnath in Vorderindien lebt ausschließlich von den Pilgern, deren durchschnittliche tägliche Besucherzahl 50 000, an Hauptfesttagen aber bis 300 000 beträgt. In Hardwar, einem Städtchen von 3000 Einwohnern am Südfusse des Himalaya, ist am Ganges ein heiliges Bad angelegt, zu dem alljährlich gegen 100 000 Wallfahrer und Händler kommen, während sich zu dem aller 12 Jahre stattfindenden großen Feste sogar gegen 300 000 Pilger versammelten. Da aber Hardwar 1847 ein Hauptherd der Cholera war, die nachher auf Europa übergriff, so hat die britische Regierung strenge Vorsichtsmaßregeln gegen die Seuchengefahr getroffen. Infolge dieser Maßnahmen haben die Wallfahrten, mit denen stets eine große Handelsmesse verbunden ist, gegen früher erheblich an Bedeutung verloren. Was die Pilgermesse von Hardwar für Indien bedeutet, das ist endlich die Pilgermesse von Mekka für die mohammedanische Welt. Mekka, die heiligste Stätte des Islams, wird jährlich von 100—150 000 Wallfahrern aufgesucht, die etwa 50 Millionen Mark dort zurücklassen. Die Einwohnerschaft dieser Stadt — und von den Wallfahrtsorten der andern religiösen Bekenntnisse gilt das gleiche — lebt ganz von den Pilgern, weshalb es in Mekka eigentlich bloß zwei Beschäftigungen, Gottesdienst und Handel, gibt. Durch den lebhaften Handel, der während der Hauptwallfahrtszeit entsteht und die Erzeugnisse fast aller mohammedanischen Länder zum Austausch bringt, wird die Pilgermesse von Mekka zu einem der größten Märkte des Orients. Auch in Olympia und Delphi, den Nationalheiligtümern der alten Griechen, entwickelte sich unter dem Schutze des Marktrechtes und des Gottesfriedens ein lebhafter Verkehr.

Aus dem Zusammenströmen der Pilgerscharen muß naturnotwendig ein Handelsverkehr hervorgehen. Zunächst gilt es, die Hunderte und Tausende, die oft an einem Tage ankommen, unterzubringen und zu verpflegen, weshalb in den Wallfahrts-

orten ganze Straßen fast nur aus Gasthäusern bestehen. Dann sind zur Ausübung des religiösen Kultes auch Kirchengefäße, Gebetbücher, Rosenkränze, Kerzen usw. notwendig, und endlich findet die Menge in der Feststimmung auch Gefallen an allerlei Dingen, so daß sich praktische Pilger mit Waren versorgen oder unternehmungslustige Kaufleute sich niederlassen und alle möglichen Dinge feilbieten. Mit bewußter Absicht hat daher Mohammed in den Koran die weise Bestimmung aufgenommen, daß die Mekkapilger Handel treiben dürfen. Denn viele von ihnen, die selbst den weiten, beschwerlichen und gefährlichen Weg vom westlichen Sudan nach Mekka nicht scheuen, wollen aus ihrer religiösen Verpflichtung den Nutzen ziehen, daß sie durch den Handel die Kosten für die Hin- und Rückreise aufbringen.

