

Bergen.

Eine städtekundliche Studie.

Von Dr. **Hans Slanar**, Wien.

(Mit einer Kartenskizze im Text, S. 288.)

Bergen liegt in $60\frac{1}{2}^{\circ}$ Nordbreite, also in der gleichen Breitenlage wie etwa die Südspitze Grönlands, die nördlichen Gebiete der Hudsonbai oder die Nordküste des Ochotskischen Meeres. Die Stadt ist die nördlichste Großstadt der Welt; die ihr der Lage nach am nächsten kommenden Großstädte St. Petersburg (60° nördl. Br.), Stockholm ($59\frac{1}{2}^{\circ}$ nördl. Br.) und Kristiania (60° nördl. Br.) sind freilich weitaus volkreicher, aber auch durch geographische, wirtschaftliche und historische Faktoren ungleich besser gestellt. Zumindest verfügen alle über ein ausgedehntes, schon früh besiedeltes Hinterland, dem Kristiania am innersten Winkel des gleichnamigen Fjords, Stockholm als Brückenstadt zwischen Mälar- und Ostsee, St. Petersburg an der tief eingreifenden Bucht des Finnischen Golfes als Gravitationspunkte dienen. Verstärkt wird die geographische Bedeutung der drei Städte durch ihre Stellung als Reichshauptstädte, womit sie wieder als Mittelpunkte zahlreicher verkehrs- und kulturgeographischer Elemente gegeben sind. Alle diese die Entwicklung einer Großsiedlung fördernden Momente treffen bei Bergen nicht zu. Das Hinterland ist ein menschenleeres unwirtliches Fjeld, dessen Vorposten an der Küste in 400 m bereits Almencharakter, in 900 m schon perennierende Firnflecken tragen; die Stadt mußte schon früh den Charakter eines Residenzsitzen der norwegischen Könige an Kopenhagen, später an das dem Kontinent näherliegende Kristiania abgeben und der Hauptträger der modernen Verkehrsbewältigung, die Eisenbahn, brachte erst jüngst der Siedlung einen schmalen Verbindungsstrang mit dem industrie- und volkreichen Südsandinavien.

Die Stadt liegt an einer schärenumsäumten Fjordküste. Der Schärenhof wird von niedrigen, 100 m an Höhe selten übersteigenden Inseln gebildet, rundgeschliffene grüne Eilande mit geschlossener Steilküste gegen den im O liegenden, wohl einer tektonischen Linie folgenden Hjeltefjord, zerfranst und von zahllosen Klippen und Riffen

umsäumt an der gegen den Ozean schauenden Westküste. Der Schärenhof (mit den Inseln Groß-Sartor, Toftö, Rong u. a.) verläuft der Hjelte-Fedjefjordlinie entsprechend von SSO nach NNW und ist durch petrographisch gleichförmiges Material, graue Gneise und Quarzschiefer gekennzeichnet. Die größten Höhen in der Inselreihe finden sich am Ostrand, der Westsaum und die Klippe sind Teile einer welligen, wenig über den Meeresspiegel aufragenden Ebenheit, der Strandplattform.

Weiter im O ändern sich die Verhältnisse. Dem Grundgebirge ist hier ein Paket Silurschichten, Grün- und Muskovitschiefer, Quarzite, kristalline Kalke, daneben alte Eruptiva (Gneisgranit und Gabbro) eingefaltet, deren Streichungsrichtung in einem gegen W geöffneten Halbkreis von zirka 30 km Halbmesser verläuft. Diese halbkreisförmige Streichungsrichtung kommt in der Oberflächengestaltung prägnant zum Ausdruck; der größte Teil der Fjordrinnen (von wenigen kurzen Querstücken abgesehen) und zahlreiche Subsequenz-zonen in den weniger widerstandsfähigen Grünschiefern verlaufen in dieser Richtung. Die Symmetrieachse dieses „Bergenbogens“, an der sich eine breite, wenn auch gelauppte Festlandsverbindung bis zum Hjeltefjord vorstreckt, geht durch die Stadt, deren Platz schon durch die Verteilung von Hoch und Nieder und seine zentrale Lage in bezug auf die nahe Umgebung für die Anlage einer größeren Siedlung besonders geeignet war. Diese konnte sich nicht an den inneren Fjordküsten entwickeln; dort fand sich nur ein schmaler Ufersaum, wenig Kulturland. Die steilen Fjordwände treten oft bis ans Ufer und führen mit wenig Staffel bis zu den öden Fjelds der Hochflächen. Bloß Weiler an den Fjordenden, wo sich ein Aufstieg auf die Weideflächen des Innern darbot, und in neuester Zeit Industriesiedlungen an den zahllosen Wasserfällen haben sich im Innern der großen Fjords Westnorwegens entwickelt. Trondhjems Lage ist ähnlich wie die Bergens durch eine kulturfähige niedrige Uferzone im Bereich einer Silurschiefermulde gegeben. Aber auch die Außenzone der Schären, die Strandplattform, konnte infolge der Ausgesetztheit gegen den Ozean und der geringen Fruchtbarkeit des nur von einer dünnen Humusschicht überzogenen Felsbodens nur kleine Fischersiedlungen tragen, sofern nicht eine moderne Großindustrie, wie die Konservenfabrikation im Heringfanggebiet von Stavanger, Anlaß zur Entwicklung eines städtischen Wohnplatzes bot. Es erübrigt sich somit jene Randzone, in der das skandinavische Hochland mit Ausläufern in 500—700 m Höhe an die durch den Schärenhof von Wind und Wellen geschützte Rundbuckelküste am Ausgang der Fjordrinnen herantritt.

Das trifft bei Bergen zu. Die innerste der vorerwähnten halbkreisförmigen Subsequenzzonen beginnt am Hjeltefjord und wird in ihrer Nordhälfte vom Herlö-, By- und Puddefjord eingenommen, setzt sich aber in ihrem nach SW. zurückbiegenden Schenkel als eine durch zahlreiche Seen unterbrochene Festlandstrecke zum

Fanefjord fort. Sie entspricht einem breiten Paket, der sogenannten „unteren Bergenschiefer“; ob ihre fluviatile Anlage prä- oder subglazial entstanden, möge dahingestellt bleiben, da diese Frage nur im Zusammenhange mit dem Fjordproblem erörtert werden kann. Jedesfalls hat die heute zum Teil unter Wasser liegende Talung durch die Eiszeit ihre jetzige Ausgestaltung erfahren. Dies bezeugt der reiche glaziale Formenschatz; die steilunterschnittenen Wände der als Granitgneishärtlinge weit vorspringenden Fjeldvorposten des Lövstaken (465 m), Blaamanden (565 m) und Ulriken (641 m), die Kare im Isdal (westlich von Bergen), die wundervollen Gletscherschliffe an den zahlreichen Rundbuckeln und endlich die reichliche Bedeckung des Bodens mit Grundmoräne und Drumlins. Die heutige Höhenlage des südlichen Teiles der Subsequenzzone mag Scherungen in den grundnahen Partien des einst das Land bedeckenden Eiskuchens, das längere Vorhandensein des Eises in der tiefen Rinne des die Innenhochflächen erreichenden Sörfjordes im N. und des Hardangerfjordes im S, weiter der Schuttförderung der Trogwände und der Moränenauffüllung zugeschrieben werden.

Die Moränenbedeckung der Subsequenzzone hat mit ihrem leicht verwitterbaren Material genügende Ackerkrume für Gerste und Hafer, später auch für Kartoffel geliefert. Die reichen Steigungsregen an der norwegischen Westküste¹⁾ und das infolge des Golfstromes doch milde Klima (Jännermittel — 0.9°, August 14.4°, Schneedecke kaum 6 Wochen!) begünstigt Wiesen und Futterpflanzungen. Auch für den Wald, besonders aber für Obst fanden sich an den flachen Tiefenzonen an den Südhängen günstige Vorbedingungen.

In die von den vorgenannten Zeugen des Hochlandes, den Lövstaken im W., Blaamanden und Ulriken im O flankierte Talung dringt das Meer in zwei Zungen ein, dem Puddefjord im S, dem Vaagen im N. In der Verlängerung des letzteren, kaum 400 m gegen SO., treffen wir heute zwei flache Wasserbecken, das kleine und große Lungegaardsvand, die nunmehr bloß mit dem Puddefjord in schmaler Verbindung stehen, einstmals aber auch mit dem Vaagen kommunizierten und so eine aus zwei NW—SO streichenden Moränenhügeln und Rundhöckerreihen bestehende Insel umschlossen, die heute durch künstliche Anschüttung im NO zur Halbinsel geworden ist. Sie trägt den größten Teil der Stadt, deren älteste Viertel aber am Ostufer des Vaagen liegen. Dieses wird ebenfalls von zwei Rundhöckern gegen die Seeseite im W geschützt, den Felsen von Bergenhus und Sverresborg. Auch der Schloßfelsen von Bergenhus war noch

¹⁾ Station Fredriksberg bei Kap Nordnäs verzeichnet nach Foy n bloß 182 cm, Pleiestift am Lungegaardsvand 204 cm, Tarlebo im Isdal am Blaamanden 234 cm Niederschlag, also auch hier eine Begünstigung der Subsequenzzone gegenüber den Innenteilen des Fjords. Herbstliche SW-Winde bringen die größten Niederschläge.

in historischen Zeiten durch Sumpfbgebiet vom Festland getrennt, ein geeigneter Platz für die Königsburg, in deren Schutz sich die erste Ansiedlung entwickeln konnte. Genügend tiefes Fahrwasser bis zum Strand einerseits, Fehlen der verkehrsfeindlichen Steilküste anderseits ließen den seichten Meeresteil zwischen der ehemaligen Burginsel und dem Festlande schon früh als geeignete Stelle zum Kielholen der Schiffe erscheinen.

