

der Verwaltung und des Bildungswesens. Die neuesten kartographischen Methoden, wie Flächenfarbunterdruck und Schraffurenüberdruck, Verwendung auffälliger großer Signaturen, Unterdrückung nebensächlicher Ortschaftsnamen, Einzeichnung von Verkehrsbändern, Frequenzdarstellung der Verkehrswege durch streifenartiges Kolorit usf. gelangen zur Anwendung.

Der Textband, mit zahlreichen Mitarbeitern, bietet eine übersichtliche Landeskunde, die vielfach über geographische Wissensgebiete hinausreicht, da sie Volkswirtschaft, Verwaltungstechnik, Politik, Journalistik, Bibliothekswesen u. ä. mitheranzieht. Die geographischen Kapitel erfreuen durch Anwendung der neuesten Forschungsergebnisse und Methoden. Die gelegentliche Buntheit mancher Kapitel des Textbandes, die durch die Aufteilung auf sehr viele Mitarbeiter hervorgerufen wird, bietet allerdings den Lesern der verschiedensten vertretenen Fächer die Gewähr, von engeren Fachleuten sorgfältig unterrichtet zu werden — dadurch wird ja auch der Atlas einem weit größeren Benützerkreis als etwa nur den Fachgeographen zugänglich. Hiedurch wird wieder die Arbeitsweise der Geographie und Kartographie in den Bereich vieler anderer Wissenszweige getragen, und dies kann für die Geographie schließlich nur ein Gewinn sein. Vom Standpunkt des Geographen aus werden in dem Gesamtwerke nur Karten zur historischen Geographie vermißt, da vielleicht doch einiges aus der Vorgeschichte, Frühgeschichte, Völkerwanderung, aus der Stadtgründungszeit, aus den staatlichen Besitzänderungen, aus den Änderungen der Grenzföhrung usw. darstellbar gewesen wäre. Dieser kleine Nachteil, der vielleicht mit dem vorwiegend naturwissenschaftlichen Redaktionskomitee zusammenhängt, vermindert aber nicht den großen Wert der Gesamtleistung; Finnland besitzt an diesem Atlas ein landeskundliches Quellenwerk ersten Ranges; die Geographische Gesellschaft zu Helsingfors kann ihr Werk als eine Meisterleistung heimischer Geographie vorzeigen, als eine Arbeit, deren schönste Anerkennung es wäre, auch andernorts in solcher Gründlichkeit durchgeführt zu werden.

Die geographische Lage von Wien.

Von **Dr. Eugen von Cholnoky.**

Seit langer Zeit versuchen wir die Frage zu lösen, warum sich eine Stadt zur Großstadt entwickelt oder eine auf ähnlichem Gebiete liegende menschliche Ansiedlung nur ein unbedeutendes Dorf bleibt.

Diese Versuche, die Frage zu lösen, charakterisiert, daß wir einige Phrasen auffingen und diese ständig benützten, wodurch

das Problem verflachte und langweilig wurde, mit dem es nicht der Mühe wert war, sich weiter und eingehender zu befassen.

Eine derartige Phrase ist z. B., daß die Stadt X sich darum zur Großstadt entwickelte, weil sie am Kreuzungspunkt wichtiger Wege liegt. Damit suchte man auch die geographische Lage von Wien zu charakterisieren und die wirtschaftliche und geschichtliche Bedeutung dieser Großstadt zu erklären.¹⁾

1) Siehe z. B.: A. Penck: Die geographische Lage von Wien. Schriften des Ver. zur Verbr. naturwiss. Kenntnisse in Wien, Bd. XXXV, 1894—95, S. 675—706. Zum selben Ergebnis gelangte auch E. Oberhummer nach genauer Durchsicht der älteren Literatur in seiner Abhandlung: Die geographische Lage von Wien (Wien, sein Boden und seine Geschichte: Wien 1924, Wolfrum-Verlag).

Die Ansicht Oberhummers, daß Orléans sich zu einer ebenso wichtigen Hauptstadt entwickelt hätte wie Paris, wenn Hugo Capet Orléans statt Paris zu seiner Residenz erwählt hätte, ist falsch (siehe S. 115). Diese Behauptung ist aus mehreren Gründen verfehlt: 1. wählte H. Capet darum Paris, weil Paris eine viel bessere Lage hat als Orléans. Er traf seine Wahl natürlich nicht erst nach langem wissenschaftlichem Nachdenken, auch war sie nicht das Ergebnis seiner wissenschaftlichen Forschungen, er traf diese Wahl einfach aus seinem gesunden Verstand heraus, weil Paris reicher war als Orléans, und weil Paris vom strategischen und administrativen Gesichtspunkt betrachtet eine viel bessere Lage hat.

Abgesehen aber vom eben Gesagten wäre Orléans doch nie Paris geworden. Paris wurde nicht darum dort am Ufer der Seine erbaut, wo die Insel Isle-de-France das Überschreiten des Flusses erleichtert. Die Insel erleichtert das Überschreiten des Flusses nur dort, wo man ihn durchwaten kann; wo man aber mit einer Fähre oder Brücke den Fluß überschreiten muß, dort ist eine Insel nur ein Hindernis. Dies konnte man in bezug auf Budapest ganz leicht feststellen und wurde schon von Franz Salamon bewiesen.

