

Materialien zur Landeskunde von Böhmen

Von Dr. Karl Schneider (Karlsbad)

Die böhmische Masse hebt sich aus jeder geologischen Karte Mitteleuropas ebenso scharf ab wie aus einer orographischen. Selbst eine ethnographische Abbildung läßt durch den keilförmigen Vorstoß, den die Slawen inmitten der Deutschen innerhalb der Randgebirge Böhmens schaffen, die Individualität des Landes hervortreten. Ganz gewiß aber gibt man der Natur zu viel, wenn man die Meinung vertritt, daß es die Randgebirge sind, welche die Tschechen¹⁾ vor der Germanisierung schützten. Zeigen doch die Verhältnisse nur zu deutlich, daß die Randgebirge und das ganze jeweilige Vorland von Deutschen besetzt ist, daß im Inneren des Landes einem Vordringen vonseiten der Kolonen in den weiten Ebenen von der Natur aus keinerlei Widerstand bereitet ist, und lehrt auch die Wirtschaftsgeschichte des Landes allzusehr, daß weite Gebiete des heutigen geschlossenen tschechischen Teiles von deutschen Kolonen (Ackerbauern und Bergleuten) besiedelt gewesen waren.

Für den Bestand des heutigen tschechischen Sprachkomplexes innerhalb der Deutschen Mitteleuropas sind nur die politischen Entwicklungen zur Verantwortung zu ziehen, welche das Land betroffen haben.

Jene Gebiete, welche bereits im Zusammenhange deutsch geworden waren, blieben es auch trotz wiederholter arger Bedrängnis

¹⁾ Die ethnographische Bezeichnung Tscheche (Čeche), gegen welche sich die Angehörigen dieses slawischen Volkes heutzutage so wehren und für welche sie im allgemeinen die Bezeichnung „Böhme“ führen, ist eine alte. Schon bei ihrem Einrücken nach Böhmen führten sie den Namen Čechen. Bei Nestor heißen sie *cesi*, bei Kinnamos (1147) Τζέχοι und Κέχοι, Κήχοι, bei den Annalisten *cihu*. Neben diesen Bezeichnungen finden sich frühzeitig auch die Namen *vinidi* = Wenden. Die Bezeichnung „Beeschaimi“ kommt zum ersten Male 791 n. Chr. vor. Gleichzeitig sei hervorgehoben, daß die Mährer, welche zugleich mit den Slowaken in Mähren und den Karpathen einzogen, Maravani (Einhardt), Morawane, Morahabitaë, Morahenses, Moravi etc. benannt wurden. Vgl. Kretschmer, Historische Geographie von Mitteleuropa, S. 173.

und trotz vorübergehender tschechischer Übermacht, während die Kleinkolonien im Inneren, die deutschen Vorposten, bis auf wenige Reste gänzlich verschwunden sind, kaum daß heutigentags der Name an ihr einstiges Bestehen erinnert.

Schon aus diesem ethnographischen Momente, daß einem geschlossenen deutschen ein ebenso geschlossenes tschechisches Sprachgebiet gegenüber zu stehen kommt, würde sich eine Auflösung des Einheitsbegriffes Böhmen ergeben, zumal noch überdies die Deutschen selbst wieder infolge der verschiedenen Art ihrer Einwanderung vier verschiedenen Sprachstämmen angehören. Allein die Vorstellung, daß Böhmen inmitten seiner Randgebirge eine geographische Einheit vorstelle, welche kein Gegenstück aufzuweisen habe, ist eine tiefgewurzelte. Die hydrographische Einheit der Moldau-Elbe verursachte das Dogma von der Einheit des Landes in geographischer Beziehung und doch hat schon K. Kořistka vor langer Zeit darauf hingewiesen,¹⁾ daß Böhmen in natürliche Gebiete „und Landschaften“ zerfalle. Er teilte das Land in 11 natürliche Gebiete, die durch Unterabteilungen in 18 Landschaften aufgelöst werden. Allerdings brachte er dadurch, daß er die politischen Steuerbezirke als Grundlage nahm, eine vollkommene Verschwommenheit in sein System. Seitdem hat nur Lanner²⁾ nochmals den Versuch einer natürlichen Einteilung unternommen, ohne jedoch den Tatsachen auch nur einigermaßen gerecht zu werden.

Auf Grund einer mehrjährigen systematischen Untersuchung im Felde wurden vom Verfasser die natürlichen Landschaften Böhmens festgelegt und gezeigt, daß die Einheit des Landes eine Vielheit beinhaltet.³⁾ Es wurde dargelegt, daß die politische Markung auf Grund der geologisch-orographischen Verhältnisse drei scharf unterscheidbare Landschaften umhegt. Echten Binnenlandschaften stehen selbständige Rand- und Außenlandschaften gegenüber.

Man kann gegen diese Nomenklatur gewisse Bedenken nicht unterdrücken, ist doch Böhmen in seiner Gesamtheit mitten im Herzen Europas ein typisches Binnenland, das 290, bzw. 450 km

¹⁾ Mitteil. des Zentralkomitees f. d. land- und forstwirtschaftl. Statistik des Königreiches Böhmen. 1872.

²⁾ Landeskunde von Böhmen. Wien 1899.

³⁾ Schneider Karl, Zur Orographie und Morphologie Böhmens. Prag 1908.

von den nächsten Meeren im Süden und Norden entfernt ist. Jedoch für sich allein betrachtet ist sie vollkommen gerechtfertigt, ja sie wird es noch mehr, wenn man dem ethnographischen Moment Rechnung trägt.

Ein Blick auf die Sprachenkarte von Langhans zeigt, daß diese Binnenlandschaften Böhmens von den Tschechen bewohnt sind, ein tieferes Eingehen in die Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse dieser Gegenden belehrt, daß es mit wenigen Ausnahmen ein an Kleinsiedelung reiches, an produzierender Wirtschaft armes echtes Durchgangsgebiet des Großverkehrs ist. Heutigentags stellen diese Teile Böhmens den weitaus größten Teil der Auswanderung und insbesondere der so großen Binnenwanderung. Da der Boden und eigene Grundverhältnisse die Bewohner nicht erhalten können, so geht aus diesem Teile des Landes der große Zug der Binnenwanderer teils nach den peripherischen Randlandschaften, von denen aber auch nur wieder einzelne besonders bevorzugt werden, teils auch direkt nach dem Ausland, wo bessere und leichtere Erwerbsverhältnisse anzutreffen sind.

Aber selbst diese Binnenlandschaften im Inneren Böhmens zeigen keineswegs eine geographische Einheit, sondern zerfallen selbst wieder in eine Reihe von Sonderlandschaften.

In dem genannten Werke wurden folgende Territorien gegeneinander gestellt und kurz charakterisiert: die böhmische Rumpfebene, das böhmische Bergland, das Vorland des hohen Böhmerwaldes mit der Budweis-Wittingauer Teichniederung, das böhmische Schiefergebirge, die Nimburger und Rakonitzer Ebene. In einer gewissen Beziehung gehört hierher auch das Vorland des niederen Böhmerwaldes mit der Pilsener Ebene. Alle diese genannten Gebiete haben ihr natürliches Zentrum mehr weniger in Prag. Das Gesicht dieser Einzellandschaften schaut gegen das Innere des Landes, gegen Prag. Diese Stadt bildet infolge dessen auch einen wichtigen Punkt in der mächtigen Binnenwanderung. Sie ist gleichsam die Staffel auf dem Zuge nach Westen. Naturgemäß bildet sie für diese genannten Gebiete die natürliche Metropole.

Schroff stehen diesen Landesteilen die peripherischen Randlandschaften gegenüber. Sie sind vorwiegend industriell, zur Gänze deutsch, dicht besiedelt und gravitieren in wirtschaftlicher Beziehung fast durchwegs nach dem Ausland (Ausland im Sinne außerhalb der Landesgrenze).

Zu ihnen gehören: der hohe Böhmerwald, die böhmische Landsenke, das Erzgebirge, das Kaisergebirge mit der Tepler Platte und dem Duppauer Gebirge, das Leitmeritzer Gebirge, die Daubaer Plattenlandschaft mit der Elbesandsteinplatte und dem Lausitzer Gebirge, endlich die Sudeten.

Keine dieser Randlandschaften hat eine vorherrschende Stellung über die andere. Jede einzelne hat ihre eigene, aus den natürlichen Verhältnissen hervorgehende Entwicklung genommen. Obwohl in allen die Industrie die dominierende Macht ist, so hat doch jede einzelne gleichsam ihr typisches Großgewerbe. Für das Wachstum der Städte gab den letzten Ausschlag die Verkehrslage.

Alle die genannten Gebiete gravitieren nicht so sehr nach dem Innern des Landes. Der Zug der kosmopolitisierenden Industrie weist sie nach dem Ausland. Deshalb hat Prag lange nicht die Bedeutung für diese Randlandschaften wie für den tschechischen Landesteil, sie sind mit der Hauptstadt nicht natürlich, sondern administrativ-politisch verbunden.

Noch weiter stehen endlich die drei Außenlandschaften Böhmens von dem Innern ab. Es sind dies das Rumburg-Schönwindener Bergland, die Neißebucht mit Reichenberg und Gablonz und das Braunauer Ländchen. Auch sie sind durchwegs deutsch, gehören zu den dichtest besiedelten Gebieten des Landes und sind rein industrielle Teile, da selbst noch in dem Braunauer Ländchen mehr als 63% durch Industrie das Auskommen finden.

Durch das intensiv betriebene Großgewerbe, die reichen Bergwerksbetriebe, die dichtere Siedlung sind diese Randlandschaften auch ergiebiger Teile für den Fiskus, so daß Deutschböhmen für sich allein genommen eines der einträglichsten Gebiete des Staates ist und als die wirtschaftliche Großmacht Österreichs bezeichnet wurde.

Aber abgesehen von dieser rein wirtschaftlichen Bedeutung hat der von den Deutschen besiedelte Landstrich auch eine weitere ethnographisch-nationale, welche weit über die Grenzen des Landes hinausgeht.

Schon oben wurde darauf hingewiesen, daß Böhmens Individualität auch auf einer ethnographischen Karte zum Ausdruck kommt. Sie zeigt, daß in das deutsche Sprachgebiet Mitteleuropas die Tschechen keilförmig vordringen und daß die Spitze des Keiles gerade an die Scheide zwischen Nord- und Süddeutschland ein-

setzt. Ein Vordringen des Slawentums nach Westen schafft naturgemäß ein Trennen des Deutschtums Mitteleuropas in ein nördliches und ein südliches. Die Tschechen nehmen dabei die gleiche Rolle ein, welche die Magyaren für die österreichischen Slawen innehaben. Durch sie wurden die slawischen Kleinvölker nur noch weiter auseinandergebracht, als sie es schon durch ihre Entwicklung sind. Durch sie ist eine Verbindung der Nord- und Südslawen unmöglich gemacht und das Völkerchaos inmitten des deutschen und russischen Sprachkomplexes Europas auf lange hinaus festgelegt.

Aber gerade dadurch, daß die Magyaren zwischen verschiedenen kleinen, kulturell keineswegs gleich hohen Stämmen sitzen, kommt ihrem Staatengefüge lange nicht die politische Bedeutung zu, welche ein ähnlich oder noch größer gefügter tschechischer Staat für die kulturell mehr weniger einheitlich geformten Deutschen bilden würde.

