

# Die geographische Lage der Siedlungen, insbesondere der Städte, im mittleren Elbetal.

Von

Dr. Wütschke, Oberlehrer, Dessau.

Dazu 6 Skizzen. (Skizze 2—6 auf Tafel II.)

Der der folgenden siedlungsgeographischen Untersuchung zugrunde liegende Abschnitt des mittleren Elbetales bildet geologisch einen Teil des Breslau-Magdeburger Urstromtales, und zwar dessen am einheitlichsten gestalteten Teil. Oberhalb der Mündung der schwarzen Elster in die Elbe schufen die eiszeitlichen Schmelzwasser eine sehr breite Niederung, die heute von jenen beiden Flüssen benutzt wird, deren einstige, noch nicht eingedeichte Arme sie wirt durchschnitten und zerteilten. Erst von ihrer Vereinigung an, etwa zwischen Wittenberg und Kemberg, verringert sich die Talbreite jenes Urstromes wesentlich. Eine mäßige Ausweitung erfährt sie nur an drei Stellen: einmal nahe der Mündung des heute von der Mulde durchzogenen Urstromarmes, ein zweites Mal beim Eintritt der Saale, endlich unterhalb Magdeburg kurz vor der Einmündung des heutigen Ohretals in die Elbeniederung; aber diese kurzen Talweitungen stören nicht die Einheitlichkeit des ganzen Talabschnittes, höchstens erscheint dadurch die linke Uferbegrenzung weniger augenfällig als die rechte. Nördlich Magdeburg gabelt sich das Tal: der schmalere Talarm ist eine heute widersinnig von der Ohre durchflossene Fortsetzung des Urstromtales über die Aller zur Weser,<sup>1)</sup> der andere breitere ist der Durchbrucharm der Schmelzwasser und späteren Elbwasser durch den Fläming-Altmarkischen Höhenrücken zum Glogau-Baruther Tal und dem Vereinigungsgebiet der mittleren norddeutschen Urströme. Als Grenzen, die auch für die siedlungsgeographische Untersuchung maßgebend sein werden, sind demnach die Linie Wittenberg-Kemberg im Osten, Jersleben-Samswegen im Nordwesten und Burg-Rogätz im Norden zu betrachten. (Zum Folgenden Skizze 2 als Uebersicht.)

Dieser Abschnitt des Urstromtales läßt geologisch wie morphologisch eine deutliche Zweiteilung erkennen, als deren Grenzscheide

<sup>1)</sup> Diese Ansicht Keilhacks in: Erdgeschichtliche Entwicklung und geologische Verhältnisse der Gegend von Magdeburg. Magdeburg, Fabersche Buchdruckerei, 1909, S. 79 steht im Gegensatz zu Wahnschaffes in der „Oberflächen-gestaltung Norddeutschlands“, 3. Auflage.

etwa das Gebiet der Saalemündung gelten kann. Wir nennen das östliche Stück von Wittenberg bis zur Saale das Anhaltische Urstromtal, wenn es auch nicht völlig innerhalb der politischen Grenzen des Landes liegt. Von da bis zur Nordgrenze des ganzen Talabschnittes ist der Magdeburger Talbogen zu rechnen.

Die seitlichen Ufergrenzen des Urstromtales werden bestimmt durch die Ränder der begleitenden Diluvialhochflächen, rechts durch den Rand der der jüngsten Vereisung zugehörigen Hochfläche des Flämings, die sich, vom heutigen Elbtal durchbrochen, nach Nordwest in die Altmark hinein fortsetzt, links durch die Ränder der Gräfenhainicher (zwischen Elbe und Mulde), der Köthener (zwischen Mulde und Saale), der Bördehochfläche (zwischen Saale und Ohre), die teils der letzten, teils der vorletzten Vereisung zugerechnet werden.<sup>1)</sup> Diesen diluvialen Uferändern lagert sich die durch die Schmelzwasser des Breslau-Magdeburger Urstromes abgesetzte Talsandterrasse vor, die meist im allmählichem Uebergang, vielfach aber auch ziemlich unvermittelt in den alluvialen Schlickboden des heutigen eigentlichen Elbetales abfällt. Der Talsand ist nicht mehr überall gleichmäßig erhalten; vielfach ist er durch die alluvialen Elbwasser zerstückelt und verschleppt oder gänzlich zerstört; oder er ist von Schlick, Moorerde und Torf überdeckt. An noch anderen Stellen ist seine im allgemeinen gleichmäßige Oberfläche durch mannigfaltig gestaltete alluviale Dünenaufwehungen verändert worden.

Im Anhaltischen Urstromtal begleitet die Talsandterrasse den Nordrand nur zwischen Wittenberg bis östlich Roßlau in einzelnen Resten, westlich davon ist sie gänzlich den Elbwässern zum Opfer gefallen, die hier einen sehr steilen Abbruch der Diluvialhochfläche unmittelbar bespülen. Erst von dem Elbbogen bei Aken an lagert er sich wieder in breiterem Streifen vor. Der Wechsel des Steilabfalls der Flämingshochebene und des sanfteren der Talsandterrasse ist besonders zwischen Wittenberg und Roßlau augenfällig. In einem gewissen Gegensatz zu dieser morphologischen Gestaltung des nördlichen Urstromtalrandes steht der Südrand des Tales, wo die höhere Diluvialfläche (ihre Grenze fällt zwischen Mulde und Saale fast genau mit der 60 m Isohypse zusammen) nur ganz allmählich in die hier sehr breit entwickelte Talsandterrasse und diese wieder ebenfalls ohne merklichen Uebergang in das alluviale Schwemmland verläuft. Ganz besonders auffallend ist die siedlungsgeographisch von Bedeutung gewordene Tatsache, daß die den alluvialen Talboden überlagernden Talsande nicht der völligen Zerstörung durch die alluvialen Elbwasser anheimgefallen sind, im Gegenteil: an keiner Stelle des gesamten Urstromtalabschnittes von Wittenberg bis unterhalb Magdeburg überragen soviel Talsandinseln den alluvialen Schlickboden wie im Anhaltischen Urstromtal, namentlich zwischen Mulde und Saale. Vermehrt werden diese inselartigen Talsandbildungen noch durch

<sup>1)</sup> Wiegers, Erläuterungen z. geol. Karte von Preußen usw., Lieferung 164, S. 5, z. B. stellt sie „mit Bestimmtheit“ zur vorletzten Vereisung, während sie v. Linstow, Jahrb. d. Kgl. Pr. Geol. Landesanst. f. 1905, S. 484 ff., der letzten Vereisung zuweist.

zahlreiche Flugsanddünen, die gleichfalls in diesem Talabschnitt ihre ausgedehnteste Verbreitung erreichen und teilweise dem Talsand aufgesetzt sind.