Paris ist der Typus von wirtschaftlichen Zentren; beinahe genau in der Mitte des Pariser Beckens, selbstverständlich nicht geometrisch, sondern tektonisch. Der Wasserweg der Seine führt nicht nach dem leeren Atlantischen Ozean, wie der der Loire, sondern zu den Ufern Großbritanniens. Hätte H. Capet seine Residenz in Orléans gegründet, so wäre aus diesem ein ähnliches administratives Zentrum geworden wie Washington. Das wirtschaftliche Leben aber hätte sich im natürlichen Zentrum, in Paris entwickelt, wie das der Union in New York, oder das Schottlands in Glasgow, das Spaniens in Barcelona.

Bei der Erklärung von Salzburg und seiner wichtigen Lage hat Oberhummer gerade umgekehrt gefehlt. Salzburg ist nicht dadurch eine wichtige, bedeutende Stadt geworden, weil man hier auf den Bergen leicht zu verteidigende Burgen bauen konnte! Der einzige, leicht zu überschreitende Ort über die Salzach, von Hallein bis zu ihrer Mündung, ist aber gerade bei Salzburg. Bei Hallein tritt der Fluß in die Ebene und hat von hier angefangen „Unterlauf-Charakter“ und ist so verwildert, daß ihn auf dieser 70 km langen Strecke nur bei Salzburg eine

Die große Bedeutung der Wegkreuzungen müssen wir bezweifeln. Die Eisenbahnlinie der königl.-ungar. Staatsbahnen, welche zum Nordufer des Balatonsees führt, kreuzt bei Csajág-Röcsöge die Eisenbahnlinie von Veszprém-Dombóvár. Die erstere fährt auf einer Brücke über die letztere hinüber, und nicht einmal ein Wächterhaus steht an dieser Stelle, die Züge fahren quer übereinander hinweg. Beide sind vollständig fremde, flüchtige Erscheinungen der Gegend. Ähnliche Beispiele kann man vielfach auch in anderen Ländern finden.

Wege kreuzen sich immer und überall. Manchmal steht an einer Wegkreuzung nur ein Wegweiser und weit und breit ist keine menschliche Wohnstätte zu sehen. Eisenbahnknotenpunkte zeigen oft absolut keine Neigung, sich zur Großstadt zu entwickeln (z. B. Wörgl, Bischofshofen, Amstetten, Tarvis usw.). Hingegen ist es doch klar und selbstverständlich, daß jede Großstadt von selbst zum Eisenbahnknotenpunkt wird.

Sobald an irgendeinem Ort die Lebensbedürfnisse leichter befriedigt werden können als im Nachbarort oder in anderen Orten der Umgebung, so siedeln sich an diesem Ort mehr Menschen an, weil ja hier wegen den leichteren Lebensverhältnissen auch mehr Menschen leben können. Diese Eigenschaft eines geographischen Ortes nennen wir geographische Energie. Diese Energie kann nun eine lokale (örtliche)

einzigste Eisenbahnlinie überschreitet. Sein verwildertes, mit Auwäldern bedecktes Inundationsgebiet wurde eine völkertrennende, gute Grenze. Zwischen Bayern und Salzburg ist der Fluß die Grenze.

Bei Salzburg hingegen wird der Fluß durch die inselförmigen Berge in ein einziges Flußbett zusammengedrängt, das leicht überschritten werden kann. Alle Wege zentralisieren sich hier. Es ist ganz selbstverständlich, daß auf den Bergen hier Burgen erbaut wurden, teils vom Volke selbst als Hort oder Asyl, teils von den Grundbesitzern, von der das Volk beherrschenden Geistlichkeit und den Lehnsherren.

Es ist ein großer Irrtum, Wiens Bedeutung und Wichtigkeit damit zu verringern, daß die Babenberger mit ihrer Burg von Melk mit der Zeit langsam über Tulln hinaus vorgerückt und dann bei Wien „haften“ geblieben sind, sonst wäre aus Wien nichts geworden. Ja, warum sind sie aber gerade hier „haften“ geblieben? Warum sind sie nicht noch weiter vorgerückt? Hier in diesen Fragen liegt das Geographikum der Frage, auf die Oberhummer keine Antwort gibt.

Anmerkung der Redaktion: Professor Dr. E. Oberhummer behält sich vor, auf obige Ausführungen in einem der nächsten Hefte zu erwidern.

oder eine Situations- (Lage-) Energie sein. Die lokale Energie ist die individuelle Eigenschaft des betreffenden Ortes. An diesem Ort kann man irgend etwas erzeugen oder von irgend etwas den Wert erhöhen, was im Nachbarort nicht im gleichen Maße möglich ist. Eventuell können am betreffenden Orte die Verteidigungsbedürfnisse und die Bequemlichkeitsbedürfnisse leichter befriedigt werden als in der nächsten Umgebung. Lokale Energie haben z. B. die Bergwerke, und lokale Energie liegt auch in der Arbeitskraft der Wasserfälle.