Von dem tschechischen Kriegsmut weiß die Geschichte blutige Ereignisse zu berichten. Von den Ausbrüchen nationaler Leidenschaften, geführt von einem zielbewußten Regierungssystem, hatte Deutschland gar sehr zu leiden und eine Wiederkehr des alten tschechischen Staates, von der heute wohl noch ein Teil des Volkes träumt, der Wiederaufbau eines Staatswesens von der Größe Böhmens, Mährens und Schlesiens, d. i. also rund 80.000 km² mit 10 Mill. Einwohnern inmitten des deutschen Sprachkomplexes in unmittelbarer Nachbarschaft des Deutschen Reiches würde gewiß nicht ohne weiteres hingenommen werden können.

Bei der heutigen Entwicklung der Weltpolitik, die auf große Schutz- und Trutzbündnisse zur Wahrung des eigenen Besitzstandes hinarbeitet, ist es wohl keine Frage, daß ein tschechischer Staat ein Bündnis mit Rußland eingehen würde. Eine vollständige Verschiebung des Kräfteverhältnisses innerhalb der Großstaaten Europas wäre die natürliche Folge. Der Kampf um die Vormachtstellung in Mitteleuropa würde zugunsten des slawischen Elementes entschieden.

Daß es zu diesen Entwicklungen nicht kommt, das ist die große Mission der Deutschen in den Sudetenländern.

Nicht minder groß ist ihre Bedeutung für die Stellung und Entwicklung der österreichischen Monarchie. Gerade durch den Umstand, daß sie numerisch in der Minderzahl sind und eine vollständige Unterjochung unter tschechische Befehle ihr Unter-

gang wäre, sind gerade die Sudetendeutschen die stärksten Vertreter des Zentralismus geworden. Nicht nur wirtschaftlich, sondern insbesondere politisch sehen sie in Wien ihre natürliche Zentrale. Ihrem Zentralismus, in dem sie von den übrigen Deutschen Österreichs gestärkt werden, steht der Föderalismus der einzelnen slawischen Kronländer gegenüber, welcher auf eine vollständige Selbstverwaltung, einen Föderativstaat, hinausgeht.

So ergibt sich, daß dem zähen nationalen Ringen der Deutschen in Böhmen und den Sudetenländern nicht bloß der natürliche Selbsterhaltungstrieb, sondern eine weit höhere politische und endlich eine welthistorische Bedeutung innewohnt.

Beide, Deutsche und Tschechen, bewohnen seit langem streng voneinander gegrenzte Gebiete. R. Andree hat vor langer Zeit in seinem heute noch lesenswerten Buche „Tschechische Gänge“ das Gebiet, das von den Deutschen bewohnt wird, mit 18.865 km^2 angegeben, wozu noch 302 km^2 strittiges Gebiet kommt, so daß auf die Tschechen 33.204 km^2 , also ein wesentlich größerer Komplex entfällt. Seitdem haben sich die Verhältnisse zunächst nur wenig verschoben, denn immer noch ist ein Gebiet von 16.311 km^2 wirklich deutsch, zu dem noch ein strittiges, zunächst nicht festzustellendes Stück von ungefähr 3000 km^2 hinzugerechnet werden muß. Nimmt man nur die erste Zahl als Basis, so zeigt sich, daß das deutschböhmische Gebiet, kurz Deutschböhmen, größer ist als das Königreich Sachsen (14.993 km^2) oder das Reichsland Elsaß-Lothringen (14.518 km^2), daß es Österreich unter der Enns nicht allzu nachsteht (19.854 km^2), mehr als das Dreifache von Schlesien gibt (5.153 km^2), daß es fast so groß ist als Oberösterreich und Salzburg zusammengenommen (19.157 km^2).

Daß das strittige Areal innerhalb der sogenannten gemischten Gebiete, welches 7.107 km^2 beträgt, nicht zu hoch gegriffen ist und überhaupt berücksichtigt werden muß, ist von Belang. Es ist dies ein äußerst wichtiges Moment. Während nämlich die von den Tschechen im geschlossenen deutschen Sprachgebiet eingenommenen Plätze in der weitaus überwiegenden Zahl von Fällen ohne Grundbesitz und Boden sind, haben die Deutschen — abgesehen von den Besitzungen der Großgrundbesitzer — dort, wo sie einer tschechischen Majorität gegenüberstehen, fast durchwegs eigenen Grund und Boden.

Dieser Unterschied im Besitzstand hängt mit der Entwicklung der beiden Volksstämme zusammen. Die deutsche Wanderung

erfolgte langsam, schrittweise, ging hufenweise vor sich. In den wenigen Städten, welche die Deutschen hauptsächlich bewohnten, nahmen sie genau so wie heute den weitaus größten Teil der besitzenden Klasse ein. Anders bei der seit wenigen Dezennien vor sich gehenden tschechischen Binnenwanderung. Hier ist es nicht der Kleinbauer, der Kolone, welcher die Vorhut bildet, sondern der Arbeiter, der leicht billige Arbeit in den Bergwerken und auch in den industriellen Teilen Deutschböhmens findet. Er ist in den seltensten Fällen bereit und kräftig genug, eigenen Grund zu schaffen. Diesem Übelstande sucht in der Gegenwart eine zielbewußt geleitete Kolonisierung von tschechischer Seite zu steuern. Dabei richtet sich das Augenmerk vorwiegend darauf, in den Städten festen Fuß zu fassen oder große Grundstücke aufzukaufen, wodurch die benachbarten Siedler in ein wirtschaftliches Abhängigkeitsgefühl geraten.

Immer muß aber festgehalten werden, daß die Sprachgrenze eine äußerst scharfe ist und daß nur in den allerwenigsten Fällen ein Übergang zu bemerken ist. In den weitaus meisten Fällen der 1154 km langen Grenzlinie, d. i. die ungefähre Länge des Elbeflusses von der Quelle bis zur Mündung, sind geographische Momente mitbestimmend.

Beginnt man mit den Sudeten, so zeigt sich folgendes Hauptgesetz. In den hohen West- und Ostsudeten siedelt der Deutsche. In den niederen Westsudeten ist es dagegen dem Tschechen gelungen, längs der Mettau aufwärts die Heuscheuerplatte zu behaupten. Auf der einen Seite ist es die Reichsgrenze, im weiteren Verlaufe der Steilabfall des Gebirges gegen die Braunauer Talung, welcher eine Grenze gibt. Auf der Hochfläche selbst gibt es keine derartige natürliche Markierung. Während aber hier keinerlei Wanderung erfolgt, bringt es die Industrie Braunaus mit sich, daß die Tschechen von der Hochfläche herabsteigen, um jedoch erst in der Stadt Braunau selbst sich anzusiedeln. Mit Sedlowitz geht die Sprachgrenze an die Aupa bis gegen Eipel, um ihr nur wenig davon abweichend bis zu deren Mündung in die Elbe zu folgen. Die weitere Führung bis unterhalb von Hohenelbe übernimmt diese. Zweimal: bei Schurz und Arnau, dringt die deutsche Zunge heute noch über das rechte Elbeufer vor.

Die breiten Hochebenen, auf denen Starkenbach und Hochstadt liegen und die sich den hohen Westsudeten vorlegen, sind wieder im Besitz der Tschechen. Auf ihnen dringen sie entlang

der Iser bis zum Neuwelter Paß, d. i. jener wichtigen Niveauunterbrechung, welche das Iser- und Riesengebirge trennt.¹⁾ Es ist die zweite von Natur aus gleichsam vorgezeichnete Stelle, an der die Tschechen bis an die Reichsgrenze vordringen. Es sind zugleich auch die einzigen Punkte, an denen die Slawen nicht von den Deutschen des Landes zurückgedrängt wurden.

Das Schwarzbrunner- und das Isergebirge übernehmen vom Neuwelter Passe an die Markung zwischen deutsch und tschechisch. Bei Groß-Pasek wendet sich diese gegen Süden, verläuft dabei zunächst parallel der Iser, in der Gänze aber längs jener merkwürdigen Niveauunterbrechung, welche die Daubaer Plattenlandschaft von der Nimburger Ebene trennt. Bei Liboch tritt sie an die Elbe, welche nun wieder bis Theresienstadt die Trennung übernimmt. Nur ein einziges Mal, und zwar dort, wo dem Steilabfall der Pollepper Platte eine Auenniederung der Elbe vorgelagert ist, tritt das tschechische Sprachgebiet auf das rechte Elbeufer hinüber. Von der letztgenannten Stadt ab gibt der Fuß des Leitmeritzer Gebirges die Grenzlinie bis gegen Postelberg, wo der Höhenrücken einsetzt, der die böhmische Landsenke von der Rakonitzer Ebene scheidet. Von Postelberg ab nimmt die Breite des deutschen Sprachgebietes ganz bedeutend zu. Zunächst biegt die Scheidelinie nach Süden über Kunowa, umfängt, in weitem Bogen davon abstehend, das Duppaner Gebirge und läßt nur im Tale der Strella dem tschechischen Stamm einen Vorstoß, um von Manetin gegen Pilsen umzuschwenken, einen der wichtigsten Punkte in der Binnenwanderung des Landes. Von diesem Orte erfolgt ein dritter Vorstoß des tschechischen Sprachstammes gegen die Reichsgrenze im Neumarker Zwischenland.

Die Strecke der Sprachgrenze zwischen dem genannten Manetin, Pilsen und Bischofteinitz ist die einzige, welche in Böhmen im Laufe der letzten Dezennien einen geringen Vorstoß des deutschen Siedlers erkennen läßt. Dafür ist Pilsen als Ursache anzusehen. Diese Stadt, welche in der gleichen Zeit aus einer deutschen eine tschechische geworden ist — 1900 zählte man unter 68.079 Einwohnern 9174 Deutsche — hat indirekt das benachbarte deutsche Gebiet vor dem tschechischen Element geschützt, da dieses sich in dieser Stadt zunächst ansiedelte, so daß

¹⁾ Über die Natur der einzelnen Gebiete vgl. die Abschnitte in Schneider, Zur Orographie und Morphologie Böhmens.

die früher bestandene tschechische Sprachgrenze von Pilsen nach Mies heute zum größten Teil deutsch geworden ist. Insbesondere gilt dies von Mies selbst.

Vom Neumarker Zwischenland an verläuft die deutsch-tschechische Sprachengrenze längs des Inneren Waldes des Hohen Böhmerwaldes, um im Schutze des Plansker Waldes halbinselartig zugunsten des deutschen Elementes gegen die Budweiser Teichniederung einzubiegen. Der letztgenannte Bergriegel drängt die Scheide beider Völker gegen Krummau ab, um von da ab ohne markante orographisch-hydrographische Grenze auf der Hochebene zu verlaufen und die Wittingauer Talniederung fast zur Gänze an die tschechische Bevölkerung abzutreten.

Zwei selbständige Sprachinseln finden sich auf der böhmischen Schwelle um Neubistritz und Iglau. In dem geschlossenen tschechischen Sprachgebiete ist endlich die deutsche Budweiser Sprachinsel, welche allerdings immer mehr und mehr dem slawischen Ansturm erliegt.¹⁾

Die Städtesiedelungen Böhmens

Nicht ohne allgemeineres Interesse ist es, die Siedelungen Böhmens nach ihrer geographischen Verbreitung zu untersuchen und nach den Gründen dieser Erscheinungen zu spüren. Als besonders günstig dienen dazu die Stadtsiedelungen, derer es 353 im Lande gibt. Sie gehören — Prag und dessen Nachbarstädte ausgenommen — dem Typus der Kleinstadtsiedelung an, mögen auch eine Reihe von ihnen Merkmale von Großstadtsiedelungen erkennen lassen.