Im Magdeburger Bogen fehlt die Talsandterrasse nur an einer Stelle, etwa von dem Austritt der Ehle in die Niederung bis zum Steilhang von Hohenwarthe, wo die Elbe die Grundmoräne der jüngsten Eiszeit durchbrochen hat. Sonst ist überall ein breiter Talsandstreifen vorgelagert, der, oft mit aufgesetzten Flugsanddünen, auch das gomernsche Silurgebirge nahezu völlig überdeckt. Vor dem linken, westlichen Talrand ist der Talsandstreifen überall erhalten. Er ist besonders breit zwischen Saale und Schönebeck, wo er oligozänen Schichten aufgesetzt und von einer teilweise verschwemmten, in Schwarzerde umgewandelten Lößdecke überlagert wird. Nach Norden zu verschmälert er sich so stark, daß bei Salbke die Bördehochfläche fast unmittelbar die Elbeniederung berührt. Hier tritt der Hochflächencharakter der Börde vom Elbetal aus gesehen durch den dicht am Rande südwärts verlaufenden, von v. Linstow <sup>1)</sup> als Endmoräne (Staumoräne) der letzten Vereisung angesehene Kies- und Sandrücken ganz besonders in Erscheinung. Allmählich nach Norden breiter und breiter werdend, überdeckt der Talsand den paläozoischen „Magdeburger Uferstrand“ und lagert sich dann in breiter Fläche der Nordostecke der Börde vor, um schließlich die Hänge der Ohreniederung nordwestwärts zu begleiten. Völlig zerstört ist die linke Talsandterrasse im Hohenwarthener Durchbruch, oder sie ist, wenn man der Ansicht Keilhacks über die Fortsetzung des Urstromtales über die Ohre zur Weser teilt, dort nie vorhanden gewesen.

Dem Talboden des Magdeburger Bogens fehlen die Talsandbildungen im Gegensatz zum Anhaltischen Urstromtal, wo sie in starker Zerrissenheit und in großer Mannigfaltigkeit ausgebildet sind, fast gänzlich. Nur in kleinen Fetzen und Bruchstücken sind sie noch erhalten. Der Grund dürfte darin zu sehen sein, daß infolge des Durchschneidens der Hohenwarthener Talenge eine Stauung der alluvialen Elbewasser erfolgte, die die Talebene in zahlreichen Armen durchsetzten und beim Abfluß alle Tal- und Flugsandbildungen zerstückelten und mit sich rissen. <sup>2)</sup>

Das schematische Profil durch das Urstromtal würde demnach folgendes sein:



<sup>1)</sup> Ueber die Ausdehnung der letzten Vereisung in Mittelddeutschland. Jahrb. der Preuß. Geol. Landesanstalt für 1905. Bd. XXVI. Berlin 1906.

<sup>2)</sup> Noch heute tritt bei Hochwasser eine Stauung ein, der durch den breiten, im Zuge der „alten Elbe“ und der Ehle verlaufenden Umflutkanal vorgebeugt ist.

Nicht ohne Einfluß auf die Gestaltung der Talränder und zum Teil auf die Anlage der Siedlungen sind die tektonischen Verhältnisse im mittleren Elbegebiet gewesen. Das Urstromtal erreicht etwa in der Gegend der heutigen Saalemündung das geologisch besonders charakteristische Grenzgebiet des am weitesten nach Nordosten vorgeschobenen Teiles des mesozoischen Faltengebirges zwischen Harz und Flechtingen-Magdeburger Höhenzug. Der äußere Bruchrand des letzteren, an dem das nordwärts angelagerte Mesozoikum tief abgesunken ist, liegt etwa unter der heutigen Ohrelinie und setzt sich nach Südosten in unbekannter Linienführung und Tiefe fort. Dem inneren Bruchrand des Horstes lehnt sich die Schönebecker Triasmulde an. Er verläuft dann in der Linie Plötzky bei Gommern-Walternienburg und hat seine unterirdische Fortsetzung über Dessau, Raguhn, wo er in Richtung auf Cöthen zurückbiegt. Das Urstromtal selbst also von Magdeburg bis Dessau und von da das heutige Muldetal kennzeichnet etwa den Verlauf der Bruchlinie. Die Rückbiegung von Raguhn bis Cöthen würde etwa mit dem Ostteil der Fuhneniederung zusammenfallen. Wie weit die Entstehung der diluvialen Flußtäler mit diesen Bruchlinien in innerem Zusammenhang steht, bedarf noch näherer Untersuchung.<sup>1)</sup> Je weiter wir uns von der Schönebecker Triasmulde dem Südostwinkel der mesozoischen Mulde nähern, um so mehr nimmt die spätere tertiäre und diluviale Ueberdeckung zu, so daß am Südrand des Anhaltischen Urstromtales mesozoisches Gestein nicht mehr zutage tritt, sondern nur noch in tieferen Bohrungen nachgewiesen ist.<sup>2)</sup>

Die spätere Ueberdeckung dieses ganzen nordostharzischen Faltengebietes durch tertiäre und diluviale Ablagerungen ist nicht gleichmäßig erfolgt, ebenso wie ihre Zerstörung in sehr wechselvollem Maße stattfand. Zumeist ist das Tertiär gleichfalls — wie die alte triassische Oberfläche — von den Diluvialbildungen noch völlig verhüllt; aber an vielen Stellen ist diese Decke doch sehr dünn und teilweise gänzlich verschwunden, so daß am Rande des Urstromtales vielfach tertiäre Ablagerungen bloßgelegt und flächenhaft ausgebreitet sind.

