

## Die nordamerikanischen Kleinstädte und ihre Entwicklung.

Ende Juni 1929 fand an der Universität Minnesota eine Tagung statt, deren Beratungsgegenstand die Probleme der Kleinstadt in der Union bildeten. Von besonderem geographischen Interesse war dabei die Erörterung der Typen, in die sich die Kleinstädte sondern lassen, und ihrer Entwicklungstendenzen. S. S. Visher berichtet darüber im *Geographical Review*, Oktoberheft 1929, S. 670 ff.

Folgende Typen, die sich in ihrer Entwicklung ganz verschieden verhalten, können aufgestellt werden:

1. Das kleine, an der Kreuzung von Verkehrslinien gelegene Handelszentrum eines ländlichen Bezirks (commercial service station), vielfach noch gar nicht als town, Stadt, bezeichnet, aber der Keim typisch städtischer Entwicklung. Durch die gewaltige Entwicklung des Verkehrswesens ist eine scharfe Auslese unter diesen Stadtanwärttern eingetreten. Dem Verfall geweiht, z. T. bereits verschwunden sind alle, die an untergeordneten Straßenkreuzungen entstanden sind. Die an Eisenbahnen oder an Hauptlinien des Straßenverkehrs gelegenen, auch solche in verkehrsentlegenen oder schlecht erschlossenen Gebieten, können sich noch halten, aber ohne viel Aussicht auf weiteres Wachstum. Denn heute kann ein immer steigender Anteil der ländlichen Bevölkerung zur Abwicklung ihrer Geschäfte größere, wenn auch entferntere Städte aufsuchen.

2. Die Hauptorte der Counties, der Verwaltungsbezirke, also politische Zentren untergeordneter Art (County seats). Sie setzen ihr Wachstum fort, wenn auch z. T. nur langsam. Die Verkehrserleichterung kommt ihnen zugute, nicht selten entwickeln sie sich auch zum Handelsmittelpunkt ihres Bezirkes.

3. College towns, Städtchen mit Bildungsinstituten, kulturelle Zentren. Sie fallen häufig mit den politischen Mittelpunkten zusammen und zeigen stetiges Wachstum im Zusammenhang mit den steigenden Bildungsanforderungen der Zeit.

4. Städte, die im Anschluß an ein Zentrum der Urproduktion (Holz, Bergbau, Öl usw.) und zu seiner Bedienung entstanden sind. Sie sind zum Großteil im Rückgang begriffen, sei es infolge Erschöpfung des örtlichen Reichtums, sei es infolge erhöhten Wettbewerbs anderer Produktionsgebiete. Manche sind bereits ganz verschwunden. Raschen Aufschwung zeigen sie noch in Gebieten, die der Ausbeutung neu erschlossen sind.

5. Fremdenverkehrsplätze (resort towns): Sie zeigen meist Wachstum im Zusammenhang mit der immer mehr um sich greifenden Beliebtheit des Reisens und seiner Erleichterung durch die verbilligten Verkehrsmittel.

6. Von steigender Bedeutung sind die Wohnvororte der Großstädte (residential suburbs). Ihre Zahl hat sich im letzten Vierteljahrhundert außerordentlich vermehrt und sie weisen ein nachhaltiges, z. T. schnelles Wachstum auf.

7. Eine letzte Gruppe sind die Industrieorte (manufacturing communities). Solche Plätze entstehen auf dreierlei Art: Eine große Industrie dezentralisiert sich und gründet zu diesem Zweck neue Orte für ihre neuen Betriebe. Oder es handelt sich um einen Ort, in dem die landwirtschaftlichen Produkte der Umgebung verarbeitet werden (z. B. in Konservenfabriken). Schließlich können auch andere Industrien, bei denen die Transportkosten verhältnismäßig

unbedeutend sind, den Kristallisationskern für einen solchen kleinen Industrieort bilden.