Als erstes großes Gesetz in der Verteilung der Städte im Lande überhaupt gilt dieses, daß ihre Zahl im Norden des Landes weitaus größer ist als im Süden.

Zieht man durch das ganze Land von West nach Ost eine Linie, so daß das Stromgebiet der Eger (mit Ausnahme des Teplgebietes) und der Elbelauf die Grenze bildet, so zerlegt man dadurch Böhmen in einen kleineren nördlichen und einen weitaus größeren südlichen Teil. Stellt man die Städtesiedelungen in diesen zwei Territorien nach der Einwohnerzahl gegeneinander, so ergibt sich folgendes Bild:

¹⁾ Zur Orientierung diene die Sprachenkarte von Böhmen 1:500.000, herausgegeben von H. Rauchberg. Wien 1904.

Nördliche Hälfte:

Über 20.000 Ew.	10.000 bis 20.000 Ew.	5000 bis 10.000 Ew.	2000 bis 5000 Ew.	Unter 2000 Ew.	Summe
7	20	35	76	46	184
Südliche Hälfte:					
8	8	21	68	64	169
15	28	56	144	110	353

Die große Zahl der Städte von mehr als 20.000 Einwohnern im südlichen Teile ergibt sich durch Prag und seine Nachbarstädte. Werden diese ausgeschaltet, so fallen von dem südlichen Ergebnis noch 10 Städte ab. Nur 2 Städte erreichen dann mehr als 20.000 Einwohner: Budweis und Pilsen.

Aus der Tabelle ergeben sich folgende Gesetze für die allgemeine Verbreitung der Städte in Böhmen:

1. Böhmen zeigt in dem kleineren nördlichen Landesteile um 15, bzw. 25 Städte mehr als in dem größeren südlichen.

2. 254 seiner Städte übersteigen die Einwohnerzahl von 5000 nicht.

3. Die Orte von mehr als 2000 Einwohnern finden sich reichlich in dem nördlichen Abschnitt.

4. Im ganzen Lande kommt auf 147 km² eine Stadt.

Ein für Böhmen weitaus größeres Interesse liegt darin, wie sich die beiden Sprachenkomplexe, das von den Deutschen und das von den Tschechen besiedelte Gebiet, diesbezüglich verhalten.

Nimmt man Budweis, was gewiß nicht berechtigt ist, als tschechische Stadt — die Zählung 1900 ergab 15.436 Deutsche und 23.427 Tschechen — so ergibt sich folgendes Bild:

Deutsche Städte:

Über 20.000 Ew.	10.000 bis 20.000 Ew.	5000 bis 10.000 Ew.	2000 bis 5000 Ew.	Unter 2000 Ew.	Summe
7	13	24	53	62	159
Tschechische Städte:					
8	15	32	91	48	194
15	28	56	144	110	353

Zu den oben genannten vier Gesetzen kommen nunmehr noch folgende:

5. Die etwas mehr als ein Drittel der Bevölkerung des Landes einnehmenden Deutschen bewohnen 45 % der Städte. Doch erreichen die Städte unter 2000 Einwohner bei ihnen das

Maximum. In dem deutschen Komplex kommt in der Gegenwart auf 121.5 km² bereits eine Stadt.

6. Unter den tschechischen Städten findet sich das Maximum in der Gruppe mit 2000—5000 Einwohnern. In dem tschechischen Komplex kommt eine Stadt erst auf 168.23 km², d. h. also, die Städtesiedelungen sind in dem tschechischen Landesteile dünner als in dem deutschen und stehen weit hinter dem Landesmittel.

Da diese Zahlenergebnisse erst dann eine größere Bedeutung erlangen, wenn die Bewohnerzahl mit diesen Ergebnissen in Verbindung gebracht wird, so sollen nunmehr diese Verhältnisse untersucht werden und dabei wiederum nach dem allgemeinen Ergebnis das deutsche und das tschechische Gebiet gesondert behandelt werden.

In dem deutschen Sprachgebiet wurden in den Städten zur Zeit der letzten Zählung (1900) 797.225 anwesende, beziehungsweise 720.857 einheimische Deutsche festgestellt. Zu diesen kommen noch 36.922 Tschechen.

Leider läßt sich aus den offiziellen Angaben nicht entnehmen, wieviele der anwesenden Bevölkerung den beiden Volksstämmen angehören.

In dem tschechischen Territorium entfallen 1,307.420 Leute auf die städtische Bevölkerung, darunter 73.790 Deutsche. Es sind somit in den tschechischen Städten um 36.868 Deutsche mehr als Tschechen in den deutschen Städten. Bei dieser Summe darf zunächst nicht außeracht gelassen werden, daß hierbei Prag mit seinen Nachbarstädten allein 456.493 für sich in Anspruch nimmt. Die oben angeführte Zahl erhöht sich auf 1,342.334, wenn man die anwesende Bevölkerung für den tschechischen Komplex ins Augenmerk nimmt.

Versucht man nunmehr Vergleiche zwischen beiden Teilen herzustellen, um aus dem relativen Verhältnisse eventuelle Schlüsse ziehen zu können, so muß vorher noch kurz untersucht werden, wie groß der Gesamtanteil der Bevölkerung Böhmens an der Städtesiedelung und wie groß überhaupt die Bevölkerungsdichte des Landes ist. Da das Areal Böhmens 51.948 km² beträgt, die Einwohnerzahl 6,318.697 erreicht, so kommen 122 Einwohner auf 1 km². In dem deutschen Territorium ist das analoge Verhältnis 127, im tschechischen 115. Es zeigt sich somit, daß der tschechische Landesteil wesentlich dünner bevölkert ist als der deutsche.

Im ganzen Lande leben von der einheimischen Bevölkerung 31·94%, von der anwesenden 33·86% in Städten, in dem deutschen Sprachgebiet 35·23% der Bewohner in Städten, in dem tschechischen dagegen nur 33·58%. Trotzdem also in dem tschechischen Teil Prag mit seinen großen Nachbarstädten inbegriffen ist, so kommt der Anteil doch unter das Landesmittel. Schaltet man Prag mit seinem Zugehör aus, so sinkt der Anteil der tschechischen Bevölkerung an den tschechischen Städten auf 21·16% herab, d. i. also weit unter das Landesmittel.

Aus diesem prozentuellen Verhältnis ergibt sich zunächst einmal, daß in der Gegenwart — der Beweis für die Vergangenheit ist nicht leicht zu erbringen — die Deutschen den weitaus größeren Teil ihrer Leute in Städten konzentrieren und daß zum anderen Prag mit seinen Nachbarstädten einen ganz besonderen Stand in der Bevölkerungsverteilung des Landes einnimmt.

Nicht weniger als 7·22% der Landesbevölkerung finden sich in ihren Mauern, aber der Anteil der beiden Volksgruppen ist ein wesentlich verschiedener, denn nur 1·45% des deutschen Sprachstammes wohnt hier, während der tschechische Volksstamm zu der Bevölkerungsziffer 10·85% beiträgt.¹⁾ Dieses ziffermäßige Ergebnis ist auf Grund der offiziellen Ausweise ermittelt. Wohl mag es mit den wirklichen Tatsachen nicht ganz übereinstimmen, denn jeder, der mit den Verhältnissen Prags vertraut ist, weiß, daß die statistischen Zahlen, soweit sie die Deutschen Prags betreffen, nicht ganz einwandfrei sind, aber selbst wenn man die Zahl der Deutschen auf 50.000 anschlägt, steigt der Anteil doch nur auf 2·2%. Es erklärt sich dies daraus, daß Prag für die Deutschen lange nicht so sehr das natürliche Anziehungsgebiet bildet wie für die Tschechen, daß sie mit dieser Stadt eben nur administrativ-politisch und nicht natürlich verbunden sind. Diese letztere Behauptung würde eine gute Illustrierung finden, falls es möglich wäre, die Deutschen Prags nach der Berufsklasse zu schichten. Auf den deutschen Beamten und seine Angehörigen würde kein geringer Prozentsatz zu stehen kommen.

¹⁾ Es wurde davon Abstand genommen, das umfangreiche Tabellenmaterial, das die Grundlage für die einzelnen Berechnungen geboten hat, an dieser Stelle mit zu veröffentlichen. Die Grundlage bot das „Gemeindelexikon von Böhmen“, II. Teil. Bearbeitet auf Grund der Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1900. Herausgegeben von der k. k. Statistischen Zentralkommission. Wien 1905.

Der geringe Einfluß des Prager Deutschtums für das deutsche Sprachgebiet zeigt sich auch anderweitig. Noch in den achtziger Jahren hatte Prag die unumstrittene Führung in politischer Beziehung, das flache Land nur geringe Selbstbestimmung. Heutigentags entscheiden die deutschen Städte des flachen Landes und schalten das für die Deutschen politisch erstorbene Prag aus. Neben inneren Gründen spielt eben die rein geographische Tatsache mit, daß Prag inmitten des tschechischen Gebietes von dem deutschen Gebiet isoliert ist und keine inneren Beziehungen zu diesem aufweist. Beachtet man nun, daß gerade durch das Vorhandensein der deutschen Hochschulen und höchsten Ämter, insbesondere aber durch erstere allein, aus dem deutschen Sprachgebiet jährlich mindestens 4 Mill. Kronen der tschechischen Stadt Prag zugute kommen, bedenkt man, daß der Nationalitätenkampf in Böhmen sich bereits ganz auf das wirtschaftliche Gebiet verlegt hat, so erklärt sich die immer wieder auftauchende „Los von Prag“-Bewegung. Nicht in einem Exodus der Deutschen Prags gipfelt diese — deutsche Kaufleute würde es immer in Prag geben, ebenso wie in Genua, Konstantinopel, Moskau, London etc. — sondern in der Verlegung der deutschen Hochschulen in eine der deutschen Landstädte. Die Vor- und Nachteile sollen in diesem Zusammenhang nicht erwogen werden. Das eine ist aber gewiß, der Einfluß der Hochschule inmitten deutschen Gebietes hätte auf die Provinz einen weit größeren kulturellen und praktischen Wert als heutigentags. Am deutlichsten zeigt sich dieses auf tschechischer Seite.

Für den tschechischen Landesteil ist schon aus den natürlichen Verhältnissen heraus Prag das Um und Auf. Daher zeigt sich auch der große Einfluß, den diese Stadt auf diesen Landesteil ausübt. Mit seinem enormen Wachstum erdrückt Prag die kleinen tschechischen Landstädte und nur wenige haben eine Entwicklung genommen wie die deutschen, die aber erst weit später einsetzte als bei diesen.

In dem deutschen Gebiet, das keinen derartigen großen Rivalen von vornherein hatte, entwickelten sich die Städte jede für sich auf Grund der natürlichen Verhältnisse. Mit ihrem Wachstum geht das der nächsten Umgebung gleichen Schritt. Land und Stadt haben gleichmäßige Wechselwirkung. Es ist dies ein tiefgehender Unterschied der beiden Landesteile.

Das Wachstum einzelner Städte Böhmens

Es soll nunmehr der Versuch gewagt werden, an den Städten, welche über 20.000 Einwohner zählen, zunächst einmal das Wachstum in den letzten 50 Jahren festzustellen, um erkennen zu können, ob äußere Momente mitgespielt haben. Auch hier sollen die deutschen und tschechischen Städte getrennt behandelt werden, um bei den Unterschieden wieder eventuell die geographischen Ursachen herauszuschälen zu können.