Mitunter sind die Wallfahrtsstätten auch Träger eines weit über die Grenzen ihres Landes hinausgehenden politischen Einflusses, der eine wirkungsvolle Ergänzung und Verstärkung der religiösen Anziehungskraft ist. Es sei nur an Delphi, an Jerusalem und Rom, an Lhasa und Mekka erinnert. Als politischer Beherrscher von Mekka ist der türkische Sultan zugleich das geistliche Oberhaupt aller Mohammedaner, und mit dem Verluste dieser Stadt würde auch seine Stellung als Herr der Gläubigen schwer erschüttert sein. Darum plante schon im Entdeckungszeitalter der geniale Affonso d' Albuquerque, einer der größten Söhne Portugals, einen Handstreich auf Mekka, um diesen Mittelpunkt des Hauptfeindes der Christenheit zu vernichten. Ebenso verfolgt die weitschauende Politik der Briten das Ziel, einen unmittelbaren oder mittelbaren Einfluß über ganz Arabien samt den heiligen Städten Mekka und Medina zu gewinnen und die Würde des Beherrschers der Gläubigen dem Sultan zu nehmen und sie auf einen Khalifen ihrer Wahl zu übertragen. Um diesen Bestrebungen entgegenzutreten und um den kostbaren, aber abgelegenen und nicht ohne Mühe zu behauptenden Besitz fester mit den übrigen Teilen des Türkischen Reiches und dem politischen Mittelpunkte Konstantinopel zu verbinden, hat daher der Sultan mit großem Erfolg die Mohammedaner der ganzen Welt für den rüstig fortschreitenden Bau der Mekkabahn gewonnen. So stellen die religiösen Mittelpunkte als Sitze eines mehr oder minder lebhaften Handels den Übergang zu den eigentlichen Handelsstädten dar, während sie durch die politische Bedeutung, die manchen von ihnen zukommt, auch zu den eigentlichen politischen Städten hinüberleiten.

Unter den letzteren stehen obenan die Hauptstädte,\*) für deren Anlage Herrscher oder Eroberer mit Vorliebe feste, schwer angreifbare Erdstellen oder solche Örtlichkeiten wählen, die eine leichte Beherrschung des Landes und seiner Straßen gestatten und der Zentralgewalt einen möglichst weitgehenden Einfluß sichern. Dadurch wird die geographische Lage der Haupt- und Residenzstädte bestimmt — beide Begriffe fallen meist zusammen —, deren Emporkommen seinen Grund zunächst in der Festlegung der Hofhaltung und in der Vereinigung der obersten Staatsämter an einem Platze hat. Dadurch gewinnt jener Ort zugleich erhöhte politische und militärische Bedeutung und wird als Sitz des Herrschers der bevorzugte Standort des stehenden Heeres. Wo aber der Hof residiert, dort entfalten sich Glanz und Pracht, und die meisten Hauptstädte sind auch Mittelpunkte für Kunst, Wissenschaft und Bildung geworden. Die vielen Bedürfnisse der meist rasch wachsenden Stadt mit ihrer großen Zahl kaufkräftiger Bewohner lockten den Kaufmann an, der gern auch den Schutz der Hauptstadt aufsuchte, und bewirkten eine Steigerung des Handels und Verkehrs, welche die Residenz ganz von selbst zum Hauptverkehrszentrum des Staates und zum Sitze gewisser Luxusindustrien machten.

Je mehr aber die Hauptstadt ein kraftvolles Kulturzentrum, ein wirtschaftlicher Brennpunkt und wegen der vielen hier zusammenlaufenden Interessen der Kopf des Staates wird, von dem ein nachhaltiger Einfluß ausgeht, um so mehr wird sie für den Gegner ein begehrtes Ziel der Besitzergreifung. Es ist zu allen Zeiten der Grundgedanke der Kriegführung gewesen, mit der Eroberung der feindlichen Hauptstadt, in der sich alle politische Macht vereinigt, gleichsam Kopf und Herz des Gegners zu treffen und dadurch, wie die Geschichte des Altertums und die politische Geographie der Naturvölker lehren, sein politisches Dasein überhaupt zu vernichten. In neuerer Zeit ist allerdings der Verlust der Hauptstadt für den Ausgang des Krieges nicht immer entscheidend gewesen. Im Siebenjährigen Kriege hatte Friedrich II. eine Zeitlang Berlin eingebüßt, ohne besiegt zu sein, und der Preußisch-Französische Krieg von 1806/7 war noch nicht mit dem Einzuge

\*) Kohl, a. a. D. S. 15—17, 548. — Roscher, a. a. D. S. 225. — Henkel, a. a. D. S. 21—22. — Kappel, Anthropogeographie II, S. 465, 475—477. — Kappel, Politische Geographie, S. 412, 417—421. — D. Schäfer, Die politische und militärische Bedeutung der Großstädte. In: Die Großstadt, S. 231—282.