Unter Berücksichtigung dieses tektonischen Aufbaues und der späteren Ueberdeckung des mesozoischen Faltengebietes ergibt sich etwa folgendes Bild:

Das Anhaltische Urstromtal ist im wesentlichen von diluvialen Ablagerungen begrenzt; nirgends sind in seinem Bereiche ältere Formationsglieder als tertiäre nachgewiesen, und auch diese nur in beschränktem Maße. Untermiozäne Sande und Tone mit eingeschlossenen Braunkohlenflözen treten bei Wittenberg und Coswig am Nordrand des Tales teils zutage, teils sind sie von einer dünnen Diluvialdecke überlagert. Vom älteren Tertiär sind der Septarienton des Mitteloligozäns und Glaukonitsande des marinen Oberoligozäns am Steilrand

<sup>1)</sup> Siehe die Karte des voroligozänen Untergrundes von Zerbst und Umgebung, S. 8 der Erläuterungen der geol. Karte von Preußen . . . Lieferung 164, sowie das Profil Borgesdorf-Zerbst-Deetz, S. 9; — ferner Keilhack, a. a. O., S. 26.

<sup>2)</sup> Muschelkalk, südöstlich Mosigkau in 87 m Tiefe (Blatt Aken); Sandsteine der Buntsandsteinformation in etwa 60 m Tiefe bei Kleutsch am rechten Muldetalrand (Blatt Raguhn). Zweifelhafte Sandsteine sind westlich Raguhn erbohrt.

des Tales westlich Roßlau erschlossen, bei Steutz treten sie in geringer Ausdehnung flächenhaft auf. Im Süden des anhaltischen Urstromtales sind nur an einer Stelle tertiäre Ablagerungen vorhanden, und zwar an der Umbiegungsstelle des Tales aus seiner ostwestlichen Richtung in eine südost-nordwestliche. Bei Trebbichau wird die dort unter flächenhaft auftretenden mitteloligozänen Tonen lagernde eozäne Braunkohle abgebaut.

Für die Gestaltung des Magdeburger Bogens und seiner Talränder kommen ganz andere Faktoren in Betracht. Das Ostufer wird zwar im wesentlichen auch hier vom diluvialen Rande der westlichen Flämingshochfläche gebildet, nur der mitteloligozäne Septarienton tritt zuweilen, so am Steilhang von Hoheňwarthe, bis dicht an die Niederung heran. Aber innerhalb des Bogens durchbricht der Urstrom den paläozoischen Horst des Flechtingen-Magdeburger Höhenzuges, so daß auf dem linken Ufer an der am weitesten nach Westen ausbiegenden Stelle ein besonders hoher Talrand unterkarbonischen Kulms und Zechsteins entstanden ist, der heute die Stadt Magdeburg trägt, während am rechten Ufer bei Gommern der Durchbruchrand des allmählich nach SO unter die diluviale Decke absinkenden Horstes sich in Anlehnung an die Flämingshochfläche als kleiner silurischer Teilhorst aus der Niederung erhebt. Ebenso zeigt der linke Talrand des Magdeburger Bogens eine nicht einheitliche geologische Zusammensetzung. Die große, allmählich in die alluviale Niederung übergehende Talsandhalbinsel nördlich der unteren Saale verhüllt eozäne Ablagerungen, deren Kohle zum Teil abgebaut wird, und ist ihrerseits wieder von umgelagertem, interglazialen Löß überdeckt. Am Börderand selbst aber beginnt das wellige Relief der ehemaligen Triasoberfläche mit ihrer tertiären und interglazialen Lößüberdeckung, die den Urstromtalrand nordwärts bis zum „Magdeburger Uferand“ bildet. Sein gleichfalls von Talsanden überlagerter Abbruch erhebt sich steil aus der Niederung und verleiht dem Stadtbilde Magdeburgs seinen besonderen Reiz. Nördlich des Horstes erreichen nirgends vortertiäre Bildungen den Talrand.

Der verschiedenartige Aufbau der Ränder beider Talabschnitte läßt in der Landschaft des Magdeburger Bogens eine sehr viel stärker ausgeprägte Talform erkennen als im Gebiete des Anhaltischen Tales. Ja, es ist überhaupt derjenige Teil des gesamten, von der Oder über die Ober- und Niederlausitz ziehenden Urstromtales, in dem der Talcharakter am sinnfälligsten zum Ausdruck kommt, ganz besonders, wenn der Blick von dem hohen Börderand über die weite, von Talsanderhebungen freie Niederung zu den waldbestandenen Höhen von Gommern nach Osten schweift. —

Wenn wir nun erwägen, daß für alle Siedlungen im Bereiche unseres Urstromtales in erster Linie die Nichtgefährdung ihrer Gemarkung durch die Hochwasser oder doch mindestens die Möglichkeit eines ausreichenden Schutzes vor ihnen das entscheidende Moment ihrer Gründung und ersten Entwicklung gewesen sein muß und daß lediglich das alluviale Tal der heutigen Elbe den Ueberschwemmungen noch ausgesetzt ist, so kann für die Besiedlung des mittleren Elbegebietes nicht die Talabgrenzung des Urstromtales allein

maßgebend sein, ausschlaggebend ist vielmehr die des alluvialen Elbetales, als dessen Grenzen der Rand des schlickigen Alluvialbodens gegen den Hang der Talsandterrasse oder, wo diese zerstört ist, gegen den Hang der diluvialen Hochfläche anzusehen ist. Das schließt aber nicht aus, daß doch eine Reihe von Siedlungen außerhalb des Schlickbodens infolge des verschiedenen Erhaltungszustandes der Talsandterrasse in den Kreis der Betrachtungen zu ziehen sind.

