

Griechen mit ihrer Hauptkornkammer, den Uferländern des Schwarzen Meers, bedrohte. Homer hat dann diese Strafexpedition in das poetische Gewand eines großen Nationalkrieges gekleidet.*)

Je nach der größeren oder geringeren Breite der Land- und Meerengen verteilt sich der in diesen Brennpunkten zusammenlaufende Verkehr auf mehrere Städte oder drängt sich in einem Hauptorte zusammen. Ganz schmale und kurze Isthmen wie die Landenge von Korinth weisen nur eine Stadt, breitere und längere dagegen zwei oder mehr Städte auf. Die Meerengen, deren Seiten meist nicht in gleich innige Verbindung wie die beiden Uferstrecken eines Flusses gebracht werden können, haben an ihren Gestaden gewöhnlich Städtepaare — Konstantinopel und Scutari, Messina und Reggio, Gibraltar und Ceuta, Tarifa und Tanger, Lepanto und Patras, Dover und Calais usw. — entstehen lassen, deren Bedeutung um so größer ist, je schmaler die trennende Wasserfläche und je kürzer die Meerenge ist, weil sich dann der durchgehende Land- und Seeverkehr in einer um so kleineren Zahl von Brennpunkten zusammendrängt. Wird dagegen die Meeresfläche zu breit oder ist die Meeresstraße so langgestreckt, daß sie beiderseits von einer ganzen Reihe von Küstenorten begleitet wird, so sind damit zahlreiche Verkehrsvermittler gegeben, wenn auch gewöhnlich einer von ihnen eine überragende Stellung zu erringen pflegt. Für Größe, Bedeutung und Wachstum der Isthmusstädte gelten dieselben Voraussetzungen.

Städte und Landverkehrswege.

So sehr die von der Natur vorgezeichneten Verkehrsbahnen die Lage und Entwicklung einer Stadt bedingen, so werden sie doch auch in mancher Beziehung durch die künstlich angelegten Landverkehrswege und die Hilfsmittel des Verkehrs beeinflusst oder in den Hintergrund gedrängt.

Die Fußwege, Saumpfade und Fahrstraßen, die sich über ein Land ziehen und es mit den Nachbarstaaten und schließlich mit dem Weltverkehr verknüpfen, bilden, einem Netz vergleichbar, ein mehr oder minder dichtes Maschenwerk, dessen Knotenpunkte

*) C. Frh. v. d. Goltz, Ein Ausflug nach Macedonien. Berlin 1894, S. 4.

die menschlichen Ansiedlungen darstellen. Als ein Mittel- und Durchgangspunkt des Verkehrs und weil die Menschen aufeinander angewiesen sind, setzt jede Ortschaft Wege voraus, die sie mit den Nachbarn verbinden. Die Wurzeln einer Stadt sind ihre Wege, und zur Bedeutung der letzteren steht die Größe und Wichtigkeit der ersteren in genauem Verhältnis. Wer eine Straße verfolgt, kommt stets zu einer Niederlassung, weil die Wege den Siedlungen nachgehen und die Siedlungen den Wegen. Beide bedingen und beeinflussen sich gegenseitig und gehören eng zusammen, so daß es oft sehr schwer ist zu unterscheiden, ob die einen oder die andern früher vorhanden waren. In vielen Fällen sind nachweislich die Wege eine Folgewirkung der Niederlassungen gewesen, während andererseits, namentlich auf neu erschlossenem Kolonialboden, die Ortschaften den Wegen folgten.*) Als wichtigste Verbraucher von Rohstoffen und als Haupterzeuger der Fabrikate sind wiederum die Städte die natürlichen Mittelpunkte des Verkehrs und werden demgemäß, weil kein Verkehr ohne Wege denkbar ist, die eigentlichen Ziel- und Ausgangspunkte der Wege. Darum bedeutet im Kriege die Besetzung einer Stadt zugleich die Beherrschung aller von ihr ausstrahlenden Wege und der von ihnen durchzogenen Landschaften.**)

