

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 1888—189 Dtsch. Rdsh. f. Geogr. u. Statistik 16 (1893/94),

Erde. Zu einer Zeit, als es in Europa nur Dörfer gab, kannte der uralte Kulturstaat China bereits von Menschen wimmelnde Großstädte, wie er auch das einzige Land ist, das, abgesehen von den drei jugendlichen Riesenstädten der Union, mehrere Millionenstädte umschließt. Auch die Hauptstädte Ägyptens, Assyriens und Babyloniens bargen eine nach Hunderttausenden, vielleicht nach Millionen zählende Volksmenge in ihren Mauern. Durch eisernen Zwang gegründet und meist von einer gewaltsam zusammengetriebenen Bewohnerschaft bevölkert, bestanden sie aber meist nur solange als der zugehörige Staat. Von den Residenzen, welche die Pharaonen des alten Ägyptens bei ihrem Regierungsantritt anzulegen pflegten, hat sich bloß Memphis, die Vorläuferin des heutigen Kairo, dank der geographisch günstigen Lage an der Wurzel des Nildeltas, länger erhalten. Alle andern sind nach dem Tode ihrer Begründer wieder verfallen, wie auch mit dem Untergange des Assyrischen und Babylonischen Reiches der Verfall ihrer Hauptstädte Ninive und Babylon besiegelt war. Denn die ganze Geschichte der Mittelmeervölker des Altertums war im wesentlichen eine Stadtgeschichte. Der Begriff Stadt deckte sich mehr oder weniger mit dem des Staates, so daß mit der Eroberung der ersteren auch der letztere vernichtet war.

In besonders ausgeprägter Weise waren im alten Griechenland die Städte Mittelpunkte zahlreicher Kleinstaaten, und der merkwürdige Prozeß der Zusammensiedlung, der Synökismus, der dort eine wichtige politische Rolle spielte, ist durch die griechischen Kolonien Gründungen, die in der Ferne das getreue Abbild der Heimat wiederholten, über das ganze Mittelmeerbecken verbreitet worden. Streng durchgeführt, bedeutete der Synökismus die Zusammenlegung sämtlicher Wohnstätten einer Landschaft in der Stadt. Böllig erreicht wurde dieses Ziel wohl nur in kleineren politischen

§. 483—485. — A. Wirminghaus, Stadt und Land unter dem Einfluß der Binnenwanderungen. Jahrb. f. Nationalök. u. Statistik 64 (1895), S. 1—34, 161—182. — J. Beloch, Antike und moderne Großstädte. Ztschr. f. Sozialwissenschaft 1 (1898), S. 413—423, 500—508. — Wagnner, a. a. D. I, S. 761, 768—770, 787—789. — F. Goldstein, Die Bevölkerungszunahme der deutschen Städte. Globus 85 (1904), S. 165 bis 168. — Woeikoff, a. a. D. S. 249—251. — W. Morgenroth, Die Bevölkerungswanderungen der Neuzeit. Nord und Süd 1906, S. 327—338. — B. Heil, Die deutschen Städte und Bürger im Mittelalter. Aus Natur und Geisteswelt. Leipzig 1906. — K. Preuß, Die Entwicklung des deutschen Städtewesens. Bd. 1 (Leipzig 1906).

Verbänden. In größeren blieben manche ländlichen Siedlungen erhalten, aber alle Behörden waren in der Stadt vereinigt. Doch auch dort, wo die Hauptstadt der einzige Ort des Stadtstaates war, blieb ihre Volkszahl klein. Bloß Korinth mag 70—80000 und Athen, die größte Stadt, zur Zeit höchster Entfaltung einschließlich des Piräus 150—200000 Einwohner gehabt haben. Das nationale Hellenentum hat also im allgemeinen keine großen Städte hervorgebracht. Sie entstanden erst zur Diadochenzeit, nachdem Alexander der Große den Orient mit seinen gewaltigen Menschenmassen der griechischen Welt erschlossen hatte und als Städtegründer seinen Nachfolgern mit gutem Beispiel vorgegangen war. So kamen zahlreiche neue Städte auf, deren größte, Alexandria, Antiochia und Seleukia, zur römischen Kaiserzeit ihre höchste Entwicklung erreichten und über $\frac{1}{2}$ Million Einwohner zählten.

Bei den italischen Völkerschaften gab es ebenfalls schon früh städtische Niederlassungen, und das Wohnen in engräumigen, geschlossenen stadtartigen Siedlungen ist noch heute eine Eigentümlichkeit der Bewohner der Apenninenhalbinsel.*) Vor allem gingen die Römer systematisch mit dem Straßen- und Städtebau vor und bewiesen dabei einen so weiten Blick, daß die von ihnen gewählten Knotenpunkte des Verkehrs noch jetzt dieselben sind wie vor 2000 Jahren. Ähnlich wie die Diadochenzeit war auch die römische Kaiserzeit eine Periode lebhafterer Binnenwanderungen und Städtegründungen. Die Landbevölkerung drängte nach den größeren Provinzialstädten, insbesondere aber nach der Reichshauptstadt Rom, die dadurch zu Beginn unserer Zeitrechnung auf 1 Million Seelen wuchs, während andere Schätzungen zwischen 700000 und 2 Millionen Köpfen schwanken. Das Altertum würde somit insgesamt bloß zwei bis drei Millionenstädte, Rom, Babylon und vielleicht noch Ninive, gekannt haben. Sie und die andern Großstädte jener Zeit verdanken ihr Dasein hauptsächlich der politischen Zentralisation, die am Sitze des Herrschers die Menschen und Reichtümer weiter Gebiete zusammenzog und jene Plätze auch zu wichtigen Handelsmittelpunkten machte.

Der Sturm der Völkerwanderungen hatte im Mittelalter

*) 73 % der Bevölkerung Italiens bewohnen auch in ausgeprägt landwirtschaftlichen Gebieten geschlossene Ortschaften, die in den südlichen Provinzen und auf den Inseln die weitaus überwiegende Siedlungsform ausmachen. Offene Dörfer sind hier und in vielen anderen Teilen Italiens kaum bekannt.

einen allgemeinen Rückgang der Städte zur Folge. Bloß Konstantinopel behielt seine Bedeutung und war an Stelle des verwüsteten und entvölkerten Roms bis ins 12. Jahrhundert hinein die einzige Großstadt des christlichen Europa, während die arabische Kultur in den mohammedanischen Ländern eine Anzahl großer Städte entstehen ließ. Den alten Deutschen dagegen war von Haus aus das Stadtleben und das Wohnen in Städten völlig fremd, und es fehlte ihnen jede Neigung dazu. Die ältesten städtischen Siedlungen unseres Vaterlandes gingen aus Grenzfestungen und Truppenlagern hervor, welche die Römer an der Donau, am Rhein und längs der Haupthandelswege errichteten z. B. Wien, Salzburg, Passau, Augsburg, Straßburg, Worms, Mainz, Trier, Koblenz, Köln und viele andere. In den folgenden Jahrhunderten größtenteils zerstört, wurden sie wegen ihrer günstigen geographischen Lage von der Kirche wieder aufgebaut, die zugleich eine Reihe neuer Ortschaften ins Leben rief, indem sich die dem Evangelium Gewonnenen um die von den christlichen Sendboten errichteten Klöster und Kirchen zusammenscharten. Vor allem ging aber mit der Ausbreitung des Christentums über den slavischen Osten die Entwicklung des Städtewesens Hand in Hand. Denn der starke Überschuf der Landbevölkerung erfüllte nicht nur die aufblühenden Städte der alten Stammesländer, sondern drang auch kolonisationsartig über die Elbe vor, wo die Stadtgründungen planmäßig und in großem Maßstabe, oft in der ganz modernen Form der Großunternehmung erfolgten. Das Mittelalter ist die Hauptzeit deutscher Städtegründungen gewesen. Etwa 2500 Städte sind binnen vier Jahrhunderten ins Leben gerufen worden, und ihre Zahl ist um das Jahr 1400 ungefähr eben so groß gewesen wie heute, weil die Menge der seitdem neu hinzugekommenen durch die wieder verschwundenen Städte nahezu ausgeglichen wird. Teils wurden damals offene Landgemeinden mit dem Wahrzeichen städtischer Niederlassungen, mit Wall und Graben, versehen und mit Stadtrechten ausgestattet, teils wurden zum Schutze der im Feindeslande angesiedelten Kolonisten Burgen erbaut, um die herum städtische Gemeinwesen emporsprossen.*) Unter den Nachwirkungen der Kreuz-