Der Blaamandenklotz im NO der Stadt weist eine Reihe von Terrassen in 120, 300 (Flöifjeld) und 550 m auf. Die beiden tieferen Ebenheiten lassen sich sanft ansteigend auch weiter landeinwärts verfolgen. Die bekannten Strandlinien der Yoldia- und der Litorinazeit in 40 beziehungsweise 65 m treten im Stadtbilde nur schwach hervor. Einzelne Siedlungen reichen bis auf die 120 m-Terrassen, bis etwa 300 m geht der Baumbestand, der dann von Krummholz und dichten Heidelbeerstauden abgelöst wird. Sie geleiten uns zu den blöckereichen Gipfelplateaus in 400—700 m, die mit ihren dicken Rasenpölstern, den von graugrünen Flechten überzogenen Felsen und kleinen Wassertümpeln ein freundliches Aussehen bewahren. Diese Berge geben der Subsequenzzone nicht nur Windschutz gegen N und O, sie sind auch herrliche Aussichtspunkte mit weitem Rundblick vom blauen Atlantik über Strandplattform, Schärenhof, die Fjords und die zahlreichen Seen in den grünen Talungen bis zu den weißleuchtenden Eisfeldern des Folgefond im SO. Die Erhaltung einer Windfahne auf dem die Zufahrtstraßen zur Stadt beherrschenden Auslugposten des Flöien ist uns schon aus dem frühen Mittelalter beglaubigt.

Zu diesen die Ortslage fördernden Naturverhältnissen kommen noch eine Reihe von günstigen Lagebeziehungen hinsichtlich der weiteren Umgebung. Hierher gehört die Lage im Zentrum des Silurschieferbogens an einer vorspringenden Festlandsstelle an der NO-Ecke der Nordsee; Nielsen²⁾ hebt noch die zentrale Lage zwischen Hardanger- und Sognefjord, Bukken- und Nordfjord, Kap Stat und Kap Lindenäs hervor, doch sind dies Lagebeziehungen von zunächst rein theoretischer Bedeutung. Ihre Wirksamkeit auf die Siedlung muß durch historische und wirtschaftsgeographische Momente gestützt werden. Es erübrigt also noch die Erwägung, inwiefern der Mensch als staatlich organisiertes Wesen sich dieser günstigen physiogeographischen Bedingungen in der Geschichte bedient hat, ferner inwieweit seine Kulturentwicklung die Naturgrundlagen gefördert und ausgebildet, gehemmt oder verändert hat.

Als älteste uns überlieferte Ansiedlung im Weichbilde der Stadt wird Aalreksstad an einem kleinen See 1 km östlich des Lungegaardvand genannt. Nach Holberg³⁾ Residenz der ersten norwegischen

²⁾ Y. Nielsen, S. 3. (Bezüglich des genauen Titels vergleiche Literaturverzeichnis am Schluß!)

³⁾ L. Holberg, S. 5.

Könige (Harald Harfagre und Hagen Adelsten) mag die Annahme, als sei von hier aus die Einigung der norwegischen Teilkönige erfolgt, durch die zentrale Lage für die Umgebung und die norwegische Westküste wohl unterstützt werden. Jedesfalls hat sich schon sicher um 1000 n. Chr. an der Stelle der heutigen Stadt eine Hafensiedlung entwickelt, während der alte Königsitz wegen der Seeräuberfahrt nicht an der Küste lag. Als Dänemark unter Knut dem Großen auch England und Norwegen unter einem Zepter vereinigte, lag Bergen etwa im Mittelpunkt dieses Nordseereiches, zirka 700 km von Edinburgh, Nidaros (Trondhjem), dem alten religiösen Mittelpunkte des Nordens, Opslo (Kristiania) und Kopenhagen entfernt. Das große Reich zerfiel zwar wieder nach Knuts Tod, aber aus dieser Zeit dürften die ersten Beziehungen der kulturell viel höherstehenden Engländer mit Bergen stammen; die Engländer werden als die ersten fremden Kaufleute in der Stadtgeschichte genannt. Olaf III. Kyrre hat 1070 den zweifellos schon bedeutenden Ort Björgvin (= Weide am Berge) zur Stadt erhoben und ihr die bis zur Stadterweiterung des verfloßenen Jahres gültigen Grenzen gegeben. Auf den Landstrich zwischen Puddefjord und Fløifjeldhang blieb also das Stadtgebiet seit dem Mittelalter beschränkt. König Olaf gründete auf dem Bergenhushügel die erste Kirche der Stadt, die als große Christuskirche später Kathedrale Norwegens werden sollte, er hat auch nach „Bergens Fundats“ und „Bergens Rimkrönike“ den Engländern als Wohnplatz den Vaagsbottn, die schmale Landenge zwischen Vaagen und Lungegaard zugewiesen. Sein Enkel Eystein scheint den Residenz-sitz von Aaleksstad, das nun nicht mehr genannt wird, nach dem neuen Königsschloß auf dem Bergenhushügel verlegt zu haben (um 1100 n. Chr.), er hat mit der Gründung des Klosters Munkelif die Besiedlung des südlichen Vaagenufers auf der Nordnåshalbinsel begonnen. Schon um 1127 meldet die Orkneyingasaga von reichem Warenverkehr in der Stadt, die „viel Volk aus nördlichen und südlichen Ländern“ anzog. Um Mitte des 12. Jahrhunderts wird auch der Bischofsitz des bedeutungslosen Sälö nach Bergen verlegt. Selbst der mehr als 100 Jahre dauernde Bürgerkrieg zwischen den königstreuen Birkebeinern und den bischöflichen Baglern konnte die Stadt nicht dauernd schädigen, wenn sie auch mehrmals in Flammen aufging. Die Feste Sverresborg entstand und verging in diesen Kämpfen. 1240 endete der Krieg mit dem Siege des in Bergen gewählten Königs Hakon V., der sich 1260 auch Island unterwirft.

Bergen war trotz der Kriegsläufe rasch der erste Handelsort des Landes geworden und hatte dank seiner vortrefflichen Verkehrslage die alten Handelszentren Nidaros, Oslo und Tunsberg bald überflügelt. Schon 1188 werden Islandsfahrer aus Bergen genannt, 1191 führt das Liber de protectione Danorum in terram sanctam Isländer, Grönländer, Engländer, Deutsche, Dänen, Schweden und Wisbyleute als Besucher der Stadt an. Nordlandsschiffe bringen getrocknete Fische, besonders Dorsche, daneben Pelzwerk, Butter

und Tran; die fremden Kaufleute, besonders die Deutschen, liefern Getreide, Mehl, Bohnen, Honig, Salz, Metallwaren, vor allem Wein und Bier, die Engländer hauptsächlich Tuch, 1186 wird der erste deutsche Kaufmann erwähnt; auch das Stadtrecht von 1278 sieht handelsrechtliche und Seefahrtsgesetze vor. Um diese Zeit scheinen deutsche Kaufleute von den Nord- und Ostseestädten, zunächst Bremens und Hamburgs, welch ersteres als Missionsmutterstadt und kirchlicher Mittelpunkt Norddeutschlands lebhaft Beziehungen mit Norwegen unterhielt, die Engländer zu verdrängen. Die Deutschen repräsentieren infolge der Not des Landes an Nahrungsmitteln, besonders an Getreide, eine bedeutende Macht, ihre größere Fertigkeit im Schiffsbau ermöglicht ihnen Fernfahrten, während die norwegischen Schiffe auf die Küstenfahrt beschränkt bleiben. Während der Kriegzeiten kommen die norwegischen Könige vollends in Abhängigkeit von den Deutschen und müssen ihnen, wenn auch wider Willen, Handelsfreiheit und Zollbegünstigungen einräumen (1315 darf jeder, der Korn einführt, Fett und Fische frei ausführen). War den Kaufleuten bisher bloß der Aufenthalt in Bergen zwischen den beiden Kreuzmessen (Mitte Mai bis Anfang September) gestattet gewesen, so lassen sich seit dem Jahre 1236 dauernde Niederlassungen nachweisen; die „Wintersitzer“ mehren sich trotz der Gegenarbeit des Königtums rasch, sie wahren ihre nationale Eigenart und gewinnen in den deutschen Handwerkern (von den Norwegern nach dem zahlreichsten Stand „Schuster“ genannt) eine starke Stütze. Schon bald nach Beginn des 14. Jahrhunderts erscheinen die deutschen Kaufleute in einer Genossenschaft vereinigt, dem Ursprung des späteren Kontors. Schließlich kommt der ganze Stadtteil am Ostufer des Vaagen in deutsche Hand, die wenigen norwegischen und nicht-deutschen Kaufleute werden gezwungen, sich am gegenüberliegenden Ufer, der Strandseite, anzusiedeln. Aber auch dort gibt es zeitweilig deutsche Speicher. Auf der Ostseite werden die auf Pfählen gebauten Warenschuppen und Speicher durch lange Landungsstege auf der Seeseite miteinander verbunden, sie bilden die „Deutsche Brücke“. Mittlerweile hat sich von zeitlich begrenzten Abkommen zwischen Hamburg und Lübeck (1241) ausgehend ein Zusammenschluß aller norddeutschen Handelsstädte ergeben, der auch den letzten Vorstoß norwegischer Königsmacht unter Erich II. Priesterfeind durch den Frieden zu Tunsberg zunichte macht. Den vereinigten Städten wird vollkommene Handelsfreiheit in Norwegen gewährt, mit der einzigen Einschränkung: „non tamen ultra Bergas versus partes boreales, nisi hoc alicui de speciali gratia concedatur“ (Diplomat. Norveg. V 23). Die Krone sucht also nur mehr den Nordlandshandel unter Kontrolle zu halten.

Die wirtschaftliche Übermacht der Deutschen wurde noch gewaltiger, die Engländer wurden ganz aus Bergen verdrängt. Ein Versuch König Magnus' VIII., die Ostseestädte vom Handel auszuschließen, wird mit einer Handels- und Kornsperrre beantwortet

und 1343 muß der König im Frieden von Helsingfors die Privilegien „aller Kaufleute der deutschen Hansa“ erneuern; alle ihre Schiffe sind gegen Entrichtung eines Pfundes feinen Weizenmehles zollfrei. Im gleichen Jahre wird zum erstenmal das deutsche „Kontor“ in Bergen erwähnt.