Keine Wegart hat aber stärker auf die Entfaltung der Städte eingewirkt als die Eisenbahn***), durch die, wie man wohl behaupten darf, die Siedlungskunde in ein ganz neues Stadium getreten ist. Indem die Bahn den Güterverkehr und die Produktionsfähigkeit vieler, auch geographisch ungünstig gelegener Gebiete auf eine völlig andere Grundlage stellte als früher und indem sie an die Stelle örtlicher Gebundenheit eine bis dahin nie gekannte Beweglichkeit der Bevölkerung setzte, hat sie in tiefgreifender Weise die Verteilung der Menschen und damit auch

*) Die Altstadt Braunschweigs ist aus einer dörflichen Ansiedlung an den alten Handelswegen entstanden, denen heute die süd-nord gerichteten Straßen des alten Stadtkerns entsprechen. H. Meier, Die Beziehungen Braunschweigs zu den natürlichen Richtungen der mittelalterlichen Handelsstraßen. Braunschw. Magazin 1906, N. 11.

**) H. Tyler, The geography of communications. Scottish Geogr. Magazine 13 (1897), S. 337—357. — Kappel, Anthropogeographie II, S. 464, 527, 530. — Kappel in: Die Großstadt S. 38.

***) J. Reindl, Der Einfluß der Eisenbahnen auf die Verteilung der Menschen und ihrer Siedelungen. Dtsch. Rdsh. f. Geogr. u. Statistik 28 (1905/6), S. 21—30.

die Verkehrsmittelpunkte, also die Städte, beeinflusst. Wenn aber die Eisenbahn durch die Erleichterung, Beschleunigung und Verbilligung des Verkehrs die Menschen beweglicher macht, so führt sie den Bevölkerungsüberschuß gewisser Gegenden fort, um den Menschenbedarf anderer Gebiete damit zu decken. Sie bringt die Landbewohner in die größeren Verkehrsmittelpunkte und begünstigt deren Wachstum, da die rasche, weit über das Verhältnis des allgemeinen Zuwachses hinausgehende Bevölkerungszunahme und räumliche Ausdehnung der Städte erst seit dem Beginne des Eisenbahnbaues datiert. Allerdings ist er nicht die einzige Ursache ihrer erstaunlich schnellen Entwicklung gewesen, sondern auch die Industrie hat einen sehr wesentlichen Anteil daran. Sie würde sich aber kaum zum menschenzusammenfassenden Großgewerbe entfaltet haben, wenn sie nicht ganz wesentlich durch die Eisenbahnen unterstützt worden wäre. Im Königreich Sachsen betrug innerhalb des Zeitraumes von 1890—1899 die Durchschnittsgröße des jährlichen Zuwanderungsüberschusses für die Nichtbahnorte 3,7‰, für die Bahnorte dagegen 16,8‰. Dabei erfolgte das Anwachsen der größeren Siedlungen hauptsächlich auf Kosten der kleineren, und es fand stets ein Zuströmen der Bevölkerung nach den Orten mit verbesserten Verkehrsgelegenheiten statt. Besonders augenfällig war die Einwirkung der Bahnen dort, wo eine größere Anzahl von Schienenwegen zusammentraf, vor allem in den sächsischen Hauptbahnknoten und Industriezentren Dresden, Leipzig, Chemnitz und Zwickau. Hier war das stärkste Zusammenströmen von Einwanderern zu verzeichnen, und hier ist auch die Volksdichte des Königreichs Sachsen am beträchtlichsten.*)

Während sich im altbesiedelten Europa die Schienenwege stets an die menschlichen Wohnplätze anschließen und erst durch deren Verkehrsbedürfnis geschaffen worden sind, sind in den außereuropäischen Erdteilen neue volkreiche Städte oft erst längs der Eisenbahnen und durch sie entstanden. Das bezeugen die zahlreichen Städtegründungen in der Union, die vielfach Gegenstand

*) A. Schönherr, Der Einfluß der Eisenbahnen auf die Bevölkerungszunahme im Königreich Sachsen. Schulprogramm, Leipzig 1899. — W. Feydt, Der Einfluß der ostpreussischen Eisenbahnen auf die Städte und einige andere Siedlungen. Ostpreussische Monatschrift 41 (1904), S. 423—450; 42 (1905), S. 1—81, 455—520.