*) Der Name Burg war der älteste deutsche Ausdruck für Stadt. Freilich war nicht umgekehrt jede Burg auch eine Stadt, welche Verwechslung dem Kaiser Heinrich I. den unverdienten Beinamen des „Städtegründers“ eingetragen hat. Denn er hat in systematischer Weise wohl viele Grenzburgen, aber keine eigentlichen Städte angelegt.

züge, die auch im christlichen Abendlande wieder großstädtisches Leben weckten, traten die deutschen Städte in eine Periode des Aufschwunges ein und wurden Mittelpunkte der sich nunmehr in ihnen und zwar nur in ihnen konzentrierenden Gewerbtätigkeit. Am glänzendsten entfalteten sich die Bischofssitze und die um einen kaiserlichen Palast entstandenen Pfalzstädte, aus deren bevorrechtigter Stellung die freien Reichsstädte hervorgingen. Trotz Königspfalz und Bischofsitz und trotz der Handwerker und Händler, die sich wegen des Schutzes der Mauern und um des Verdienstes willen gern in ihnen niederließen, trugen jedoch jene Städte noch ganz überwiegend einen landwirtschaftlichen Charakter und einen dörflichen Anstrich.

Stets aber sind, wie F. Raßel ausführt,*) in Perioden politischer Zersplitterung die Städte Mittelpunkte der Auflockerung und Zersetzung gewesen. Denn je reicher sie gegenüber ihrer ländlichen Umgebung wurden und je selbständiger ihre wirtschaftliche und politische Entwicklung fortschritt, um so schärfer und gegensätzlicher wurde der Unterschied zwischen dem in seiner Entfaltung zurückgebliebenen Lande und den Städten, die als verkehrsbegünstigte Knotenpunkte des mittelalterlichen Landhandels eine verfrühte, vorausseilende Entwicklung genommen hatten. Sie wollten nicht mehr Organe des Staates, sondern selbständige Organismen im Staate sein und schlossen sich zu großen Bündnissen mit eigenen Zielen zusammen, z. B. zum Lombardischen, Schwäbischen und Rheinischen Städtebund und vor allem zur Hanse. Allein der gegenseitige Wettbewerb isoliert auch wieder die Städte gegeneinander. Einem gemeinsamen Feinde gegenüber wird wohl Einigkeit angestrebt, die jedoch nie zur Einheit führt, und an ihrer inneren Uneinigkeit sind jene Städtebünde schließlich wieder zugrunde gegangen.

Obwohl in der Folgezeit die Bevölkerung Europas rasch wuchs, waren doch wegen übergroßer Kindersterblichkeit und wegen der Beschränkung des Zuzuges die damaligen Städte nach unserm Maßstabe nicht als volkreich zu bezeichnen. Großstädte hat das Mittelalter nicht gekannt und bei seiner Wirtschaftsordnung auch nicht herausbilden können. Zwar ist nach K. Bücher die städtische Zuwanderung damals vielleicht nicht weniger massenhaft als in der römischen Kaiserzeit gewesen. Aber sie ergoß sich nicht

*) Raßel, Politische Geographie S. 415—416.

in wenige Zentren, sondern verteilte sich über eine größere Anzahl befestigter Plätze, deren Entwicklung in dem Augenblicke abgeschlossen war, wo in den Städten alle Gewerbe, die das beschränkte Absatzgebiet zu ernähren vermochte, vertreten und mit ausreichenden Arbeitskräften besetzt waren. Herrschte bis dahin volle Freizügigkeit, so suchte man nunmehr die weitere Zuwanderung zu hemmen, und schuf eine Reihe von Erschwerungen der Niederlassung und Gewerbefreiheit, die bis ins 19. Jahrhundert hinein bestehen blieben. Infolgedessen trat ein Stillstand im Wachstum der Städte ein, und ihre Bewohnerzahl konnte nicht sonderlich groß werden. Lübeck, für das man früher 70—80 000 Köpfe annahm, hat wohl nicht mehr als 22—24 000 gehabt. Für Köln werden im 15. Jahrhundert 30—35 000, für Straßburg, Nürnberg und Ulm 20—26 000, Augsburg 18 000, Zürich 11 000, Frankfurt 8—10 000 und Basel 8—9 000 angegeben.*) Leipzig besaß am Ende des 16. Jahrhunderts erst 14—15 000 Einwohner und erhielt wegen dieser bescheidenen Bevölkerungszahl, die in keinem Verhältnis zu seiner Bedeutung als Handels- und Messplatz stand, den bezeichnenden Beinamen: die kleine Stadt mit dem großen Rufe. Als nun Marco Polo seinen staunenden Zeitgenossen von den Riesenstädten Chinas mit ihren Hunderttausenden von Bewohnern erzählte, da stieß er allgemein auf solchen Unglauben, daß man ihm den Beinamen Il Milione, der Millionen-schwäzer, gab.

Trat schon im 14. Jahrhundert durch die Verheerungen, die der gefürchtete Schwarze Tod, die Pest, angerichtet hatte, ein Stillstand ein, so folgte im Zeitalter des Dreißigjährigen Krieges ein unaufhaltsamer Rückgang der deutschen Städte, die infolge des Verfalles von Handel und Gewerbe wie durch Rückgang und Verarmung ihrer Bevölkerung ihre wirtschaftliche Selbständigkeit verloren und sich aus eigener Kraft nicht mehr zu erheben vermochten.

*) Die früher stark überschätzte Bewohnerzahl der mittelalterlichen Städte ist durch neuere Forschungen auf ein ziemlich bescheidenes Maß zurückgedrängt worden. Allerdings ist die Möglichkeit nicht abzusehen, daß in der den meisten Berechnungen zugrunde gelegten Zeit (zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts) die städtische Bevölkerung durch die zahlreichen Kriege, Hungersnöte und Seuchen des 14. und 15. Jahrhunderts schon einen erheblichen Rückgang erfahren hatte. J. Jastrow, Die Volkszahl deutscher Städte am Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit. Berlin 1886. — Preuß., a. a. D. S. 59.

Eine Ausnahme machten nur die damals aufkommenden fürstlichen Residenzen, in denen der Herrscher seine Hofhaltung aufschlug und die nun durch Heranziehung des Adels, der Beamten und der Garnison künstlich zu größeren Verbrauchsmittelpunkten gemacht wurden. In dieser ganzen langen Zeit hat sich auch die Zahl der europäischen Großstädte so langsam vermehrt, daß es ihrer im Jahre 1500 erst 7, im Jahre 1600 13 und im Jahre 1700 bloß 14 gab.*) Im Jahre 1801 war ihre Zahl auf 21, 1850 auf 42, 1870 auf 70 mit rund 20 Millionen Einwohnern, 1880 auf 95, 1896 auf 121 mit 37 Millionen Einwohnern und 1902 auf 149 gestiegen, so daß gegenüber dem langsamen Städtewachstum früherer Zeiten im Laufe eines einzigen, des 19. Jahrhunderts die Zahl der europäischen Großstädte sich gegenüber dem Bestande des Jahres 1801 versiebenfacht hat.