Wir unterscheiden demnach zwei Hauptgruppen:

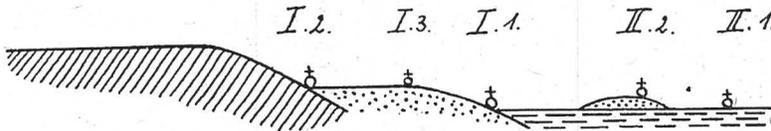
I. Die Randsiedlungen.

II. Die Talbodensiedlungen.

Jede dieser Gruppen weist je nach der Bodenzusammensetzung mehrere Typen auf.

I. Aus der doppelten Terrassenbildung des Urstromtales ergeben sich als Randsiedlungen (Skizze 1):

1. Die Talsandrand-siedlungen an der Grenze der mehr oder minder breit ausgeprägten, vielfach nur noch in schmalen Streifen oder in Form eines vorspringenden Sporns erhaltenen Talsandterrasse zu den alluvialen Schlickablagerungen des Talbodens.



(Skizze 1.) Schematische Lage der Siedlungen (Siedlungs-Lagetypen).

2. Die Randsiedlungen der diluvialen Hochflächen. Dazu treten:

3. Talsandterrassensiedlungen, wenn die Talsandterrasse besonders breit und infolge günstiger örtlicher Verhältnisse Anlaß zur Siedlung gab.

II. In zwei Typen gliedern sich die Talbodensiedlungen:

1. Die echten Talbodensiedlungen (Schlicksiedlungen) auf dem Alluvialschlick im natürlichen Ueberschwemmungsgebiet; daher sind sie stets durch Deiche und Dämme geschützt.

2. Die Tal- oder Flugsand-Inselsiedlungen, die den Rand der über den Talboden verstreuten, meist gänzlich überschwemmungsfreien Sandinseln besetzen. —

Anhaltisches Urstromtal (Skizze 2). Wer von Wittenberg der Elbe abwärts bis zur Saalemündung folgt, den grüßen die Siedlungen rechter Hand zumeist vom hohen Rande des Ufers herab. Sie liegen mit wenigen Ausnahmen auf der in Bruchstücken noch erhaltenen, ziemlich hohen, der Flämingshochfläche vorgelagerten Talsandterrasse, von der sie sich bis hart an die Grenze des natürlichen Ueberschwemmungsgebietes hinabziehen (I. 1). Besonders haben die Einmündungen

der kleinen, vom Höhenrand der Niederung zustrebenden Bäche, deren Wasserkraft leicht ausgenutzt werden konnte, zur Ansiedlung verlockt. Wittenberg und die jetzt zu seinen Vororten gewordenen Klein-Wittenberg und Piesteritz, ferner Griebö, Coswig und Roßlau bevorzugen diese Stellen. Auffällig aber ist, daß gerade zwei der wasserreichsten dieser Bäche, die bereits in ihrem Oberlauf auf der Fläminghochfläche Mühlen zu treiben vermögen, nämlich der Ziekoer Bach westlich Coswig und der Olbitzbach östlich Roßlau, an ihrem Eintritt in die Niederung siedlungsfrei geblieben sind.<sup>1)</sup> Worin der Grund dieser Erscheinung zu suchen ist, ist schwer zu entscheiden; möglicherweise ist dafür maßgebend gewesen das besonders tiefe Einschneiden der Unterläufe in die Talsandterrasse in Verbindung mit der Tatsache, daß gerade an diesen Stellen die hohe Talsandterrasse noch besonders breit erhalten ist, und daß der Hauptarm der Elbe wahrscheinlich schon seit sehr früher Zeit hier auf mehrere Kilometer hart am Rande entlang zieht, während er ihn sonst nur leicht berührt und daher eine bequeme Nutzung der Niederungswiesen gestattet. — Apollensdorf, Buro und besonders deutlich Klieken halten einen durch tiefes Eindringen früherer Elbarme aus der Talsandterrasse herausmodellierten Talsandsporn besetzt. — Westlich Roßlau ist die Reihe der Talsandsiedlungen infolge völliger Zerstörung der Terrasse unterbrochen; erst Steckby am Akener Knick und Tochheim sind wieder Siedlungen der Talsandterrasse, die von hier an von neuem den rechten Uferand begleitet. —

Die zwischen Roßlau und Steckby gelegenen drei Randsiedlungen Brambach, Rietzmeck und Stentz gehören dem Rand der Fläminghochfläche an, die hier ohne Talsandvorlagerung mit 10—15 m hohem Steilhang unmittelbar zur Elbeniederung abbricht (I. 2). Einen kleinen Bacheinschnitt hat sich Brambach auserschen, wie die beiden andern dort gelegen, wo der Geschiebemengel inmitten breiter Sande den Steilhang erreicht. Bei Stentz dürfte außerdem der nicht unfruchtbare Verwitterungsboden der oligozänen Sande und Tone zur Siedlung Anlaß gegeben haben.<sup>2)</sup>

So deutlich im Landschaftsbilde der nördliche Urstromtalrand, der infolge der Zerstörung der Talsandterrasse nahezu völlig mit dem heutigen alluvialen Niederungsrand zusammenfällt, hervortritt, so wenig scharf läßt sich der Südrand erkennen. Der Gräfenhainicher Hochfläche ist eine sehr breite, halbinselartig in die Elbe-Muldeniederung vorspringende Talsandaufschüttung vorgelagert, die aber sowohl in die Hochfläche wie in die alluviale Niederung nur sehr allmählich, ohne merkliche Stufe übergeht. Erschwert ist das Erkennen dieses Wechsels zudem durch die meilenweite Waldbedeckung, denn die geringe, teilweise hier gänzlich fehlende Humifizierung des

<sup>1)</sup> Am Olbitzbach ist eine Siedlung wieder „wüst“ geworden, den Ziekoer Bach hat erst das neuerdings stark westwärts wachsende Coswig erreicht.