Straffe Organisation mit strengem Abschluß nach außen hin (kein Kontorsmitglied darf in Bergen heiraten) schuf bald einen Staat im Staate, mit eigener Obrigkeit und Kirchen, unter denen die Marienkirche als Wahrzeichen Bergens von 1413 bis heute ihre Gestalt bewahrt hat. Während seiner Blütezeit im 15. Jahrhundert beherrscht das Kontor zu Bergen den gesamten nordischen Fischhandel, eine Warengattung, die wegen der Fastengebote besonderen Wert besaß und von der Nordsee bis Siebenbürgen Absatz fand. Auch der Islands- und selbst der Grönlandshandel liegt trotz der Verbote meist in deutschen Händen. Das seemächtige Lübeck, das weiter Vormacht in Bergen bleibt, beantwortet jede Beschränkung seiner Rechte mit Auswanderung des Kontors und Plünderung der Stadt, wobei der norwegische Handelsstand vollkommen vernichtet wird. Trotzdem werden die Deutschen doch nicht politische Eigentümer des von ihnen bewohnten Gebietes, sie bleiben der norwegischen Landeskirche und dem König zinspflichtig, wenn auch diese Verpflichtung in der Machtperiode nur selten eingehalten wird.

Eine ganz eigene Bauart hat sich im Anschluß an Landesnatur und praktische Bedürfnisse in dieser nördlichsten deutschen Siedlung entwickelt. Um die Strandlinie möglichst auszunutzen, richten sich die schmalen Giebelseiten der langen Gaards, wie die Kontorhöfe genannt werden, nach dem Meere. Auf Pfählen ruhen die Auslade-schuppen mit den Wiegekränen am First, dann folgen Packräume, Speicher, Kaufbuden und Amtsräume der Handelsleute, erst gegen die „Obere Gasse“, die die Kontorsniederlassung von der deutschen Handwerkersiedlung trennt, liegen die Wohnhäuser, unter denen der Schütting, die altnordische fensterlose Halle mit Rauchöffnung im Gebälke und gemeinsamer Feuerstelle besonders eigenartig ist. Der Schütting ist, wie alle Profangebäude des alten Bergen und noch zahlreiche Fischer- und Speicherhäuser in der heutigen Stadt aus Holz gebaut; er ist der Winteraufenthalt aller Gaardbewohner, die bis zu 100 Mann zählten und nach strengen Satzungen (Schüttingsrecht) unter Leitung des Ältesten lebten. Frauen war das Betreten des durch Tore von der übrigen Stadt abgeschlossenen Kontorgebietes verboten. Die Bauart der dicht aneinander gedrängten Häuser erforderte besondere Feuervorsorgen; 1276 regelte eine königliche Verordnung den Mindestabstand der Höfe, die durch breite Plätze (Almenninge) in Häuserblocks zerlegt, ein Übergreifen des Feuers auf die ganze Stadt hintanhaltend sollen. Trotzdem sind uns — bei den Holzbauten nicht verwunderlich — seit dem 13. Jahrhundert nicht weniger als 28 große, mehrere oder alle Stadtteile verheerende Brände historisch beglaubigt. Nichts-

destoweniger hat sich an Vaagen das alte Stadtbild sehr lange erhalten, am längsten jedoch auf der Strandseite, während die Brückenseite als Dampferanlegeplatz mancherlei bauliche Veränderung erfuhr. Erst der Brand von 1916 hat dem Hafenbild der Strandseite mit ihren zahlreichen ins Meer vorspringenden Schuppen und Lagerhäusern wohl für immer ein Ende gemacht; in den Vororten, z. B. in Skudeviken und Sandviken, trifft man aber auch jetzt noch Stellen, die das alte Bergen lebhaft vor unseren Augen erstehen lassen, die rot, gelb oder braun gestrichenen Holzbauten mit dem Gewimmel großer und kleiner Fischerfahrzeuge, dem durch die zahlreichen Walfangboote mit ihren Ausgucktonnen ein charakteristisches Gepräge verliehen wird.

Die Aufnahme in das Kontor war aber auch für Deutsche an eine lange Lehrzeit, verbunden mit derben, dem Zeitcharakter entsprechenden Quälereien der Neulinge, den sogenannten „Spielen“, geknüpft. Der vollkommene Abschluß nach außen zeitigte ein rauhes, auf seine Macht stolzes Geschlecht, das sich oft mit Erfolg gegen die norwegische Staatshoheit erhob. 1455 wird in Bergen von den Hansaleuten der königliche Vogt Olaf Nielsen und der Bischof erschlagen, weil ersterer Seeräuberei getrieben und hansische Schiffe geplündert hatte. So kann es nicht wundernehmen, daß die Norweger gegen die „Kontorischen“ und die gleichfalls in fester Organisation vereinigten deutschen Handwerker einen grimmen Haß hegten, der sich in zahlreichen Zusammenstößen äußerte.

Die Zeit um 1500 kennzeichnet den Schluß der Machtperiode des Kontors, das damals mehr als 30 Höfe in Bergen mit zirka 3000 ständigen Bewohnern vereinigte. Nun begannen sich aber die allgemeinen kulturellen Bedingungen für den Fortbestand dieser mittelalterlich zünftisch abgeschlossenen Institution immer feindlicher zu gestalten. Waren früher die Hansastädte seitens des Landesherrn durch Handelsverbote gegen die lästigen englischen und später auch holländischen Nebenbuhler unterstützt und gefördert worden, so änderte sich das Verhältnis, als die englischen wie die holländischen Kaufleute — die ehemaligen „Westerlinge“ der Hansa — durch einen starken Nationalstaat im eigenen Lande eine Rückendeckung erhielten, die der Hansa fehlte. Auch suchte das nach absoluter Macht strebende norwegische Königtum sich der alten städtischen Wirtschaftseinheiten als Mittel zur Erreichung eines neuen größeren Wirtschaftskreises, des territorial geschlossenen, absolut regierten Landesfürstentums, zu bedienen. Das skandinavische Unionskönigtum war infolge politischer Verhältnisse gezwungen, sich im Kampfe gegen Adel und Klerus auf das Stadtbürgertum zu stützen. Da diese Bürger von der Hansa niedergehalten werden, sucht schon König Christian II. (1513—1523) die fremden Kaufleute gegeneinander auszuspielen, aber nicht, um den mächtigsten unter ihnen zu möglichst vorteilhaften Bedingungen Privilegien zu gewähren, sondern in der Absicht, damit alle Vorrechte abzuschaffen und das nationale Bürgertum

fördern zu können. Er und die Kalmarer Union unterliegen dem von der Hansa unter Lübecks Führung unterstützten Gustav Wasa von Schweden. Die Hansa versucht unter Führung des Lübecker Bürgermeisters Jürgen Wullenweber, der 1534 Kopenhagen erobert, die Bildung einer sie bedrohenden Königsgewalt, da sie nicht mehr durch wirtschaftlichen Kampf — wegen der Konkurrenz der Westmächte — zu hindern war, durch Waffengewalt unmöglich zu machen. Dies war nur ein vorübergehendes Aufflammen alter Hansamacht; Wullenweber wird als Vertreter der demokratisch-protestantischen Zünftepartei von den patrizisch-katholischen Geschlechtern Lübecks gestürzt, Karl V., der einzige, welcher dem Hansaunternehmen den nötigen Rückhalt hätte geben können, steht auf Seite der letzteren, so daß ein holsteinisches Adelsheer das zu Land ohnmächtige Lübeck zum Frieden und zur Aufgabe der deutschen Vorherrschaft in der Ost- und Nordsee zwingen kann. Schon 1536 hebt auch Gustav Wasa alle Privilegien der Hansa in Schweden auf, Christian III. von Dänemark-Norwegen geht in gleichem Sinne gegen das Kontor zu Bergen vor.

Holländer und Engländer hatten trotz zeitweiser Beschränkung den Nordlandshandel nie ganz aufgegeben; ihre Ansiedlung auf der Strandseite war infolge der im vorhergehenden geschilderten Verhältnisse immer stärker geworden und wurde noch von Deutschen, die nicht im Kontorsverband standen, vermehrt. Alle diese Elemente gingen, da sie sich gegen die Einheimischen nicht abschlossen, meist schon in der zweiten Generation im norwegischen Bürgerstand auf, der so eine von der Staatsgewalt natürlich eifrigst geförderte Kräftigung erfuhr. Dazu kamen noch zeitweise Zwistigkeiten des Kontors mit den Mutterstädten, so wegen des Inlandhandels, der nur mit Berührung Bergens als Stapelplatz gestattet sein soll, von den Engländern, aber auch lübekischen und hamburgischen Kaufleuten direkt betrieben wird. Die Streitigkeiten führen zur Einmischung der Staatsgewalt und Vereinigung dieses Handels in norwegische Hände. Gegen Ende des 16. Jahrhunderts finden wir schon norwegische Schiffe mit Holz- und Fischladungen bis nach Spanien unterwegs.

In Bergen wird 1514 das königliche Schloß stark befestigt und heißt seither Bergenhus, die Reformation läßt nur eine Reihe kirchlicher Gebäude verfallen, bringt aber sonst keine Störung des Wirtschaftslebens. Die zunehmende Rivalität zwischen der Strandseite und dem Kontor zwingt letzteres, das sich nicht mehr selbst Recht verschaffen kann, zur Anrufung der Regierungsgewalt, die nun Stück für Stück der Kontorsprivilegien aufhebt. 1554 wird den Bürgern von Bergen der Nordlandshandel, also der Wettbewerb mit dem Kontor, gesetzlich zugesichert und geschützt. Der königliche Lehensherr Kristian Valkendorf läßt — freilich erst nach neuerlicher Befestigung des Schlosses — den deutschen Handwerkern 1558 die Wahl, entweder dem dänischen König den Treueid zu leisten, also sich zu naturalisieren, oder auszuwandern. Ihre kirchliche Un-

abhängigkeit wird beseitigt. Das Kontor kann — zur Gegenwehr mit der Waffe zu schwach — die Rücknahme des Befehles nicht durchsetzen, 1559 verläßt ein Großteil deutscher Handwerker die Stadt. Die Zurückbleibenden, denen Befreiung von allen Abgaben zugesagt wird, bilden die Grundlage eines norwegischen Handwerksstandes. Endlich wird im Odenser Rezeß von 1560 das Recht Bergens auf den Nordlandshandel neuerlich betont, die königlichen Hoheitsrechte aber auch auf das Kontorgebiet erstreckt. Damit hat die alte Stellung des Kontors als Staat im Staate aufgehört, der Rezeß von Odense des Jahres 1560 bezeichnet ebenso einen Wendepunkt in der bergischen Stadtgeschichte wie der Lübecker Vertrag von 1250. Die königlichen Lehensherren, besonders Erik Rosenkranz, beschränken rasch die Kontorsfreiheiten; die Errichtung von Magazinen auf der Strandseite wird den Hansaleuten untersagt, die Kontorsgründe zwecks Besteuerung aufgenommen, der für Schuppen- und Schiffersatzbauten so wichtige Bauholzverkauf bloß Stadtbürgern und dem Lehensherrn gestattet, die Fettwarenausfuhr, die in Händen des Kontors gelegen war, zeitweilig aufgehoben, 1562 ein Zoll auf Fische für alle Fahrzeuge eingeführt. Nun wird auch den schottischen, holländischen und Nichthansakauffleuten aus Deutschland, die früher gegen das Kontor freie Hand gehabt hatten, die direkte Fahrt von den nordischen Fangplätzen nach dem Ausland untersagt und das Anlaufen des Stapelplatzes Bergen befohlen.