Noch nach den Freiheitskriegen waren die deutschen Städte meist nur von einer Ackerbau und Kleingewerbe treibenden Bevölkerung bewohnt und zeigten erst vereinzelte Ansätze zu Großhandel und Großgewerbe. Die Verwendung der Dampfmaschine für industrielle Zwecke war noch eine Seltenheit. Da erfolgten die geradezu revolutionär wirkenden technischen Erfindungen des 19. Jahrhunderts, während der ungeahnte Aufschwung des Wirtschaftslebens, der Gütererzeugung und des Verkehrs wesens unter dem Einfluß einer ununterbrochenen Volksvermehrung — seit der Napoleonischen Zeit blieb Europa von Seuchen im wesentlichen verschont — alles früher dagewesene in den Schatten stellte. Vor allem haben die Eisenbahnen die gesetzlich eingeführte Freizügigkeit und Gewerbefreiheit praktisch erst möglich gemacht, weil nur ein reich entwickeltes Verkehrs wesens unschwer das Auffuchen derjenigen Orte gestattet, die lohnenden Verdienst versprechen und dadurch viele Menschen anlocken. Förderte der schwache und langsame Verkehr früherer Zeiten vorzugsweise das Anwachsen kleinerer und mittlerer Städte, so kommt

*) Wie langsam damals das Städtewachstum erfolgte, sei an den beiden größten Städten Europas erläutert: Seit dem Ende des 13. Jahrhunderts war Paris mit rund 100 000 Einwohnern die erste Stadt unseres Erdteils und hatte im Jahre 1600: 230 000, 1700: 500 000 und 1800: 548 000 Seelen. London, das 1377 erst 45 000 und 1532 nicht viel über 62 000 Bewohner aufwies, hatte im Jahre 1600 mit 250 000 Köpfen Paris überflügelt und erreichte, verhältnismäßig rasch wachsend, im Jahre 1700: 600 000, im Jahre 1800: 865 000 Seelen. Beloch, a. a. D.

der ungleich raschere und gewaltigere Verkehr der Gegenwart hauptsächlich den Großstädten zugute, weil in seinem Wesen ein Zusammenströmen in einigen bedeutenden Punkten mit Übergehung minder wichtiger Orte liegt.*) Sehr richtig hat daher schon J. G. Kohl gesagt, „daß alle Bevölkerung immer mehr und mehr an einigen bedeutungsvollen Punkten zusammenfällt und immer mehr und mehr sich in großen Städten zusammenzieht, je vollkommener die Befahrungsweise und die Verkehrsmittel werden, und daß die kleinen Orte dann mehr und mehr verschwinden.“**) Auch die sich rasch entfaltende Großindustrie mit ihren vielfältigen Beschäftigungsweisen und ihren lohnenden Arbeitsgelegenheiten hat tiefgreifende Bevölkerungsverschiebungen bewirkt und gewaltige Menschenmassen in die Städte gelockt, deren seit der mittelalterlichen Blütezeit meist kaum verändertes Weichbild nunmehr rasch zu klein wurde.***) So haben die gänzlich veränderten wirtschaftlichen und Verkehrsbedingungen der neuesten Zeit seit den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts eine wahre Völkerwanderung im modernen Sinne hervorgerufen und viele Kleinstädte rasch in Mittelstädte, viele Mittel- in Großstädte und nicht wenige der letzteren in Riesenstädte verwandelt. Denn je mehr die Industrie die Hauptnahrungsquelle wird, um so größer werden die Menschenanhäufungen in den Hauptsitzen der gewerblichen Tätigkeit und in den Knotenpunkten des Verkehrs. Darum hat selbst im städtearmen Rußland die

*) Kappel, Städte- und Kulturbilder aus Nordamerika. Bd. 1 S. 2—3.

**) Kohl, a. a. O. S. 552.

***) Wie gewaltig in den letzten Jahrzehnten die Großindustrie gewachsen ist, geht aus einer kürzlich ermittelten Zusammenstellung über das Alter von 19328 Fabriken im Königreich Sachsen hervor. Nur 267 von ihnen waren vor dem Jahre 1801 gegründet worden, und in den nächsten beiden Jahrzehnten kamen bloß 133 hinzu. Dabei darf man freilich nicht annehmen, daß es zu jener Zeit in Sachsen nur 400 Fabriken gab, sondern es muß richtig heißen, daß von den heutigen Fabriken 400 schon im Jahre 1820 vorhanden waren. Immerhin kann man mit Recht behaupten, daß damals von einem „Fabrik-Zeitalter“ noch keine Rede war. In die drei folgenden Jahrzehnte fällt die Begründung von 783 Fabriken, deren Zahl dann, schnell wachsend, 1870 auf 2072 gestiegen war. Aber erst seitdem beginnt der eigentliche Aufschwung. Denn aus den nächsten 34 Jahren stammen 15255 Fabriken, von denen nicht weniger als 3511 in den vier Jahren 1901 bis 1904 gegründet wurden.

rasche Entwicklung des Handels und der Gewerbtätigkeit im russischen Industriebezirk volkreiche Städte mit fast amerikanischer Schnelligkeit emporschließen lassen. Ebenso zeigt Japan eine wachsende Zunahme der Städte, seitdem es aus einem städtearmen Ackerbauland immer mehr ein Handels- und Industrieland geworden ist. Als Yokohama und Kobe zu Handelshäfen erklärt wurden, waren beide ärmliche Fischerdörfer. Jetzt zählen sie über 300 000 Einwohner, während die Anzahl der Orte mit mehr als 10 000 Einwohnern innerhalb des Zeitraumes 1886—1898 von 139 auf 230, darunter 10 Großstädte, gestiegen ist.

Großbritannien, das am Ende des 17. Jahrhunderts außer dem damals $\frac{1}{2}$ Million Einwohner zählenden London bloß zwei Städte über 30 000 und vier mit mehr als 10 000 Einwohnern besaß, hatte 1870: 18, 1901: 39 Großstädte und dürfte deren gegenwärtig 45 besitzen, so daß es das großstadtreichste Land der Welt ist. Die Union, zu deren bezeichnendsten wirtschaftlichen Merkmalen das pilzartige Heranwachsen der Städte gehört, hat es binnen 90 Jahren von einer Großstadt auf 39 (1903) und seit 1880 von einer Millionenstadt auf drei gebracht. Deutschland besaß am Ende des 18. Jahrhunderts als einzige Großstadt Berlin, und Hamburg erreichte knapp 100 000 Einwohner. 1850 gab es erst 5, 1871: 8 reichsdeutsche Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern. Im neuen Reich aber ging das Städtewachstum mit Riesenschritten vorwärts, so daß 1880 die Zahl der Großstädte auf 15, 1890 auf 26, 1900 auf 33 und 1905 auf 41 (davon 14 über 200 000, 4 über 500 000 und eine über 1 Million Einwohner) gestiegen war. Diese Tatsache veranschaulicht wohl am besten den riesigen wirtschaftlichen Aufschwung, den unser Vaterland seit seiner Einigung genommen hat.*) Deutschland, Großbritannien und die Union sind also heute die großstadtreichsten Länder. Die Gesamtzahl der Großstädte auf der ganzen

*) Frankreich, das 1801 drei Großstädte besaß, zählte 1870 deren 9, 1896 erst 10 und hatte es 1901 auf 15 gebracht, in denen ein Achtel der gesamten Bevölkerung des Landes wohnte. Die Volkszählung von 1906 stellte ebenfalls nur 15 Städte über 100 000 Einwohner fest. Rußland umschließt 19 Großstädte, darunter 2 Millionenstädte, die aber nur den zwanzigsten Teil der ausgeprägt landwirtschaftlichen Bevölkerung des ungeheuren Reiches enthalten. In Britisch-Indien entfallen bloß 20% der Gesamtbevölkerung auf die 29 Großstädte und noch nicht 30 Millionen der 295 Millionen Köpfe betragenden Gesamtbevölkerung auf die 2148 Städte.