Vielfach handelt es sich dabei um Industrien lokaler Entstehung. In steigendem Maße aber sind dabei Dezentralisationstendenzen wirkend. Gewisse Industriegattungen haben in Kleinstädten und kleineren Städten mehr zugenommen als in den Großstädten. Zwischen 1920 und 1924 nahm die Zahl der Industriearbeiter in den Städten mit über 10.000 Einwohnern ab, wuchs dagegen in den Städten unter 10.000. Nur ein Teil dieser Erscheinung mag auf die stärkere Rationalisierung und Verwendung arbeitsparender Maschinen in den größeren Städten zurückzuführen sein. Zu einem Teil handelt es sich in der Tat um eine Bewegung gegen die unbegrenzte Zusammenballung der Industrien. Es spielt dabei mit die wachsende Erkenntnis von der Wichtigkeit der landschaftlichen Umgebung für die körperliche und seelische Leistungsfähigkeit der Arbeiterschaft.

Eine durchgreifende Spezialisierung der Produktion hat in einigen dieser kleineren Industrieorte Platz gegriffen. Man hat sich dort ausschließlich auf einen bestimmten Produktionszweig verlegt.

Die Wirkungen der Auslese und des Wettbewerbs, Verfall neben Aufschwung, haben zu Versuchen planmäßiger Regelung wichtiger Lebensfragen der amerikanischen Kleinstädte geführt. Statistische Studien ergaben die optimale Anzahl gewisser Unternehmungen und Einrichtungen des Geschäftslebens (Banken, Geschäfte, Handwerker usw.) für Städte der verschiedenen Größen und Typen. Zusammenarbeit in gewissen Hinsichten soll an die Stelle zu weit getriebenen Wettbewerbes treten, aber auch Arbeitsteilung, wo sie natürlich begründet ist. So ermöglicht der Zusammenschluß verschiedener Geschäftszweige über eine Anzahl solcher Städtchen hin, in denen dann nur mehr abhängige Zweiggeschäfte bestehen (chain stores), die Versorgung derselben zu Preisen, wie sie sonst nur in größeren Städten möglich sind.

Man beschäftigte sich auf der genannten Tagung auch mit dem sozialen Wert dieser Kleinstädte. Verschiedene Untersuchungsmethoden haben als Resultat gezeigt, daß die Kleinstädte im Verhältnis die gleiche Anzahl von führenden Männern hervorgebracht haben wie die ländlichen Gebiete und bedeutend mehr als die großen Städte. Verschiedene Erklärungen sind dafür gegeben und auch von Visher angedeutet worden. Wir wollen diese ins Gebiet der Soziologie abschweifenden Gedankengänge nicht weiter verfolgen.

Die hier nach Visher skizzierten Ergebnisse der Tagung von Minnesota, die sich auf eine z. T. aufgeführte, ziemlich reiche Literatur stützen konnten — weitere Fortsetzung der Untersuchungen wurde empfohlen — sind von größtem Interesse für die Stadtgeographie. Ich kenne keine deutsche Arbeit, die sich mit einer größeren Gruppe von Städten, schon gar nicht von Kleinstädten, vergleichend und klassifizierend in der hier beschrifteten Richtung beschäftigt hätte. Man verlegt sich bei uns allzu ausschließlich, wie ich glaube, auf das Körperliche der Stadt. Über dem Studium der „Stadtlandschaft“ oder „Stadtschaft“<sup>1</sup> ist das Interesse am eigentlichen lebendigen Wesen der Stadt, ist die Analyse der ganz charakteristischen, geographisch ebenso wichtigen wie auch greifbaren Funktion der Stadt im größeren Rahmen der Landschaft oder des Landes zurückgetreten. Und doch würde sich wohl auch bei uns der Ver-

<sup>1</sup> Vgl. Max Eckert in „Stadtlandschaften der Erde“, hgg. von S. Passarge, Hamburg 1929, S. 1.

such einer Gliederung unserer Städte in Typen nach der Art ihres wirtschaftlichen Lebens, ihrer Lebensgrundlagen (über das auf diesem Gebiet bisher übliche und allzu ungenügende hinaus) als fruchtbar erweisen. Wir sind über unsere größten Städte halbwegs im klaren, was das Größte anlangt. Aber unsere zahllosen mittleren, kleinen und kleinsten Städte, wovon leben sie? Sind sie zu einem guten Teil überhaupt als Städte anzusprechen in einem geographischen Sinn, der nicht ihr antiquiertes Äußere zum entscheidenden Einteilungsgrund nimmt, sondern ihr lebendiges Gliedsein in einem größeren pulsierenden Ganzen?