Das benützte Material ist vom Jahre 1869 ab das offizielle Volkszählungsergebnis, für die Zeit um 1840 dient Palacký: *Popis království českého*, Prag 1848. Liegen auch zwischen dem ersten Zahlenmateriale und dem folgenden 30 Jahre, so zeigen sich immerhin schon einige beachtenswerte Anläufe der späteren Zeit. Zunächst seien die Städte in den zwei folgenden Tabellen gruppiert.

Untersucht man die Daten, welche sich aus den Einzelberechnungen ergeben, so findet man aus der ersten Tabelle, daß die deutschen Städte geographisch drei Gruppen angehören. Warnsdorf, Reichenberg, Gablonz (I. Gruppe) liegen in den Außenlandschaften, Aussig, Teplitz, Brüx (II. Gruppe) gehören der böhmischen Landsenke an, endlich Eger auf der gleichnamigen Hochebene. Es soll gleich hier angeführt werden, daß die beiden ersten Gruppen zugleich die Vertreter der dichtereren Bevölkerung sind, welche gerade diese Teile des Landes besonders auszeichnen.

Ganz andere Erscheinungen treten in dem tschechischen Landesteile zutage. Hier schießen die großen Städte in der Mitte um die alte Hauptstadt Prag empor. Pilsen und Budweis liegen hart an der Sprachengrenze, aber eine Volksschöpfung in ihrer Nachbarschaft bringen sie nicht mit in ihrem Gefolge. Sie bilden das Analogon zu Eger. Alle diese drei Städte liegen an den Kreuzpunkten des Großverkehrs.

Bei den deutschen Städten zeigt sich, daß das Wachstum nicht gleichmäßig ansteigend verläuft, sondern Schwankungen unterworfen ist. In der I. Gruppe tritt ein besonderes Zuwandern in der Zeit zwischen 1880—1890 hervor, Reichenberg zeigt dagegen gerade eine bedeutende Schwächung in diesem Dezennium. In der zweiten Gruppe ist das größte Wachstum zwischen 1870 bis 1880, doch hat Aussig in der folgenden Periode einen Rückgang zu verzeichnen. Nach dem nennenswerten Zudrang, den Eger in der Zeit von 1870—1880 erfährt, folgt ein rapider Rück-

Tabelle A. Deutsche Städte über 20.000 Einwohner.

Jahr	Häuser	Wachstum in %	Einwohner	Wachstum in %
Reichenberg:				
1845	1333	—	11.838	—
1869	1438	7·88	22.394	89·18
1880	1544	7·37	28.090	25·43
1890	1787	15·74	30.890	9·97
1900	2071	15·89	34.099	10·39
Gablonz:				
1845	549	—	3.651	—
1869	669	21·86	6.752	84·94
1880	759	13·46	9.032	33·77
1890	1122	47·83	14.653	62·24
1900	1534	36·72	21.091	43·94
Warnsdorf:				
1845	523	—	4.563	—
1869	1058	102·3	13.180	186·8
1880 ¹⁾	1230	16·25	15.162	15·63
1890	1410	14·63	18.268	20·49
1900	1658	17·59	21.150	16·33
Aussig:				
1845	401	—	2.374	—
1869	886	121·00	10.933	360·5
1880	1124	26·86	16.524	51·15
1890	1372	22·06	23.646	43·10
1900 ²⁾	2009	46·43	37.265	57·59
Teplitz:				
1845	361	—	2.295	—
1869	688	90·58	10.155	186·8
1880	836	21·51	14.841	15·03
1890	893	8·01	17.526	20·49
1900	1025	14·78	20.492	16·33
Brüx:				
1845	446	—	3.130	—
1869	497	11·44	5.922	89·20
1880	635	27·77	10.136	71·16
1890 ³⁾	747 [791]	17·64 [24·57]	14.136 [18.894]	39·46 [46·94]
1900	1053	33·12	21.154	42·03
Eger:				
1845	806	—	10.628	—
1869	790	Abnahme 2·027	13.456	26·62
1880	908	Zunahme 14·93	17.148	27·44
1890	991	9·14	18.658	8·81
1900	1162	17·25	23.582	25·79

¹⁾ Inzwischen Stadt geworden. ²⁾ Kommen die Nachbargemeinden Kleische und Schönprießen zum Stadtgebiet. ³⁾ Kommen die Nachbargemeinden Saras und Taschenberg zum Stadtgebiet.

Tabelle B. Tschechische Städte über 20.000 Einwohner.

Jahr	Häuser	Wachstum in %	Einwohner	Wachstum in %
Prag:				
1840	3302	—	67.904	—
1869	3557	7·72	157.713	132·35
1880	3692	3·79	162.323	2·92
1890	4274	15·76	182.530	12·44
1900	4598	7·05	201.589	8·29
Weinberge:				
1840	—	—	—	—
1869	205	—	5.318	—
1880	343	67·32	14.831	178·9
1890	703	105·00	34.531	132·9
1900	1097	56·04	52.504	54·94
Žižkow:				
1840	—	—	—	—
1869	—	—	—	—
1880	377	—	21.212	—
1890	729	119·9	41.236	94·39
1900	974	33·61	59.326	43·87
Karolinental:				
1840	174	—	2.502	—
1869	249	43·10	13.384	434·9
1880	302	21·28	17.250	28·90
1890	381	26·16	19.540	13·28
1900	428	12·34	21.555	10·31
Lieben:				
1840	221	—	2.154	—
1869	336	52·04	5.845	171·4
1880	447	33·04	9.669	65·42
1890	531	23·65	12.536	29·65
1900	746	40·49	21.242	69·45
Smichow:				
1840	200	—	2.453	—
1869	350	75·00	15.382	527·1
1880	503	43·72	24.984	62·43
1890	677	34·59	32.646	30·67
1900	1021	50·81	47.135	44·39
Pilsen:				
1840	582	—	8.892	—
1869	988	69·76	23.681	166·3
1880	1681	70·14	38.883	64·19
1890	1995	18·68	50.221	29·14
1900	2410	20·80	68.079	35·56
Budweis:				
1840	852	—	8.843	—
1869	1129	32·51	17.413	96·91
1880	1349	19·48	23.845	36·94
1890	1530	13·42	28.491	19·48
1900	1926	25·88	39.328	38·39

schlag in dem nächsten Dezennium. Die Städte der II. Gruppe haben in dieser Zeit das größte Wachstum überhaupt zu verzeichnen.

In allen Städten bringt die Zuwanderung keineswegs eine erhöhte Bautätigkeit mit sich. Dieses ziffernmäßige Ergebnis mag seine Ursache darin haben, daß große Häuser aufgeführt werden, welche eine größere Menschenzahl zu beherbergen vermögen. Den größeren Häuserzuwachs zeigt auch hier die II. Gruppe. Alle Städte haben aber durchschnittlich eine geringe Menschenzahl in ihren Häusern, d. h. der Typus des einstöckigen, höchstens zweistöckigen Hauses ist der herrschende, so daß nur wenige Leute (durchschnittlich 20) unter einem Dache zusammen leben können. Darin zeigen sie sich als echte Landstädte. Daß sie infolge dessen einen relativ großen Raum für sich in Anspruch nehmen, liegt auf der Hand. Ihr bebautes Areal schwankt zwischen 77 und 168 ha.

Wesentlich andere Züge zeigen die tschechischen Städte. Schon oben wurde erwähnt, daß sie sich zunächst im Schatten Prags, der alten Landeshauptstadt, des natürlichen Zentrums des tschechischen Landesteiles, entwickeln. Während Pilsen und Budweis, wie aus der Tabelle zu ersehen ist, analoge Wachstumsverhältnisse wie die eben behandelten Stadtgruppen erkennen lassen, ist dies wesentlich anders bei der Prager Städtegruppe. Sie zerfällt in zwei Abteilungen. Der einen gehört Karolinenthal, Smichow und Lieben an, zu der anderen sind Prag, Weinberge, Žižkow zu zählen. Zergliedert man die erste zunächst, so zeigt sich das bei den deutschen Städten, weiter bei Pilsen und Budweis erkannte Gesetz, daß das Hauptanwachsen in der Zeitperiode 1870—1880 erfolgte, daß diesem Zuströmen in der folgenden Spanne ein Rückgang folgt, der nur bei Lieben in der Zeitfolge 1890—1900 wieder wesentlich überholt wird. Anders die zweite Abteilung. Sie hat ihre Blütezeit gerade in dem Intervall von 1880—1890, d. i. also gerade in jener Epoche, in welcher die Zuwanderung zu den übrigen Orten mit Ausnahme von Gablonz die Depression erkennen läßt. Am schärfsten äußert sich dieses Beginnen bei den Orten Weinberge und Žižkow. Beide Städte sind in diesem Dezennium erst geworden. Mit der Zuwanderung steigt in gleichem Schritt die Bautätigkeit, welche allerdings in der Folge um so schärfer zurückgeht. Ein Unterschied fällt aber gegen die oben behandelten Städte scharf ins Gewicht: es ist das Areal der bebauten Fläche. Dieses schwankt zwischen 102—121 ha (Prag

749 ha). Beachtet man, daß gerade die volkreichsten Städte Weinberge und Žižkow mit 102 und 104 ha die geringste Fläche für sich in Anspruch nehmen, daß sie hinter Aussig (168 ha) und Reichenberg (157 ha) weit zurückbleiben, daß sie Pilsen (265 ha) und Budweis (204 ha) gleichfalls unterbieten, so hat man in ihnen den Typus der werdenden Großstadt, der auf geringer Fläche hohe Zinshäuser werden läßt, wo der teure Grund das Haus gleichsam zur Höhe drängt. In der Tat zeigen auch die Verhältniszahlen, daß in der Prager Städtegruppe die Zahl der Bewohner eines Hauses im Mittel zwischen 44—60 schwankt. Budweis und Pilsen zeigen die Verhältnisse des flachen Landes, obwohl Pilsen mit 35 eine Vermittlung zwischen beiden Gruppen herstellt.