<sup>2)</sup> Beiläufig sei erwähnt, daß in Rietzmeck sich die Rundlingsform ziemlich rein erhalten hat, welche auch der auf einer dem Hochrand sich eng anschmiegenden Düne erbaute Kern von Stentz noch erkennen läßt. Brambach ist Straßendorf genau in Richtung Nord-Süd, dessen allmählich sich südwärts erweiterte Dorfstraße durch den Steilhang ihren plötzlichen Abschluß findet.

sehr quarzhaltigen Talsandes macht ihn nur zur Kiefernauflorung tauglich. Das Landschaftsbild der von Laubwäldern, Wiesen und Ackerfluren wechselnd durchsetzten Niederung erhält dadurch am Rande des Talsandgebietes gänzlich unvermittelt ein völlig verändertes Gepräge. Hier bereits und nicht erst, wie normalerweise zu erwarten wäre, am weiter rückwärts liegenden Diluvialrand ist daher vom siedlungsgeographischen Standpunkt die Grenze des Urstromtales zu ziehen. Die in die Gruppe I. 2 gehörigen Randsiedlungen Reuden, Schleesen, Naderkau und Zschiezewitz liegen soweit vom alluvialen Elbtale inmitten der weiten Kiefernforsten der „Heiden“ entfernt, daß sie bereits den echten Diluvialhochflächen-Siedlungen zuzuzählen sind. Die genannte Talsandhalbinsel, der noch mehrfach Dünen aufgesetzt sind, ist ein treffendes Beispiel für die außerordentliche Siedlungsfeindlichkeit des Talsandes, sobald er in größerer Fläche auftritt.

Die südlichen Randsiedlungen des Anhaltischen Urstromtales zwischen Mulde- und Elbeniederung gegen Wittenberg zu gehören somit sämtlich der Gruppe I. 1 (Randorte des Talsandes) an. Ihre Reihe beginnt mit Kemberg und setzt sich über Bergwitz, über das auf weit vorgeschobenem Sporn liegende Selbitz über Goltewitz bis zu dem erst im 17. Jahrhundert an Stelle des alten Nischwitz gegründeten Oranienbaum fort. In der Muldeniederung mag das ebenfalls einen Talsandsporn besetzende Sollnitz hier angereicht werden.

Westlich der Mulde beginnt der Talsandstreifen als vielfach zerstücktes, dem Rande der Cöthener Hochfläche vorgelagertes Band. Aber ganz im Gegensatz zu dem ostmuldischen Talsandgebiet fehlen hier die Siedlungen am äußeren Rand zur Niederung gänzlich. Sie sind mit Ausnahme von Chörau, das mitten auf dem Talsandstreifen liegt (I. 3), sämtlich an den inneren Rand des Talsandstreifens zur Hochfläche gerückt, der sie in seiner ganzen Breite von der alluvialen Schlickniederung trennt. Mosigkau, Reppichau, Klein-Zerbst, Trebbichau, Micheln, Wulfen, Dornbock und Zuchau sind in diese Reihe zu stellen (I. 2). Erst die nordwestwärts zur Saalemündung hin sich anschließenden Orte Sachsendorf, Patzetz, Gr. Rosenburg und Trabititz sind wieder Siedlungen der äußeren Grenze des Talsandes (I. 1), der hier ähnlich wie östlich der Mulde eine breite, aber von verschlemmtem humifizierten Lößboden überdeckte und daher fruchtbare Halbinsel bildet. Dieses Zurückrücken eines großen Teiles der Siedlungen vom äußeren an den inneren Talsandrand hängt zusammen mit den hydrographischen Verhältnissen der Niederung und dem verschiedenartigen Verhalten des Bodens in bezug auf den Anbau. Vom Muldetal her zieht sich hart am Rande der Talsandzone die Niederung des „Landgrabens“ oder der „Taube“ mit außerordentlich geringem Gefälle hin, die ohne Zweifel noch in sehr junger Zeit bei Hochwasser von der Mulde teilweise benutzt wurde. Der Boden besteht infolgedessen noch heute aus sandigem Humus und Schlick mit sehr nahem Grundwasserstande bis zu reinen Flachmoorbildungen. Da diese anmoorigen Bildungen auch noch den Rand des Talsandes durchsetzen, so bevorzugten die Siedlungen

naturgemäß lieber den innern Rand nach der diluvialen Hochfläche zu, wo der Talsand in die zum Teil stark humifizierten, schwarzerdeähnlichen Sande übergehen, welche stellenweise die wasserhaltende Grundmoräne der Vereisung oder auftretende tertiäre Schichten nur dünn überlagern. Diese Sandflächen verhalten sich wesentlich günstiger als die reinen Talsandflächen und „zeitigen weit bessere Erträge, als man nach der Beschaffenheit der Ackerkrume vermuten sollte“.<sup>1)</sup> Daher haben denn auch die Gemarkungen fast aller der genannten Siedlungen Anteil an den drei Böden der Diluvialhochfläche, des Talsandes und der alluvialen Schlickniederung des „Landgrabens“. Besonders die drei westlich Trebbichau gelegenen Siedlungen Micheln, Wulfen und Dornbock mußten erst recht den inneren Talsandrand bevorzugen, weil hier die außerordentlich fruchtbare Lößbedeckung der Cöthener Hochfläche den Talsandstreifen erreicht, ihn zum Teil sogar noch mit verschlepptem aus Löß entstandenem Schwarzerdeboden überdeckt hat, während andererseits die Landgrabenniederung noch breiter und anmooriger geworden ist, und als Ackerland fast gar keine Verwendung finden, sondern nur als Wiese nutzbar gemacht werden kann. —