Erde mag gegen 350 betragen: eine Zahl, die raschem Wechsel unterworfen ist, weil jährlich neue Städte in diese Gruppe einrücken. *)

Als Kind des modernen Verkehrs und Fabrikbetriebes ist die Großstadt, insbesondere die Millionenstadt — von den wenigen Ausnahmen des Altertums abgesehen — eine durchaus neuzeitliche Erscheinung. Denn nie zuvor fand ein ähnlicher Grad innerer Wanderungen innerhalb der Kulturstaaten statt

*) 1872 stellten E. Behm und H. Wagner 164 Städte über 100 000 Einwohner zusammen, 1893 ermittelte A. Supan 270 und 1902 T. Weinreb 326 Großstädte, darunter drei (London, New York, Paris) mit über 2 Millionen und 10 mit mehr als 1 Million Einwohnern. Von diesen Städten entfielen auf (die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1893):

Erde teil	über 1 Mill. Einv.	1— $\frac{1}{2}$ Mill.	500—200 000	200—100 000	Zusammen
Europa	7 (4)	11 (8)	50 (38)	81 (66)	149 (116)
Asien	3 (5)	17 (12)	32 (33)	60 (55)	112 (105)
Afrika		1	1 (2)	8 (5)	10 (7)
Amerika	3 (3)	5 (3)	19 (19)	24 (15)	51 (40)
Australien			2 (2)	2	4 (2)
	13 (12)	34 (23)	104 (94)	175 (141)	326 (270)

J. Weinreb, Les grandes cités du monde. La Géographie, Paris 6 (1902), S. 313—321. — Die Bevölkerung der Erde. Geogr. Mitgl. Erg.-Heft 33 (1872), S. 86—88; 49 (1876), S. 109—111; 107 (1893), S. 125—128. — Die Volkszählung vom 1. Dezember 1900. Statistik des Deutschen Reiches Bd. 150 (Berlin 1903) S. 63—80. — H. Bleicher in: Handbuch der Wirtschaftskunde Deutschlands Bd. 1 (Leipzig 1901), S. 256—258. — Kappel, Deutschland, S. 242—244. — E. Schott, Das Wachstum der deutschen Großstädte seit 1871. Statistisches Jahrb. deutscher Städte 11 (1903), S. 129—149. — F. Zahn, Die Volkszählung 1900 und die Großstadtfrage. Jahrb. f. Nationalök. u. Statistik 81 (1903), S. 191—215. — F. Heiderich, Die städtische Bevölkerung der Vereinigten Staaten. Dtsch. Rdsch. f. Geogr. u. Statistik 14 (1891/92), S. 179—181. — H. Fehlinger, Städtische und ländliche Bevölkerung in den Vereinigten Staaten. Ebd. 26 (1904/5), S. 273—275. — Kappel, Vereinigte Staaten II, S. 329 bis 339. — E. Deckert, Das Wachstum der amerikanischen Großstädte. Geogr. Ztschr. 6 (1900), S. 701—703. — A. Supan, The Greater New York und die übrigen Millionenstädte. Geogr. Mitgl. 1896, S. 258—259. — Penck, a. a. D. — R. Blum, Die Entwicklung der Vereinigten Staaten. Geogr. Mitgl. Erg.-Heft 142 (1903), S. 18 bis 25. — K. Dove, Die angelsächsischen Riesenreiche. Heft 2 (Jena 1907), S. 38—43.

und niemals ist das Wachstum der Städte so machtvoll hervorgetreten wie in unserer Zeit. Es wäre aber auch die Ernährung so ungeheurer, auf engem Raum zusammengedrückter Menschenmassen früher nicht denkbar gewesen, weil sie die vollkommensten und bestorganisierten Verkehrseinrichtungen voraussetzt, die sie mit dem Geäder des Weltverkehrs in allerseits offene Verbindung bringen. Wurden doch im Jahre 1900 in Paris, dessen Nahrungsbedarf E. Zola in seinem bekannten Roman „Der Bauch von Paris“ so drastisch schildert, 208 Millionen kg Fleisch, 32 Millionen kg Geflügel und Wild, 40,2 Millionen kg Fisch, 30,7 Millionen kg Eier, 22,8 Millionen kg Butter usw. eingeführt und versteuert. Wenn daher Adam Smith behauptet, daß die Überschussprodukte des Landes allein die Unterhaltsmittel für die Stadt liefern, die somit nur wachsen kann im Verhältnis zum Wachsen dieser Überschussprodukte, so hat dieser Leitsatz gewiß noch heute seine Geltung. Nur haben die modernen Verkehrsmittel die engen Grenzen der Nahrungsmittelversorgung ganz gewaltig erweitert und damit auch die wirtschaftliche Abhängigkeit einer Stadt von ihrer unmittelbaren Umgebung beseitigt. Die mittelalterliche Stadt sicherte sich ihren Lebensmittelbedarf dadurch, daß sie zahlreiche von der Landwirtschaft lebende Familien aufnahm und sich die Nachbarschaft politisch und wirtschaftlich untertan machte. Noch bis tief hinein ins 19. Jahrhundert mußten die Städte ihre Nahrungsmittel hauptsächlich aus der Nähe beziehen, weshalb enge Beziehungen zwischen Stadt und Land bestanden. Für die Großstädte des Altertums galt dasselbe. Manche von ihnen umschlossen sogar innerhalb ihrer Mauern das zur Ernährung der Einwohnerschaft notwendige Acker- und Viehweideland. Ausnahmen machten nur die Kornzufuhren aus dem Gebiete des Schwarzen Meeres nach den altgriechischen Städten, die Einfuhren aus allen Teilen des Römischen Weltreiches nach Rom und die durch den Kaiserkanal vermittelten Reistransporte aus Südchina nach der entlegenen nördlichen Hauptstadt Peking.*) Bei der heutigen Großstadt lassen schon die ungeheuren Mengen des Bedarfs und die gesteigerten Ansprüche des modernen Kulturmenschen eine abschließliche wirtschaftliche Verbindung mit der Nachbarschaft unmöglich erscheinen, ganz abgesehen davon, daß heute der Handel

*) Woeikoff, a. a. O. S. 265.

mit Nahrungsmitteln so gut organisiert und ihre Herbeischaffung so billig ist, daß sich Städte auch in nahrungsmittelarmer Umgebung entwickeln können. *) So liefert Algerien dreiviertel der in Paris verzehrten Schafe, und ganz Frankreich, ganz Europa, ja die ganze Welt wird für die Verproviantierung der Riesenstadt an der Seine in Anspruch genommen. Ebenso muß die ganze Welt aufgeboten werden, um den Lebensmittelbedarf Londons zu decken. Deutschland, Holland, Rußland, die Donauländer, Indien und Kalifornien führen Getreide und Mehl zu, Argentinien, die Union, Neuseeland und Australien sind die Hauptfleischlieferanten, Eier kommen aus Frankreich, Deutschland und Rußland, die Butterversorgung wird durch Dänemark, Westrußland, Australien und Neuseeland vermittelt, frisches Obst senden Frankreich, Algerien, Spanien und Italien, ja selbst Kalifornien und Australien. Auf diese Weise löst sich die Großstadt immer mehr von ihren natürlichen Lebensbedingungen los und wird von fremden Zufuhren abhängig. Ihr Dasein ist künstlich gegenüber dem der Landbewohner, kurz die Großstädte gehören zu den merkwürdigsten Entwicklungen der Kultur, von denen Karl Ritter in einem seiner Briefe aus Paris mit Recht gesagt hat: „Es ist ein ungeheures, eine große Stadt! Eine solche Weltstadt ist das künstlichste Produkt der Geschichte, es ist die aller künstlichste Frucht, welche die Erde trägt, das verwickelteste Gebilde der Civilisation eines Volkes.“ **)

Im allgemeinen wachsen die Städte mit der Volksdichte,

*) Selbst die trostlosen Salzoasen der südlichen Sahara, die für ihren Unterhalt durch Eigenbau fast nichts gewinnen, verdanken ihre Bewohnbarkeit und das Vorhandensein von Siedelungen lediglich dem Handel, indem sie die Lebensmittel und sonstigen Erzeugnisse des salzarmen Sudan gegen das Salz eintauschen. Der Oasenort Arauan bezieht alle seine Unterhaltsmittel aus Timbuktu. Da er aber der wasserreichste Ort der westlichsten Sahara ist, so ist er ein Sammel-, Erholungs- und Verproviantierungsplatz für alle Karawanen nach Timbuktu und hat sich, da die Karawanen schon hier mit dem Warenaustausche beginnen, allmählich zum Vormarkt von Timbuktu entwickelt. D. Seehausen, Siedelungen in der Sahara. Dtsch. Geogr. Blätter 1890, S. N. S. 21—26.

