

vom Wesen und der Dynamik der Randschwellen im allgemeinen und Südafrikas im besonderen bestätigt. Es gilt nun, die Untersuchungen auf der West- und Ostseite Afrikas gegen den Äquator hin systematisch fortzusetzen. O. Jessen

NEUERE ARBEITEN ZUR STADT GEOGRAPHIE GROSSBRITANNIENS

In dem letzten in Deutschland erschienenen Überblick über die britische Siedlungsgeographie¹⁾ wird R. E. Dickinson von dem Berichtersteller als der einzige britische Geograph herausgehoben, „der sich für die Geographie der Stadt wirklich interessiert“ und „der daher die Anregungen, die in dieser Hinsicht die deutsche und französische Geographie zu geben in der Lage sind, bewußt in England bekannt zu machen sich bemüht“. R. E. Dickinson selbst hatte schon vorher darauf hingewiesen²⁾, daß die Stadtgeographie in Großbritannien kein besonderes Interesse findet und daß die meisten der damals vorliegenden Arbeiten sich mit der Beschränkung auf die Wechselbeziehungen von Mensch und Natur die Aufgabe zu leicht machen. Als einzigen Versuch einer weiterführenden Behandlung findet er nur die Abhandlung Sölchs³⁾. Auch Stamp und Beaver weisen noch 1941 darauf hin⁴⁾, daß bei einem Anteil der Stadtbevölkerung von 80% an der Gesamtbevölkerung der britischen Inseln die Behandlung stadtgeographischer Probleme eigentlich im Vordergrund stehen müsse, wenn es auch die Untersuchung der ländlichen Siedlungen mit leichter nachweisbaren geographischen Zügen zu tun habe. Stamp und Beaver betonen die Notwendigkeit der Behandlung der Stadtfunktionen und der Stadt-Land-Beziehungen — Probleme, zu denen sie selbst anregende Ausführungen machen —, aber auch sie nennen als Beispiele nur Dickinsons Untersuchungen. Im folgenden soll dargelegt werden, daß sich die Situation auf diesem Gebiet geographischer Arbeit in den letzten Kriegs- und Nachkriegsjahren in Großbritannien wesentlich geändert hat.

Wenn durch den Vergleich mit der stadtgeographischen Arbeit auf dem Kontinent der Mangel an umfassenden und totalen Darstellungen auch im Lande selbst wohl empfunden wurde, so hat es doch anscheinend noch eines Anstoßes aus der Praxis bedurft, um solche Studien auf breiterer Basis in Gang zu bringen. Dieser Anstoß kam, als man zu Ende der dreißiger Jahre — vielleicht schon unter dem Gesichtswinkel der Möglichkeit eines Krieges — immer mehr empfand, daß die innere Organisation Großbritanniens vernachlässigt war und daher die Forderung nach einer Neugliederung des Landes

immer lauter wurde. Schon während des ersten Weltkrieges hatte C. B. Fawcett auf diese Mängel aufmerksam gemacht⁵⁾, unmittelbar vor Ausbruch des zweiten kam ebenfalls aus Oxford durch E. W. Gilbert⁶⁾ der nachdrückliche Hinweis, daß in der Abgrenzung von Zwischeninstanz-Bezirken zwischen den Zentralbehörden und den über 90 Grafschaften ein völliges Durcheinander herrsche. Er forderte die Geographen auf, hier an einer möglichst weitgehenden Gleichschaltung mitzuarbeiten, insbesondere amtliche britische Statistiken durch Festlegung ihrer Erhebungsbezirke überhaupt erst vergleichsfähig zu machen, und für eine gute Benennung der neuen Einheiten Sorge zu tragen. Interessant ist sein Hinweis darauf, daß von der Mitte der zwanziger Jahre ab die regionalen Rundfunksender viel dazu beigetragen haben, in England ein neues, großräumiges Provinz-Bewußtsein in der Bevölkerung zu schaffen, das sich deutlich von dem nach den alten Grafschaften unterscheidet.