Ein Grund für diesen Mangel mag in der unzweckmäßigen Art unserer — besonders der österreichischen — Statistik liegen. Denn sie gibt die Berufsgliederung nur für die großen, nur selten auch natürliche Einheiten umfassenden politischen Bezirke und für die wenigen Städte mit autonomer Verwaltung. Für die große Masse unserer Städte ist daher nicht einmal die grobe Gliederung in die Hauptberufsgruppen erhältlich. Es mag hier auch die vom Standpunkt der Wissenschaft — damit aber wohl auch vom Standpunkt einer rationellen Staatsführung — ungeheuerliche Tatsache erwähnt werden, daß das wertvolle berufstatistische Urmaterial nach dieser ungenügenden Auswertung bei jeder neuen statistischen Erhebung dem Belieben der Bezirkshauptmannschaften, d. h. der Vernichtung anheimfällt, so daß also auch eine spätere Auswertung etwa für einzelne Städte, Gemeinden oder Gruppen von solchen unmöglich gemacht ist. Es wäre für künftige berufstatistische Erhebungen in Österreich dringend zu wünschen, daß ihre Ausarbeitung wenigstens, wie es die deutsche Reichsstatistik tut, auf alle Gemeinden mit über 10.000 Einwohnern ausgedehnt würde und daß statt der zu großen und uneinheitlichen politischen Bezirke die kleineren Gerichtsbezirke zugrunde gelegt würden.

An der recht wechsellvollen Entwicklung der nordamerikanischen Kleinstädte, die zwischen Verfall und völligem Verschwinden von der Bildfläche bis zum rapidesten Wachstum schwankt, zeigt sich die Jugendlichkeit der Besiedlung in den betreffenden Teilen der Union. In ganz charakteristischer Weise werden hier binnen wenigen Jahrzehnten Entwicklungen durchlaufen, die unsere deutschen Städte seit dem 12., 13. und 14. Jahrhundert — ihrer Gründungszeit — durchgemacht haben. Auch in Nordamerika erfolgte wie bei uns — dort z. T. im engen Zusammenhang mit der Besiedlung überhaupt — zunächst eine Überstreuung des Landes mit zahlreichen städtischen Keimzellen, kleinen Handelsmittelpunkten an den Kreuzungsstellen der Verkehrswege, und die Grenzlinien der verschiedenen Einflußsphären bildeten ein ziemlich engmaschiges Netz. Sofort begann aber die Auslese zu wirken, nach der Güte der Verkehrslage, beschleunigt durch die rasche Entwicklung des Verkehrsnetzes. So schnell, wie sie entstanden sind, versinken die Benachteiligten, die Überzähligen, die allzu Eingeeengten. Durch keine Tradition von Jahrhunderten wird ihr Todeskampf verlängert. Verhältnismäßig leicht verwischen sich auch ihre Spuren. Diese Sichtung der Stadtgründungen auf ihre Lebensfähigkeit hat bei uns in den Jahrhunderten des Spätmittelalters stattgefunden, an dessen Ende sich die Scheidung in einige wenige übermächtige Handelsgroßstädte, eine Anzahl beschaulicher Mittelstädte und zahlreiche dahinwelkende Zwergstädte bereits vollzogen hatte. Eine neue Auslese trat dann im 19. Jahrhundert ein, die heute bei uns im wesentlichen beendet ist, während dies in Amerika keineswegs der Fall ist.