**) G. Kramer, Karl Ritter. Bd. 2 (Halle 1870), S. 457. — Kappel, Anthropogeographie II, S. 453—454, 458—459. — Kappel in: Die Großstadt S. 68. — Wäntig in: Die Großstadt S. 155 bis 158, 166—168. — R. Schück, London. Dtsch. Rdsh. f. Geogr. u. Statistik 18 (1895/96), S. 113—114.

und ihre Zahl ist zugleich ein Maßstab für die Größe der städtebewohnenden Bevölkerung eines Landes. Die am stärksten besiedelten Gegenden sind die städtereichsten und enthalten auch die meisten Großstädte, während die kulturell tief stehenden Sammel-, Jäger- und Fischervölker und ebenso die Nomaden städteelos sind, wie auch die von ihnen bewohnten Gebiete die geringste Volksdichte aufweisen. Man vergleiche nur das von Städten verschiedenster Größe förmlich übersäete Rheinisch-Westfälische Industriegebiet mit einem gleichgroßen Gebiete des städtearmen Nord- und Ostdeutschlands oder die dichter bevölkerte, städtereiche, industriell hoch entwickelte Westhälfte des Reiches mit dem dünnbesiedelten agrarischen und insolgedessen an Groß- und Mittelstädten viel ärmeren Osten. Auffallend städtearm, ein echtes Bauernland, ist auch das Oberdeutsche Hochland.*) Umgekehrt sind die ausgedehnten Industriebezirke Großbritanniens durch dichteste Bevölkerung und großen Reichtum an Städten ausgezeichnet. Auffallend städtearm ist dagegen Skandinavien, von dessen geringzähliger Bevölkerung vier Fünftel Landbewohner sind. Einen unverkennbaren Gegensatz der Volks- und Stadtdichte zeigen ferner das industrielle Westeuropa und das landwirtschaftliche Osteuropa, der gewerbtätige Osten und der ländliche Westen der Vereinigten Staaten von Amerika. In dem dichtest besiedelten, stadt- und industriereichsten Gebiete der Union, der nordatlantischen Staatengruppe, war 1900 über die Hälfte der Bewohner (58,6%) städtisch, und zwar entfielen fast $\frac{2}{5}$ von ihnen auf die Großstädte, während in allen andern Unionsstaaten die Bevölkerung der kleineren Orte unter 8000 Einwohnern überwog. Die Westhälfte der Union ist das am dünnsten bewohnte und zugleich das städteärmste Gebiet der Vereinigten Staaten. Hier haben auch in scharfem Gegensatze zum raschen Städtewachstum des Nordostens mit Ausnahme von Los Angeles und Seattle die Städte eine so langsame Zunahme erfahren, daß man in manchen von ihnen, um den ungünstigen Eindruck zu verwickeln, die Zählungsergebnisse durch Fälschungen zu erhöhen suchte.

*) P. Langhans, Geographische Verbreitung von Industrie und Landwirtschaft im Deutschen Reiche. Geogr. Mitgn. 1900, S. 283 mit Karte (die auch alle Städte über 20000 Einwohner enthält). — A. Dove, Die Städte des Deutschen Reiches. Eine siedelungsgeographische Untersuchung. Dtsche. Monatschrift f. d. ges. Leben d. Gegenwart 7 (1904/5), S. 868—875.

Die Verteilung der Menschen über die Erde zeigt nun, daß die Ränder der Erdräume am dichtesten bewohnt sind. Diese Tatsache und die bessere natürliche und klimatische Ausstattung der meeresnahen Gebiete, sowie das Übergewicht des Seeverkehrs über den Landverkehr erklären es, daß die Großstädte mit Vorliebe die küstennahen Gebiete aufsuchen. Ein reichliches Drittel von ihnen entfällt auf Seestädte. Für die Entstehung einer Großstadt ist eine günstige Verkehrslage eine unerläßliche Vorbedingung. Aber ihr rasches Wachstum verdankt sie doch in erster Linie dem Umstande, daß sie zugleich der Sitz einer hoch entwickelten Großindustrie ist, die sie wiederum zu einem Brennpunkte des Handels macht. Handel und Gewerbe sind die vornehmsten Förderer und Erhalter der modernen Großstädte, die durch ihre Entwicklung hochwichtige kommerzielle und industrielle Mittelpunkte sind. *) Ihr schnelles Anwachsen und das Vorhandensein einer Vielzahl von ihnen ist daher nicht nur ein treues Spiegelbild dichter Bevölkerung und rascher Bevölkerungszunahme, sondern auch ein sicheres Zeichen raschen wirtschaftlichen Wachstums eines Staates namentlich auf dem Gebiete des Handels und der Gewerbetätigkeit. Je dichter in einem Lande die Großstädte gedrängt sind, um so höher entfaltet sind seine wirtschaftlichen Zustände. Andererseits sind freilich die großen Städte als feinfühliges Thermometer der Volkswirtschaft wirtschaftlichen Schwankungen, die sich im Rückgange ihres Wohlstandes und ihrer Bewohnerzahl äußern, am ehesten unterworfen und werden von ihnen am schwersten betroffen. Die Bevölkerung der nordamerikanischen Großstadt Omaha (Nebraska) z. B., die binnen 20 Jahren (1870—1890) sich um 124 000 Einwohner vermehrt hatte, ist im Jahrzehnt 1890—1900 von 140 000 auf 102 000 Köpfe zurückgegangen. Lincoln, die Hauptstadt des Staates Nebraska, war 1870—1890 von 2500 auf 55 000 Köpfe gestiegen, um dann bis 1900 ebenfalls auf 40 000 Einwohner zurückzugehen. Vgl. das

*) Auf Grund der Berufs- und Gewerbezahlung von 1895 entfielen 51 % der Bevölkerung der deutschen Großstädte auf die Industrie und 26 % auf den Handel. Da aber mindestens Zweidrittel der letzteren und auch noch ein erheblicher Teil der übrigen Bewohner von der Versorgung der Industriellen leben, so ziehen rund Dreiviertel der Großstadtbewohner ihren Lebensunterhalt unmittelbar oder mittelbar aus der Industrie. Wäntig in: Die Großstadt S. 155—158.

Sinken der Bewohnerzahl nordamerikanischer Bergwerksstädte auf Seite 35.