Die Situationsenergie erfolgt durch die Lage des betreffenden Ortes in bezug auf seine Nachbarortschaften.

Mit einem ganz einfachen Beispiel kann dies leicht erklärt werden. Vergleichen wir einmal die Geschäfte einer Großstadt miteinander. Das eine Geschäft ist viel wertvoller als das andere, erstens weil es ein größeres und wertvolleres Warenlager hat, zweitens weil es an einem solchen Ort der Großstadt liegt, wo mehr eingekauft wird, das Geschäft also einen größeren Warenumsatz hat.

Diese Begriffe sind in der Wirtschaftslehre wohl bekannt, werden jedoch gewöhnlich bei der Erklärung der Energie geographischer Orte falsch angewendet.

Auf der Landkarte können wir nach Belieben Linien ziehen und Wege ausstecken, es fragt sich aber, ob in der Wirklichkeit sich auf diesen Weglinien ein reger Handel und Warentransport entwickeln kann. Das Studium der geographischen Situation einer Stadt erfolgt leider gewöhnlich im Zimmer auf der Landkarte, und deshalb entstehen zweierlei Irrtümer.

Erstens stecken wir Weglinien und Wegkreuzungen falsch aus, und mit diesem Bezeichnen derselben verhindern wir das weitere Studium der Frage.

Zweitens ziehen wir die auf der Landkarte nicht veranschaulichten geographischen Faktoren nicht in Betracht und die Wichtigkeit einzelner Orte bleibt unerklärt.

Diese Unvollkommenheiten führen dann dazu, daß viele daran zweifeln, daß das Entstehen und Aufblühen einer Stadt in geographischen Ursachen zu suchen ist und eher an die Willkür eines Herrschers oder an das zufällige Eingreifen geschichtlicher Ereignisse denken.

Aus diesem Grunde müssen wir alle derartigen Erklärungen einer Revision unterwerfen und die Energie der Orte viel strenger kritisieren.²⁾

Studieren wir jetzt vor allem die Frage der Wegkreuzungen. Auf einer Landkarte von Europa, in welche keine Städte eingezeichnet sind, nur Berge, Flüsse, Seen und Meere, wird jedermann auf den ersten Blick sagen, daß der einfachste Weg von Norddeutschland zur Adria durch das mährische Tor (zwischen den Karpathen und Sudeten) bis Theben, dann über Wiener-Neustadt und den Semmeringpaß nach Triest führt.

Auf der Karte besehen scheint tatsächlich dieser Weg der einfachste zu sein und doch führt der lebhafteste Verkehr von Berlin und Hamburg über Bodenbach—Prag nach Wien. In der Römerzeit kam der Bernsteinweg über den Jablunkaer Paß durch das Waagtal nach Carnuntum und ging von hier über Scarabantia (Sopronium?) nach Sabaria und weiter über das Karstgebirge zum Adriatischen Meer.

Von dem wichtigen Weg über den Brennerpaß führte die wichtige Handelsstraße nicht ins Inntal nach Bayern, sondern erstieg von Innsbruck westlich den Seefelderpaß und ging so über die nördliche Kalkzone der Alpen hinab ins Isartal.

Diese Beispiele zeigen zur Genüge, daß das Bezeichnen der Weglinien eine sehr schwere Aufgabe und nur auf Grund streng objektiver und präziser Studien möglich ist.

Nach dem vollkommen richtigen Erfassen einer Landschaft können wir solche Orte bezeichnen, die von Wegen unbedingt gekreuzt werden, weil in der Nähe dieser Orte schwere Hindernisse den Verkehr hemmen. Solche Orte sind z. B. die über hohe Berge führenden Pässe und über große Flüsse führenden Übergangsorte. Derartige Orte zwingen die Wege nicht zu Kreuzungen, sondern zu Knotungen.

Nun wäre vorauszusetzen, daß solche Orte unbedingt eine große geographische Energie haben. Dies ist jedoch nicht bedingungslos wahr.

²⁾ Das Ansehen der Geographie würde wahrlich vernichtet durch so grundlose Spekulationen, wie z. B. H. Morgensterns Artikel: A földrajzi viszonyok befolyása Magyarország történetére (Der Einfluß der geographischen Verhältnisse auf die Geschichte Ungarns). Földrajzi Közlemények Bd. II, 1874, S. 319. In dieser Zeit wurde eine derartige Kontemplation Mode.

Auf den Pässen können sich viele Wege verknoten und doch entsteht am Paß keine wichtige menschliche Ansiedlung, denn gewöhnlich ist dieser Ort zur Ansiedlung gar nicht geeignet. Die Ware geht ohne Aufenthalt über den Paß, also wird an derartigen Orten nur der Verkehr groß, und eventuell entsteht hier auch eine größere Ansiedlung von Menschen, die sich mit solchen Vorkehrungen beschäftigen, welche das unbehinderte Abwickeln des Verkehrs ermöglichen. Die Klöster der Alpenpässe, z. B. das St.-Bernhard-Kloster, oder die Ansiedlungen von Eisenbahnangestellten des Transitverkehrs erscheinen als ständige Niederlassungen, eine wirkliche Energie haben aber diese Orte nicht.