Napoleons in Berlin (27. Oktober 1806), sondern erst mit der für Napoleon siegreichen Schlacht von Preußisch-Friedland (14. Juni 1807) entschieden. Auch im Südafrikanischen Kriege setzten die Buren ihren Widerstand noch lange fort, obwohl die Engländer nach der Besetzung von Pretoria den Feldzug offiziell für beendet erklärt hatten.

Wenn aber die Residenz die empfindlichste Stelle eines Staates ist, so muß sie entsprechend geschützt werden. Das geschieht dadurch, daß sie innerhalb des zugehörigen politischen Gebietes eine möglichst zentrale Stellung erhält, wenn nicht die allgemeinen Natur- und Kulturverhältnisse des Landes oder andere Interessen eine andere Lage wünschenswert erscheinen lassen. In Seestaaten z. B. liegt die Hauptstadt gern am Meere und wird zugleich deren erster Handelshafen: Athen, Lissabon, London, Kopenhagen, Christiania, Stockholm. Die zentrale Binnenlage macht die Hauptstadt nicht nur zum Knotenpunkt der wichtigsten Landverkehrswege und sichert ihr damit den Vorteil einer guten Verkehrslage, sondern sie befähigt sie auch, nach allen Seiten der gleich weit entfernten Peripherie hin und auf alle Landesteile gleichmäßig ihren Einfluß auszuüben. Für die europäische Türkei liegt Konstantinopel als Hauptstadt viel zu exzentrisch. Daher die häufigen Empörungen und die Selbstständigkeitsgelüste der Paschas in den westlichen Provinzen Bosnien und Albanien. Einer günstigen zentralen Lage erfreuen sich dagegen Moskau und Madrid, und bei den primitiven Negerstaaten liegt der Sitz des Oberhäuptlings gewöhnlich im mathematischen Mittelpunkt des meist kreisrund oder oval gestalteten Staates, wie auch der Einfluß der Zentralgewalt nach der Peripherie hin in konzentrischen Kreisen abnimmt.\*) Je weiter die Hauptstadt vom Nachbarstaate entfernt ist, um so besser für sie, weil damit gleichsam eine Garantie für die Sicherheit dieser wichtigsten Stadt geschaffen ist. Als der britische General Gordon China verließ, gab er dem Generalgouverneur Li Hung Tschang eine Anzahl Ratschläge betreffs der Abwehr eines feindlichen Angriffes und betonte u. a.: „Solange Peking der Sitz der Regierung ist, kann sich China niemals in einen Krieg mit einer Großmacht einlassen. Peking

\*) C. Müller, Die Staatenbildungen des oberen Uelle- und Zwischenseegebietes. Mtgn. V. f. Erdf. zu Leipzig 1896 mit Karte.

liegt zu nahe an der Küste.“ Tatsächlich war während des Boxeraufstandes und während des Krieges mit den Fremdmächten (1900/01) die chinesische Kaiserfamilie von Peking nach Singanfu, der tief im schwer erreichbaren Innern gelegenen alten Hauptstadt Chinas, geflüchtet. Ebenso hat der australische Commonwealth zur Bundeshauptstadt keine der bisher vorhandenen Hauptstädte der Einzelstaaten gewählt, weil sie sämtlich Hafensplätze und als solche der Gefahr eines feindlichen Angriffs ausgesetzt sind. Man hat sich vielmehr entschlossen, eine ganz neue Bundeshauptstadt zu gründen, die mindestens 140 km von Sydney aus landeinwärts liegen soll.