Der Krieg brachte zwangsläufig eine außerordentlich starke Hinwendung aller Interessen auf die Kräfte des eigenen Landes. Der festländische Beobachter ist geneigt, diesen starken praktischen Anreiz als eine notwendige Voraussetzung für den nüchternen Engländer anzusehen, sich jetzt mit dem räumlichen Niederschlag von Wirtschaftskräften und sozialen Beziehungen im Lande zu befassen. Die Neugliederung der Verwaltungsbezirke auf Grund der gegenwärtig wirklich vorhandenen Verflechtungen, die Feststellung der tatsächlichen Gebietszentren und die Abgrenzung ihrer Einzugsgebiete sind die Gesichtspunkte, unter denen die stadtgeographische Forschung seitdem steht. Es soll aber jetzt schon nachdrücklich erwähnt sein, daß diese Ausrichtung nach praktischen Notwendigkeiten dem wissenschaftlichen Wert der Arbeiten nicht abträglich gewesen ist; vielmehr konnte die gleichgerichtete Forschung in kurzer Zeit sehr bemerkenswerte Fortschritte und fruchtbare Anregungen für unsere gesamte Wissenschaft erzielen.

Hatte Dickinson 1932 die Marktorte in East Anglia nach ihrer Bedeutung in vier Gruppen klassifiziert⁷⁾, so stellte 1944 A. E. Smailes eine allgemeine „Hierarchie“ der Städte auf⁸⁾. Er geht dabei aus von einem vollständig ausgerüsteten Stadtgebilde („fully fledged town“, so auch Dickinson), das versehen ist mit 3—4 Bankinstituten, darauf sich gründendem Einzelhandel mit Spezialgeschäften und einem Warenhaus, dem Woolworth store. Hier findet sich gewöhnlich auch eine höhere Schule, ein Krankenhaus, mehrere Kinos und eine Lokalzeitung. Diese Einrichtungen finden sich fast stets zu einem charakteristischen Komplex zusammen, dem Smailes die Formel ABCD

¹⁾ H. Dörries, Siedlungs- und Bevölkerungsgeographie (1908—1938), Geogr. Jahrb. 55, S. 263, Gotha 1940.

²⁾ R. E. Dickinson, Die gegenwärtigen Strömungen der britischen Geographie, Geogr. Ztschr. 1938, S. 258.

³⁾ J. Sölch, Die Städte in der vortechnischen Kulturlandschaft Englands, Geogr. Ztschr. 1938, S. 41.

⁴⁾ L. D. Stamp and S. H. Beaver, The British Isles, 3. edit. London 1941, S. 573 f.

⁵⁾ C. B. Fawcett, Natural divisions of England, Geogr. Journ. 49, 1917, S. 117.

⁶⁾ E. W. Gilbert, Practical regionalism in England and Wales, Geogr. Journ. 94, 1939, S. 29.

⁷⁾ R. E. Dickinson, Distributions and Functions of the Urban Settlements of East Anglia, Geography, XVII, March 1932.

⁸⁾ A. E. Smailes, The Urban Hierarchy in England and Wales, Geography XXIX, Part 2, June 1944.

gibt. Hierin kennzeichnet der Buchstabe A die wirtschaftliche Vollausrüstung, B die Existenz von höherer Schule und Krankenhaus, C bezeichnet mehrere Kinos und D die Lokalzeitung. Die Zeichen A', B' usw. gibt er Orten, die auf dem betreffenden Gebiet nicht voll ausgerüstet sind; seine Mindestformel für den Rang „town“ ist A' B' C' D oder A' BC'. Orte, die diese Mindestformel nicht erfüllen, sind als sub-towns eingestuft. Unterhalb dieses Ranges findet sich eine große Mannigfaltigkeit von weiteren Stufen, aber es ist keine deutlich ausgeprägte Komplexbildung mehr anzutreffen.