Freilich beginnen die dänischen Könige bereits ihr engeres Herrschaftsgebiet zu bevorzugen; ohne wirtschaftlichen Grund durch rein politische Ursachen ist die Verlegung des Islandhandels nach Kopenhagen, Malmö und Helsingör bedingt (1602), später wird auch der Finnmarkenhandel, einst ganz nach Bergen gravitierend, in den Sund verlegt. Die Sperre des Nordlandes für die fremden Kaufleute lieferte die Fischerbevölkerung vollkommen den bergischen Aufkäufern, den „Udligere“ und Stadtbürgern aus, die — ohne Furcht vor der wirtschaftlichen Kraft des Kontors — nun beliebige Preise festsetzen konnten. Der große deutsche Krieg gibt der Hansa und damit auch dem Kontor den Rest; die letzte Möglichkeit, eine deutsche Seeherrschaft im Norden wieder aufzurichten und den Hansastädten den Anschluß an eine starke Landmacht zu bieten, scheitert an religiösen Bedenken und kleinlichen Interessen Lübecks, das im Sinne der protestantischen Nordstaaten den Plan Wallensteins, eine kaiserliche Ostseeflotte zu schaffen, ablehnte.

Recht deutlich läßt sich der Rückgang des deutschen Handels mit Bergen aus den Zoll-Listen, die — wenn auch lückenhaft — bis ins 16. Jahrhundert zurückgehen, erkennen. Danach überwinterten in den Jahren 1598—1600 in Bergen durchschnittlich 180, 1639 bis 1641 nur mehr 30 hansische Schiffe⁴⁾. Die Handelsgegenstände bleiben fast dieselben wie im frühen Mittelalter: In der Einfuhr

⁴⁾ D. S c h ä f e r, Geschichte von Dänemark, S. 744 ff.

stehen (1577⁵⁾) Mehl, Salz, Malz und Bier obenan, Getreide, Leinen und Metallwaren folgen. Bloß der Wein scheint gegen früher zurückzutreten. Ausgeführt werden Klippfische, Rundfische, Steinbutt, Rogen und Tran (im Gesamtgewicht von ungefähr 1800 t), Felle, Häute, Schafwolle und Bretter. Im 16. Jahrhundert nimmt die englische und holländische Beteiligung am Handel in Bergen so zu, daß es zeitweise zu Vereinbarungen zwischen Norwegen und dem Kontor gegen die nun übermächtigen Weststaatenkaufleute kommt. Doch wird das zur Fischkonservierung notwendige Salz zum größten Teil von heimischen Fahrzeugen aus Spanien und Frankreich nach Bergen gebracht.

Bergen, das bereits um 1600 an 12.000 Einwohner zählt, erreicht unter Christian IV., dem Gründer Kristianias, einen Höhepunkt seiner Entwicklung; es ist die erste Handelsstadt des Reiches und überragt Kopenhagen. Die norwegische Stadtbevölkerung, noch im 15. Jahrhundert verarmt, bereichert sich rasch und beteiligt sich stark an den Handelskompagnien Christians IV., der ostindischen und der russischen Kompagnie. Große Wallangflotten und Dorschrogenbereitungsgesellschaften können bereits für 1658 nachgewiesen werden. Mit dem Aufblühen des norwegischen Handels und dem zunehmenden ausländischen Wettbewerb geht das Kontor rasch zurück, 1630 verliert es den unmittelbaren Anschluß an die Hansa, die 1669 ihren letzten Tag abhält. Das Kontor bleibt in der Folge im Besitze der Bergenfahrer Bremens, Hamburgs und Lübecks, leidet aber durch deutsche „Außenseiter“, die unter Umgehung des Kontors ihre Geschäfte durch bergische Bürger abschließen lassen. Die Wirren der dänisch-schwedischen Kriege des 17. Jahrhunderts zogen die deutschen Ostseestädte stark in Mitleidenschaft, während Bergen fast unberührt blieb; das absolute Königtum Dänemarks seit 1660 begünstigte noch mehr als früher den einheimischen Bürgerstand. 1662 erhält Bergen eine neue Stadtorganisation, die dem königlichen Stadthauptmann maßgebenden Einfluß einräumt. 1680 und 1702 wird dem Kontor auch der Nahhandel im Bergenstift ohne Vermittlung einheimischer Kaufleute verboten; die norwegische Bürgerschaft kommt jetzt rasch in den Besitz der meisten Höfe auf der deutschen Brücke und bemächtigt sich auch des größten Teiles des einst kontorischen Nordlandhandels. 1735 gibt Bremen den Bergenhandel für alle Bürger frei, 1763 besitzen die ehemaligen Hansastädte nur noch zwei Kaufmannsstuben auf der Brücke, die im nächsten Jahre auch in norwegischen Besitz kommen. Damit hat auch der letzte Rest des Kontors (1777 wird die Ratsstube verkauft) aufgehört, nur in den Rechtsgebräuchen haben sich noch lange Hansa-, besonders Lübecker Einflüsse erhalten.

Gegen Mitte des 18. Jahrhunderts ist wieder ein Höhepunkt bergischen Handels zu verzeichnen, dann verfällt er rasch. In den

⁵⁾ Y. Nielsen, Bergen, S. 346 f.

Handelsgegenständen war aber eine wichtige Änderung eingetreten. Nach Magnus Orluks „Forsög om Bergens Handel. 1764“, S. 18, wurden 1756 4650 t Dorsch, 1034 t Tran und 21.968 t gesalzene Heringe ausgeführt. In 200 Jahren hatte sich also der Stockfischhandel bloß verdoppelt, ganz neu und an Quantität alles überragend war der Heringshandel getreten. Der Heringsfang hatte an der norwegischen Küste erst Mitte des 16. Jahrhunderts eingesetzt; damals trat der Fisch zum erstenmal in großen Mengen in der Gegend von Bergen auf und mied die früheren Hauptfangplätze an der Küste von Schonen (Skanör). Der Hering setzte dann gegen Ende des 18. Jahrhunderts aus, sein Fang wird erst 1808 wieder aufgenommen und nun erscheinen die Küsten des Stavanger- und Romsdalamat es neben dem Nordland am meisten von Heringen besucht.

1910 betrug nach Norges Statistiks Aarbok 1911 der Wert der gesamten Küstenfischerei 45 Millionen Nord. Kronen (davon 19 Millionen Dorsch-, $12\frac{1}{2}$ Millionen Herings- und 10 Millionen Scheifang). Die Dorschfischerei der Ämter Nordland (Lofoten) und Finnmarken lieferte 80% des Gesamtfanges an Dorsch und 40% des an Scheifischen, 10% Dorsch- und 20% Scheifang entfallen auf das an der mittelnorwegischen Küste liegende Romsdalamat. Der Heringsfang wird in drei räumlich scharf getrennten Gebieten betrieben, von denen das Stavangergebiet mit dem südlichen Teil des Süd-Bergenshusamtes 28%, das durch eine Zone geringen Heringfanges getrennte Mittelgebiet der Ämter Romsdal und Südtrondhjem (Aalesund und Kristiansund) 32% und das Lofotengebiet (Svolvær) 21% des Gesamtfanges liefert. Diese wirtschaftsgeographische Verteilung und ihre Verschiebung infolge eintretender Lageveränderung der Laichplätze ist von hervorragender Bedeutung für das Entstehen und Gedeihen größerer Siedlungen an der norwegischen Westküste geworden. Bergen liegt seit dem 19. Jahrhundert am Nordende des südlichen Fanggebietes, das neben Heringen auch die Hauptaussbeute an Makrelen liefert. Es mußte daher einerseits das Aufkommen lokaler unabhängiger Handelszentren in den einzelnen Fanggebieten zu hindern suchen, um die Gefahr eines Konkurrenzmarktes zu vermeiden — daher Klagen der Stadt über die Gründung von Kristiansund (1742), Tromsø (1794) und Bodø (1813) —, andererseits durch regen Schiffsverkehr mit den Sammelstellen dieser Fischereiregionen und durch Schaffung einer günstigen Marktgelegenheit in der Stadt den Fernhandel mit Fischen in Bergen konzentrieren. Das ist der Stadt bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts trefflich gelungen; die altgewohnten Handelsbeziehungen, die starke auch für Hochseefahrten geeignete Handelsflotte der kapitalkräftigen Bürger gegenüber den wirtschaftlich wenig organisierten Küstenfischern hat hiezu viel beigetragen. Mit dem Aufkommen großer mit Dampf- und Motorschiffen ausgerüsteten Fischereigesellschaften, die an den Sammelstellen der Fanggebiete große Konservenfabriken erbauten, änderte sich die Stellung Bergens als Fischmarkt. Die Dezentrali-

sation erklärt das rasche prozentuell Bergen überflügelnde Aufblühen von Stavanger und Haugesund, die jetzt — begünstigt durch die nahen englischen und deutschen Absatzgebiete — die erste Stelle in der Konservenfabrikation einnehmen. Dies hat sich auch in den Einwohnerzahlen ausgeprägt⁶⁾, ebenso in den Marktverhältnissen⁷⁾. Wirtschaftsverhältnisse und Kulturfortschritt sind eben in erster Linie heute für die Lage der großen Orte maßgebend; in Stavanger ist noch die Schutzlage in einer verhältnismäßig fruchtbaren Landschaft zwischen Innenfjord und Außenküste wirksam gewesen, aber erst die wirtschaftliche Begünstigung in der neuesten Zeit haben den großen Ort geschaffen. Bei Haugesund aber war es lediglich das Bestreben, einen halbwegs sicheren Hafen in möglichster Nähe der Fanggebiete zu schaffen, um dort den Fang in Konservenfabriken und anderen Verarbeitungsbetrieben zu verwerten. Haugesund als größerer Ort (1914 zirka 15.000 Einwohner) ist ebenso kulturgeographisch bedingt wie etwa eine der Kraftanlagensiedlungen an den früher unbewohnten Wänden der Innenfjords.