Zwei Unterabteilungen lassen sich bei den Nachbarstädten Prags hervorheben. Die eine, welche Karolinenthal, Lieben und Smichow umfaßt, die andere, zu der Weinberge und Žižkow gehört. Bei ersterer tritt die sprungweise Entwicklung auf, welche das Wachstum der Landstädte widerspiegelt, bei der anderen ein plötzliches Werden gleichzeitig mit Prag. Die Ursache dafür ist nicht in letzter Linie allein auf geographische Momente zurückzuführen. Smichow hat durch seine Lage am linken Moldauufer schon eine rein äußerliche Trennung von Prag. Heute noch verbindet eigentlich nur eine Brücke diese Stadt mit Prag. Sie ist heute noch eine vollkommen selbständige Stadt, welche eine eigene Entwicklung durchgemacht hat genau so wie Karolinenthal und Lieben, das zwar durch keinen Fluß von Prag getrennt ist, aber aus sich selbst heraus die Entwicklung nahm und gegen die Stadt Prag zu wuchs. Karolinenthal und Lieben waren lange Zeit räumlich von Prag abgelegen, nicht so Weinberge und Žižkow. Sie liegen unmittelbar an Prag an. Die ehemaligen Dorfanlagen grenzten knapp an die Stadtgrenze. Aus den Feldern, welche den Boden der Weinberge bedeckten, trat man auf den geräumigen „Roßmarkt“, den man in den neunziger Jahren zum Wenzelsplatz umtaufte, — heute der schönste und geräumigste Platz der Stadt. — Nach knapp 800 m stand man an der Grenze Alt-Prags mit seinen schmalen und winkeligen Gassen, welche nach kurzem Wege zum Rathausplatz, dem „Altstädterring“, führten. Nach dieser Seite mußte Prag naturgemäß wachsen. Die zunächst billigen Baugründe lockten von selbst zur Tätigkeit. So wuchs Weinberge von zwei Seiten: von Osten gen Prag und umgekehrt. Anders lagen die Verhältnisse zwischen Prag und Žižkow. Hier

war es die Bahn, welche einte und zugleich trennte. Die Staatseisenbahn, Nord- und Nordwestbahn, die Buschtiehrader Bahn gaben nach den Hauptrichtungen des Landes die Verbindung. Wie die Bahnstränge auf der einen Seite vereinten, so erreichten sie doch auf der anderen Seite durch ihre Linienführung eine wesentliche Schranke, so daß heutigentags nur eine einzige Verbindung zwischen beiden Orten besteht und auch sie vollzieht sich unter dem eisernen Übergang, der Prag durch die Nordbahn (die ehemalige Kralup—Turnauer Bahn) mit dem Norden des Landes verbindet. Dieser Strang hinderte auch das breite Zusammenfließen der Weinberge mit Prag und drängte die zahlreichen Straßen mehr gegen Süden, wo die im Tunnel geführte Franz Josefs-Bahn keinerlei Störung hervorrief.

Man hat in dieser in früher Zeit gewordenen Bahnführung ein deutliches Beispiel dafür, daß die Eisenbahn auf die geographische Gestaltung zweier Städte von maßgebendem Einfluß werden kann.

Das Wachstum der Weinberge ließ aber auch das der benachbarten Prager Neustadt werden, nur mit dem Unterschiede, daß dieses erst einsetzte, als das der Weinberge schon wieder im Abflauen begriffen war, d. i. in der Zeit zwischen 1890—1900, so daß heute die Prager Neustadt den größten Stadtteil der Landeshauptstadt repräsentiert, nicht nur nach Häuserzahl und Einwohnern, sondern auch nach dem Areal der bebauten Fläche. Dieses Wachstum der Neustadt brachte eine wesentliche Umwanderung der Bevölkerung Prags mit sich. Denn aus dem alten winkeligen Stadtteil zog sich nunmehr die Bevölkerung in die neu angelegten Stadtteile und naturgemäß auch in die nahen, eng angrenzenden Nachbarstädte, um sich die Altstadt und in dieser auch nur wieder bestimmte Gassen und Blöcke für das Geschäftsleben übrig zu lassen.

Wohl bei keiner Stadt Böhmens kann man die Entwicklung der Stadt aus sich heraus so gut festlegen als bei Prag. Den Mittelpunkt bildet der „Ring“ (Markt). Um und von ihm laufen eine Reihe von Gassen, die noch heutigentags den Werdegang deutlich verraten. Auf dem Ring und in der Zeltner- und der diese fortsetzenden Karlsgasse entwickelte sich ehemals der Durchgangsverkehr von Ost nach West zur Kleinseite, der alten deutschen Kaufstadt. Heute noch sind beide Gassen die geschäftreichsten der Stadt. An die frühere Zeit erinnert der alte Tein-

hof, das „alte Ungeld“, der Typus der alten Karawanserei. Eine Reihe alter Gast- und Kaffeehäuser, von denen freilich einzelne der „Assanierung“ zum Opfer gefallen sind, stehen noch als Zeugen jener Epoche. Neben den Geschäftsläden finden sich große Agenturen. Nicht nur das historische Rathaus, sondern auch die alte Universität und das alte Landestheater finden sich in unmittelbarer Nachbarschaft und den Verkehr, den die gleichfalls geschäftsreiche Eisengasse nicht bewältigen kann, übernehmen eine ganze Reihe von „Durchhäusern“, welche zu dem nachbarlichen Obstmarkt und Kohlmarkt führen, welch letzteren freilich die „Reinigungskommission“ Prags zu einem Kohlenmarkt umtaufte. Die erst mit dem modernen Geschäftsverkehr gewordenen Banken haben keinen Platz in diesem Häusergewirr erhalten können, aber sie haben sich knapp daneben auf dem breiten, ebenfalls geschäfts- und verkehrsreichen „Graben“ aufgestellt. Die alten adeligen Palais sind heutigentags von ihren Besitzern gemieden, Schulen, Geschäfte oder ähnliche Einrichtungen haben von ihnen Besitz ergriffen. Der immer mehr wachsende Geschäftsverkehr hat Verbreiterungen der Straßen, neue Durchbrüche werden lassen und nicht nur die Häuserzahl sank seit dem Jahre 1880, sondern auch die der Bewohner. Die Bewegung drückt sich in folgender Tabelle aus:

Jahr	Häuser	Einwohner	Abnahme in %
1869	1024	46.060	—
1880	1044	44.027	4.41
1890	981	42.332	3.85
1900	925	37.888	10.50

In den letzten 20 Jahren hat die Bevölkerung der Altstadt um 16.21% abgenommen. Die nächste Zählung dürfte ein weiteres Sinken verzeichnen können. Zur selben Zeit aber steigt die Neustadt sowohl an Häuserzahl als auch mit ihren Bewohnern.

Jahr	Häuser	Einwohner	Zunahme in %
1869	1508	73.277	—
1880	1601	74.335	1.44
1890	1609	75.734	1.88
1900	1812	84.462	11.52

Es ist nicht angängig, diese städtische Binnenwanderung von der Altstadt nur der Neustadt zuzuweisen, aber es ist auch nicht möglich, die Zahl der Leute anzugeben, welche tagsüber in der Altstadt in den zahlreichen Geschäften und Bureaus ihren Lebens-

unterhalt schaffen. Doch wer den Menschenstrom beobachtet, der morgens in diesen Stadtteil wandert und ihm mit Laden- und Geschäftsschluß den Rücken kehrt, der kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß sich in der Altstadt die City herauszubilden beginnt.

Eine analoge Entvölkerung wie die Altstadt zeigt die Kleineseite, die heute mehr auf die Entwicklung zum Beamten- und Verwaltungsstadtteile zurückzuführen ist, obwohl hier das letzte Dezennium wieder ein allmähliches Wachstum (3.49%) zu verzeichnen hat.

Daß die alte Judenstadt einen rapiden Rückgang im letzten Zählraum kündigt (11.57%), ist nicht auf innere, sondern auf äußere Ursachen zurückzuführen. Wurde sie doch mit Ende des vorigen Jahrhunderts nach jahrhundertelangem Bestande allmählich niedrigerissen und an die Stelle der schmalen winkeligen Gassen, der alten schmutzigen Häuser ein vollkommen neuer moderner Stadtteil aufgeführt. Nur der Friedhof, das jüdische Rathaus und die alte Synagoge zeugen für eine längst vergangene Zeit.

Daß auch der Hradschin nach einem kurzen Aufschwung an einer Entvölkerung leidet, liegt in äußeren Ursachen. Daß aber die in dem Dezennium 1880—1890 zu Prag hinzugekommenen Stadtteile Wyschehrad und Holeschowitz ein starkes Aufblühen erkennen lassen, zeugen die Zahlen 17.20 und 100.6% .

Zieht man aus dem Gesagten den Schluß, so ergibt sich die Tatsache, daß Prag in den letzten vier Dezennien in seiner Gesamtheit eine bedeutende Zuwanderung und Vergrößerung erfahren hat, daß es durch das Emporblühen der Nachbarstädte zu einer Großstadt umgewandelt wurde, daß es seinerseits wieder zum Aufblühen der Nachbargemeinden mit beigetragen hat, daß aber gleichzeitig in seinen eigenen Stadtteilen bedeutende Verschiebungen Platz gegriffen haben, daß sich insbesondere in seinen Grenzen in dem Stadtkern der Altstadt die City herauszukristallisieren beginnt.

Aus der genannten Untersuchung der großen Städte Böhmens ergeben sich folgende Tatsachen:

1. Das Wachstum erfolgt sprungweise und ist nicht so sehr auf eine natürliche Vermehrung und Entwicklung als vielmehr auf eine Zuwanderung aus dem flachen Lande zurückzuführen.
2. Die Landstädte eilen der Bewegung um ein Dezennium gleichsam voraus. Sie entwickeln sich auf relativ breiter Grundbasis in wenig dichtbewohnten Häusern.

3. Die Städte der Prager Gruppe, welche durch geographische Momente von Prag getrennt waren, zeigen ähnliche Verhältnisse.

4. Prag folgt der Bewegung nach, entwickelt sich aber mit den unmittelbar angrenzenden Städten auf relativ geringer Raumfläche zur Großstadt. Das Werden der City zeigt sich in der Altstadt.

Die geographische Verbreitung der Städtesiedelungen.

Außer der oben zahlenmäßig gegebenen Tatsache, daß der größere Städtekomplex dem Norden des Landes zukommt, zeigen sich noch andere wichtige Grundgesetze in der Verteilung der Städtesiedelungen des Landes.

Es sind dies vor allem: das Meiden des Mittellaufes der Flüsse. Während aber bei der Moldau und Beraun die Ursache für diese Erscheinung darin zu suchen ist, daß beide Flüsse in ihrem Mittellaufe in einem tiefen Felsentale dahineilen, welches kaum einigen wenigen Dorfanlagen Raum gewährt, bei beiden Flußadern also gewissermaßen „Raummangel“ ursächlich ist, ist bei der Elbe und dem Unterlaufe der Eger wieder das Unfertige des Flusses dafür verantwortlich zu machen. Schon geringere plötzliche Wasserzufuhren können an beiden Flüssen¹⁾ Überschwemmungen im Gefolge haben, so daß die Bewohner ihre Siedelungen fern vom Wasser anlegten.

Zum anderen zeigen in der Gegenwart die Städtesiedelungen bestimmte Gruppierungen. Beachtenswert ist dabei die Tatsache, daß diese Städte zugleich bestimmte Industrien besonders pflegen, beziehungsweise überhaupt bestimmte Wirtschaftsformen zeitigen.

Bei den deutschen Städten wurde schon bei der Besprechung der Städte über 20.000 Einwohner eine Gruppierung wahrgenommen. Sie wird um so schärfer, wenn die Städte zwischen 10.000—20.000 und 5000—10.000 hinzugenommen werden. Deutlich ist die in den Außenlandschaften Böhmens vorhandene Stadtgruppe durch das östliche Leitmeritzer Gebirge von der böhmischen Landsenke geschieden. Diese ist wieder am dichtesten in der Brüxer Tiefebene besiedelt.

Das Gebiet der deutschen Städte unter 5000 Einwohner ist das Vorland des niederen Böhmerwaldes, die Tepler Platte und das Gebiet des Duppauer Gebirges, endlich die Daubaer Platten-

¹⁾ Schneider, Zur Orographie, S. 173—179.

landschaft. Zugleich sind diese letztgenannten Gebiete auch der Sitz einer vorwiegend agrarischen Bevölkerung, eine Wirtschaftsform, welche sich mit der „Kleinstadt“ vollinhaltlich decken kann. In den Städten über 5000 Einwohner setzt schon die Industrie ein, um in den größeren Orten die Vorherrschaft zu bekommen. Die Industrie selbst hat in den beiden großen Hauptgruppen eine verschiedene Pflege.