Unter den Städten der höheren Grade stehen neben London 8 „regional capitals“ als Gebietshauptorte (Birmingham, Bristol, Cardiff, Leeds, Liverpool, Manchester, Newcastle, Nottingham), zu denen noch Norwich und Southampton als Sekundärhauptorte in den abgelegeneren Teilen des Einzugsgebietes von London, desgl. Plymouth in bezug auf Bristol kommen. Aber auch diejenigen Orte, deren Bedeutung nicht auf ihrer Eigenschaft als Gebietszentrum, sondern auf ihrer eigenen Größe und wirtschaftlichen Bedeutung beruht, wie Hull, Sheffield und Leicester, stellt *Smailes* auf dieselbe Stufe. Diesen 15 Städten ist gemeinsam der Sitz regionaler Staatsbehörden und Wirtschaftsorganisationen, Universitäten, bedeutende Lebensmittelbörsen und zumeist auch das Erscheinen von sowohl Morgen- wie Abendzeitungen.

Auf der zweithöchsten Stufe stehen die „cities“ mit einmal erscheinenden Tageszeitungen, Fernsprechämtern, Arbeitsämtern u. a. Behörden, größeren Krankenhäusern usw. Zwischen diesen und der Grundstufe der „towns“ ist noch die heterogene Gruppe der kleineren cities oder größeren towns einzuordnen, in denen der eine oder andere Charakterzug stärker hervortritt; sie sind entweder vorwiegend Industriestädte oder Verwaltungsmittelpunkte oder Kurorte. Nur einige altüberkommene Gerichts- und Kirchenbehördensitze höheren Ranges sind nicht in dieser Gruppe, sondern in kleineren Orten zu finden. Gerade diese Gruppe der „major towns“ hat sich trotz ihrer Verschiedenheit in den Funktionen in den letzten Jahrzehnten zu ständig größerer Gleichartigkeit im Stadtbild entwickelt; denn hier sind Warenhäuser, Lichtspielhäuser u. dgl. oft im Besitz großer Gesellschaften und Konzerne, die ihre Gebäude in den einzelnen Orten weitgehend ähnlich gestalten, so daß man im Zentrum vieler dieser Städte fast dieselben Gebäude wiedertrifft. („The same cards are in the pack, but they are shuffled differently“.)

Die Ermittlung des Ranges einer Stadt wird an einer Tabelle ihrer zentralen Einrichtungen gezeigt, die Verteilung der einzelnen Stadtstufen zeigt eine Übersichtskarte, die aber nicht weiter behandelt wird. Die Zahl der Vertreter in den einzelnen Rängen der Städte-Hierarchie gibt *Smailes* wie folgt an: Nicht ganz 40 cities stehen 100 major towns und etwa 330 towns gegenüber, dazu rund 250 sub-towns. Das Verhältnis der ersten drei Gruppen ist also ungefähr wie 1:3:9.

Christallers Theorie der Zentralen Orte hat bis zum Kriegsende keinen Eingang in die englische Fachliteratur gefunden; um so bemerkenswerter ist,

daß auch *Smailes* auf induktive Weise zu der gleichen Progression wie *Christaller*⁹⁾ kommt, wobei man den „fully fledged towns“ von *Smailes* die K-Orte *Christallers* wohl gleichsetzen kann.

Nach dem Kriege blieb das öffentliche Interesse an vertiefter Kenntnis des eigenen Landes nicht nur erhalten, sondern wurde durch den Regierungswechsel von 1945 noch erheblich verstärkt. Es wundert daher nicht, daß die britische stadtgeographische Forschung in gleicher Richtung weiterarbeitet. Durch eine Besprechung von *Ullman*¹⁰⁾ waren die englischen Geographen auf *Christallers* Werk nachdrücklicher aufmerksam geworden und setzten sich nun mit ihm auseinander. Man wird nicht erstaunt sein, daß *Christallers* Gedankengänge in ihrem rein deduktiven Charakter in Großbritannien recht kritisch aufgenommen wurden. *Smailes* unternimmt es daher¹¹⁾, das heutige Netz der Städte in England und Wales mehr als Folge von konkreten geographischen und technischen Gegebenheiten darzustellen. Er wendet gegen *Christaller* ein, daß dieser geographischen und historischen Faktoren zu wenig Gewicht beimesse, dagegen die zentralen Funktionen der Städte überbetone ohne Berücksichtigung der auf die „point-production“ gegründeten Eigenbedeutung der Stadt. Die mit der Untersuchung von *Smailes* beabsichtigte Kritik an *Christaller* trifft nicht voll zu, weil dieser eben nicht die Verteilung der Städte an sich, sondern die Gesetze der Verteilung und Rangordnung einer an die Städte geknüpften „Zentralität“ als eines Bedeutungsüberschusses im Auge hat. Doch dürfte die *Smailessche* Abhandlung gerade wegen der Beschäftigung mit den Eigengesetzen des englischen Städteneetzes auch in Deutschland aufmerksame Beachtung verdienen.