Jeder Staat trachtet ferner danach, seine Grenze möglichst nach der Richtung hin vorzuschieben, wo die Entfernung zwischen der eigenen Hauptstadt und dem Nachbarlande am kleinsten ist. Hieraus erklärt sich nicht zum wenigsten das Streben Frankreichs nach der Rheingrenze, und die Ekklage der Hauptstadt Bulgariens, Sofia, weist auf das naturgemäße Streben dieses Staates hin, sich nach dem benachbarten Makedonien auszudehnen. Berlin wird durch das tiefe Eindringen Rußlands im Warthegebiet viel stärker bedroht als wenn die deutsch-russische Grenze in der geradlinigen Verbindung der östlichsten Punkte Schlesiens und Ostpreußens verlief. Posen ist nicht bloß Grenzfestung, sondern eine nicht minder wichtige Deckung für Berlin. Als Peter der Große seine neue Hauptstadt St. Petersburg mit bewußter Absicht in unmittelbarer Nachbarschaft des damals noch schwedischen Finnlands gegründet hatte, da war letzteres der Anziehungskraft des mächtigen Riesenreiches rettungslos verfallen, weil eben Petersburg auf die Dauer keine Grenzstadt bleiben konnte. Schweden hat nach dem Nordischen Kriege noch zwei Kriege geführt, um — freilich vergebens — Rußland wieder nach Moskau zurückzuwerfen und den Verlust Finnlands zu verhüten.\*) Endlich sind in der Nähe der Hauptstädte schirmende Festungen angelegt, oder die Hauptstadt selbst, die früher meist der festeste Platz des Landes war, ist in ein starkes Bollwerk verwandelt, z. B. Kopenhagen, Antwerpen, Konstantinopel, Bukarest und vor allem Paris, die gewaltigste Festung der ganzen Welt.

Dagegen fällt in den Vereinigten Staaten von Amerika die

\*) E. Kraus, Auf Befehl des Zaren. Zum 200jährigen Bestehen der Stadt St. Petersburg. Grenzboten 62 (1903), 1 S. 87—93.

politische Konzentration bei der Bedeutung einer Stadt nur wenig ins Gewicht,\*) viel weniger als in der Alten Welt. Wie die Bundeshauptstadt Washington ihrer Größe nach erst die 15. Stadt der Union ist, so sind auch die Regierungssitze der Einzelstaaten klein geblieben, solange sie über einfache Verwaltungsplätze nicht hinauswuchsen. Sie beweisen damit — und von den meisten Residenzstädten der deutschen Einzelstaaten gilt dasselbe —, daß die politische Anziehungskraft allein keine großen Städte erzeugen kann, sondern daß an ihrem Wachstum in erster Linie Handel und Verkehr beteiligt sind. Das lehren die Millionenstädte der Union, New York, Chicago und Philadelphia, die nicht Hauptstädte der zugehörigen Staaten sind, ebenso wie die Hauptstädte Europas, die bloß soweit Groß- oder Riesenstädte sind, als Großhandel und Großindustrie sich in ihnen eingebürgert haben.

Die Staatshauptstadt enthält stets nur die obersten leitenden Kräfte eines politischen Gemeinwesens, das meist so ausgedehnt ist, daß zur Weitergabe und Überwachung der von der Zentralgewalt erlassenen Verordnungen in den einzelnen Landes- teilen Unterbehörden notwendig sind. Sie haben ihren Sitz in den Gouvernements-, Provinzial-, Kreis-, Bezirksstädten usw. In der Zusammensetzung der Bevölkerung dieser politischen Städte spielt meist der Beamtenkörper die ausschlaggebende Rolle. Außer der Zivilverwaltung erfordern auch die militärischen Aufgaben eines Staates besondere Garnisonen, Depotplätze und Festungen, wobei namentlich die Auswahl, Verteilung und Anlage der letzteren weitgehende Rücksicht auf die Beschaffenheit der Erdoberfläche nehmen muß.

### Die Städte und der Verkehr.\*\*)

Neben der politischen und der mit zunehmender Arbeitsteilung wachsenden wirtschaftlichen Bedeutung der Städte tritt

\*) Hagemel, Anthropogeographie II, S. 475—477. — A. Penck, Amerikanische Städte. Österreichische Rundschau 3 (1905), S. 375—390.

\*\*\*) Vgl. außer der Literatur auf S. 6 noch: A. Simon, Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde Bd. 7, Heft 2 (Stuttgart 1892), S. 189, 204—205. — Penck, a. a. D.