Diese Dezentralisation wurde schon von der absoluten Monarchie in Dänemark seit Mitte des 18. Jahrhunderts begünstigt, wie die Städtegründungen an der Westküste beweisen. Auch Kopenhagen wurde Bergen gegenüber nach Möglichkeit gefördert.

Neben den Fischprodukten verzeichnet die Ausfuhr des 18. Jahrhunderts noch Häute, Edelfelle und Eiderdaunen. Unter den Einfuhrgegenständen muß, weil heute im temperenzlerischen Norwegen ausgeschaltet, die große Menge Branntweins aus Deutschland und Frankreich genannt werden, daneben Steinkohle (1757 schon 375 t!) und Tabak aus England, Getreide und Mahlprodukte aus den Ostseehäfen, Salz in großen Quantitäten aus Frankreich und den Mittelmeerhäfen. Immer aber gehen noch viele fremde Schiffe mit Ballast nach Bergen, um dort Fischladung zu nehmen.

Die einheimische Flotte war zur Reformationszeit noch verschwindend klein, 1680 zählt sie schon 20 Auslandfahrer und 26 Küstenschutzschiffe, 1701 sind es 126 größere Fahrzeuge. Dann tritt ein längerer Stillstand ein, 1748 werden unter 568 norwegischen Schiffen 81 als in Bergen beheimatet genannt. 1807 werden 158 größere Schiffe gezählt. In den napoleonischen Kriegen leidet die Stadt stark durch englischen Kaper und wird zeitweise von Hungersnot bedroht, sonst wurde sie, nachdem die Festungswerke von Bergenhus und Fredriksborg stark ausgebaut wurden, vom Feinde nicht belästigt und nahm mit dem Wiedereinsetzen des Heringfanges (siehe

⁶⁾ In den zwanzig Jahren zwischen 1893 und 1913 hat Bergen um 45%, dagegen Trondhjem, der Heimatshafen der Mittel- und Nordgebietflotten, um 97%, Stavanger um 73%, Haugesund gar um 116% an Einwohnern zugenommen.

⁷⁾ 1870 bilden die Fischereiprodukte 90%, 1912 nur mehr 50% des Ausfuhrhandels Bergens.

oben) neuen Aufschwung. Die Trennung von Dänemark (1814) war für Bergen mehr ein Vorteil als ein Schaden, da nun auch die norwegische Regierung die Stadt begünstigt. Der Wohlstand stieg wieder, besonders mit dem vermehrten Einsetzen des Schiffsbauwes, der seit Aufhebung der Navigationsakte in England (1849) den Zwischenhandel pflegte und Bergen rasch Reichtümer zuführte. Der Krimkrieg brachte neuerliche große Schiffsbautätigkeit und eine zunehmende Pflege der freien Schifffahrt nach dem Ausland, dem Schwarzen Meer, den Vereinigten Staaten, Kanada, Süd- und Ostasien. Es waren vorwiegend Hochseesegler, die unter norwegischem Kommando und Besatzung Bergen verließen und sich nach allen Erdteilen vermieteten. Als die Eröffnung des Suezkanals 1869 den Segelverkehr nach dem fernen Osten auf Holz und minderwertige Massengüter beschränkte, wurden in Bergen kleine Holzdampfer gebaut, die besonders den Mittelmeerverkehr pflegten, Fische nach Süden, Salz, Öl und Südfrüchte nach Norwegen brachten. Als „small Bergen tramps“ waren sie gesuchte Charterschiffe, Bergen verfügte damals über mehr Dampfer als alle übrigen norwegischen Häfen zusammen. Noch heute steht die Stadt an Zahl der beheimateten Schiffe an erster Stelle in Norwegen⁸⁾, an Schiffsraum wird sie freilich von Kristiania mit seinen großen Linienfrachtschiffen übertroffen. Der Schiffsverkehr⁹⁾ verzeichnet 1912 1643 Dampfer mit 914.000 Reg.-Ton., er hat sich im letzten Dezennium verdoppelt. Die für einen solchen Verkehr nicht ausreichenden Hafeneinrichtungen haben zur Dezentralisation gezwungen, so werden die Getreideladungen jetzt in die Silos der Vaksdalmühle im Sörfjord entfrachtet, Bergen aber von dort mit der Bahn mit Mehl versorgt.

An regelmäßigen Linien sind außer zahlreichen Fahrten in die nähere und weitere Umgebung der Stadt die Englandlinien der Bergenske Dampskibsselskab (Bergen—Stavanger—Middlesbrough), der Nordenfjeldske Skibsselskab (Bergen—Newcastle), Svithumlinie (Bergen—Liverpool—Swansea), Forsterlinie (Bergen—Glasgow), dann die Falklinien (Trondhjem—Bergen—Hamburg), besonders aber die seit 1913 laufende, vom Staate unterstützte Amerikalinie (Kristiania—Bergen—New York) zu nennen. Sie hat durch den

⁸⁾ 1913 (nach Stat. Aarbok f. Kongeriet Norge) verfügt Bergen über 362 Dampfer, 17 Motorschiffe und 63 Segler weiter Fahrt mit 489.000 Bruttotonnen; davon waren 1912 (Meddelser fra d. Stat. Centralbyraa, Kristiania 1915) 251 mit Auslandsschifffahrt beschäftigt. Die Seglerflotte hat seit 1890 an Zahl ab-, aber in den letzten Jahren — infolge der Neubauten eiserner Segelschiffe — an Tonnengehalt zugenommen.

⁹⁾ Eine englische Statistik (Diplomatic and Consular Reports of the Foreign Office and the Board of Trade, London 1911) zählt für 1910 16.866 Schiffe mit 3,660.000 t Verdrängung in Bergen, davon 66 Touristenschiffe und 27 Yachten. Leider sind die im Hafen liegenden Schiffe in dieser aus Tagessummen gebildeten Zahl täglich mitgezählt.

Weltkrieg besondere Bedeutung auch für die Mittelstaaten gewonnen. Die seit 1909 eröffnete Bergenbahn hat der Amerikalinie einen starken Personenzuschuß gebracht, Bergen ist der Personenhafen Kristianias gegen W geworden und an das mitteleuropäische Schienennetz über Saßnitz-Trelleborg angeschlossen, sein Touristenverkehr wesentlich gestiegen. Auch mit Südamerika ist während des Krieges eine regelmäßige Schiffverbindung eröffnet worden.

Weitaus bedeutender als die Linienschifffahrt ist die freie Schifffahrt Bergens. Sie hat durch den Krieg eine ungeahnte Steigerung erfahren. Bis zum November 1914 wurden in Bergen bereits vier neue Schifffahrtsgesellschaften eingetragen¹⁰⁾, alle schon bestehenden vermehrten ihr Kapital um ein Vielfaches der Friedenshöhe. Die norwegische Regierung mußte einschreiten, um eine Versorgung des Landes zu ermöglichen, so sehr lockten die hohen Frachtraten im englischen Verkehr (Anfang 1916 war die Frachtrate England-Norwegen bereits auf das Sechsfache des höchsten Friedenspreises gestiegen).

Am Puddefjord haben sich drei Schiffswerften, die größte im Vororte Laksevaag am Südufer, entwickelt, in Solheimsviken und in der Subsequenzzone an der Bergenbahn entstanden noch vor Kriegsbeginn¹¹⁾ sieben Fischkonservenfabriken und eine Zinndosenfabrik. Wie sehr auch diese durch den Weltkrieg gewonnen haben, erhellt daraus, daß Norwegen — für Bergen allein fehlen die Daten — in den ersten fünf Monaten 1914 12 Millionen Kilogramm Fischkonserven, in der gleichen Zeit 1915 21 Millionen Kilogramm ausgeführt hat. Die Heringsausfuhr stieg von 250.000 hl auf 1,200.000 hl im gleichen Zeitraume¹²⁾. Margarinefabriken, Woll- und Baumwollspinnereien, ferner Bierbrauereien sind noch zu nennen; alle erfreuen sich infolge der Elektrizitätswerke im Samnangerfjord billiger Betriebskraft.

Die Fabrikzählung von 1909¹³⁾ zählt in der Stadt Bergen 207 Fabriksbetriebe mit 4269 Arbeitern, Laksevaag und das heute mit Bergen vereinigte Aarstad haben 23 Betriebe mit 1402 Arbeitern; davon entfällt die Hälfte auf Metall- (Werften) und Textilindustrie, ein Drittel sind Konservenfabriken, die also den bodenständigen Erwerbszweig und die gute Transportgelegenheit benutzen. 1913¹⁴⁾ war die Zahl der Betriebe für Bergen allein schon auf 845 mit 9759 Arbeitern gestiegen, also eine zunehmende Industrialisierung zu verzeichnen. Für das Siedlungsgebiet von Groß-Bergen muß mit einer Arbeiterbevölkerung von 12.000—15.000 Menschen gerechnet werden. Dabei ist die kaum lang anhaltende Belegung infolge des Krieges nicht gerechnet.

¹⁰⁾ Hamburger Korresp. vom 9. Oktober 1914 und 9. November 1914.

¹¹⁾ Daily Consular and Trade Reports, Washington, 25. April 1914.