Zwei Faktoren habe nach *Smailes* das gegenwärtige Netz städtischer Siedlungen in England hauptsächlich bestimmt: die Lage der Bodenschätze und die Küste. Beide schränken die Anwendbarkeit des *Christallerschen* Versorgungsprinzips auf die Verteilung der Städte weitgehend ein. Wichtig ist dabei der Umstand, daß in Großbritannien die ersten kräftigen Ansätze zur industriellen Entwicklung bei Umstellung auf die Dampfkraft noch vor der Anlage eines Eisenbahnnetzes wirksam wurden. Es war daher nicht möglich, z. B. die alten englischen Textilgebiete mit transportierter Kohle zu versorgen, sondern diese mußten, soweit sie nicht schon in der Nähe der Kohlenfelder lagen, dorthin verlagert werden. Ähnliches gilt von dem Zwang, den die günstigeren unter den Häfen auf die Lokalisierung der Verarbeitung überseeischer Rohstoffe ausübten. In England hat die Eisenbahn dann nicht wie auf dem Kontinent oder in Amerika zur Verteilung der Industrie über das Land beigetragen, sondern sie diente jetzt in erster Linie dazu, die bereits vorhandenen neuen Industriegebiete mit

⁹⁾ *W. Christaller*, Die zentralen Orte in Süddeutschland, Jena 1933, S. 72.

¹⁰⁾ *Ullman*, A Theory of Localisation of Cities, American Journal of Sociology, Vol. XLVI 1940—41.

¹¹⁾ *A. E. Smailes*, The Urban Mesh of England and Wales, Institute of British Geographers, Transactions and Papers, 1946.

den großen Häfen und der Landeshauptstadt zu verbinden. Die daraus wieder resultierende Verstärkung der schon vorhandenen Zentren hat zu einer völligen Umwälzung in der Verteilung der Städte im Zuge der „Industrial Revolution“ geführt¹²⁾. Heute bildet daher das Gebiet größter Städtedichte ein hantelförmiges Gebilde mit den beiden Kreisen von etwa 65 km Radius um London und Manchester — der letztere wird durch 40 km-Kreise um Birmingham und Nottingham deformiert — verbunden durch einen „Hals“, in dem Northampton liegt. Außerhalb dieser Städtelhäufung ist *Christallers* Schema im ebenen, vorwiegend landwirtschaftlich bestimmten East Anglia mit einiger Näherung anzutreffen, nicht dagegen im stärker reliefierten SW-England und in Wales. („Once, Britain's lowland is left, gone is all semblance of uniformity in the urban distribution“).

Wenn *Smailes* aber die Bedeutung von Newcastle on Tyne, Norwich, Southampton und Carlisle als Gebietshauptorte (s. o.) erklärt aus dem Zusammenwirken des Bedarfs an städtischen Diensten, den die örtliche Bevölkerung selbst braucht, und des Bedarfs, der sich aus der großen Entfernung der Umgebung dieser Städte von London ergibt, so spricht das nur für die Gültigkeit des *Christallers* Schemas. („Distance from large cities invests special regional importance to the major towns situated within this area“). Es ist allerdings nicht zu erwarten, daß auf der relativ kleinräumigen Insel sich volle L-Systeme ausbilden würden.