der Spekulation seitens der Bahn- und Baugesellschaften oder seitens privater Unternehmer geworden sind, weil mit der Anlage neuer Ortschaften der den Schienenwegen zufallende Verkehr wächst und damit auch der Gewinn für die Bahnbesitzer größer wird. Die gegenwärtige Besiedlung des Britischen Nordamerika wird abseits von den Meeresküsten und dem System des St. Lorenzstromes ebenfalls hauptsächlich durch das Eisenbahnnetz bezeichnet. Allen Linien entlang und in ihrer Nähe liegen kleinere und größere Ortschaften oder Einzelfarmen jugendlichen Alters, die während des Bahnbaues oder nach ihm entstanden und als ein schmaler Siedlungsstreifen sich beiderseits der Schienenwege durch das ungeheuere Land ziehen.*) Ein rasches Wachstum zeigen aber auch viele alpine Sommerfrischen und Kurorte, die ihre Gründung oder den besten Teil ihrer Entwicklung den durch die Eisenbahnen erleichterten Verkehrsbeziehungen verdanken. Die englische Stadt Crewe, noch vor 50 Jahren ein winziger Flecken von 4 Häusern, ist heute ein sechsstrahliger Eisenbahnstern mit 42000 Einwohnern und insofern eine echte Eisenbahnstadt, als der größere Teil der Bevölkerung aus Eisenbahnbeamten und deren Familien besteht. Wie Allenstein (Ostpreußen), so ist auch das Städtchen Kreuz (Reg.-Bez. Bromberg) erst als Kreuzungspunkt zweier Bahnen emporgewachsen, und Oberhausen (Rheinland), früher ein kleines Dorf, ist zu einem wichtigen Bahnknoten von 52000 Einwohnern geworden. Die anhaltische Stadt Köthen war noch 1840 eine bescheidene Residenz mit einfachen Häusern und vielfach krummen Straßen, während kleine Vorstädte mit sehr ländlichen Gebäuden die Straßen vor den Toren noch eine kurze Strecke begleiteten. Da wurde in jenem Jahre ziemlich weit im Osten vor der Stadt mit dem Bahnbau begonnen, der Köthen für fast zwei Jahrzehnte zum wichtigsten Knotenpunkte Mitteldeutschlands machte. Schnell entstand die breite Heinrichstraße, die das alte Köthen mit seinen Bahnhöfen verband. Andere Straßen schlossen sich an, schon 1855 konnte man von einem Bahnhofsviertel reden, das hier wie in vielen anderen deutschen Städten die Anziehungskraft der Eisenbahn emporblühen ließ (vgl. S. 102), und heute steht eine fabrikreiche, aber auch feinere Wohnstraßen enthaltende Neustadt, die lediglich ein Werk der Eisenbahn ist, der

*) A. Doppel, Landeskunde des Britischen Nordamerika. Sammlung Götschen, Leipzig 1906, S. 61. — Penck, a. a. D.

Altstadt Rötten gegenüber.*) Hatte sich aber das Publikum erst daran gewöhnt, eine größere Stadt mit der Bahn bequem zu erreichen, so forderte es auch, wie Fendt hervorhebt, in ihr selbst bald Erleichterungen und Verbesserungen des Verkehrs, dessen Entwicklungsstufen Droschken, Pferde- und elektrische Bahnen, bessere Beleuchtung und Pflasterung der Straßen, Kanalisation und Wasserleitung bezeichnen: alles Dinge, die vor dem Eisenbahnzeitalter gar nicht oder nur in ganz bescheidenem Maße bekannt waren.