¹²⁾ Handelsberichte, Kristiania, 26. August 1915.

¹³⁾ Norges off. Stat. V, S. 147 (Fabriktaellingen), Kristiania 1911.

¹⁴⁾ Norges off. Stat. VI, S. 53 (Industristat. f. 1913), Kristiania 1915.

Das alte Stadtbild hat durch diese neuen Kulturzeichen nicht viel von seinem alten Reiz eingebüßt, denn das Industrieviertel fand den gesuchten, wenig verbauten Strand nur am Puddefjord (Vorstädte Dokken, Mölenpris, Nygaard, Laksevaag, Solheimsviken und Aarstad), der Vaagen mit seinen altertümlichen Gebäuden blieb im wesentlichen unberührt. Die Natur verweist die künftige Stadtentwicklung in die Subsequenzzone; der erste Schritt in dieser Richtung ist mit der 1914 vollzogenen Einverleibung Aarstads und Solheimsvikens schon geschehen. Am Hange des Flöifjelds liegt eine Villenkolonie, an den Strand geklebt im Norden der Stadt die alten Fischer-siedlungen Skudeviken und Sandviken. Das Bild der Stadt hatte die letzte tiefgehende Änderung nach dem großen Brande von 1702 erfahren; danach lagen die ältesten Gebäude an der Strandgasse, die Brücke war wohl umgebaut worden, hatte aber ihren Baustil bewahrt. Die übrige Stadt war ganz modern angelegt worden. Der Brand 1916 hat nun auch den Strandteil zerstört, so daß wohl auch an seine Stelle ein modernes Viertel treten wird. Die Anlage der Festungswerke auf Nordnäs und Sverresborg fällt in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts, sie sind aber ebenso wie die im 19. Jahrhundert angelegten Forts am Nord- und Südausgang des zur Stadt führenden Byfjords durch moderne Hafensperren abgelöst worden. Den südlichen Teil der Stadt gibt das 1825 gestiftete Bergenmuseum am Mölenprishügel das Gepräge. An der schlauchartigen Verengung des Puddefjord am Südfuße des Hügel liegt der Kriegshafen, in der Nähe das seitens der Stadt erhaltene Hafenforschungsinstitut, das unter Professor Helland-Hansens Leitung zu einer der ersten Hochschulen für Ozeanographie geworden ist.

Daß der alte Hafen im Vaagen den rasch steigenden Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügen kann, wurde bereits erwähnt. In der Tat sind bereits um 1900 Pläne einer Hafenerweiterung ausgearbeitet worden¹⁵⁾, die auf Teilung des Hafenverkehrs (Stückgüter und Liniendampfer im Vaagen, Fischereihafen bei Sandviken, Güterhafen im Puddefjord) abzielten und in erster Linie die notwendige Geleiseverbindung zwischen Anlegeplätzen und dem Bahnhof der Bergenbahn forderten. Die hohen Kosten und der sehr beschränkte Raum haben nur wenig von diesen Projekten zur Durchführung kommen lassen, ein Versäumnis, das sich jetzt in der Kriegszeit doppelt fühlbar macht.

Bergen ist trotz seiner Bedeutung als Fischmarkt für Nord-europa doch ein bedeutender Einfuhrhafen. 1913 belief sich die Einfuhr auf 89,849.000 K, die Ausfuhr auf 45,743.000 K. Die Gesamtsumme zeigt ein unverhältnismäßig rasches Wachsen seit der Konjunkturperiode 1905¹⁶⁾. Auch das Einsetzen der Güterzüge auf

¹⁵⁾ Deutsche Bauzeitung, Berlin 1903, S. 298 f.

¹⁶⁾ Wert der Ein- und Ausfuhr Bergens in Millionen NKr.:

Zeit	1886/1890	1909	1910	1911	1912	1913
Einfuhr	27·8	60·5	65·5	74·5	84·6	89·8
Ausfuhr	20·0	32·9	36·2	40·3	40·8	45·7

der Bergenbahn im Jahre 1911 hat sich im Emporschnellen der Einfuhr bemerkbar gemacht. Immerhin ist Bergen nicht in dem Maße Einfuhrhafen wie etwa Kristiania, das 1913 für 246 Millionen Kronen Güter ein- und für 63 Millionen Kronen Waren ausfuhrte. Der Bergentypus kehrt in Trondhjem wieder, das etwa ein um die Hälfte verkleinertes Abbild der bergensischen Verhältnisse gibt. Bergen ist eben in erster Linie Markttort, dann erst Ausfuhrhafen; dagegen sind die Fischfangzentren Kristiansund, Aalesund und Haugesund reine Ausfuhrhäfen,¹ aber schon bei Stavanger halten sich Ein- und Ausfuhr die Wage.

Die wichtigsten Ein- und Ausfuhr Güter sind¹ aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich:

Einfuhr nach Bergen 1913.

Gegenstand	Menge	Proz. der norw. Gesamteinfuhr	Wichtigstes Herkunftsland
Getreide	144.904 t	49!	Deutschland, Rußland
Mehl und Mahlprodukte . .	19.677 t	17	England, Union
Wolle	776 t	46	
Petroleum	296 t	37	Union
Steinkohle	269.772 t	12	England
Salz	49.280 t	23	Italien, Tunis, Spanien
Faßreifen	3,003.000 Stück	25	
Olivöl	211.600 kg	20	Mittelmeerländer
Felle	1.390 t	20	
Kokos-, Lein-, Baumwollöl .	2.390 hl	18	

Ausfuhr von Bergen 1913.

Gegenstand	Menge	Proz. der norw. Gesamtausfuhr	Wichtigstes Bestimmungsland
Dorsch	14.494 t	54	Südeuropa, Deutschland, Union
Andere frische Fische	14.659 t	10	Deutschland
Fischkonserven .	5.405 t	17	England, Union (Stavanger 70% !)
Heringe, gesalzen o. geräuchert .	1,495.000 hl	50	Deutschland, Rußland
Tran	56.000 hl	21	Deutschland, Frankreich, Niederlande
Kunstfett, Margarine	267.000 kg	24	
Felle	2.344 t	36	Frankreich
Cyanamiddünger	11.129 t	50	Deutschland
Zellulose	2.085 t	10	England
Kleie	12.531 t	78	

Die Einfuhrgegenstände lassen sich in drei Gruppen scheiden; die erste umfaßt Nahrungs- und Bedarfsgegenstände: Getreide (Bergen ist der Verteiler für die westnorwegische Küste), Mehl, Wolle, Kohle und Petroleum. Die zweite Gruppe besteht aus den für die Fischkonservierung notwendigen Artikeln: Salz, Olivenöl, Talg, Faßreifen u. dgl. Beide Gruppen sind durch die natürlichen Verhältnisse bedingt. Die dritte Gruppe weist jene Gegenstände auf, die eine nicht bodenständige, sondern nur durch die günstige Verkehrslage und durch die kulturellen Umstände geschaffene Veredelungsindustrie benötigt (Öle für Kunstfetterzeugung, Felle zum Appretieren). Ähnlich lassen sich die Ausfuhr Güter in zwei große Abteilungen scheiden: Naturprodukte und deren Dauerpräparate (Fische, Konserven, Tran, Felle) sowie Industrieprodukte (Kunstfett, Dünger, Zellulose, Kleie, letztere als Abfall der Mühlenindustrie).

Die Ziffern der Ein- und Ausfuhrwerte zeigen bei Bergen ein rasches Wachsen in absolutem Sinne, in bezug auf die anderen größeren Handelsplätze Westnorwegens dagegen einen Rückgang, wie aus folgender Tabelle erhellt:

Ein- und Ausfuhr der sechs bedeutendsten Häfen der norwegischen Südwest- und Westküste in Millionen Kronen:

Ort	Durchschnitt 1886—1890	Proz. d. Summe der 6 Städte	Durchschnitt 1909—1913	Proz. d. Ges. der 6 Orte
Trondhjem . . .	19·8	21	58·9	22
Kristiansund . .	10·8	12	21·3	8
Aalesund	4·6	5	19·1	7
Bergen	47·8	52	114·2	42
Haugesund . . .	2·7	3	15·5	6
Stavanger . . .	6·2	7	39·8	15

Die Dezentralisation des Fischhandels und der Konservenfabrikation hat die zentral im südlichen Fanggebiet liegenden Orte Stavanger und Haugesund zum Nachteil des geschichtlichen Fischhandelemporiums Bergen stark gefördert. Der Ausschlag dieses kulturgeographisch bedingten Faktors würde noch größer sein, wenn nicht die Stadt in der Ausgestaltung ihrer Verkehrslage durch Schaffung einer Bahnverbindung mit Südostnorwegen, in der Förderung einer von der billigen Transportmöglichkeit und Kraftbeschaffung Nutzen ziehenden Industrie Ersatz gesucht hätte. Die geänderten wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnisse haben gegen die historischen Bedingungen obsiegt, wenn auch die zentralen Ämter des norwegischen Fischhandels und dessen namhafteste Firmen heute noch wie in den Sechzigerjahren des verflossenen Jahrhunderts in Bergen ihren Sitz haben.

Die Einwohnerzahl¹⁷⁾ Bergens ist seit der ersten Zählung (1769:

¹⁷⁾ 1910: 75.888 Einwohner; 1913: 77.303 Einwohner; dazu Aarstad mit (1910): 7463 Einwohner.

13.735 Einwohner), von einer Periode des Rückganges in der Zeit der napoleonischen Herrschaft abgesehen, konstant, doch unregelmäßig gestiegen. Die wirtschaftlich günstigen Perioden gegen Mitte und Ende des vergangenen Jahrhunderts waren auch Zeiten besonders schnellen Wachstums; die Stadt hat sich nach Süden über die ganze Halbinsel zwischen Vaagen und Puddefjord ausgebreitet, der südliche Teil der Subsequenzzone — dafür zeugt schon der lebhafteste Personenverkehr auf der seit den Neunzigerjahren verkehrenden Lokalbahnstrecke nach Voß (1901 an 870.000 Personen) — steht ganz unter ihrem Einflußbereich. 1913 wurde mit der Einverleibung Aarstads die Zahl von 85.000 Einwohnern überschritten; mit den vollkommen zur Siedlungseinheit gehörenden Werftanlagen in Laksevaag erhöht sich diese Zahl auf 100.000, ihre wirtschaftlich-kommunale Vereinigung zu Groß-Bergen ist nur mehr eine Frage der Zeit.