Die über die mongolischen Steppen ins Innere Chinas führende, außerordentlich wichtige, verkehrsreiche Karawanenstraße tritt bei Kalgan auf chinesischen Boden. Kalgan liegt tief unten im Flußtal und ein schwerer Serpentinweg führt vom 2000 m hohen Plateau der mongolischen Steppen nach Kalgan hinab. Staunenerregend ist der Verkehr hier! Oben und unten müssen die Karawanen oft tagelang warten, bis die Reihe an sie kommt, denn auf dem engen Weg kann der Verkehr immer nur in einer Richtung abgewickelt werden. In Kalgan warten darum zu Tausenden die zweirädrigen mongolischen Karren voll mit chinesischer Ware, bis die Reihe an sie kommt. Deshalb sind in Kalgan viele Gasthöfe und Teehäuser, aber wichtiger Handel ist keiner in Kalgan, denn der Weg bis Peking ist noch schwer und weit und führt über spärlich besiedelte Gebirgsgegenden. Die Karawanen rasten also nur in Kalgan, packen ihre Waren aber nicht aus, es entwickelt sich hier kein Handel.

Die Karawanenstraße kommt im Flußtal nach Peking. Sobald die Karawanen aus dem spärlich bewohnten, an manchen Orten ganz verwilderten Tal des Gebirgsbaches in das wunderbar bebaute chinesische Tiefland treten, gelangen sie auf einmal in ganz andere Verhältnisse. Hier können sie weder die mongolischen Karren noch die Kamele benützen und sind gezwungen, die Ware abzuladen und mit anderen Frachtgelegenheiten weiter ins Innere Chinas zu befördern. Hier siedelt sich also der Kaufmann an, übernimmt von der Karawane die Ware, und von diesem gelangt sie, auf hundert und aber hundert kleine Wege verteilt, zum Konsumenten. Es ist folglich ganz klar, daß sich hier ein Ort entwickeln muß.

Pässe dagegen gleichen den Meerengen wie Gibraltar, Babel-Mandeb oder dem Suezkanal. Die Wege laufen zwar zusammen, aber die Ware geht, ohne stehen zu bleiben, über sie weiter, und darum hat ein derartiger Ort keine Energie, an einem solchen Ort entsteht keine große Stadt. Peking hingegen gleicht einem Meereshafen. Die über die unbewohnte Wüste des Meeres führenden Schiffswegen laufen in der Meerenge von Gibraltar wie in einem Knoten zusammen und ziehen von hier vereint weiter, die Ware gelangt aber nur im Hafen zum Ausladen.

Was für Waren bringen und tragen wohl die Karawanen der Wüsten und die Ozeandampfer? Sie transportieren zweifellos eine derartige Ware, die im Überfluß dort ist, wo sie verladen und eingeschifft wurde und dort „fehlt“, wo sie ausgeladen wird.

Es ist also klar, daß die Karawane die Waren „verschiedener Produktionsgebiete“ miteinander austauscht. Solange die Karawane sich auf einem Gebiet befindet, das dieselbe Ware produziert, wie sie mit sich führt, solange bleibt sie nur zum Rasten stehen, solange befaßt sie sich nur mit der Expedition und nicht mit dem Handel.

Wenn die Karawane durch die Wüste zieht, führt ihr Weg zwar durch ein Gebiet, wo anderes produziert wird als dort, wo sie befrachtet wurde. Aber hier kann sie gerade so, wie ein Schiff auf dem offenen Meer, ihre Ware nicht verkaufen, weil hier keine Konsumenten sind. Hier ist sie also wieder nur Spediteur und nicht Kaufmann. Der Brunnen, wo die Karawane zum Tränken der Tiere, oder die kleine Oase, wo sie zum Rasten stehen bleibt, zeigen nur eine kleine geographische Energie, ähnlich wie eine Kohlenstation am Meer.

Es ist demnach klar, daß Handel sich nur an solchen Wegknotungen entwickeln wird, wo verschiedene Produktionsgebiete einander, ob nun direkt oder indirekt, durch dazwischen liegende Karawanen- oder Meeresstraßen verbunden, berühren.

Wenn an irgendeiner Meeresküste im allgemeinen keine guten Häfen sind, nur ein einziger, so zwingt dieser unbedingt die Meeresstraßen zur Verknotung. Laufen auch die Landwege in diesem Hafen zusammen, so hat dieser Ort eine große Energie. Ich brauche mich auf keine anderen Beispiele zu berufen als im allgemeinen auf die Trichtermündungen der Flüsse (Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, London, Buenos-Aires, Schanghai, Bor-

deaux) oder auf die Flügelhäfen der Deltas (Alexandria, Marseille, Galveston, Hang-tschou) und besonders auf das großartigste Beispiel, nämlich: New York.

Im Innern der Kontinente nennen wir diese Orte **Marktplätze**.³⁾

Die Marktplätze liegen also an der Berührungslinie verschiedener Produktionsgebiete, dort wo an dieser Berührungslinie Wege zu einem Knoten zusammenlaufen.

Ein geographischer Ort kann auch eine aus anderen Ursachen stammende Situationsenergie haben. So sind z. B. auch die wirtschaftlichen Zentren energische Orte.