Besonders wertvoll wird für die deutsche Forschung die Behandlung der Verschiebung der Zentralitätsverhältnisse in jüngster Zeit sein. Der moderne Verkehr hat die Bedeutung der Entfernung vermindert, dadurch zwar einerseits die Zentralisierung der höheren zentralen Dienste gefördert, die der niederen aber verringert. Dies prägt sich in England, in dem die Kontinuität der zentralen Orte durch die industrielle Revolution in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ohnehin gestört wurde, stärker aus als bei uns. Im Verein mit der auch in England beobachteten Auslagerung der Fabriken aus den städtischen Zentren — wobei die Städte als Organisations- und Bürozentren aber noch gewinnen — bahnt sich hier eine Verstärkung der zentralen Orte höheren Ranges und eine Vermehrung derjenigen niedrigsten Ranges an und damit eine Verschiebung im Kräfteverhältnis der heute vorhandenen Hierarchie.

Diese Untersuchung von *Smailes* wurde hier deshalb so ausführlich behandelt, weil sie geeignet ist, die deutsche Stadtgeographie auf Grenzen des *Christallers* Schemas aufmerksam zu machen, die in England besonders deutlich werden. Sie zeigen sich sowohl in den Städteballungen der „Reviere“, die fast ein Drittel der Fläche Englands bedecken, als auch in der gestörten Kontinuität der Entwicklung des Städtewesens in England. Es wird hieran deutlich, wie Süddeutschland als ein rings von Landflächen umgebenes Gebiet mit allmählicher technischer Ent-

wicklung, ohne Reviere und bedeutendere Gelände-hindernisse ein besonders günstiges Beispiel für die „Verifikation“ der *Christallers* Theorie ist.

Auch *Dickinson*¹³⁾ setzt sich mit *Christaller* auseinander und stellt fest, daß dieser die Rolle der modernen Industrie als städtebildenden Faktor unterschätze, da er neben den ökonomischen Lokalisierungsgesetzen für zentrale Dienste nur dem Fernverkehr und der Verwaltungsorganisation eine Rolle zuerkenne. Das Hauptanliegen *Dickinsons* ist, von den Funktionen der Stadt und den Wechselbeziehungen mit ihrem Umland zu einer Gliederung der Staaten in von Zentren bestimmte „Regionen“ vorzudringen. Er gibt damit die begrifflichen und methodischen Grundlagen zu dem von *E. W. Gilbert* (s. o.) aufgeworfenen Programm. Es würde zu weit führen, die Fülle von Beispielen aus USA, England und Frankreich zu erwähnen, wichtig erscheint hier seine Definition einer Region als eines Gebietes irgendwie gearteter gleichartiger menschlicher Betätigung und Organisation, das aber zur vollständigen Erfassung nicht ohne sein Zentrum betrachtet werden kann. Denn es liegt hinter aller räumlichen Struktur der menschlichen Gesellschaft ein zentralisierendes Prinzip, das sich in der Herausbildung von kernhaften Siedlungen gleich welcher Größe äußert. Eigenart und Grenzen der Regionen müssen daher mit Begriffen erforscht werden, die deren soziologischem Charakter gerecht werden. Das heißt aber nicht, daß von der Geographie nur insofern Beiträge zur Erforschung der Regionen gegeben werden können, soweit ihre Struktur durch natürliche Faktoren bestimmt wird. Die Stadt als Zentrum einer Region wird im Sinne *Bobeks* durch die Eigenart des städtischen Lebens und durch die Tätigkeit ihrer Bewohner von der Umgebung gesondert. Entscheidend für die Sondernung sind die Dienste, die dieses Zentrum sowohl für seine eigenen Bewohner wie für das Umland versteht. Das unterscheidet die Stadt von der Werks-siedlung.

Im Gegensatz dazu stellt *Smailes*¹⁴⁾ fest, daß heute die Städte aus sich selbst leben, das umgebende Land habe sich lediglich auf das Vorhandensein der städtischen Siedlung als Standort höherer Versorgungseinrichtungen eingestellt. Die Zentralität einer Stadt sei also kein notwendiges Charakteristikum derselben. Art und Grenzen des städtischen „Feldes“

¹³⁾ R. E. Dickinson, City, Region and Regionalism. A geographical contribution to human ecology. London 1947. Ref. H. Carol in Geographica helvetica 1948 S. 190 und C. Troll in Erdkunde 1949, S. 188.