Da der Zug in die Städte, insbesondere in die Handels- und Industriestädte, in allen Kulturstaaten einen gewaltigen Umfang angenommen hat und eine Stadt um so stärker anziehend wirkt, je größer sie ist, so sind die Großstädte, jene „menschlichen Bienenstöcke“, der am stärksten wachsende Teil des Volkskörpers geworden. Wenn sich aber die Bevölkerung immer mehr an einzelnen räumlich eng begrenzten Punkten anhäuft, die auf Kosten ausgedehnter Flächen übermäßig rasch anschwellen, während die Landbevölkerung zum Stillstand gelangt ist und in einzelnen Bezirken sogar zurückgeht, so muß das Mißverhältnis zwischen städtischer und ländlicher Bevölkerung immer größer werden. Noch bis tief ins 19. Jahrhundert hinein traten in Europa die Stadtbewohner weit gegen die Landbewohner zurück. In Österreich beherbergten die Städte 1845 kaum $\frac{1}{5}$, 1890 erst $\frac{1}{3}$ der gesamten Bevölkerung des Staates, und in Frankreich stieg der Anteil der städtischen Bewohnerschaft innerhalb des gleichen Zeitraumes von 24,4 auf 36%. In Deutschland nahmen die Städte 1822 ein reichliches Viertel (27,2%), 1867 bereits ein Drittel (32,1%), 1880 41,4% und 1890 47% der Gesamtbevölkerung in Anspruch (Abb. 10), waren aber noch 1895 der Landbevölkerung gegenüber in der Minderheit, bis sie 1900 mit 54,3% oder rund 5 Millionen Menschen mehr das Übergewicht erlangten. In dem ganzen Zeitraum 1867–1900 ist die städtische Bevölkerung von 15 Millionen auf 30,6 Millionen Köpfe angewachsen, die der Landgemeinden, d. h. der Orte unter 2000 Einwohnern dagegen von $26\frac{1}{3}$ auf $25\frac{3}{4}$ Millionen gesunken. *) 1867 umschlossen die 7 deutschen Großstädte 4,3% oder $1\frac{2}{3}$ Millionen Einwohner, 1900 umfaßten die 33 deutschen Großstädte 16,2% der Reichsbevölkerung oder über 9,1 Millionen Köpfe, und 1905 enthielten die 41 deutschen Großstädte $11\frac{1}{2}$ Millionen Seelen oder 19% der

*) Im Königreich Sachsen entfielen noch 1834 Zweidrittel der Bevölkerung auf die Dörfer. 1875 dagegen machte die Bewohnerschaft der Städte bereits 45% der Gesamtbevölkerung aus, und 1900 hatte die Bevölkerung der 114 Städte die der 3070 Landgemeinden überholt. Unter den sächsischen Städten nahmen wiederum die drei größten, Dresden, Leipzig und Chemnitz, über die Hälfte der Stadtbewohner und über ein Viertel der Gesamtbevölkerung des Königreichs in Anspruch.

Gesamtbevölkerung des Reiches. Im Jahre 1850 kam ein Großstädter erst auf 38 Deutsche, 1870 bereits auf 20. 1880 war jeder 13., 1890 jeder 8., 1900 jeder 6. und 1905 sogar jeder 5. Bewohner Deutschlands ein Großstädter.*)

- (7) Zahl der Großstädte (100.000 -)
- (64) " " Mittelstädte (20 - 100.000)
- (427) " " Kleinstädte (5 - 20.000)
- (1712) " " Landstädte (2 - 500)

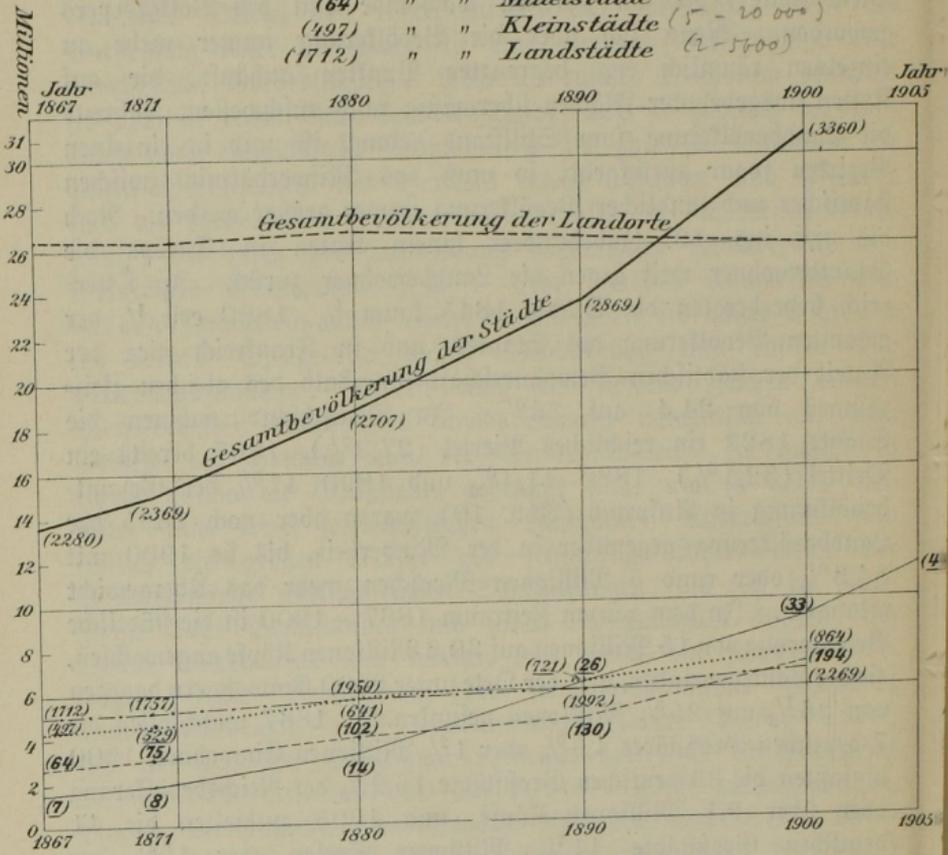


Abb. 10. Wachstum deutscher Städte.

*) Am langsamsten unter allen deutschen Großstädten ist Krefeld gewachsen. Bis 1890 durch eine nicht unerhebliche Bevölkerungszunahme ausgezeichnet, hat es seitdem nur noch ein geringfügiges, ja durch einen Rückgang unterbrochenes Wachstum gehabt (1890:105 376; 1895:107 245; 1900:106 893; 1905:110 410 Einwohner). Auch die meisten deutschen Land-, Residenz- und Beamtenstädte, von denen die Fabriken ängstlich fern gehalten werden, lassen keine beträchtliche Zunahme ihrer Einwohnerschaft erkennen. Der Hauptzuwachs entfällt auf

Nicht minder rasch ist der Prozeß der Verstadtlichung in der Union als Folgewirkung des Eisenbahnbaues und der erstaunlichen industriellen Entwicklung fortgeschritten. Auch hier ist die Bevölkerung immer städtischer, der Einfluß der Städte entsprechend größer geworden, und der hier ebenfalls deutlich in die Erscheinung tretende Zug in die Großstadt hat in vielen ländlichen Bezirken einen Bevölkerungsrückgang bewirkt. In New Hampshire und andern Staaten des Ostens stehen viele Farmhäuser leer, deren Inassen in die Städte gezogen sind. 1790, als in der Union die erste Volkszählung stattfand, gab es dort erst sechs Städte, d. h. Orte über 8000 Einwohner, auf die 3,4% der Bevölkerung entfielen. New York war mit 33000 Bewohnern die erste, Philadelphia mit 29000 Einwohnern die zweite Stadt des jungen Staatswesens. 1840 war die städtische Bevölkerung erst auf 8,52%, 1870 auf 20,93%, 1880 (286 Städte) auf 22,6%, 1890 (443 Städte) auf 29,12% und 1900 (545 Städte) auf 33,1% der gesamten Bevölkerung angewachsen, so daß sich innerhalb eines Jahrhunderts die städtische Bewohnerschaft von $\frac{1}{30}$ auf $\frac{1}{3}$ der Gesamtbevölkerung vermehrt hat. Von ersterer entfiel wiederum die Hälfte auf die 39 Großstädte, von denen die drei Millionenstädte New York, Chicago und Philadelphia zusammen 6 Millionen Menschen in Anspruch nahmen (Abb. 11).

