

heit zur Anlegung eines Ortes. Die Spree war hier am bequemsten zu überschreiten, die Insel bot einige Sicherheit gegen Feinde, hier bildeten sich im Nordost und Südwest der Insel Kölln Vororte, von denen besonders der nordöstliche, Berlin genannte, mit einem Graben umgeben wurde. Die Straßen dieser ältesten Theile lassen sich noch jetzt daran erkennen, daß sie sich an die centrale Insel anschließen, welche Berlins Lage bestimmte. Weiter unterhalb Berlins bietet sich kein solcher Punkt dar. Aufwärts zeigt sich allerdings die kleine Stadt Köpenik gleichfalls auf einer Insel, welche aber von viel breiteren und deshalb schwerer zu überschreitenden Flusssarmen umgeben ist. Aber zur Zeit noch wenig gesicherter Verhältnisse, als die Bewohner einer Stadt noch zunächst auf Sicherheit zu denken genöthigt waren, da mußte eine sichere, wenn auch sonst weniger vortheilhafte Lage anziehend auf die Ansiedler wirken und für den hinsichtlich des Verkehrs vorhandenen Nachtheil theilweise entschädigen, und deshalb finden wir auch die Insel Köpenik früh bebaut.

Es zeigt sich aber, daß solche Städte nach Eintritt ruhigerer Zeiten vernachlässigt werden. Das wiederholt sich an verschiedenen Punkten. Köpenik bot wohl Sicherheit, aber keinen bequemen Spreeübergang für den Weg nach Nordosten.

Es macht sich ferner der Satz geltend, daß die Vereinigung breiter Ströme in der Tiefebene nicht den Werth für die Ortslage hat, welcher der Vereinigung großer Flüsse im Gebirgslande zukommt. Dort sind z. B. Passau und Koblenz an der äußersten Spitze der Landzunge zusammengedrängt und beherrschen den Verkehr beider Flüsse. In der Ebene würde eine solche Lage leicht Ueberschwemmungen ausgesetzt sein. Demzufolge liegen hier die Orte ganz allgemein nicht unmittelbar am Zusammenflusse, sondern eine Strecke davon entfernt an einer geeigneten Uferstelle eines der zusammenfließenden Ströme, so z. B. Chartum und St. Louis. Viele Stromvereinigungen im norddeutschen Tieflande entbehren aber der Städte gänzlich, so Saale und Elbe, Aller und Leine u. a.

Betrachten wir noch einmal das ganze Spree- und Havelland, so ergibt sich sofort, daß auch für den Verkehr von Westen nach Osten der Weg über Berlin der einzig günstige ist. Bei etwas nördlicherer Richtung würde man gezwungen sein, die Havel zweimal zu überschreiten; weiter im Süden würde man auf die Sümpfe der Spree gelangt sein.

. . . . Man muß sich freilich hüten, alle Phasen der weiteren Entwicklung der Stadt Berlin bis zur deutschen Reichshauptstadt ohne Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung allein aus ihrer Lage ableiten zu wollen.

Die Erscheinung aber, daß ein günstiger Uebergangspunkt eines Flusses stadtbildend wirkt, ist keineswegs auf die Spree beschränkt. So gab eine Insel in der Oder den Anstoß zur Stadtbildung von Breslau. Auch hier fand sich ein bequemer Uebergang von Nord nach Süd, während oberhalb und unterhalb der Stadt die Niederungen viel breiter waren. So ward Breslau mächtiger, als alle anderen an diesem Stück der Oder gegründeten Ansiedelungen.

Auch in Bezug auf die Gründung und Entwicklung Leipzigs ist dieses Element mitwirkend. Unterhalb der Stadt wird das Thal der Elster außerordentlich breit; aufwärts theilt es sich in das Thal der Elster und der Pleiße. Gerade bei Leipzig aber vereinigen sich Elster, Pleiße und Parthe, so daß hier eine strategisch günstige Lage in höchst glücklicher Weise mit einem bequemen Uebergangspunkte zusammentraf und dadurch ein späteres Zurücksinken der Stadt schon unwahrscheinlich wurde.

Ebenso läßt sich der behauptete Satz für die östlichsten Gegenden der Tiefebene erweisen. Hier kommen die alten Handelsstraßen in Betracht, welche den Bernsteinhandel zwischen dem Norden und dem adriatischen Meere vermittelten. Ein Abweichen nach rechts und links von diesen Straßen war nicht gut möglich, weil man die trockenen Punkte zwischen den Flußthälern und Sümpfen aufsuchen mußte. So war die Verbindung zwischen der Warthe und West- und Ostpreußen nur über die Gegend des heutigen Bromberg zu bewirken,