¹⁴⁾ A. E. Smailes, The Analysis and Delimitation of Urban Fields, Geography, Vol. XXXII, part 4, Dec. 1947. — (Diese von *Smailes* gemachte Anregung ist inzwischen der Verwirklichung näher gebracht worden. Die Geographical Association hat noch 1947 einen ständigen Ausschuss zur Untersuchung städtischer Einflußgebiete ins Leben gerufen, der unter Leitung von *Smailes* die Schüler höherer Schulen für die Feststellung von Einzugsgebieten heranzieht. Für jedes Dorf und jeden Weiler wird durch Fragebogen das zugehörige Zentrum als Schul-, Einkaufs-, Absatz- und Vergnügungsort festgestellt. Die Untersuchungen haben in einigen Grafschaften des Südens begonnen, sie sollen über das ganze Land ausgedehnt werden.)

¹²⁾ Hierauf hat auch *J. Sölch* a. a. O. S. 56 hingewiesen.

sind deshalb nur von der Stadt aus festzustellen. *Smailes* gibt hierzu eine große Anzahl von Merkmalen, die zur Analyse des Feldes herangezogen werden können. Diese Merkmale sind in ihrer Gesamtheit gut geeignet, ein Bild von den teilweise andersartigen Stadt-Land-Beziehungen in Großbritannien zu geben. Wegen der Dichte des Städtetetzes sind die städtischen Kraftfelder oder auch „Gezeitengebiete“ nicht durch indifferente Säume gebildet, sondern die Felder überschneiden sich in England fast immer. Auf diese Kraftfelder sollte die Verwaltungsorganisation abgestimmt werden, selbst wenn damit ständige Nachprüfungen und Änderungen in der Verwaltungsgliederung verbunden sein würden. Aber noch ist die Kenntnis der Kraftfelder hierfür zu gering. Einzeluntersuchungen zur Feststellung der Methoden sind notwendig. Dann aber könnte daran gedacht werden, ähnlich wie bei der Bodennutzungskartierung eine Aufnahme der städtischen Einflußgebiete vorzunehmen, die auch hier wegen des staatsbürgerlich-erzieherischen Wertes von den Schulen durchgeführt werden könnte¹⁵⁾.

Die Pläne zur Neugliederung der Verwaltungsgebiete stellt *Gilbert* vergleichend zur Diskussion¹⁶⁾. Von einer umfassenden Untersuchung zur Abgrenzung von städtischen Einflußgebieten auf Grund des Überland-Omnibusverkehrs berichtete *F. H. W. Green*¹⁷⁾. Die Auswertung des im Vergleich zu den deutschen Verhältnissen dichten Omnibus-Systems zeigt methodisch und sachlich wichtige Ergebnisse, auf die hier aber nicht näher eingegangen werden kann, da der Referent den Bericht zwar gehört hat, die Arbeit aber erst während der Drucklegung dieses Berichtes veröffentlicht ist. Dieser Untersuchung waren zwei Vorarbeiten vom gleichen Verfasser in N-Irland und SW-England voraufgegangen¹⁸⁾, in denen die Methode erprobt und ihre Brauchbarkeit erwiesen wurde. Methode erprobt und ihre Brauchbarkeit erwiesen wurde.

Die hier behandelten Untersuchungen greifen nur sehr selten auf regionale oder lokale Vorarbeiten zurück, da deren Anzahl und Dichte noch zu gering ist, um mit induktiver Methode zu Zusammenfassungen gelangen zu können. *Smailes*¹⁹⁾ und *Green* (s. o.) haben durch eigene Vorstudien sich Ideen und Methoden erarbeitet. Sie haben aber auch zu einer noch im Wachsen begriffenen Zahl von Dissertationen, Studien des Ministry of Town and Country Planning usw. angeregt, die an Einzelobjekten die Funktionen der Zentren und ihre Beziehungen zum

Umland untersuchen. Hier sind anregende und für einen Vergleich wertvolle Ergebnisse zu erwarten, besonders da die Bearbeiter neben dem britischen vor allem das amerikanische einschlägige soziologische und geographische Schrifttum heranziehen.