Die Schienenwege sind also wohl imstande, bei sonst günstigen Verhältnissen die Lage eines Ortes, der lange Zeit hindurch ein bescheidenes Dasein führte, in unerwarteter Weise zu verbessern oder Städte und Stadtviertel ganz neu ins Leben zu rufen, da jeder Ort, der von einer Bahn berührt und durch sie an das Weltverkehrsnetz angeschlossen wird, zu schnellem Wachstum befähigt erscheint. Obwohl Denver keine besonders günstige Lage besitzt, hat es als neunstrahliger Eisenbahnstern eine so rasche und glänzende Entwicklung genommen, daß nach F. Kappel sein Gedeihen das klarste Zeugnis für die Tatsache ist, daß heute nicht mehr so sehr die Vorteile der Lage als die Richtung der Eisenbahnlinien die Keime großer Städte austreuen.***) Umgekehrt liefern vom Verkehr abgeschnittene Orte in negativem Sinne den Beweis für den mächtigen Einfluß der Eisenbahnen auf die menschlichen Wohnplätze, indem nur eine ganz langsame Zunahme oder gar ein Stillstand und Rückgang in ihrer Bevölkerungszahl und räumlichen Entwicklung Platz greift, während sie ein Eisenbahnanschluß aus ihrem Dornröschenschlaf sofort zu neuem Leben erweckt. Manche Städte, die im Zeitalter der Landstraßen trefflich zu Verkehrsmittelpunkten kleiner Kreise geeignet waren, traten zurück, als die Eisenbahnen neue großartige Verkehrssysteme geschaffen hatten, in die jene früher nicht unwichtigen Orte nicht mehr hineinpaßten. Viele der kleinen norddeutschen Binnenseeorte, die wegen ihrer versteckten Lage auf Inseln und Halbinseln für die Eisenbahn schwer erreichbar sind und bei der weithin gleichartigen Beschaffenheit des Landes und dem Mangel an wertvolleren Bodenerzeugnissen keine Möglichkeit hatten, größere Bedeutung zu erlangen, sind früh in ihrer Entfaltung stehen geblieben und

*) F. G. Hahn, Die Eisenbahnen. Aus Natur und Geisteswelt Leipzig 1905, S. 4.

***) F. Kappel, Städte- und Kulturbilder aus Nordamerika II, S. 196. — Kappel, Anthropogeographie II, S. 469.

im Eisenbahnzeitalter sogar auffallend zurückgegangen. Das Seestädtchen Teupitz (Kreis Teltow) z. B. hatte im Jahre 1750 258, im Jahre 1880 erst 613, 1895 bloß noch 563 und 1900 wieder 616 Einwohner. Von 1750—1800 wurden dort nur sechs Häuser, von 1800—1850 wurde gar kein neues Haus mehr gebaut.*) Auch die noch vor kurzem durch ihren Teehandel berühmte und blühende sibirisch-chinesische Grenzstadt Kiachta ist seit Fertigstellung der sibirischen Eisenbahn, die in ziemlicher Entfernung an ihr vorüberführt und den gesamten Handel an sich gezogen hat, in einen tiefen Verfall geraten und wird von ihrer Bewohnerschaft mehr und mehr verlassen, da sie wegen der unzureichenden landwirtschaftlichen und gewerblichen Hilfsquellen der Umgebung jener Stadt ihren Lebensunterhalt nicht mehr zu fristen vermag.**)

Allerdings braucht eine bahnlose Stadt durchaus nicht unter allen Umständen geschädigt und eine Stadt an der Bahn durchaus nicht immer gefördert zu werden, sondern es kommen stets noch besondere Verhältnisse in Betracht, weil auch die Schienenwege die wohl begründete größere oder geringere Bedeutung eines Ortes nicht beliebig zu vertauschen vermögen.

Die Eisenbahn ist nicht an jedem Punkte ihrer Strecke zur Aufnahme und Abgabe des Verkehrs eingerichtet, sondern besitz zu diesem Zwecke und zu geregelterm Betrieb in gewissen Zwischenräumen Stationen. Sie machen wie die Rast- und Pferdewechselstationen der alten Landstraßen und der heutigen Karawanenwege gewisse Vorkehrungen zur Unterbringung und Verpflegung der Beamten und Reisenden, zur Abfertigung und Verteilung der Güter, zur Wasserversorgung der Lokomotiven usw. notwendig. In dieser Weise birgt jeder Rastort und jede glücklich gelegene