Die Energie eines Ortes, auf welche Art und Weise sie immer entstanden ist, kann latent oder aktuell sein. Wenn wir auf der Landkarte was immer für einen ausgezeichneten Marktplatz bezeichnen, jedoch keine Menschen dort wohnen oder die dort wohnenden Menschen auf einer sehr niederen Kulturstufe stehen und keinen weitverzweigten Handelsverkehr haben, so bleibt die Energie dieses Marktplatzes latent. Wenn sich aber an diesem Ort ein kulturell hochstehendes Volk niederläßt, so wird die Energie dieses Ortes sofort aktuell. Vor den Entdeckungen hat New York nicht existiert. Die Energie der Hudsonmündung blieb latent. Sobald sich aber die Ostufer der Union besiedelten, erblühte die riesige Energie der Hudsonmündung sofort; die Holländer gründeten dort Neu-Amsterdam, welches die Engländer später New York nannten und auf die wunderbarste Weise rasch zum Blühen brachten, ohne den Willen eines Herrschers, ohne jede Willkür oder Laune, ohne jeden „geschichtlichen Zufall“.

Gerade so trat auch auf einmal die riesige Energie Chicagos, des größten Eisenbahnknotenpunktes der Welt, zutage.

All dies müssen wir erst verstehen, um einzusehen, wie verfehlt es ist, die Bedeutung Wiens mit der Kreuzung zweier wichtiger Wege zu erklären. Diese Kreuzung könnte viel eher bei Marchegg, Theben, Hainburg, Ebenfurt oder in der Gegend von Wiener-Neustadt stattfinden. Diese Wegkreuzung an und für sich hätte absolut keine weitere Bedeutung, wenn nicht viel wich-

³⁾ Siehe E. v. Cholnoky: *Az ember földraja alapjai* (Grundlagen der Anthropogeographie). Magyar. Földr. Értekezések IV. Teil, Budapest 1922. Herausgegeben von den geographischen Instituten der Universitäten.

tigere Gründe dem Wiener Becken und in diesem, insbesondere der Stelle, wo Wien liegt, eine sehr große Energie verleihen würden, selbstverständlich im entsprechenden geschichtlichen Milieu.

Wien hatte in der Römerzeit gar keine besondere Bedeutung. Vindobona war ein unbedeutender Ort, vielleicht bedeutungsloser als Arrabona, Brigetio oder Aquincum, von Carnuntum gar nicht zu reden. Im Anfang des Mittelalters hatte es auch noch keine Bedeutung.

Die geographische Energie des Ortes Wien wird erst bei der Entstehung und Ausbildung der Habsburgermonarchie aktuell.

Worin besteht also diese Energie?

Im mittleren Teil Europas, am nördlichen Fuße der Alpen liegt die Reihe der Süddeutschen Becken. Das Rheinbecken, das Schwäbisch-Bayrische Becken, das Böhmisches Becken und das Marchbecken sind Glieder dieser Reihe. Jedes dieser Becken charakterisiert die verhältnismäßig hohe Lage über dem Meeresspiegel, ihr Klima wird vom Atlantischen Ozean beeinflusst, sie haben also einen verhältnismäßig kühlen und trockenen Sommer, und der Ackerbau ist nur auf kleinen Gebieten ergiebig. Diese Becken wurden weder von den Türken noch den Tataren verwüstet, deshalb konnte das Volk sich in ihnen vermehren und mußte sich infolgedessen nach anderen Auskommen, anderem Lebenserwerb umsehen. Dieses Gebiet ist die Heimat vieler Produkte feinen Handwerkes, wie: Spielzeug, feine Instrumente, Uhren, Geschirr, Bücher, Lithographie, Holzschnitt, Öldruck, Galanteriewaren usw. Denken wir nur an die Nürnberger Spielwaren, an die Schwarzwälder Uhren, die böhmischen Glaswaren, an die Ausnützung der bei Kehlheim vorkommenden lithographischen Schiefer und die wunderbar entwickelte Buchindustrie. Man findet hier alle Vorbedingungen zur Entwicklung dieser Gewerbearten. Diese Gewerbe bedingen alle wenig Rohmaterial, und besonders im Juwelen-, Uhren- und Instrumentengewerbe wird der Wert des Rohmaterials ungemein stark erhöht.

Südlich von diesen Becken liegt das breite Gebirgsland der Alpen. Hier leben die Menschen wieder ganz anders, und ihre Produkte sind auch ganz andere. Die überwiegende Hauptbeschäftigung der Alpenbewohner ist die Holzindustrie und die

alpine Viehzucht. Die alpine Viehzucht produziert auch lebendes Vieh für den Export, ferner Butter, Käse usw.⁴⁾ Wasserkraft und Holz förderten frühzeitig die Eisenverarbeitung.