So ist durch die politische Situation in der Kriegs- und Nachkriegszeit die Bearbeitung stadtgeographischer Fragen in Großbritannien außerordentlich belebt worden. Die von *Dickinson* noch 1938 beklagte Uneinheitlichkeit in der britischen Geographie²⁰⁾ scheint auf diesem Gebiet überwunden zu sein, um einer bemerkenswert gleichgerichteten Arbeit zum Ziele einer Neugliederung des Landes Platz zu machen. Das 1947 von der British Association for the Advancement of Science, Section E, begründete Research Committee „to promote and co-ordinate studies in urban geography in the British Isles“ ist bestrebt, hierin weitere Fortschritte zu erzielen. Die Leitung des Committee hat Prof. *C. B. Fawcett*, Sekretär ist *E. A. Smailes*, außerdem wirken *G. Conzen*, *E. W. Gilbert* und *E. C. Willatts* mit.

R. Klöpffer

DIE BEDEUTUNG DER GEOGRAPHIE FÜR DIE FESTLEGUNG DER STAATSGRENZEN

Die Staatstheoretiker haben schon von Plato und Aristoteles an immer die große Bedeutung betont, die den geographischen Tatsachen für den Staat zukommt. In keinem anderen Bereich des staatlichen Lebens spielt aber die Geographie eine so wichtige Rolle wie bei der Festlegung von Staatsgrenzen.

Bei der Ziehung von Staatsgrenzen sind drei Abschnitte zu unterscheiden:

- die Grenzbestimmung, das ist die politische Entscheidung über den Grenzverlauf;
- die Grenzfestlegung, das ist die rechtliche Festlegung der politischen Entscheidung;
- die Grenzziehung, das ist die Ausführung der rechtlich festgelegten politischen Entscheidung an Ort und Stelle im Gelände.

Eine *Grenzbestimmung*, die heute fast immer am Verhandlungstisch erfolgt, manchmal allerdings auch anders, etwa durch einen Schiedsspruch erfolgen kann, erfordert ein Doppeltes: Kenntnis der örtlichen geographischen Gegebenheiten und einen klaren politischen Willen.

Die Geographie muß in erster Linie auf Grund ihrer Kenntnis der örtlichen Verhältnisse die Grundlagen für die Bestimmung der Grenze liefern. Diese Unterlagen sind immer und überall *Karten*. In dicht besiedelten Gebieten tritt dazu noch als wesentliches Hilfsmittel für die Grenzbestimmung die Statistik. In weniger erschlossenen Gebieten ist neben Karten die Kenntnis von Land und Natur des Grenzgebiets besonders wichtig.

Ausgangspunkt für jede Grenzbestimmung sind *richtige Karten*. Auf ihre Genauigkeit und Zuverlässigkeit wird deshalb größter Wert gelegt. Viele Grenzstreitigkeiten Mittelamerikas haben ihre Ursache darin, daß es 1821, als die mittelamerikanischen

¹⁵⁾ Vgl. hierzu *R. Klöpffer*, Das britische Bodennutzungskartenwerk, Raumforschung und Raumordnung. 1950, S. 76.

¹⁶⁾ *E. W. Gilbert*, The Boundaries of Local Government Areas. Geogr. Journal 1948.

¹⁷⁾ *F. H. W. Green*, Urban Hinterlands in England and Wales: an analysis of bus services. Geogr. Journ. Vol. CXVI, 1950, S. 64.

¹⁸⁾ *Ders.*, Town and Country in Northern Ireland, from a study of motor-bus-services, Geography XXXIV, S. 89 und Transactions of the Institute of British Geographers, London 1948.

¹⁹⁾ Middlesbrough Survey and Plan. 1947. Part II. The Geographical Setting.

²⁰⁾ Geogr. Zeitschr. 1938, S. 269.