Die meisten Fortschritte hat die Verstadtlichung in Großbritannien gemacht, wo 1901 mehr als $\frac{2}{5}$ (40%) der Bevölkerung in Städten von 50000 Einwohnern und darüber und nahezu $\frac{4}{5}$ in Städten überhaupt wohnten, während nur 23% in ländlichen Bezirken lebten. Auf die Großstädte kamen dabei in England 35%, in Schottland 31% und im vorwiegend agrarischen Irland bloß 16,2% der Bevölkerung der einzelnen Teilstaaten.

die größeren Mittelpunkte der Industrie, und zwar betrug nach K. Bücher (Entstehung der Volkswirtschaft S. 428, 434) von 1875 bis 1900 die Bevölkerungszunahme in Prozenten der Gesamtbevölkerung Deutschlands für die Städte über 100000 Einwohner 242,1%, für die Städte mit 100—20000 Einwohnern 103,9%, für die Städte mit 20—5000 Einwohnern 47,8%, für die Städte mit 5—2000 Einwohnern 27%, während die Bevölkerung der Landstädte unter 2000 Einwohnern um 1,3% zurückging. Der Zug in die größeren Städte ist aus diesen Zahlen ohne weiteres erkennbar. Vgl. auch die graphische Tabelle 10.

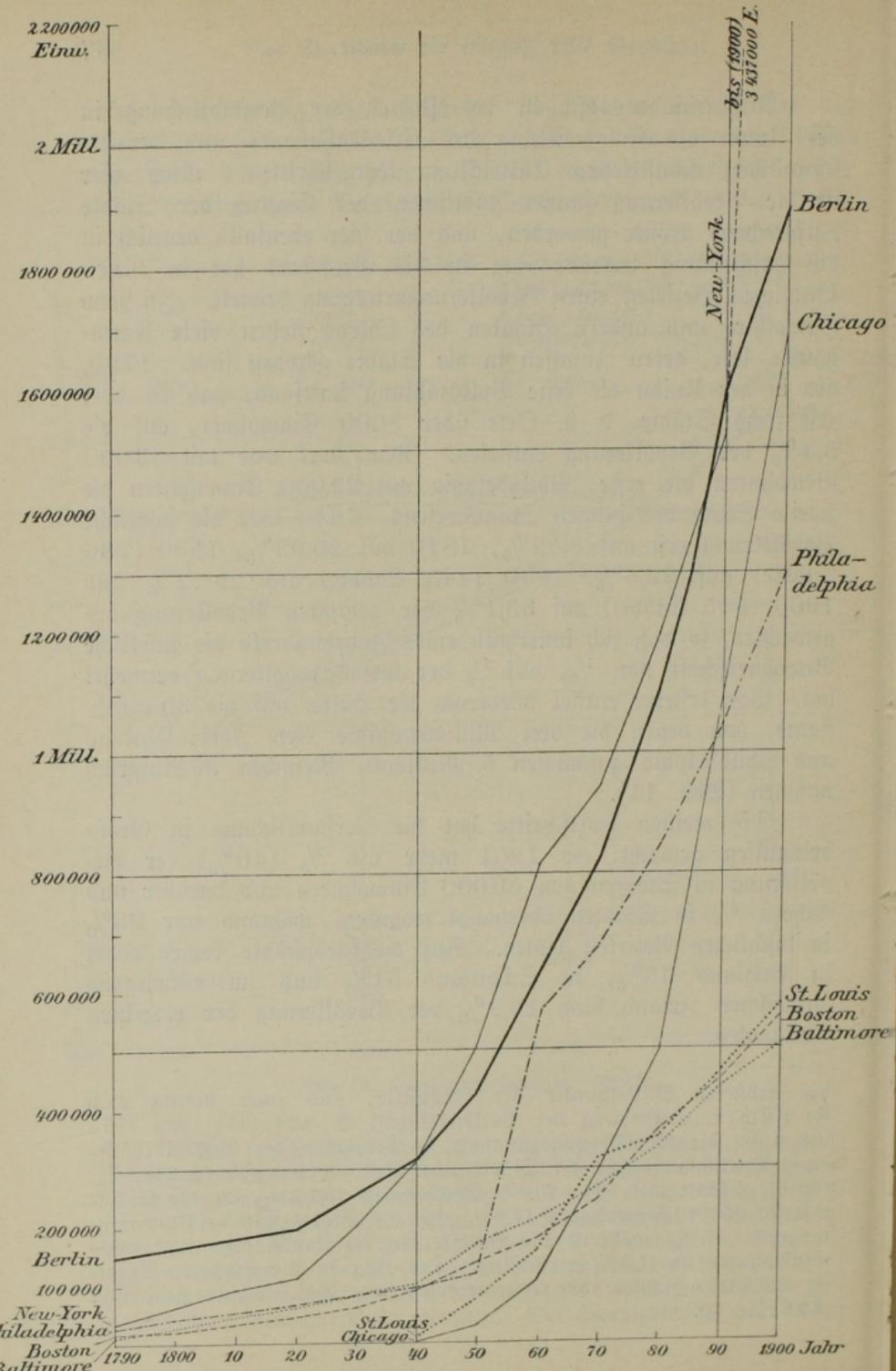


Abb. 11. Wachstum amerikanischer Städte im Vergleich mit Berlin.

Der Zug in die Städte und in die Industriegebiete hat in allen Kulturstaaten eine ununterbrochene Folge von inneren oder Binnenwanderungen hervorgerufen, die in ihrer Massenwirkung die überseeische Auswanderung weit übertreffen. Schätzt doch A. Wirminghaus den Betrag dieser Binnenwanderungen allein innerhalb Deutschlands auf jährlich eine Million Köpfe! Von der Gesamtbevölkerung des Reiches waren 1900 etwa 40%, von derjenigen der Schweiz sogar 48% nicht an ihrem jeweiligen Wohnsitz geboren, und K. Bücher veranschlagt die Zahl der heutigen Bewohner Europas, die ihren jetzigen Wohnort nicht der Geburt, sondern der Wanderung verdanken, auf weit über 100 Millionen. Eine tiefgreifende „Umschichtung“ der Bevölkerung ist die notwendige Folge dieses ungeheuren Verschiebungsprozesses, der auf Kosten des Landes ein immer stärkeres Anwachsen der Städte bedingt. Wenn man aber von einem Stillstand oder Rückgang der ländlichen Bevölkerung, ja sogar von einer Entvölkerung des platten Landes spricht, so ist das in den meisten Fällen bloß relativ zu verstehen, weil die Landbewohnerschaft der absoluten Zahl nach nahezu gleich geblieben ist oder nur um wenige hunderttausend Köpfe abgenommen hat. Denn die Städte wachsen nicht in dem Sinne, daß sie die Landbevölkerung ganz und gar auffaugen, sondern sie nehmen nur den natürlichen Überschuß der stärker wachsenden Landbevölkerung auf, der in seiner Heimat keinen Lebensunterhalt findet. Das erklärt sich daraus, daß die Landwirtschaft, solange ihre Betriebsformen nicht eine vollständige Umwälzung erfahren — etwa in der von Eduard Hahn vorgeschlagenen Form des die dichteste Besiedelung gestattenden chinesischen Gartenbaues*) — eine größere Anzahl von Personen nicht zu ernähren vermag. Selbst der beste Ackerboden verträgt nur eine bestimmte Volksdichte, und wenn sie erreicht ist, muß eine Rückflutung eintreten. Die mannigfach gegliederte Großindustrie dagegen besitzt ein gewaltiges Aufnahmevermögen. Denn sie braucht Arbeitskräfte in steigendem Maße und leitet zu diesem Zwecke den Bevölkerungsüberschuß des platten Landes, für den es dort keine Beschäftigung gibt, in die Städte ab, wenn er es nicht vorzieht, bei Vorhandensein genügender Barmittel das Vaterland überhaupt zu

*) E. Hahn, Die Wirtschaftsformen der Erde. Geogr. Mitgl. 1892, S. 12.

verlassen und jenseits des Ozeans sein Glück zu versuchen. Obendrein gewährleistet die Industrie höhere Löhne, während das Stadtleben größere Unabhängigkeit, einen reicheren Inhalt und eine Verbesserung der sozialen Stellung bietet. Besonders stark ist die Abwanderung vom Lande seit der allgemeineren Verwendung vervollkommener, d. h. Menschen sparender landwirtschaftlicher Maschinen geworden, namentlich seit Einführung der Dampfdreschmaschine, die in wenigen Tagen die ganze Ernte eines großen Gutes ausdreschen kann und dadurch dem Landarbeiter die Arbeit geraubt hat, die früher seine Hauptbeschäftigung im Winter war. Wenn aber auch das massenhafte Abströmen der Landbevölkerung in die Städte jetzt einen fast beängstigenden Umfang angenommen hat, so ist es doch seinem ganzen Wesen nach keine ausschließliche Erscheinung der Gegenwart. Sie ist vielmehr überall und zu allen Zeiten, besonders zur römischen Kaiserzeit und im Mittelalter, aufgetreten, wo größere Bevölkerungsmittelpunkte sich entwickelten, und stets war dank der starken natürlichen Vermehrung das platte Land der Jungbrunnen, aus dem die Städte den lebenskräftigen Zuzug erhielten. Nur war der Betrag dieser Verschiebungen viel geringer, so lange als es noch keine Freizügigkeit und keine Großindustrie gab, welche die Landbevölkerung erst in hohem Grade beweglich gemacht haben.