Östlich von den Alpen und den süddeutschen Becken liegt das viel größere ungarische Becken. Gegenüber den oben angeführten Becken ist dies die wirkliche Heimat des Ackerbaues und der Fleischproduktion. Ich muß Fleischproduktion sagen, um die ganz andere Natur der hiesigen Viehzucht gegenüber der alpinen Viehzucht besonders hervorzuheben. In unserem trockenen, heißen Sommerklima ist es unmöglich, bei unseren Kühen eine so große Milchabgabe zu erreichen wie bei den Kühen der Alpen oder den in den kühlen Gebieten Hollands und Dänemarks gezüchteten Kühen. Bei uns in Alföld wurde von jeher das Vieh weniger wegen der Milch als vielmehr wegen des Fleisches gezüchtet, und wir hatten immer an Schlachtvieh einen großen Export.

Diese drei großen, ganz verschiedenen Produktionsgebiete stoßen im Wiener Becken zusammen. Es ist vollkommen evident und über jeden Zweifel erhaben, daß das Wiener Becken eine große geographische Energie haben muß. Diese Energie wird aber nur dann virulent, wenn sich der Handel zwischen den drei verschiedenen Produktionsgebieten wirklich entwickeln kann. Wenn politische Katastrophen diesen friedlichen Verkehr unmöglich machen, so kann sich die Energie des Wiener Beckens nicht entwickeln und bleibt latent.

Das Wiener Becken ist ein großes Stück Land, und es frägt sich nun, welcher Punkt desselben sich zum Emporium entwickeln wird. In dieser Frage wird wieder die Situations- und Lokalenergie den Ausschlag geben.

Das Wiener Becken ist der Ausläufer des größeren Marchbeckens. Die Alpen brechen hier mit der wichtigen Thermenlinie ab. Die Kalkstein- und Sandsteinzone des Wienerwaldes hört hier auf, und nur die kristalline Zone der Niederen Tauern zieht weiter als Rosalien- und später als Leithagebirge, und dies isolierte Gebirgsstück stellt die Verbindung zwischen den Alpen und Karpathen her.

⁴⁾ Zweifelsohne waren die Alpen schon zur Zeit der Römer als die Heimat der alpinen Viehzucht bekannt, denn das Wort Alp bedeutet Hochgebirgsweide.

Es ist sehr schwer, aus dem Becken nördlich hinaus zu gelangen, denn hier hat die Donau Unterlaufcharakter. Dies bedeutet, daß ihre Arbeitsfähigkeit zur Weiterbeförderung des mitgeführten Gerölles ungenügend ist, und daß sie darum dieses ablagert und in hundert Arme sich verzweigt, sie verwildert. Zur Zeit primitiver Kultur ist das Überschreiten eines so verwilderten Flusses sehr beschwerlich, und insbesondere kein Handelsverkehr kann über ihn führen.

Auch diese wichtige geographische Tatsache wurde bisher nicht genügend gewürdigt, obzwar sie ja geradezu augenfällig ist. Zwischen Preßburg und Komorn ist keine Übergangsstelle an der Donau, denn hier hat sie Unterlaufcharakter und zerfällt in Arme. Die Festung Komorn war strategisch darum so wichtig, weil hier die erste gute Übergangsstelle an der Donau unterhalb Preßburgs sich befindet.⁵⁾

Aus dem Wiener Becken kann man nur an zwei Stellen ins Marchbecken gelangen, und zwar entweder am Ostrand des Beckens in der Enge von Theben, am Anfang derselben oder am Westrand des Beckens, dort wo die Donau ins Becken eintritt. An diesen zwei Orten fließt nämlich der Fluß in einem Arm.

Im Tullner Becken hat der Fluß wieder Unterlaufcharakter. Nachdem er aber bei der Burg Greifenstein die nördliche Ecke der Alpen umgangen hat, durchbricht er die Sandsteinzone; damit bekommt er ein größeres Gefälle und eine größere Arbeitsfähigkeit, so daß er seinen Unterlaufcharakter verliert, in einem Arm fließt und leicht passierbar ist.

Nachdem der größte Teil des Handelsverkehrs die Donau passieren mußte, ist es klar, daß das Emporium sich am Ost- oder Westrand des Beckens entwickeln mußte, wo die Donau am leichtesten überschritten werden kann. Da nun im Laufe der Geschichte die kulturell höherstehenden Gebiete südlich von der Donau waren, kann vorausgesetzt werden, daß der energiereichste Ort am Südufer der Donau zu suchen ist.

Städte baute man nie an Stellen, wo sie von Überschwemmungen gefährdet sind, sondern auf den das Inundationsgebiet be-

⁵⁾ Über diese Frage, besonders in Beziehung auf Budapest, siehe ausführlicher E. v. Cholnoky: The geographical position of Budapest. Földrajzi Közl., Mitteil. der Ung. Geogr. Ges. Budapest 1923. Vol. XLI—XLVI, Livr. 1, p. 1—29.

gleitenden Terrassen. Dies ist die Ursache dessen, daß wir in Ungarn die oberpleistozänen (10 bis 20 m hohen) Terrassen Stadterrassen nennen. Solche Stadterrassen begleiten die Donau auch im Wiener und im Marchbecken, es ist also selbstverständlich, daß das Emporium des Beckens auch auf diesen erbaut wird. Es gibt zwar im Becken auch höhere Terrassen, diese sind aber teils schon weit entfernt von der Donau, teils so hoch, daß das Leben auf ihnen unbequem ist. Auf diese höheren Terrassen pflegt man nur Festungen, Burgen, Klöster usw. zu erbauen, wo sie leichter verteidigt werden können.