Die Durchsetzung des alluvialen Niederungsbodens mit Talsand- und Dünenbildungen ist, wie schon erwähnt, besonders stark zwischen Mulde und Saale, auffallend gering östlich der Mulde. Diese Verschiedenheit in der geologischen Zusammensetzung kommt in der Lage der Siedlungen der Talsohle zum Ausdruck. Rechts der Mulde liegen die meisten, 18 an Zahl,<sup>2)</sup> auf Schlickboden im natürlichen Ueberflutungsgebiet der Elbe und sind durch Dämme, mehrfach in doppelter Reihe geschützt (II. 1). Nur vier, Seegrehna und Bleesern, Gohrau und Dellnau lehnen sich an kleine, inselartige Talsandbildungen an (II. 2). Das Verhältnis ist also nahezu 1 : 5. Gänzlich verändert aber ist es auf dem Talboden links der Mulde bis zur Saale. Dort halten gerade umgekehrt die meisten Siedlungen die Ränder der Talsand- oder Dünenhügel besetzt, so daß sie nur eines geringen künstlichen Schutzes gegen Ueberschwemmungen bedürfen. Solche Talsandinselsiedlungen (II. 2) sind Dessau, Ziebigk und Alten; den Rändern der großen Dünenaufwehungen westlich Dessau gehören Gr. und Kl. Kühnau und Susigke an; neuen Talsandinseln weiter nach Westen schließen sich Mennewitz, Diebzig und Rajoch an. Diesen neun Siedlungen stehen nur fünf reine Schlicksiedlungen (II. 1) gegenüber, nämlich Aken, Kühren, Lödderitz, und teilweise schon im Saalegiet Breitenhagen und Klein-Rosenburg, so daß hier ein völlig verändertes Verhältnis der Talsand- zu den Schlicksiedlungen von nahezu 2 : 1 sich ergibt.

Magdeburger Urstrombogen (Skizze 3). Im großen Ganzen wiederholen sich hier die Eigentümlichkeiten der Siedlungslagen. Auf dem rechten Talufer ist die Reihe der Talsand-Randsiedlungen und die

<sup>1)</sup> Erläuterungen zur geol. Karte, Blatt Aken. S. 38.

<sup>2)</sup> Es sind: Pratau, Eutzsch, Pannigkau, Klitzschena, Rehsen, Schönitz, Riesigk, Wörlitz, Griesen, Horstdorf, Brandhorst, Kakau, Vockerode, Naundorf, Jonitz, Scholitz, Pötnitz und in der Muldeniederung Kleutsch.

der Hochflächen-Randsiedlungen ähnlich wie zwischen Wittenberg und Roßlau im allgemeinen ineinander übergegangen, auf dem linken Talrand (Börderand) dagegen sind sie deutlich als nahezu parallele Doppelreihe ausgebildet, die nur zwischen Schönebeck und Magdeburg zu verschmelzen scheinen. Im einzelnen gestaltet sich die Lage der Siedlungen im Magdeburger Urstrombogen etwa so:

Dem breiten, bereits im Anhaltischen Urstromtal bei Steckby beginnenden Talsandstreifen (I. 1) lehnen sich Walternienburg, Flötz und Gödnitz an; nordwärts erreicht diese Reihe ihren Abschluß mit Pretzien und Plötzky, die sich von dem den Gommernschen Horstrand überdeckenden Talsandboden zu der Elbeniederung hinabziehen. Nördlich dieses Silurhorstes liegt nur noch eine Talsandsiedlung, die Hochsiedlung Menz auf einem durch alte Elbschleifen sehr scharf herausmodellierten Sporn des Talsandes. Alle übrigen Siedlungen des rechten Talrandes gehören dem Hang der Diluvialhöhenterrasse an (I. 2), entweder wie Prödel dem Hang zum Talsand, oder wie die Siedlungen nördlich des Gommernschen Horstes, unmittelbar dem Hang der Diluvialhöhe zur Alluvialniederung, da der Talsandstreifen den Elbewässern hier völlig zum Opfer gefallen ist. Wahlitz an dem äußern Bogen einer tiefeinschneidenden alten Serpentine eröffnet die Reihe, die über Königsborn, Woltersdorf und Körbelitz mit den Hochsiedlungen Lostau und Hohenwarthe auf dem teilweise schroff aus der Niederung aufsteigenden Abfall der Grundmoräne schließt. Burg liegt bereits jenseits des Durchbruchs der Elbe durch den Flämingrücken als eine seiner nördlichen Randsiedlungen zum Vereinigungsgebiet der Urströme im Elbe-Havelwinkel. — Eine Sonderstellung der rechten Randsiedlungen nehmen Gommern und Dannigkow ein. Wie bei dem südlich davon gelegenen Prödel infolge der Breite des Talsandstreifens sind auch ihre Beziehungen zur heutigen Elbeniederung infolge des abschließenden Walles des Gommernschen Horstes nur gering. Ich möchte sagen: ihr wirtschaftliches Antlitz ist mehr dem Binnenlande als der Elbeniederung zugewendet.

Nirgends im ganzen mittleren Elbegebiete kommt die Doppelreihe der Talsand-Randsiedlungen (I. 1) und der Diluvialhochflächen-Randsiedlungen (I. 2) klarer und deutlicher zum Ausdruck als auf dem linken Talrand von der Saale bis zur Ohre. Mit breiter Basis schiebt sich vom Börderand die Talsandhalbinsel zwischen Calbe und Groß-Salze in die Elbeniederung vor, deren Rand Wellen und Pömmelte, Zackmünde und Schönebeck aufsuchen. Nur das letztere hat sich infolge später zu besprechender örtlicher Begünstigung zu einer namhaften Siedlung emporschwingen können. Dem nach Norden immer schmaler werdenden Talsandstreifen schließen sich weiter Frohse und Westerhüsen an; Salbke erfüllt die ganze, hier nur sehr schmale Talsandterrasse, die dann unmittelbar nordwärts in sehr großer, nirgends am Elbetal in dieser Breite und Einheitlichkeit wieder auftretenden Fläche entwickelt ist. Fermersleben, Buckau und Magdeburg gehören ihr an. Magdeburg ist die einzige Siedlung in unserem ganzen zur Betrachtung herangezogenen Gebiete, für deren Gründung nicht die über das Ueberflutungsgebiet hinaus-

ragende Talsandterrasse maßgebend gewesen ist, sondern der Steilabfall des paläozoischen Horstes zur Elbeniederung. Magdeburg ist eine von den wenigen Siedlungen des Urstromrandes, bei deren Gründung die Schutzlage in erster Linie ausschlaggebend gewesen ist, erst in zweiter Linie die Gunst der Lebensbedingungen gemäß dem reichen Wechsel des ertragsfähigen Bodens der Umgebung. Barleben und Elben, sowie Jersleben, dieses bereits in der Ohreniederung, sind wieder echte Talsand-Randsiedlungen.