Einem Höhepunkt normannischer Staatenbildungstätigkeit verdankt die Stadt ihre erste Blüte im 12. und 13. Jahrhundert, dann folgt eine Stagnation in der Kampfzeit des 14. Jahrhunderts, in der die Hansastädte maßgebenden Einfluß auf Bergen gewinnen. Aus dem büschelförmigen Ausstrahlen der Handelsbeziehungen des vorhanseatischen Bergen wird eine breite Straße von Handelswegen, die alle nach den deutschen Ost- und Nordseestädten führen. Bergen ist bloß Stapelplatz und Verteiler des Dorschfanges im Nordlande geworden, die leitende Zentrale liegt an der Ostsee. Das 15. Jahrhundert bringt die Blüte dieser Handelsperiode, die durch kulturelle (wirtschaftliche Überlegenheit der Hansa über alte Konkurrenten) wie historische (Ohnmacht der norwegischen Könige) Momente bedingt ist.

Im 16. Jahrhundert schwinden die historischen und wirtschaftlichen Bedingungen der vorhergehenden Periode, die den natürlichen Verhältnissen seit dem 14. Jahrhundert angelegte Schranke wird allmählich und unter heftigen Kämpfen durchbrochen; diese Stagnationszeit drückt sich auch im Beharren des alten Stadtbildes (siehe Karte!) aus. Dann kennzeichnet der Sieg der einheimischen Fürstengewalt über den fremden Kaufmann einen Höhepunkt, dem im Dreißigjährigen Krieg rasch ein Tiefstand folgt. Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts schließt sich an das Aufkommen absoluter Königsmacht in Dänemark-Norwegen ein Höhepunkt der Stadtentwicklung, der sich im 18. Jahrhundert wieder verliert und erst im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts einem raschen Aufschwung Platz macht (Schiffbau, Industrie). Die Jahre vor 1870 sind im allgemeinen günstiger als die folgenden drei Jahrzehnte. Seit 1905 setzt aber eine ungeahnte, im letzten Dezennium nur wenige Pausen zeigende Entwicklung ein, die einer Verdoppelung des Handels gleichkommt (Industrie, Schifffahrt). Die jüngste Zeit hat mit der eigenartigen Stellung, die Bergen infolge des Weltkrieges erhielt, diese Zeit des Aufschwunges nur verstärkt; neben der alten breiten Verkehrs- und Handelsroute nach dem europäischen Süden ist ein immer stärker werdendes Band nach dem amerikanischen Westen getreten.

Die Wellenlinie ist die beste geometrische Versinnbildlichung der Entwicklung unseres Wohnplatzes. Suchen wir die Entwicklungsbedingungen nach einheitlichen Gesichtspunkten zu gruppieren, so finden wir in der Literatur (bei Ratzel, Penck, Hettner, Hassert u. a.) gewöhnlich eine scharfe Scheidung zwischen geographischen Bedingungen und historischen Begebenheiten, zwischen örtlichen und zeitlichen Einflüssen. Erstere werden meist in Bedingungen der mathematisch-geographischen Lage, der topographischen oder Ortslage und der Verkehrslage (Lage zur weiteren Umgebung) unterschieden. Dabei kommen die wirtschaftsgeographischen und die kulturellen Faktoren entweder zu kurz oder sie werden unter die vorgenannten Gruppen aufgeteilt. Und doch bilden diese eigentlich die treibende Kraft der Ansiedlung, wie dies Hettner¹⁸⁾ betont. Auch die Einflüsse der rein politischen Geschichte treten weitaus hinter die der Kultur- und Wirtschaftsgeschichte zurück, wie gleichfalls Hettner ausdrücklich hervorhebt¹⁹⁾. Es soll nun versucht werden, an Stelle der bisher üblichen Zweiteilung eine Dreiteilung der bei der Siedlungsentwicklung in Betracht kommenden Momente durchzuführen, und zwar neben den natürlichen und historisch genetischen Momenten auch noch ein kulturelles Element auszuscheiden. Jede größere Ansiedlung ist ja schon der Ausfluß einer bestimmten Kulturhöhe. Wir müssen daher jene Faktoren, die jeder größeren Ansiedlung bei beliebiger Kulturhöhe zugute kommen (wie Reichtum der Umgebung an Weide-, Acker-, Fischgründen, an Wild), ausscheiden; diese wurden ja auch bisher den natürlichen ortsfördernden Bedingungen zugezählt. Anders ist es aber mit dem Vorkommen von Eisen, Kohle, von großen Wasserkraften. Die großen Siedlungskörper an Kohle- und Eisenfundplätzen haben ihre Entwicklung erst mit der Erreichung einer bestimmten Kulturstufe und technischen Vervollkommenung gefunden. Freilich sind beide Bergwerksprodukte Teile der natürlichen Umgebung, aber ihr Verhältnis zum Menschen blieb insolange für die Ansiedlung gleichgültig, als eben nicht ein bestimmtes Kulturmoment dazutrat. Die politische Einigung des Ansiedlungskörpers müssen wir bei seiner Existenz schon als gegeben annehmen, Veränderungen und Beeinflussungen des Siedlungsbildes von dieser Seite in die Gruppe der historischen Momente verweisen, wenn auch nicht bestritten werden kann, daß hier neben rein persönlichen und historisch-genetischen Momenten auch wirtschafts- und kulturgeschichtliche mitspielen können. Die Neuordnung der Verkehrslinien durch die Eisenbahn ist aber ein kulturelles Moment. Für diese neue technische Verkehrsart kommen die natürlichen Bedingungen wohl beeinflussend, aber nicht allein

¹⁸⁾ Alfred Hettner, Lage der menschlichen Siedlungen. Geogr. Zeitschr., I, 1895, S. 373.

¹⁹⁾ Alfred Hettner, Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen. Geogr. Zeitschr., VIII, 1902, S. 94.

bestimmend in Betracht. Ihre Wirkung nimmt sogar mit steigender Technik ab. Die Verödung mancher im Mittelalter und der neueren Zeit rege benutzten Verkehrsstraßen (z. B. der Donau) ist nicht historisch, aber auch nicht natürlich, sondern bloß kulturell bedingt; sie wird schwinden, sobald kulturelle Errungenschaften (Vertiefung der Fahrlinie, Herstellung rationell arbeitender flachgehender Frachtboote usw.) diese Naturstraße den heutigen Kultur- und Wirtschaftsforderungen anpassen. Die historisch-politischen Bedingungen sind ein Drittes, von den beiden ersten unabhängiges Moment. Diese Beispiele ließen sich noch stark vermehren; ihr Zweck ist, die Selbständigkeit des kulturell-wirtschaftlichen Faktors zu erweisen, seine Fähigkeit, allgemeine physiogeographische Vorzüge zu steigern, rein historisch gewordene Begünstigungen zu erhalten, soll damit dargelegt werden.

Immer muß aber, dies gilt besonders vom „historischen“ Moment Ritters, das Hauptgewicht auf eine genetisch-betrachtende, nicht historisch-deskriptive Methode gelegt werden, wie dies ja Hettner und Jansen²⁰⁾ schon oft forderten. Diese Methode vermeidet Irreführung durch manche sonst ganz anziehende Hypothese. So bezeichnet Ratzel in seiner sonst mit Recht als grundlegend bezeichneten Anthropogeographie (Bd. II, Kap. 13, S. 318, 319, 2. Auflage, 1912) Bergen als den Mittelpunkt zweier großer Fjordlandschaften, des Hardanger- und Sognefjords. Abgesehen davon, daß die wenig bewohnten Fjords in ihrer Bedeutung gegenüber der menschenfreundlicheren Bergenschieferzone mit ihrem natürlichen Mittelpunkt Bergen stark zurücktreten, zeigt uns ein Verfolgen der historischen Grenzen, daß im alten Bergenstift wohl Hardanger- und Sogne-, aber auch der ganz exzentrisch gelegene Nordfjord zusammengefaßt wurde. Die moderne Ämtereinteilung nimmt die Umgebung Bergens und den Hardangerfjord als Südbergenhusamt zusammen, macht aber an der natürlichen Grenze des eine selbständige geographische Einheit niederer Ordnung bildenden Sognefjords halt. Die Grenze zwischen Süd- und Nordbergenhusamt (Sogne- und Nordfjord) verläuft auf der Wasserscheide zwischen Bergenschieferbogen und Hardangerfjord einerseits, Sognefjord anderseits. Ebenso nennt Ratzel als fördernd die Lage Bergens zwischen Kristiansund und Kristiansand, während im vorhergehenden gezeigt werden konnte, daß die Gründung dieser beiden Orte als Schädigung des Fischmarktzentrums Bergen sich geltend gemacht hat. Endlich zieht Ratzel bei Erklärung der Lage Kristianias die an sich richtige Lagebeziehung am Kreuzungspunkt der Straßen Trondhjem—Kopenhagen und Stockholm—Bergen heran. Beide Wege traten infolge ihrer auf eine sehr kurze Sommerzeit beschränkten Passierbarkeit gegenüber der See Verbindung vollkommen zurück, ihre