Während des römischen Herrschertums war Pannonien schon ein Kulturgebiet. Viele große Städte, Reichtum, Wohlstand sind in ihm, und das ganze Land wurde von einem dichten Netz ausgezeichneter römischer Wege durchspannen. Es ist folglich klar, daß in dieser Zeit das Emporium des Beckens beim östlichen Ausgang des Wiener Beckens, am Südufer der Donau, entstanden ist. Und tatsächlich war hier Carnuntum die Hauptstadt Pannoniens. Es muß ein wichtiger Ort, der auch großen Handel hatte, gewesen sein; zu einer wirklichen Großstadt konnte er sich aber nicht entwickeln, denn damals waren die süddeutschen Becken noch spärlich bevölkert, nicht friedliche Gebiete, weshalb ein wirklich großer Handelsverkehr nicht durch sie ging. Wir wissen aber, daß man von den Ufern des Baltischen Meeres den Bernstein in Carnuntum, wo auch andere Waren zur Verteilung aufgestapelt wurden, durchbrachte.

Vindobona ist in dieser Zeit ein ganz unbedeutender Grenzort. Er wurde auf den Stadterrassen vor dem westlichen Ausgang des Beckens, und zwar auf einer gut und leicht zu verteidigenden Stelle, erbaut. Die Terrassen werden hier von Bächen durchschnitten, so daß halbinselförmige Ausläufer entstehen. Der Terrassenausläufer, auf welchem die römische Stadt erbaut wurde, wurde von dem tiefen Tal jenes Baches, der sich an der Stelle der heutigen Rotenturmstraße eingeschnitten hatte, und dem Tal des Ottakringer Baches begrenzt.

Nach dem Zerfall des römischen Reiches gehen Carnuntum und Vindobona zugrunde, das Becken bevölkert sich aber ziemlich rasch aufs neue. Jetzt sind im ungarischen Becken Unruhen, primitivere Kultur, und im Westen entwickelt sich die Zivilisation in höherem Maße. Das Emporium, der Marktplatz des

Beckens, wandert also in die Mündung des westlichen Ausgangs. An der Stelle des römischen Vindobona stand vielleicht ein Avarering. Die ungarische Benennung „Bécs“ (Wien) weist mindestens darauf hin. Die neue Ortschaft „Viene“ wurde vielleicht von Slawen wieder erbaut. Die östliche Mauer dieser ersten Stadt zog entlang des tiefen Baches an der Stelle der heutigen Rotenturmstraße. Beim „Stock im Eisen“ wendet sich dieser Graben nach Westen und diente den Stadtmauern als Wallgraben. Diesen Teil nennt man noch heute „Graben“. Die nordöstliche Mauer der Stadt zog am Terrassenrand entlang.

Ein Seitenarm der Donau floß damals am Fuße des Terrassenrandes, und hier war der Salzhafen (Salzgries). Vor dem Fuße der nordwestlichen Mauer diente die tiefe Schlucht des Ottakringer Baches als Wallgraben. Der heutige Stephansdom wurde außerhalb der Mauern dieser Stadt erbaut.

Dieses anfänglich unbedeutende Städtchen entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einer der größten, reichsten Städte der Welt und glänzendsten Kaiserresidenz. Diese Entwicklung konnte aber erst beginnen, nachdem die umliegenden Gebiete alle zu zivilisierten und Produktenüberfluß erzeugenden Ländern geworden waren. Zur Zeit der ungarischen Arpadenkönige ist Wien unbedeutend, da der Handelsverkehr in den unsicheren Zeiten nur ein ängstliches Versuchen ist.

Unter den Anjoukönigen beginnt die Entwicklung. Der Handelsverkehr wird lebhafter und das Großgewerbe nimmt seinen Anfang. Diese zwei scheinen einander auf der Spur zu folgen. In den Handelsverkehr werden schon weiterliegende, andere Produktionsgebiete mit einbezogen: Polen, Italien, ja sogar die Balkanhalbinsel.

Als dann die ungarische Königskrone auch aufs Haupt der Habsburger gesetzt wurde, entstand plötzlich die Möglichkeit, daß der Handel zwischen den drei verschiedenen Produktionsgebieten sich ganz unbehindert entwickeln konnte. Leider geriet diese Entwicklung durch die Türken ins Stocken, aber nach dem Ablauf der Türkenzeit erfolgte die wirkliche Glanzzeit Wiens. Der Kaiser in Wien ist Herr aller derer Gebiete, welche Wiens Handel ernähren. Jetzt gelangt auch die örtliche, lokale Energie von Wien vollkommen zur Geltung. In seiner Nähe wird Ackerbau, insbesondere Gemüsebau betrieben, es entstehen reiche Dörfer

ringsherum. Es hat Wiesen, Ackerfelder und Wälder, an den Berghalden gedeiht guter Wein, ein wichtiger Artikel in Wiens Handel.