Den südlichsten Eckpunkt der inneren Parallelreihe der Börderrandsiedlungen (I. 2) bezeichnet Kalbe. Die beiden Mühlingen, Eggersdorf und Gr. Salze folgen diesem Rande nordwärts. Dann ist die Reihe unterbrochen, weil von nun an der sehr wellige Sand- und Kiesrücken der Staumoräne (s. oben S. 67) bis dicht an den Talrand herantritt, von dem er erst jenseits der Sülzesenke zurückbiegt. Nördlich Magdeburg kennzeichnen die Siedlungen Diesdorf, Olvenstedt, Dahlenwarleben und Gr. Ammensleben den Börderrand. Auch sie stehen, wie die Siedlungen der „Gräfenhainicher Hochfläche“, und wie Gommern und Dannigkow kaum noch in irgend einer Beziehung zum Elbetal. Sie sind echte Bördesiedlungen, deren Gründung und Gedeihen allein auf der außerordentlichen Fruchtbarkeit dieses gesegneten Landstriches beruht. — Im Bereiche des Anhaltischen Urstromtales hatten wir nur eine einzige kleine Siedlung, Chörau s. ö. Aken, kennen gelernt, die mitten auf der Talsandterrasse liegt. Daß ihre Gründer an dieser Stelle günstige Lebensbedingungen fanden, dankt es der starken Humifizierung des Talsandes infolge der Nähe der Landgrabenniederung, aus der die Terrasse ohne scharfe Grenze anhebt. Hier, auf der breiten Talsandterrasse vor der Börde, finden wir nicht weniger als sechs Siedlungen, die weder der einen noch der anderen Randgruppen angehören (I. 3): auf der südlichen Talsandhalbinsel sind es die kleineren Siedlungen Zeitz, Döben, Gnadau und Felgeleben, auf dem breiten, der Börde an der Nordost-ecke vorgelagerten Streifen die beiden bedeutenden Dörfer Ebendorf und Meitzendorf. Auch hier ist es die Güte des Bodens, die zur Siedlung Anlaß bot. Durch eine starke Lößüberdeckung ist der Talsand völlig seines im ganzen wenig fruchtbaren Charakters entkleidet; seine Ueberdeckung durch umgelagerten Löß erreicht am Rande der Hochfläche noch 1 m und nimmt dann allmählich zur Niederung hin ab, so daß etwa die 50 m-Linie als unsere Grenze angesehen werden kann.<sup>1)</sup> Sie entspricht nördlich Magdeburg einer ungefähren Linie von Magdeburg-Neustadt nordwärts bis Barleben, von da nordwestwärts zwischen Jersleben und Gr. Ammensleben hindurch. Die auffallende Größe der Talsandsiedlung Barleben ist nur durch diese weite Verbreitung umgelagerten Lößbodens zu erklären.

Die geringe Erhaltung von Talsandinseln auf dem alluvialen Schlickboden der Elbeniederung macht es erklärlich, daß die Zahl der echten Talbodensiedlungen (II. 1) bei weitem vor den Talsandinsel-Siedlungen (II. 2) überwiegt. Werkleitz, Tornitz, Barby liegen im Mündungsgebiet der Saale links der Elbe, das kleine

<sup>1)</sup> Keilhack, a. a. O. S. 81.

Ronneby rechtselbisch. Mit dem rechtselbischen Dornburg und dem linkselbischen Glinde südlich vom Gommernschen Horste beginnen die echten Schlicksiedlungen in jenem Teil der Niederung, die noch heute von mehreren Elbarmen durchflossen wird und bei starkem Hochwasser besonders gefährdet erscheint. Ranies, Grünwalde, Elbenau und Kalenberge können als die Schlicksiedlungen der Schönebecker Elbarme angesehen werden, Pechau, Zipkeleben, Gübs, Prester und Krakau als die der Magdeburger Elbarme. Nördlich dieser Stadt liegt Rothensee völlig im Bereich der Elbeniederung, noch weiter nordwärts, mitten im Durchbruchstal der Fläming-Altmärkischen Grundmoräne Glindenberg und Heinrichsberg. — Dieser langen Liste stehen als Talsandinsel-Siedlungen nur gegenüber Randau, Heyröthsberge, Biederitz und Gerwisch, sämtlich auf winzigen spärlichen Resten des Talsandes, dem namentlich bei den drei letztgenannten Orten mächtige Flugsanddünen aufgesetzt sind.