*) F. G. Hahn, Die Städte der norddeutschen Tiefebene, S. 37—38. — Sehr langsam ist auch infolge mangelhafter Verkehrsverhältnisse und geringerer wirtschaftlicher Entwicklung das Wachstum vieler orientalischer Städte. Als ich 1897 nach sechsjähriger Abwesenheit wieder nach Scutari d'Albania kam, waren dort Neubauten kaum in nennenswerter Zahl entstanden, während in dem schwer zugänglichen ostmontenegrinischen Seestädtchen Andrijevic am Lim von 1892 bis 1900 nur ein Haus errichtet war. Dagegen hat in den montenegrinischen Städten Cetinje und Nikschitsch die Bautätigkeit und Bevölkerungszunahme seit 1892 sichtliche Fortschritte gemacht, so daß beide Städte nach Volkszahl und räumlicher Ausdehnung fast ums Doppelte größer geworden sind.

**) Verfall von Kiachta. Geogr. Ztschr. 9 (1903), S. 113; Globus 82 (1903), S. 394.

Bahnstation den Keim zu einer Siedlung in sich*), wobei Schnittpunkte mehrerer Bahnlinien meist eine stärkere Entwicklung aufweisen als bloße Durchgangsstationen. Soll aber ein Bahnkreuzungspunkt zu einem größeren Orte heranwachsen, so darf er nicht zu nahe an einer bereits vorhandenen bedeutenden Stadt liegen. Ein Straßenzentrum, das nur eine Stunde von einer ansehnlichen Siedlung entfernt ist, wird niemals ein volkreicher Verkehrsplatz werden. Was aber für den gemächlicheren Landstraßenverkehr eine Stunde Entfernung ist, das ist für die Eisenbahnen eine solche von 50 km und mehr, so daß Kreuzungspunkte in solcher Entfernung von einer größeren Stadt ebenfalls klein bleiben und langsam wachsen. In der ersten Zeit des Bahnbaues übersah man diese Umstände und überschätzte die Bedeutung der Kreuzungsstationen. Darum stieß der Plan, die ersten beiden durch Kurhessen führenden Schienenwege in dem zwei Gehstunden von Kassel entfernten Dorfe Guntershausen zu vereinigen, bei der Regierung auf Schwierigkeiten, weil sie befürchtete, daß Guntershausen die Landeshauptstadt Kassel überflügeln könnte.**)

Das Wachstum der Städte. Die Großstadt.***)

Weil die gemäßigten Zonen die Kulturgürtel der Erde sind und weil die Städte zu den Merkmalen höherer Kultur gehören, so liegen sie vor allem in den gemäßigten Klimagebieten der

*) Das beweisen die um viele ursprünglich einsam gelegenen Stationen der Schantung-Eisenbahn entstehenden Ortschaften und Straßen. In ähnlicher Weise findet man längs der großen Handelswege Afrikas an Wasser und Schatten spendenden Stellen Kastplätze für die Karawanen als Keime künftiger Entwicklung von Handelsplätzen. Huber, a. a. D. S. 10, 50. — Kassel, Politische Geographie S. 413. — Kiautschou-Denk-schrift 1 07, S. 27.

***) Henkel, a. a. D. S. 22—23

***) Bücher, Entstehung der Volkswirtschaft. (Kapitel: Großstadttypen aus fünf Jahrtausenden; Die inneren Wanderungen und das Städtewesen). — Die Großstadt. (R. Bücher, Die Großstädte in Gegenwart und Vergangenheit). — Kassel, Anthropogeographie II, S. 454 bis 455, 460—461. — Kassel in: Die Großstadt, S. 66—68. — Schäfer, ebd. S. 235—237, 241—243. — Delitsch, a. a. D. S. 125—132. — A. Supan, Die Verschiebung der Bevölkerung in den industriellen Großstädten Westeuropas im letzten Jahrzehnt. Geogr. Mitgl. 18:2, S. 59 bis 66. Le Monnier, Die Bevölkerung Europas auf Grund der Zählungsepoche 1858—189 Dtsch. Rdsh. f. Geogr. u. Statistik 16 (1893/94),