Daneben gibt es aber auch noch eine andere Möglichkeit der Stadtwer-

dung und erfolgreichen Weiterentwicklung: Der politische Mittelpunkt. Die unaufhörlichen Machtverschiebungen in der europäischen und besonders mitteleuropäischen Kleinstaatenwelt ließen auch unter diesen eine scharfe Auslese platzgreifen. In der Union mit ihrer im größeren Teil raschen, friedlichen, zum Teil sogar schon vor der Besiedlung getroffenen staatlichen Organisation vollzieht sich die Entwicklung dieser städtischen Keime viel ruhiger und gleichmäßiger. Der politische Rang der Städte ist ganz überwiegend ein für allemal festgelegt, von den Hauptstädten der Bundesstaaten bis zu den Hauptorten der counties. Die Einflußbereiche sind der Konkurrenz entzogen, mit staatlichen Machtmitteln garantiert und scharf abgegrenzt. Was Wunder, wenn die Entwicklung dieser Plätze, wenn auch vielfach bescheiden, so doch eine stetige und gesicherte ist. Als weitere stadtbildende Faktoren kommen solchen Orten überdies noch meist die verschiedenen kulturellen Anstalten mit ihrer größeren oder geringeren Anziehungskraft zugute. Ein auf solche Weise gesicherter städtischer Kern zieht häufig genug auch den Handel an sich, der in ihm starken Rückhalt vor Wettbewerb und Rückschlägen findet. Auch in Europa haben sich die politischen Mittelpunkte im Verlauf der Entwicklung, besonders seit dem 17. und 18. Jahrhundert vielfach den allein auf sich gestellten Wirtschaftszentren überlegen gezeigt.

Es ist zweifellos möglich und auch vielerorts bei uns zu beobachten, daß der Fremdenverkehr, besonders wenn er nicht nur Durchzugsverkehr bedeutet, städtischen Charakter zu verleihen vermag. Doch bleibt er eine sehr labile Grundlage und dürfte nur in Ausnahmefällen zu wirklich erfolgreicher städtischen Entwicklung führen.

Die residential suburbs, die Wohnvororte der Riesenstädte werden, mögen sie sich bei amerikanischen Verkehrsverhältnissen noch so günstig entwickeln, niemals eigenes städtisches Leben entfalten können und als eigene geographische Stadtindividuen zu betrachten sein, wenn sie auch den politischen Charakter und Titel von towns haben sollten.

Von besonderem Interesse sind die Ausführungen Vishers über die kleinen Industrieorte, die u. a. ebenfalls als „towns“ bezeichnet werden. Aus ihnen fällt Licht auf das eigene Verhältnis der großgewerblichen Produktion zur „Stadt“. Sie entstehen auf mannigfaltige Weise. Häufig dadurch, daß irgend eine Großindustrie aus bestimmten Motiven, offenkundig einem Wechsel im Spiel der Standortfaktoren, ihre bislang in den großen Städten zusammengeballten Betriebe dezentralisiert, aus der Riesenstadt herausnimmt und an günstigen Stellen des platten Landes wiederaufbaut. Selbstverständlich entsteht im Anschluß an den Betrieb ein Ort, eine Arbeitersiedlung mit allem Nötigen zur Deckung ihres unmittelbaren Bedarfes, Läden, Kino. Aber dies ist noch keine Stadt im geographischen Sinne, die eine bestimmte Funktion innerhalb einer bestimmten Landschaft und für diese Landschaft zu erfüllen hat. Denn diese Betriebe mit der zugehörigen Arbeitersiedlung, sei sie noch so groß, sind ein Fremdkörper in der sie umgebenden Landschaft, es besteht kein innerer Zusammenhang mit ihr, wie bei dem Handelsmittelpunkt und dem politischen und kulturellen Mittelpunkt oder gar der Stadt, die alle diese Funktionen vereinigt. Der Industrieort könnte wohl der Ansatzpunkt für eine künftige Stadt werden, aber das Entscheidende wäre doch der Zuzug dieser anderen Elemente. — Dezentralisation der Industrieballungen ist möglich, wohl unter Beeinträchtigung der Größe der städtischen Agglomerationen, aber ohne die Stadt als geographi-

sehen Siedlungs- und Wirtschaftstypus aufzuheben. Dezentralisation des Handels, der politischen Verwaltung, der kulturellen Anstalten aber würde die Stadt als Wesen und Funktion aufheben, ist aber zugleich — von einem ganz untergeordneten Grade abgesehen — unmöglich aus dem Wesen dieser Tätigkeit heraus. Sie sind die typisch städtischen, die allein stadtbildenden. Die industrielle Produktion vergrößert die Städte wohl oder verkleinert sie durch Abwanderung, bildet sie aber nicht.<sup>1</sup>