Tatsächlich verdanken die größeren Städte ihr außerordentliches Wachstum viel weniger der Geburtenzunahme der eigenen Bewohnerschaft als dem Zuzug vom Lande her, so daß heute in der großstädtischen Bevölkerung die Alteinsässigen von den Einwanderern an Zahl erheblich übertroffen werden. *) Hätte sich

*) 1885 waren in Leipzig von 1000 Personen der ortsanwesenden Bevölkerung nur 361 in Leipzig selbst geboren. 292 waren aus Sachsen, 319 aus andern deutschen Staaten, 23 aus Europa und 3 aus außereuropäischen Ländern zugezogen. Auch gab es damals in Leipzig mehr fremde als einheimische Inhaber von kaufmännischen Geschäften. 1900 hatten die 33 deutschen Großstädte 56,7% fremdgebürtiger Bevölkerung, deren Anteil in den jugendlichen amerikanischen Großstädten viel beträchtlicher ist und ihnen gleichsam ein internationales Gepräge verleiht. Von New Yorks Bewohnern waren 1900: 1 270 000 nicht in der Union geboren (Deutsche und Skandinavier, Engländer und Schotten, Iren, Italiener, Russen, Polen und Böhmen, Chinesen und Neger), während in Chicago von 1 700 000 Einwohnern gar nur 350 000 geborene Amerikaner waren.

Die starke Durchmischung der großstädtischen Bevölkerung mit fremden Elementen und der dem Verkehr der Großstädte anhaftende

die Bevölkerung Berlins lediglich durch den Geburtenüberschuß vermehrt, so würde sie 1905 bloß um 15 000 Köpfe zugenommen haben. In früheren Jahrhunderten blieben bei den häufigen großen Bevölkerungsverlusten sogar vielerorts die Geburten so sehr hinter den Sterbefällen zurück, daß nicht wenige Städte nur durch den ländlichen Zuzug vor unaufhaltsamem Rückgang bewahrt blieben und daß die Städte wegen ihrer bevölkerungsdezimierenden Wirkung als „Gräber des Menschengeschlechts“ verschrienen waren.*) Wenn sie auch heute diesen Vorwurf nicht mehr verdienen, so ist doch neuerdings in den deutschen Großstädten ein Rückgang der Geburtenzahl deutlich erkennbar. Obwohl durch eine geringere Sterblichkeitsziffer einigermaßen wett gemacht, bleibt er doch im Durchschnitt aller deutschen Großstädte mit 11,1⁰/₁₀₀ hinter dem 14,5⁰/₁₀₀ betragenden Geburtenüberschuß des Reichsdurchschnittes zurück.**)

Für das platte Land und dessen vornehmsten Berufszweig, die Landwirtschaft, hat die ununterbrochen anhaltende Abwanderung in die Städte, die selbst unter den Negern Deutsch-Ostafrikas nachgewiesen ist, unleugbar schwere Nachteile im Gefolge. Doch auch für die Städte ist die starke Zunahme ihrer Bewohnerschaft durchaus nicht immer ein Glück, weil sie den allgemeinen Wohlstand nicht fördert — in schnell wachsenden Orten steigen erfahrungsgemäß die Gemeindelaften schneller als in langsamer wachsenden — und weil auch soziale Mißstände verschiedenster Art nicht auszubleiben pflegen. Auch in den Vereinigten Staaten von Amerika klagt man, daß die Städte Herz und Hirn des flachen Landes aufzehren und der Landwirtschaft die dringend notwendigen Arbeiter entziehen. Noch schärfer sind die Gegensätze im dünn be-

internationale Zug bringen es mit sich, daß die Großstädte das am wenigsten Nationale an einem Staate sind.

*) Kriege, Seuchen und Unglücksfälle aller Art räumten so unter Leipzigs Bevölkerung auf, daß in dem 220-jährigen Zeitraum von 1600—1820 der Überschuß der Todesfälle über die Geburten insgesamt 52 000 Seelen betrug. Lediglich der Zuwanderung war es zu verdanken, daß die Lücken ausgefüllt wurden und daß eine freilich unerhebliche Zunahme der Bewohnerschaft stattfand.

**) J. Wernicke, Das Verhältnis zwischen Geborenen und Gestorbenen in historischer Entwicklung und für die Gegenwart in Stadt und Land. Conrads Sammlung nationalökonomischer und statistischer Abhandlungen 6 (1889). — H. Allendorf, Der Zuzug in die Städte. Ebd. 30 (1901).

siedelten Australien geworden, weil dort sehr zum Schaden des übrigen Landes die städtische Bevölkerung einen unverhältnismäßig großen Teil der Gesamtbevölkerung ausmacht. In der einen Stadt Sydney drängen sich nicht weniger als 36,1%, in Melbourne 41,7% und in Adelaide gar 45,3% der gesamten Bewohnerzahl der zugehörigen Staaten Neu-Südwaales, Victoria und Südastralien zusammen. Das ganze übrige Gebiet dagegen ist sehr schwach bewohnt. Dadurch wird nicht bloß die Nahrungsmittelversorgung jener Großstädte erschwert, sondern in ihnen nimmt bei dem ungeunden Überfluß an unbeschäftigten Arbeitskräften auch die Arbeitslosigkeit überhand und macht den Stadt- und Staatsverwaltungen das Leben schwer, während die Landwirtschaft, die Hauptgrundlage des australischen Wirtschaftslebens, unter drückendem Arbeitermangel leidet.

Die moderne Volksbewegung und Stadtentwicklung trägt also einen industriellen Charakter, und von Jahr zu Jahr verschärfen sich dadurch die Gegensätze zwischen kleinen Flächen mit immer mehr sich verdichtender Bevölkerung und weiten menschenarmen Strecken, zwischen den menschenenerzeugenden Gebieten des Landes und den menschenverbrauchenden Großstädten und Industriebezirken, die über das Maß des Geburtenüberschusses zunehmen, während erstere erheblich dahinter zurückbleiben. Daß das ein gesunder Zustand ist, wird niemand behaupten wollen. Darum haben sich verschiedene Staatsregierungen schon ernstlich um die Eindämmung der Landflucht bemüht, und mancher Vorschlag ist in diesem Sinne gemacht worden. In Preußen suchte kein geringerer als Fürst Bismarck durch eine geeignete Eisenbahnpolitik und die Industrialisierung des agrarischen Ostens das einseitig starke Wachstum des Westens und der großen Städte hintanzuhalten. Ferner hat man daran gedacht, gewisse Industrien aufs Land zu verlegen, und A. Mahlke hat zu diesem Zwecke auf die — nicht unwidersprochen gebliebene — Einführung einer staatlichen Personalsteuer hingewiesen, die der Arbeitgeber für jeden Kopf der in der Großstadt beschäftigten Arbeiter zu entrichten habe.*)

*) A. Mahlke, Das Wachstum der Großstädte. Grenzboten 64 (1905) II, S. 187—193.