Die aufblühende Stadt verbreitet sich bis zur Schlucht des Wienbaches. Mächtige Befestigungen schützen die Stadt besonders vor den Türken und später vor den um ihre Freiheit kämpfenden Ungarn. Vor den Basteien sind breite Vorplätze, welche die Vereinigung der Inneren Stadt mit den mächtig angewachsenen Vorstädten verhindern. Nun im Jahre 1861 fängt man an, die Befestigungen abzutragen, und an ihrer Stelle wird eine der schönsten Straßen der Welt, der Ring, erbaut. Wiens Entwicklung erreicht mit der Entfaltung des modernen Verkehrs und Handels unter der Regierung Franz Josefs I. den Kulminationspunkt.

Die Entwicklung eines derartigen Emporiums ist wie eine Lawine. Sie vergrößert sich von selbst. Die Entwicklung des Handels vergrößert das Gewerbe, dies wieder den Handel. Das Wegnetz des Handels verbreitet sich auf immer weitere Gebiete. Wir sehen Wiener Waren auf chinesischen Marktplätzen. Zu den Wiener Zündhölzchen bringt man das entsprechende Pappelholz aus Rußland, den Schwefel aus Sizilien, die Baumwolle zu den bunten Wiener Tüchern aus Amerika, die Farbe aus Deutschland. Zum berühmten Wiener Backwerk bringt man das Mehl aus Südungarn, für die Schokolade den nötigen Kakao aus Amerika, die Milch aus den Alpen, Zitronen, Orangen aus Italien, Gewürz aus Ostindien.

Wie überall auf der Welt, sind auch hier die Kaufleute anfangs Fremde. Der Handel Englands ist zuerst in den Händen der zur Hansagenossenschaft gehörenden deutschen Kaufleute. Im Altertum ist unter den Völkern des Mittelländischen Meeres der Phönizier der Kaufmann; Araber treiben regen Handel an der Küste des Indischen Ozeans, bis sie von den Portugiesen verdrängt werden. Auf der Balkanhalbinsel sind die Griechen und Juden die Kaufleute, bei den Türken die Armenier. In Ungarn war der Handel zuerst in den Händen der Ismaeliten, dann in denen der Griechen, Armenier und Juden.

Aus diesem Grund ist ein großer Teil der Wiener Bevölkerung nicht deutsch, besser gesagt, stammt nicht von Deutschen aus den süddeutschen Becken. Sehr viele slawische, italienische,

griechische, armenische, ungarische und jüdische Elemente haben sich hier angesammelt.

Die von überall zusammenlaufenden Handelswege benützen alle Ausgänge des Beckens. Über den Semmering führt die Straße nach Kärnten (Kärntnerstraße) und reiht unterwegs alle an der Thermenlinie liegenden, dicht aufeinander folgenden Dörfer gleich Perlen auf einer Perlenschnur, auch aufwärts im Wiental führt der Weg ins St. Pöltener und das obere Donaubecken. Vom Südufer der Donau geht es nach Wiener-Neustadt und dann durch das wichtige Ebenfurter Tor nach Ödenburg. Nördlich von diesem Weg, aber noch immer am Südufer der Donau, durch das Leithaer Tor, zwischen Hainburg und dem Leithagebirge ging der römische Weg. Aus diesem Weg verzweigte sich nach Norden, über die Donau hinüber, die Straße am Westhang der Kleinen Karpathen und weiter durch das Mährische Tor nach Schlesien. Der andere Weg führte bei Preßburg über die Donau und verband das nordungarische Bergwerksgebiet mit dem Becken.

Von Wien über Klosterneuburg führte der Weg in die oberösterreichischen Becken am Donauufer entlang oder ging über die hier in einem Arme fließende Donau hinüber ins Marchbecken, in das separate Brüunner Becken und das Böhmisches Becken, und gelangte durch diese Becken nach Deutschland. Der Donauschiffsverkehr war zwar immer bedeutungsvoll, blieb aber trotzdem hinter dem Verkehr der Landstraße weit zurück. Für einige Massengüter (Holz, Salz, Stein, Korn) spielte der Schiffsweg eine ziemliche Rolle, nach dem Ausbau der Eisenbahnen verlor er aber viel von seiner Bedeutung.

Die zentrale Lage des Wiener Beckens bringt auch das zur Geltung, daß es nicht im Zentrum eines großen, einheitlich bevölkerten Gebietes liegt, sondern die Länder von vier verschiedenen Völkern hier zusammenstoßen: im Westen die Süddeutschen, im Norden die Nordslawen, im Osten die Ungarn und im Süden die Südslawen. Seine politische Lage ist also sehr labil, und nur eine absolutistische Monarchie konnte die strahlenförmig auseinanderziehenden Völker zusammenhalten. Mit dem Zerfall der Monarchie ist in der Entwicklungsgeschichte Wiens wohl vorübergehend ein Stillstand, ja sogar ein Rückgang eingetreten, aber im Zeitalter des Weltverkehrs müssen die günstigen geographischen Bedingungen noch besser zur Geltung kommen als bisher.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1929

Band/Volume: [72](#)

Autor(en)/Author(s): Cholnoky Eugen von

Artikel/Article: [Die geographische Lage von Wien. 380-394](#)