Weit eher als solche dezentralisierte Betriebe könnten wohl jene Industriesiedlungen Ansatzpunkte städtischer Entwicklung werden, in denen die landwirtschaftlichen Produkte der Umgebung verarbeitet werden, denn hier sind gewisse Beziehungen bereits gegeben. Doch dürfte die Anziehungskraft bereits vorhandener städtischer Mittelpunkte auf solche Betriebe größer sein als umgekehrt.

Unsere Kleinstädte haben zumeist eine lange Entwicklung hinter sich. Solche entscheidende Schwankungen wie bei den amerikanischen sind bei ihnen nicht zu erwarten — bis nicht ein neues, bisher unbekanntes treibendes Moment von elementarer Kraft, wie es die Eisenbahnen waren, auftritt. Sie scheinen im Gegensatz zu den amerikanischen bereits wieder im stabilen Gleichgewicht zu sein. Eine Untersuchung darüber, auf welcher wirtschaftlichen Basis, mit welchem Restbestand städtischer Funktion sie es gefunden haben, wäre nicht ohne Reiz.

*Dr. Hans Bobek, Innsbruck.*

## Die Rhoneschiffahrt.<sup>2</sup>

Von Marie Leiter.

Die Rhoneschiffahrt steht hinter jener anderer großer europäischer Ströme wesentlich zurück. Der Oberlauf des Stromes, der Walliser Rhone, hat, wenn man von sportlichen Bootfahrten zu Tal absieht, keine Schiffahrt. Sie beginnt erst auf dem Genfer See, doch liegt auch hier ihre Bedeutung nicht im Frachtransport, sondern in der Vergnügungsschiffahrt, welche eine recht lebhafte ist. Seit Einstellung der ersten Dampfschiffe (1823) im Seeverkehr, bestehen bereits regelmäßige Verkehrsdienste. Gegenwärtig besorgt die Société des Mouettes Genevoises mit einem Dutzend von Motorfahrzeugen zu 30—60 Plätzen den Uferverkehr in der Umgebung von Genf, den großen Verkehr dagegen die 1823 gegründete Compagnie Générale de Navigation sur le lac Lemman, welche 16 Dampfer, die je 600—1600 Passagiere aufzunehmen vermögen (insgesamt etwa 17.500) in Betrieb hat. Eine Rundfahrt um den See erfordert einen ganzen Tag, eine Zeitdauer, welche sie schon als Vergnügungsfahrt kennzeichnet. Dem Frachtenverkehr dient eine kleine Flotte von etwa 20 Doppelseglern von je 50 bis 150 t, die jetzt nach und nach durch Metallboote von 100—200 t ersetzt werden, Eigentum der Baggerunternehmungen zur Schotter- und Sandförderung aus dem Seebecken und der Rhoneeinmündung, aus dem Mündungsgebiet der Dranse und Aubonne, sowie aus den Steinbrüchen von Meillerie. Von ihr wur-

<sup>1</sup> Vgl. dazu: H. Bobek, Grundfragen der Stadtgeographie, Geogr. Anzeiger 1927, Heft 7.

<sup>2</sup> Vgl. A. Allix, Organisation actuelle de la navigation sur le Rhône, in Les Etudes Rhodaniennes, 1930, Vol. VI, Nr. 1, S. 83—87.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1930

Band/Volume: [73](#)

Autor(en)/Author(s): Bobek Hans

Artikel/Article: [Die nordamerikanischen Kleinstädte und ihre Entwicklung. 60-64](#)