In den Außenlandschaften ist es die Textilindustrie, welche in allen möglichen Formen einen Verdienst gibt, in dem Gebiete der Landsenke ist es die Montanindustrie im weitesten Sinne des Wortes.

Die Weberei, welche in den Außenlandschaften und dem ganzen Sudetensystem heute noch eine hervorragende Rolle im Wirtschaftsleben spielt, konnte in der Landsenke und dem angrenzenden Gebirge nie zur Bedeutung gelangen. Dafür aber hat seltsamerweise diese Gegend besonderen Anteil an der Verfertigung feiner Spitzenarbeiten, gleichgültig ob diese als Handarbeit oder mit der Maschine hergestellt werden. Desgleichen hat die Handschuherzeugung in diesem Teile des Landes zahlreiche Meister. Auch in der Höhenlage zeigen sich auffallende Momente. Eine ganze Städtegruppe findet sich im Erzgebirge vereinigt. Unter ihnen ist Gottesgab mit 1028 m die höchste Stadt Mitteleuropas. Die dichte Gruppierung so zahlreicher Städte auf kleinem Raume hängt mit dem ehemaligen Silberbergbau zusammen. Mit seinem Schwinden ging auch die Blüte dieser Gegend verloren. An die Stelle des Reichtums trat Not und Auswanderung. Heute hat die Industrie wieder ihren Einzug gehalten. Sie hat Weipert zu einer Einwohnerzahl von mehr als 10.000 Leuten gebracht, Graslitz mit 11.464 Einwohnern den maßgebenden Einfluß im westlichen Teil des hohen Erzgebirges gegeben. Der rauhe unwirtliche Boden, der die Umgegend von Asch aufbaut, das ungastliche Klima, das hier keinerlei Ackerbau aufkommen läßt, nötigte frühzeitig die Bewohner von Asch zur manuellen Fertigkeit. Hier hat die Weberei und Wirkerei ihre Domäne. Und die 18.675 Bewohner dieser Stadt haben durch ihren Export weithin am Weltmarkt guten Klang.

Anders die Städteverteilung in dem tschechischen Teile. Hier zeigt sich nirgends — Prag ausgenommen — eine Zusammenschöpfung zahlreicher Städte auf geringer Fläche. In dem westlichen Abschnitte bilden die Städte isolierte selbständige Zentren,

die lokale Bevölkerungsanhäufungen mit sich bringen. Auch hier steht die Montanindustrie im Vordergrund des Wirtschaftslebens, nur daß sie sich vorzugsweise auf Eisen und Kohle konzentriert. Die Verarbeitung des Eisens gibt einen besonderen Faktor in der Industrie Prags und seiner Nachbarstädte ab. Beachtenswert bleibt es, daß es vorwiegend deutsches Kapital ist, welches diese Unternehmungen ins Leben gerufen hat und heute noch in seiner Blüte erhält.

Die zweite Gruppierung, wenn man bei der Größe des Areals, auf das sich diese Städte verteilen, von einer solchen sprechen kann, findet sich in dem Gebiete des böhmischen Flachlandes. Sie zerfallen wirtschaftlich nach zwei Richtungen. Die Städte, welche mehr dem Sudetensystem nachbarlich sind, zeigen die Textilindustrie der nordböhmischen Außenlandschaften. Es hängt dies vorwiegend damit zusammen, daß die Unternehmen vielfach aus Nordböhmen hervorgegangen sind. Sie sind zum großen Teile in deutschem Besitz. Die zweite Richtung wird durch eine agrarische Industrie repräsentiert (Zucker, Spiritus etc.), welche naturgemäß aus dem intensiv betriebenen Ackerbau hervorgegangen ist, der gerade diesen Teil des Landes ganz besonders auszeichnet.

Durch Städte unterhalb 5000 Einwohner ist in dem tschechischen Territorium das Gebiet der böhmischen Berglandschaft und Rumpfebene ausgezeichnet, welche ebenfalls ausgesprochene Agrarwirtschaft zeitigen.

Ein gewichtiger Unterschied besteht zwischen dem Agrarwesen des deutschen und tschechischen Gebietes. Die Industrialisierung des Landes bringt in beiden Gebieten eine Binnenwanderung und mit dieser eine Entvölkerung des flachen Landes mit sich. Der dadurch auf dem „flachen Lande“ entstehende Mangel an Arbeitern muß anderweitig ersetzt werden. Es geschieht dies hauptsächlich dadurch, daß die Menschenarbeit durch Maschinenarbeit ersetzt wird. Es ist z. Z. noch vollkommen unmöglich, darüber mit einem annäherungsweisen Zahlenmaterial arbeiten zu können, um auf Grund der verschiedenen im Gebrauch stehenden Maschinen weitgehende Schlüsse ziehen zu wollen. Aber indirekt zeigt sich jetzt schon ein wichtiges Ergebnis.

Nimmt man die Daten der obligaten Landesunfallversicherung der landwirtschaftlichen Betriebe¹⁾ — zu ihnen gehören alle land-

¹⁾ Als Betrieb gilt jede Wirtschaft, welche eine Maschine in Verwendung hat.

und forstwirtschaftlichen Betriebe, Mühlen und Transportunternehmungen mit Ausnahme von Eisenbahn und Schifffahrt, desgleichen Kanalarbeiter — welche in Böhmen für den Verwaltungsrat wahlberechtigt sind, als Grundlage, so ergeben sich im ganzen Lande 87.000 Unternehmungen mit 107.000 Stimmen. Von diesen Betriebsunternehmen bekennen sich 45.000 zum Deutschen, 42.000 zum Tschechischen.

Dieser Unterschied zeigt, daß in den landwirtschaftlichen Betrieben deutscherseits weit mehr maschinelle Hilfe in Anspruch genommen werden muß als im tschechischen Gebiet; es hat dies seine Ursache aber auch darin, daß ein weitaus größerer Arealbesitz des tschechischen Gebietes Großgrundbesitz ist, wodurch natürlicherweise das wirtschaftliche Getriebe in vielen Gegenden dem kleinen Mann nur zur Kleinwirtschaft den Grund und Boden übrigläßt. Den Schluß ziehen zu wollen, daß die größere maschinelle Hilfe auf ein höheres Agrarwesen hinweise, wäre aber jedenfalls unrichtig. Leider sind aber diese Fragen noch völlig ununtersucht und ungeklärt.

Das Verkehrswesen Böhmens

Die Wirtschaftsformen des industriellen und agrarischen Erwerbes bringen eine Verschiedenheit des Verkehrslebens mit sich. Muß und wird sich dieser Unterschied schon in dem einfachen Straßenbau, seiner Pflege und Dichtigkeit offenbaren, so gilt dies in weit größerem Maße von dem höheren Verkehrswesen der Gegenwart: den Eisenbahnen.

Der Saisonbetrieb des Ackerbaues benötigt zunächst nur für bestimmte Zeiten, insbesondere die Zeit der Ernte (Spätsommer und Herbst) ein höheres Verkehrsleben. In der Natur des Betriebes und in dem Flächenmaß, auf dem sich der Ackerbau ausbreitet, liegt es, daß ihm zunächst die ortsüblichen Verkehrsmittel (Wagen etc.) vollkommen genügen, und selbst auf den größten Latifundien muß er doch die Produkte des Bodens erst an geeignete Punkte der linienweise geführten Feldbahn zusammentragen. Die Feldbahn aber wird in der Zeit des Wachstums oder nach der Bestellung des Areals wieder außer Tätigkeit treten.

Wie sich dies für den Güter- und Massenverkehr leicht nachweisen läßt, so in noch weit höherem Maße auch für den Personenverkehr. Die agrarische Wirtschaftsform charakterisiert sich,

geographisch gesprochen, darin, daß auf einem großen Flächenraum eine relativ mehr weniger dünne Bevölkerung sesshaft ist und aus dem Boden den Lebensunterhalt sich schafft. Ihre Wohnungen liegen nahe dem zu bestellenden Boden. Mit seinen Gerätschaften zieht der Mann auf das nahe Feld. In den meisten Fällen helfen ihm dabei Zugtiere. Er entbehrt daher leicht des rasch befördernden Dampffrosses, beziehungsweise kann es überhaupt nicht zum täglichen Bedarf verwenden. Für ihn hat die Bahn, wie angedeutet wurde, nur in der Zeit der Ernte eine Bedeutung, indem sie ihm seine Massenprodukte leichter und rascher befördert. Für ihn selbst aber kommt sie erst in zweiter Linie in Betracht. Sein konservativer Geist, der nicht zu unterschätzen ist, treibt ihn nicht über seinen Besitz hinaus. Nur wenn er im nahen Städtchen seinen Bedarf decken will, sei es, daß er den Händler und Gewerbetreibenden benötigt oder daß er zum „Markt“ aus gleichen Gründen kommen muß, benützt er die Bahn. Infolgedessen werden rein agrarische Gegenden von den Bahnen nur gekreuzt und durchzogen, es sind Durchgangsgebiete für den Bahnverkehr. Der Großverkehr nimmt seinen Weg hindurch, ohne sich aber in seiner Schnelligkeit durch oftmaligen Aufenthalt behindern zu lassen.

Anders industrielle Gebiete. Der Fabriksbetrieb vereinigt auf kleiner Fläche eine Menge von Menschen, die oft genug in Stockwerken übereinander arbeiten. Die Menge von Leuten erzeugt naturgemäß eine Menge von Produkten und verarbeitet auch täglich und stündlich große Mengen Rohmaterials. Das Rohmaterial muß daher immer in genügender Menge und rasch zur Hand sein, aber auch das erzeugte Produkt muß baldigst abgefertigt werden, da eine Aufspeicherung nicht immer von Vorteil sein wird. Die gewonnenen Kunstprodukte können infolge ihrer großen Zahl nicht an Ort und Stelle verwendet werden, benötigen vielmehr einen weiten Absatzraum, über den sie sich oft recht schnell ausbreiten müssen, falls sie Verwendung finden wollen.

Schon diese zwei Momente allein, die Rohzufuhr und Kunstabfuhr, bedingen aus sich heraus einen regen und raschen Verkehr. Dazu treten andere Momente. Bei der Verarbeitung des Rohproduktes dienen dem Menschen wieder eine Menge anderer Massenprodukte, am meisten wohl in der Gegenwart die Kohle. Infolge dessen wird eine Industrie, welche bei ihrem Betriebe auf

dieses Bodenprodukt angewiesen ist, gerne und naturgemäß die Gegend aufsuchen, wo ihm dieses Gestein auf billige und leicht zu gewinnende Art zur Verfügung steht. Es wird also auch die Zufuhr von solchen „Hilfsmassenprodukten“ wesentlich zur Hebung des Verkehrs beitragen. In Gegenden aber, welche nur die Massenproduktion der Kohle besorgen, sind dann die gleichen Verhältnisse, wie sie oben geschildert wurden, denn hier tritt die „Hilfsmassenproduktion“ in den Hintergrund gegenüber der eigentlichen technischen Gewinnung der Kohle überhaupt. Da aber die Industrie in der Regel mit Ausnahme einiger agrarischen Industrien (Zucker) nicht auf den Saisonbetrieb rechnen kann, vielmehr mehr weniger das ganze Jahr hindurch gleichmäßig arbeitet und schafft, so sind die Grundlagen für den Massenverkehr das ganze Jahr hindurch gegeben, schwellen sogar in besonders guten Zeiten noch an, sinken aber nie unter ein bestimmtes Maß. Aber auch im Personenverkehr treten tiefgehende Unterschiede auf. Die Arbeiter, welche ihrem Lebensunterhalt in der Fabrik nachgehen, werden im eigenen Interesse zunächst trachten, in der Nähe ihrer Betriebsstätte wohnen zu können. Allein, da mit der Arbeiterzahl auch sogleich eine Menge von Handwerkern, Gewerbetreibenden, Kauflenten, Gastwirten etc. zusammenkommen, so entstehen naturgemäß in der unmittelbaren Nachbarschaft ganz neue Stadtteile. Die Spekulation bemächtigt sich des Raumes, die Preise gehen in die Höhe, der Arbeiter kann mit der auf alle übrigen Lebensprodukte sich ausdehnenden Steigerung bei seinen Lohnverhältnissen nicht immer Schritt halten, er wandert ab, es entstehen eigene Arbeiterkolonien, aus denen nun täglich ganze Wanderungen zum Ort des Betriebes vor sich gehen. Aber nicht nur der Arbeiter, sondern auch der Arbeitgeber meidet in vielen Fällen die Nähe der Fabrik und wohnt oftmals gleich seinen Beamten weit weg, um ebenfalls an der täglichen Wanderung teilzunehmen. Daraus ergibt sich ein intensiver Verkehr, der sich zunächst in kleinerem Umkreis, später in immer größer gezogenen Linien ausbreitet.