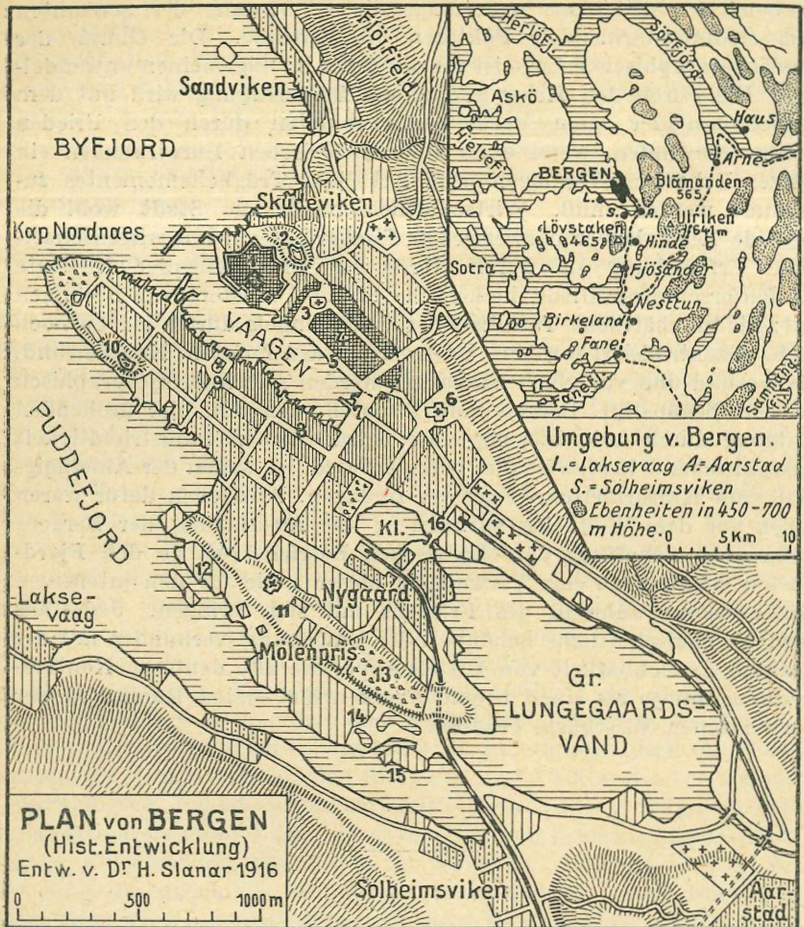
²⁰⁾ K. Jansen, Poleographie der Zimbrischen Halbinsel. Forsch. z. Deutschen Landes- und Volkskunde, Bd. I, H. 8.

Erschließung durch Eisenbahnen datiert aber erst aus allerjüngster Zeit. Kristiania war in der Ortslage eben nur die Wiederbelebung des alten Opslo, des Sammelpunktes im Hügellande zwischen unterem Glommen und Tyrifjord, gehoben durch die von Ratzel mit Recht angeführte „Annäherung Norwegens an gesamteuropäische Verhältnisse und Interessen“. Eine Beurteilung von geographischen Faktoren auf Grund etwa einer Atlaskarte kleineren Maßstabes wird nur schwer unerlaubte Verallgemeinerungen und Unrichtigkeiten vermeiden lassen.

Bei der Entwicklung Bergens unterscheiden wir also drei Gruppen von Faktoren: Der erste, der der natürlichen Lage, kennzeichnet das physiogeographische Element. Natur und Ansiedlung in ihrer räumlichen Beziehung wird durch dieses im engeren Sinne geographische Moment ausgeprägt und äußert sich in der Weltlage und der Ortslage in bezug auf die nähere und weitere Umgebung. Die Verteilung von Hoch- und Nieder, von Wasser und Land, die Eigenart des Klimas, die Lage der Stadt an einem warmen Meer, ihre ansiedlungsbegünstigende Umgebung, die Hafeneignung infolge Wind- und Wellenschutz gehören ebenso hierher wie als rein geographische Lagebeziehung ihre Position zwischen Nordatlantik und Nordsee, zwischen den Fjords usf.; alle vorgenannten Faktoren sind praktisch als jenes „unwandelbare Kapital“²¹⁾ anzusehen, das je nach historischen und kulturellen Veränderungen von Menschen ausgenutzt oder unbenutzt gelassen werden wird. Der Mensch selbst als staatlich organisiertes Wesen gibt mit seiner räumlichen Beziehung zur Ansiedlung das zweite Element. Es ist veränderlich; der Mensch kann die Siedlung bewußt hemmen oder begünstigen. Auch dieses Moment kann sich auf die nähere Umgebung (Begünstigung durch die Burganlage, die Königsresidenz, den Bischofsitz) und auf weitere historisch-geographische Lagebeziehungen (Mittelpunkt des großdänisch-normannischen Reiches, Lage zwischen Oslo und Nidaros, Hansaprivilegien, Einzelstellung des Hafens im Weltkrieg) beziehen. Als drittes Moment, das gleichfalls Veränderungen unterliegt, ist die räumliche Beziehung zwischen Ansiedlung und dem Menschen als wirtschaftlich und kulturell fortschreitendes Wesen zu nennen. Wieder können die Beziehungen dieses kulturgeographischen Elements zur näheren (Wasserkräfte in den Fjords) und weiteren Umgebung (Lage zwischen den Hauptfanggebieten von Hering und Dorsch, zwischen den Kulturgebieten an der Nord- und Ostsee und dem Naturprodukte liefernden Norden, Marktlage, Touristensammelpunkt und skandinavischer Amerikahafen als Endpunkt der Bergenbahn) getrennt werden. Der Entwicklung Bergens erscheint sonach gegeben als durch das Verhältnis einer (praktisch) Konstanten (physiogeographische Eigenschaft) zu zwei Variablen (historische und kulturelle Entwicklung).

²¹⁾ H. H a s s i n g e r, Mährische Pforte. Abhandl. d. k. k. Geogr. Gesellsch., Wien 1914, Bd. XI.

Fragen wir nach der voraussichtlichen weiteren Entwicklung Bergens, so bleibt uns neuerdings die Überlegung der genannten drei siedlungsformenden Faktoren als Leitlinie. Die Gunst der physiogeographischen Lage ist für die Stadt im allgemeinen unwandelbar. Die durch den Krieg gewonnene Begünstigung wird mit dem Einschalten der alten Verkehrsmöglichkeiten durch den Frieden wieder schwinden, wenn auch allen historischen Einwirkungen ein kurzes Beharrungsvermögen nach Art eines Trägheitsmomentes zuerkannt werden muß. Wirtschaftlich bleibt die Stadt wohl die leitende Zentrale der norwegischen Fischgründe, deren wissenschaftliche Erforschung sie durch Förderung entsprechender Institute (Hafenforschungsinstitut, biologische Station) mustergültig begonnen hat; die geschäftliche Tätigkeit des Fischhandels dürfte jedoch noch mehr dezentralisiert werden. Svolvær auf den Lofoten, Kristiansund, Haugesund und vor allem Stavanger werden nun kulturgeographisch zu sehr begünstigt. Bergen muß trachten, den ihm hier drohenden Entgang durch Lokalisierung einer beträchtlichen Industrietätigkeit auszugleichen. Inwieweit dies gelingen wird, ist wegen der Abhängigkeit vom Kulturfortschritt schwer zu sagen. Anzeichen dafür waren schon vor dem Weltkrieg vorhanden; die Ausnützung der Bergensbahn nach Schaffung der elektrischen Betriebskraft an den Fjordküsten müßte auch eine Verwertung dieser Linie für den intensiven Güterverkehr während des Friedens mit sich bringen. Jedesfalls wird die landschaftliche Schönheit der Umgebung, verbunden mit der leichten Erreichbarkeit von Mitteleuropa, die alte deutsche Kontorsiedlung immer als einen Fremdenverkehrsort ersten Ranges an der norwegischen Westküste erhalten.



- | | | |
|---------------------------|---|---|
| | Ältester Teil der Stadt (bis Ende des 13. Jhdts.) | 9 = Neukirche |
| | Stadterweiterung bis Ende des 16. Jhdts. | 10 = Fredriksborg |
| | „ „ Mitte „ 18. „ | 11 = Bergens Museum |
| | „ „ seit „ 18. „ | 12 = Dokken |
| | Friedhöfe | 4 = Das ehem. deutsche Kontor. 13 = Nygaards- |
| | Parkanlagen | 5 = Die ehem. deutsche Brücke. Park |
| 1 = Kgl. Schloß Bergenhus | 6 = Domkirche | 14 = Biolog. u. oceangr. Stat. |
| 2 = Sverresborg | 7 = Markt | 15 = Kriegshafen |
| 3 = Marienkirche | 8 = Strandgasse | 16 = Bahnhof d. Bergenbahn. |

Literaturverzeichnis.

Außer den bereits im Texte bezeichneten Quellen wurden nachstehende Arbeiten benutzt:

- Bugge Alexander, Kleine Beiträge zur älteren Geschichte der deutschen Handelsniederlassungen im Auslande und besonders des Kontors zu Bergen in Norwegen. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 1908, S. 199 ff.
- Foyn N. J., Das Klima von Bergen. Berg. Mus. Aarb., 1910/11, S. 34 f.
- Harttung Jul., Norwegen und die deutschen Seestädte des 13. Jahrhunderts. Berlin 1877.
- Högbom A. G., Fennoskandia. Handbuch der regionalen Geologie. IV/3, 1913.
- Holberg Ludwig Freiherr v., Beschreibung der berühmten Haupt- und Handelsstadt Bergen in Norwegen. 2 Teile, Kopenhagen 1753.
- Kolderup C. F., Bergensfeltet og tilstødende trakter i senglacial og postglacial tid. Berg. Mus. Aarb., 1907/3.
- Lindner Theodor, Die deutsche Hanse. Leipzig 1899.
- Nielsen Yngvar, Bergen fra de ældste tider indtil Nutiden. Kristiania 1877.
- Schäfer Dietr., Geschichte von Dänemark, IV, in: Geschichte der Europäischen Staaten, XIII/1, Gotha 1893.
- Schumann Colmar, Die deutsche Brücke in Bergen. Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1889, III.

Kartographisch diente die Topografisk Kart over Norge (1 : 100.000), weiter die Übersichtskarte Oberst Nissens über das südliche Norwegen (1 : 600.000, Kristiania 1914) sowie zahlreiche Stadtpläne als Grundlage. Geologische Unterlage bot das Blatt Bergen (1 : 100.000) der norwegisch-geologischen Landesaufnahme (bearbeitet von Hjortdahl 1880). Für den beigegebenen historisch-genetischen Stadtplan gaben neben der Autopsie die Stadtpläne in der Literatur sowie in den verschiedenen Auflagen Bäckers gute Anhaltspunkte.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1918

Band/Volume: [61](#)

Autor(en)/Author(s): Slanar Hans jun.

Artikel/Article: [Bergen. Eine städtekundliche Studie 265-289](#)