Treten nun mehrere Industrieorte in naher Nachbarschaft auf, so wird sich in der ganzen Gegend ein starker Verkehr entwickeln, der das ganze Jahr hindurch anhält, tagsüber aber periodischen Schwankungen ausgesetzt sein wird, da ja die Industrie gleichsam mit der Uhr arbeitet. Benötigt also die Produktion den Fernverkehr, so schafft die Personenfrage den Nahverkehr. Diesen

Gegenden kann die Bahn in ihrem eigenen Interesse nicht ausweichen, denn gerade diese Gegenden schaffen ihr erst den Unterhalt, ja sie können Bahnlinien selbständig, selbst mit Gewinn erhalten. Solche Bahnen mögen zum Unterschied zu den vorher besprochenen „Landschaftsbahnen“ genannt werden.

Wie die Industrie die Landschaftsbahn ins Leben ruft, so bringt auch umgekehrt die Bahn neuen Industrien die Möglichkeit des Entstehens. Denn die Art und Weise dieser Wirtschaftsform bringt es mit sich, daß der Unternehmer seine Fabrik leicht nach der Bahn anlegen kann. So kommt es denn auch, daß man heutzutage in den meisten Städten ein Wachstum nach dem Bahnhof hin verfolgen kann. Die End- und Kreuzungspunkte der Schienenführung sind die günstigsten Siedelungen für das Großgewerbe.

Noch schärfer wird das Wesen der „Landschaftsbahn“ dort zur Geltung kommen, wo sie sich als reine Montanbahn entwickelt hat, wo ihr Wachstum, ihr Verkehr, ihre Rentabilität mit dem Aufschluß der Bergwerke zunimmt. Gerade in der Rentabilität liegt das wichtigste Erkennungszeichen der „Landschaftsbahn“. Während die „Durchgangsbahn“ oftmals aus rein staatlichen Interessen entstehen kann, infolge dessen oftmals aus der Initiative des Staates hervorgegangen ist, ist die „Landschaftsbahn“ vom kaufmännischen, gewinnbringenden Gesichtspunkt angelegt, ist eine Gesellschafts-, eine Aktienbahn und erst später sucht der Staat den Gewinn für sich einzuheimsen, sei es, daß er gleichfalls eine gleiche Landschaftsbahn baut, sei es, daß er die Gesellschaftsbahn einlöst.

Zwischen diesen beiden Typen liegt ein dritter. Er entsteht zum Teile aus der einigermaßen vorhandenen Verkehrsnotwendigkeit, andererseits aus der Fürsorge des Staates für die Wohlfahrt einer bestimmten Gegend. Damit ist dieser Typus eigentlich schon charakterisiert. Vom verkehrsgeographischen Gesichtspunkt aus zeigt sich, daß er nur dem Bedürfnis einiger weniger Orte zunächst zu genügen hat. Daraus ergibt sich auch das Zustandekommen, indem sich zu dem Privatkapital das „öffentliche“ Vermögen gesellt. Da sie nur dem lokalen Verkehr zunächst zu dienen hat, so ist auch ihr Verkehr meist ein geringer, er beschränkt sich auf wenige Züge, diese aber nehmen sowohl die etwa zu befördernden Massenprodukte als auch die Personen auf einmal. Selten wachsen sie zu Landschaftsbahnen aus, nie zu

Durchgangsbahnen. Es sind echte „Lokalbahnen“. Sie hängen meist nur lose mit den ersten beiden Typen zusammen und stellen im günstigsten Falle die Verbindung zwischen einzelnen Hauptlinien her. Sie sind wohl zu unterscheiden von den Flügelbahnen (Raupen) der ersten beiden Typen, denn diese Flügel sind durchwegs im Interesse der jeweiligen Bahn durchgeführt, um ihr neue Verkehrs- und Frachtobjekte zuzuführen, welche reichlich vorhanden sind, so daß die Rentabilität von vornherein gesichert erscheint (sogenannte „Industrie- und Schleppbahnen“).

Diese drei Typen „Durchgangsbahn“, „Landschaftsbahn“ und „Lokalbahn“ sind in deutlichen Beispielen in Böhmen vertreten. Sie mögen daher im folgenden eine kurze Besprechung erfahren, um so die gemachten Behauptungen und Ausführungen zu bestätigen, andererseits aber auch um das Verkehrsproblem Böhmens überhaupt kennen zu lernen.

Es ergibt sich dabei von selbst, daß an dieser Stelle von einer Geschichte der Eisenbahnen des Landes nicht die Rede sein kann. Diese ist von berufener Hand anderweitig niedergelegt,¹⁾ aber gleichwohl soll die Eröffnungszeit der großen Bahnen Aufklärungen geben. Erhebt man gegen das gesamte Eisenbahnsystem Österreichs den großen Vorwurf, daß es ohne großen leitenden Gedanken durchgeführt ist, so kann man das gleiche auch von dem Böhmens behaupten und die neueste Zeit hat manches nachzutragen, was früher durchgeführt hätte werden können. Allein es darf nicht vergessen werden und muß unbedingt festgehalten werden, daß Österreich aus Staatsinteresse die großen Bahnen durchgeführt hat, um einmal Anschluß an das große mitteleuropäische Netz zu erhalten, zum anderen aus strategischen Gründen. Diese Momente bestimmten die Anlage der Staatseisenbahn von Wien über Brünn, Prag und Bodenbach. Das Handschreiben vom 29. November 1842 weist ausdrücklich auf diese Momente hin und führt in richtiger Erkenntnis den Gedanken aus, daß „in Gegenden, wo ein starkes Lokalinteresse vorwalte, auch ohne Mitwirkung der Regierung Eisenbahnen entstehen würden“. Freilich wenn auch in der ersten Zeit wieder der Staat gegen das Privatkapital zurücktreten mußte, so waren dafür andere Verhältnisse bestimmend. Immerhin aber bestand bis zum Jahre 1866

¹⁾ Strach, Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. 5. Bd. Wien-Leipzig 1898.

nicht nur in Österreich-Ungarn, sondern auch in Böhmen selbst eine Reihe von Bahnen, und zwar die zwischen den Jahren 1845—1852 eröffnete Strecke von Wien über Brünn—B.-Trübau—Prag—Bodenbach der Staatseisenbahn-Gesellschaft, des anderen die 1857—1859 eröffnete Südnorddeutsche Verbindungsbahn von Pardubitz nach Reichenberg nebst einem 35·4 km langen Flügel von Josefstadt, weiters die 1862 dem öffentlichen Verkehr übergebene Böhmisches Westbahn von Prag nach Skrunian—bayrische Grenze. 1865 kommt die Turnau—Kralup—Prager Bahn hinzu. Außer diesen Strecken treten einzelne Pferdebahnen in Betrieb, so vor allem die 1833 eröffnete Budweis—Linzer Strecke (131·7 km), dann die schon drei Jahre früher eröffnete Kohlenbahn Prag—Lana, welche später eine wichtige Verkehrsader werden sollte, nachdem 1855 und 1856 von Kladno Lokomotivbahnen nach Duby, bezw. Kralup ausgebaut waren. Sie hatten zunächst als Kohlenbahnen rein lokalen Charakter. Das gleiche gilt von der 17·7 km langen Strecke Aussig—Teplitz aus dem Jahre 1858. Im Jahre 1859 hatte aber bereits Reichenberg durch eine sächsische Bahn den Anschluß nach Zittau erhalten, während 1865 Eger drei fremden Linien aus Bayern und Sachsen das Ende bot, nach dem Innern Böhmen dagegen keinerlei Fortsetzung hatte.

Das Jahr 1866 hat mit seinen kriegserischen Ereignissen und seinen nachfolgenden politischen Umwälzungen innerhalb der Gesamtmonarchie einen wesentlichen Rückschlag auf die Entwicklung des Schienenweges nicht ausüben können, wenn auch zunächst ein kleiner Stillstand eintrat. Die letzten Jahre jenes schicksalschweren Dezenniums sahen eine rege Linienführung und schon in den ersten Zeitläufen der Periode 1870—1880 sind die großen Durchgangs- und Landschaftsbahnen fertig. 1873 hat Eger seine Verbindung über Komotau nach Prag durch die Buschtiehrader Eisenbahn, nachdem durch die gleiche Privatgesellschaft ein Jahr vorher bei Weipert und zwei Jahre später bei Reitzenhain dem Lande die Verbindung mit Sachsen gebracht worden war. Mit dem 1. Juni 1876 wurde die erste Teilstrecke eröffnet, welche von Falkenau nach Klingental einen weiteren Anschluß nach dem Nachbarstaate geben sollte.

Das Gebiet der Nimburger Ebene erfuhr in der kurzen Spanne Zeit vom 6. Dezember 1869—1872 durch das Netz der Nordwestbahn ein wichtiges Belebungselement, das rasch ein ver-

zweites Liniensystem nach den Industrieorten des Riesengebirges und seines unmittelbaren Vorlandes ausspann und mit dem 5. Oktober 1874 von Nimburg aus die Verbindung nach Sachsen bei Mittelgrund hatte. Durch dieses Stück ward der reinste Typus der Durchgangsbahn Böhmen gegeben. Ihre Hauptaufgabe liegt darin, die rascheste Verbindung von Wien nach Berlin zu schaffen. Durch die kurze Linienführung ist ihr dies auch gelungen. Weit weg von der Landeshauptstadt geht ihr Strang. In kaum 13 Stunden ist die Entfernung Wien—Berlin zurückgelegt und so eine der wichtigsten Verbindungslinien Mitteleuropas überhaupt geschaffen.

Der nördliche Teil des Landes sah in seinen Markungen zwischen dem 14. November 1867 und 1. November 1873 die Arbeiter, welche den Weg für die Böhmische Nordbahn ebneten, die von Bakow nach Georgswalde leitete, nachdem schon in der Zwischenzeit die Teilstrecken von Rumburg nach Nixdorf, Kreibitz—Warnsdorf und Bodenbach—Tannenberg durchgeführt waren und auch Bensen von B.-Leipa aus durch ein 20 km langes Stück den Anschluß an die Hauptstrecke erhalten hatte (14. Juli 1872).

Im Jänner 1872 war die lange, 291 km messende Strecke von Gmünd nach Eger gelegt und seit dem 14. Dezember 1871 konnte man von Wien über Gmünd nach Prag fahren (186 km). Da in der Zeit 1871—1872 die Strecke St. Valentin—Budweis als Lokomotivbahn ausgebaut war, 1874 das nur 37 km betragende Stück Budweis—Wessely durchgeführt war, so war das zweite große Durchgangsstück zwischen dem Norden und Süden Mitteleuropas durchgeführt.

Nimmt man noch hinzu, daß Privatkapital die Aussig—Tepitzer Bahn 1870 bis nach Komotau geleitet hatte, daß die Strecke von Prag nach Dux 1872 dem Verkehr übergeben war, daß in der Zeit von 1871—1872 Bodenbach mit Dux verbunden wurde, 1872—1873 das Dampfroß von Pilsen nach Dux stampfte, 1876—1877 die Verbindung Pilsen—Eisenstein geschaffen war, daß 1875—1876 eine Eisenbahnfahrt von Protiwin nach Zditz und Rakonitz ermöglicht war, so ergibt sich, daß in der Periode 1870—1880 das Hauptbahnnetz des Landes durchgeführt ist.

Untersucht man die Anlage dieser großen Privatbahnen, welche mit den ersten Jahren dieses Dezenniums fertig waren, so zeigt sich die augenfällige Illustrierung der oben ausgeführten Behauptungen. Eine Reihe von Bahnen, wie die Nordwest-

bahn, die Franz Josefs-Bahn, stehen weit weg von der Landeshauptstadt. Für ihre Entwicklung ist die Berührung Prags nicht Lebensbedürfnis. Beide sind Durchgangsbahnen, geschaffen für den Großverkehr Mitteleuropas. Beide haben ihre Stellung bis auf den heutigen Tag voll gewahrt, was insbesondere von der Nordwestbahn gilt.

Die übrigen Privatbahnen sind Landschaftsbahnen. Längs des Fußes des Erzgebirges werden die Buschtiehrader, die Aussig—Teplitzer Bahn gebaut und überdies noch durch die Bodenbach—Duxer Linie vom Staate eine dritte Route geschaffen. Ihr Wachstum, ihre Rentabilität geht Hand in Hand mit dem Ausbau und der Förderung der Kohlen, die immer weitere Absatzgebiete erlangen.¹⁾ Die Aussig—Teplitzer Bahn schafft die Massen der Kohlen gegen Aussig zur Elbe, von wo das Schiff die weitere Verfrachtung übernimmt. Stellt man die Zahlen des Kohlenverkehrs gegeneinander, den diese Bahn im Jahre 1858, also den ersten Anfängen, hatte, d. i. 25.600 Tonnen, gegen 1,391.523 im Jahre 1871 und rund 11 Mill. in der Gegenwart, so ergibt sich schon aus dieser einfachen Gegenüberstellung der kurzen Zeitperiode die Bedeutung dieser Linie. Die ständige Zunahme des Verkehrs erforderte bereits im Jahre 1871 ein zweites Geleise, das zunächst nur bis Karbitz, im Jahre 1874 bereits bis Ullersdorf, 1877 bis Dux geführt wurde, um im Jahre 1889, nachdem auch die höher gelegenen Flötze angefahren waren, bis nach Komotau gelegt zu werden. Bis an 900.000 Menschen wurden bereits damals gegen rund 4·5 Mill. in der Gegenwart jährlich von ihr befördert und die Rentabilität der Bahn drückt sich in den Dividenden aus, welche in jener Periode an die Aktionäre gezahlt wurden und schon in den Jahren 1870—1872 12% betragen.

Diese Bahn hatte mit den übrigen Teilen des Landes keine Gemeinschaft, sie genügte sich, sie ist der reinste Typus der Landschaftsbahn. Welchen Aufschwung sie für die Städte der böhmischen Landsenke brachte, zeigt sich in dem Wachstum, das gerade in der Periode 1870—1880 ein ganz bedeutendes war, wie oben gezeigt wurde. Allerdings darf man bei der Beurteilung dieses Aufschwunges nicht vergessen, daß diese Periode eine Zeit des allgemeinen wirtschaftlichen Auflebens war, dem eine schwere Krise folgte.

¹⁾ Vgl. Zickert Herm., Die wirtschaftliche Bedeutung der böhmischen Braunkohlen. Teplitz 1900. — Denkschrift anlässlich der Vollendung des 50. Betriebsjahres der k. k. priv. Aussig—Teplitzer Eisenbahn. Teplitz 1908.

Was die Aussig—Teplitzer Bahn und auch die Strecke (Lit. B.) der Buschtiehrader (Komotau—Eger) für die böhmische Landsenke bedeutete, das gilt von der Nordbahn für die Daubaer Plattenlandschaft und die Rumburger Außenlandschaft. Es mag noch hervorgehoben werden, daß diese Landschaftsbahnen gerade in dem schon damals industriell bedeutsamen deutschen Gebiete Böhmens zum Entstehen und zur Blüte kamen. Daß dann gerade die Städte, welche Knotenpunkte der Bahnen waren, besonders wachsen mußten, liegt in der Natur der Sache.

Aus den natürlichen Verhältnissen des Landes ergab sich somit, daß mit dem Ende des Jahres 1880 das Bahnsystem ein verschieden dichtes war. Der Norden verfügte über mehr weniger zahlreiche Stränge, während der Süden nahezu ganz leer ausging. Das Privatkapital hatte keine Lust, in dem verkehrsarmen agrarischen tschechischen Teil des Landes sich nutzlos anzulegen, und doch konnte man dem Zuge der Zeit nicht ausweichen und mußte auch diesen Gebieten entgegenkommen. Es geschah dies durch besondere Erleichterungen bei der Erwerbung der Konzession, Steuernachlaß etc. Es geht nicht an, auf alle diese Einzelheiten näher einzugehen, da diese Ausführungen zu sehr aus dem Rahmen geographischer Betrachtung fallen. Tatsache ist, daß in der Zeit zwischen 1880—1890 eine Reihe von Lokalbahnen entstehen, welche fast durchwegs auf den tschechischen Landesteil fallen. Von den 444 km Bahnlinien, welche in dieser Zeit zur Durchführung kamen, wurden nur 70 km im deutschen Gebiete angelegt und unter diesen waren 23 km als Kohlenbahnen von vornherein als ertragreiche gebaut.

Die geringe Kilometerzahl, welche in diesem Dezennium zur Durchführung kam, zeigt deutlich genug, daß auch das größte Entgegenkommen vonseiten des Staates die Baulust in den verkehrsarmen Gebieten nicht wecken konnte, so daß die Bahnbauten gegenüber dem vorhergegangenen Dezennium stark in dem Hintergrund bleiben. Auch das folgende Dezennium brachte zunächst keine Änderungen. Außer einer kurzen (9.9 km) Güterstrecke (Littitz—Nürschan) wurde nur die 71.5 km lange Linie von Budweis nach Salnau geleitet, wodurch einmal den großen Graphitlagern von Schwarzbach-Mugrau, des anderen den großen Torflagern, endlich dem südlichen Böhmerwald überhaupt ein Anschluß an die Welt gegeben wurde.

Eine tiefgreifende Änderung sollte Platz greifen. In der böhmischen Landstube wurde über Antrag des tschechischen Ab-

geordneten Dr. Mattusch ein Gesetz geschaffen, das am 17. Dezember 1892 die Sanktion erhielt. Dieses Gesetz gewährt Eisenbahnunternehmungen materielle Unterstützung entweder durch Garantierung der Verzinsung und Tilgung der von der Unternehmung ausgegebenen und auf der Bahn bücherlich sichergestellten Schuldverschreibungen bis zur Höhe von 70% des Bauaufwandes oder durch Gewährung eines Landesdarlehens bis zu 70% des Bauaufwandes. Da auch der Staat unter bestimmten Bedingungen die Garantie übernahm, traten in kurzer Folge eine ganze Reihe von Projekten auf, welche zur Durchführung kamen. In der Zeit von dem Inkrafttreten des Gesetzes bis zum Ende des Jahres 1906, d. i. also nach kaum 14 Jahren, hatte Böhmen einen Zuwachs von 1847.4 km, dazu kommen noch 120 km, welche durch eine direkte Unterstützung durchgeführt wurden. 1208.8 km liegen davon in dem tschechischen Landesteile, der Rest von 758.6 km in dem deutschen. Bedenkt man, daß diese Bahnbauten dem Lande eine Belastung bringen, welche einer mehr als 9%igen Landesumlage entsprechen, so wird man doch wohl zur Einsicht kommen, daß in dieser Periode „auch in solchen Gegenden Eisenbahnen erbaut wurden, deren Verkehrsbedürfnis ein so kostspieliges Verkehrsmittel zur Zeit wenigstens nicht vertrug“. ¹⁾

In dieser Zeit der unrentablen Lokalbahnen ist noch einmal das Privatkapital beim Baue einer Landschaftsbahn tätig. Die industrielle böhmische Landsenke mit ihren überschüssigen Kohlen, ihren günstigen Flußhäfen wird mit der industriereichen Reichenberger Außenlandschaft durch die Aussig—Teplitzer Bahn-Gesellschaft durch eine 142.8 km (bezw. 145 km) lange Route verbunden und 1899 dem Verkehr übergeben. Schon im ersten Betriebsjahre (1900) wurden 1,218.547 Personen und 548.412 Tonnen Fracht befördert. ²⁾

Mit dieser Bahn hat Böhmen zunächst sein Eisenbahnsystem zu einem gewissen Abschluß gebracht, so daß mit dem Jahre 1908 im ganzen Lande 6570 km Schienenstränge zu liegen kommen, ³⁾ d. h. auf 7.9 km² Fläche kommt 1 km Schienenstrang zu liegen.

¹⁾ Denkschrift des Landesausschusses des Königreiches Böhmen über die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung. Prag 1906. S. 104.

²⁾ Denkschrift der Aussig—Teplitzer Eisenbahn.

³⁾ Zusammengestellt nach Kochs Eisenbahnstationsverzeichnis. Berlin 1909.

Von dem genannten Bahnnetz entfallen ungefähr — mangels der Kenntnis der dem öffentlichen Verkehr nicht übergebenen Schlepp- und Industriebahnen läßt sich die bis in die Zehner gehende Genauigkeit nicht festlegen — 2390 km auf das deutsche, 4180 km auf das tschechische Sprachgebiet. Somit kommt in dem ersteren auf 8.1 km² Fläche, in letzterem schon auf 7.8 km² Fläche 1 km Bahnlinie. Trotz seiner dichteren Siedelung, seiner intensiveren Industrie zeigt das relative Verhältnis bei den Deutschen unter das Landesmittel. Die Ursache dafür liegt in der großen Kilometerzahl der Durchgangsbahnen, vor allem aber in den in der letzten Periode durchgeführten „Lokalbahnen“. Ohne diese würde das analoge Verhältnis bei den Deutschen 11.76, bei den Tschechen 10.93 sein.

Damit sollen diese Ausführungen abgeschlossen werden. Die industriellen Verhältnisse und die agrarischen Produktionen des Bodens sollen späteren Untersuchungen vorbehalten sein.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1909

Band/Volume: [53](#)

Autor(en)/Author(s): Schneider Karl

Artikel/Article: [Materialien zur Landeskunde von Böhmen 618-652](#)