Hohenwarthe und Wolmirstedt, Burg und Rogätz sind die äußersten Siedlungen jener Reihen, die den Rand des Elbedurchbruches durch die Fläminggrundmoräne besetzen. Wolmirstedt ist die einzige, die auf kleinem Diluvialsporn sich von der flachabfallenden Hochfläche zur Niederung zieht (I. 1). Farsleben, Zielitz, Loitsche und Rogätz sind Hochsiedlungen, die ihr Gegenüber, Hohenwarthe, vom linken Durchbruchrand der Diluvialhochfläche grüßen. Niegripp und Schartau auf Talsandinseln aber eröffnen bereits die Gruppe dieser Art von Siedlungen, die weiter nördlich in dem mächtigen Vereinigungsgebiet der Urströme in großer Mannigfaltigkeit uns entgegentreten. Sie liegen zwar noch innerhalb der gesteckten Grenze Burg-Rogätz, aber der Charakter ihrer Lage schließt sie doch aus der Gruppe unserer Talsandinsel-Siedlungen aus und weist sie den Siedlungen der tiefer gelegenen Talsandterrasse des Glogau-Baruther und Warschau-Berliner Tales zu. —

Wie weit die in dem eben gewonnenen Ueberblick genannten Siedlungen als Fortsetzung und Erbe prähistorischer Siedlungsstätten anzusehen sind, bedarf noch der näheren Untersuchung, für die zunächst die Grundlagen äußerst mangelhaft sind. Zahlreiche Funde auf den Sandinselbildungen des Elbetales beweisen, daß sie bereits in prähistorischer Zeit besiedelt gewesen, daß sie also wohl im allgemeinen von den Rändern des Urstromtales auch immer erreichbar gewesen sind. Die Talsandhalbinseln und Sporne mit ihren Siedlungen haben stellenweise Funde geliefert, die gleichfalls auf prähistorische Siedlung schließen lassen. v. Linstow<sup>1)</sup> begründet eine solche Spornlage der Siedlungen, wie sie einzelne typisch zeigen, damit, daß sie als Schutzlage gegen Ueberfälle aufzufassen sei, da die Gründung der Orte meist wohl in die Wendenzeit zurückreiche. Die prähistorischen Funde beweisen aber, daß eine so späte Datierung der Besiedlung jener Sporne nicht richtig ist, worauf Kiekebusch<sup>2)</sup> mit Nachdruck hinweist.

<sup>1)</sup> Mitteilungen d. V. f. Erdkunde 1913. S. 113.

<sup>2)</sup> Besprechung jener Aufsätze von v. Linstow, Brandenburgia, 25. Jahrgang. 1916. S. 135.

Selbst wenn man an eine erstmalige Besiedlung dieser Stellen zur Slavenzeit denken würde, dürfte m. E. die an allen Urstromtälern mit Talsandterrassen beobachtete Erscheinung in erster Linie darauf zurückzuführen sein, daß der Schlickboden der Niederung ausgezeichnete Weidegelegenheit bot, während der Hochflächenrand, der vielfach noch durch die Nähe des Alluviums humifiziert ist, dem Ackerbau dienen konnte. Erst in zweiter Linie stand das Schutzbedürfnis gegen Ueberfälle.

Wenn aus dieser großen Reihe der Elbetalsiedlungen einige über ihre Schwestern emporgewachsen sind und sich zu ansehnlichen Gemeinwesen, zu Städten, entwickelt haben, so mußten ganz besondere Verhältnisse obwalten. Sie sind nicht rein geographischer Natur gewesen. Bei den einen haben gewisse Vorzüge der topographischen Lage einer aufstrebenden Entwicklung Vorschub geleistet, bei andern hat sich eine besondere Gunst der allgemeinen Verkehrslage hinzugesellt, deren Einfluß in erster Linie zur deutlichen Ausprägung der „Brückenorte“ geführt hat. Förderten dann noch die geschichtlichen Ereignisse die einmal eingeschlagene Entwicklung, so war selten deren Stillstand zu befürchten. Freilich ist es nicht immer leicht, den Einfluß beider Faktoren von einander zu trennen und dem von Hahn festgelegten Grundsatz zu folgen, daß „das Terrain der Stadt, der Boden und die Gewässer ihrer Umgebung für den Geographen immer die Grundlagen der weiteren Untersuchung bleiben müssen, daß dagegen historische Tatsachen und Notizen nur zur Erläuterung der Wirkung physischer Verhältnisse auf die Entstehung und Entwicklung der betreffenden Stadt herangezogen werden dürfen.“<sup>1)</sup> Denn dieser Satz geht von einer Voraussetzung aus, die wir heute als nicht mehr zutreffend anerkennen müssen. Vor allem bei der Betrachtung der Städte unseres Gebietes muß die Tatsache in den Vordergrund gerückt werden, daß wir es hier mit Siedlungen zu tun haben, die entweder im ehemaligen Kolonialgebiet oder hart an dessen Grenze entstanden sind. Wenn daher auch anzunehmen ist, daß manche von ihnen in enger Anlehnung an eine kleine schon vorhandene Siedlung erwachsen ist, von der sie meist auch den Namen entlehnt hat, so müssen wir sie doch als Neugründungen ansehen. Daß diese unsere bisherige Anschauungen umstoßende Voraussetzung für die geographische Betrachtung der Städte im großen und ganzen für fast alle Städte zutrifft, lehren Gradmanns Darlegungen über die schwäbischen Städte.<sup>2)</sup> Wir müssen uns freimachen von der Meinung, als ob die meisten Städte allmählich sich aus Dörfern entwickelt hätten, „emporgetragen durch die städteerzeugende Kraft des Verkehrs“. Dieser Fall ist die Ausnahme, insbesondere für unsere Städte im ehemals heißumstrittenen Grenzgebiet der germanischen Kolonisationslande. „Städtische Siedlungen sind nicht mehr Erzeugnisse ungewollter Ent-

<sup>1)</sup> Hahn, Die Städte der norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestaltung. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. (Stuttgart 1885.) Bd. I. Heft 3. S. 10.

<sup>2)</sup> R. Gradmann, Die städtischen Siedlungen des Königreichs Württemberg. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde. 21. Band. Heft 2. Stuttgart 1914 und: Schwäbische Städte. Zeitschr. d. Ges. f. Erdk. Berlin 1916. Heft 7.

wicklung, vielmehr eines schöpferischen Einzelwillens, rechnenden Verstandes, der mit klugem Vorbedacht ihre Lage ausgewählt hat“. Ob die Neugründung der Stadt an der einmal ausersehenen Stelle günstig war, ist dann eine Frage, die immer erst die Zukunft entscheiden konnte. Dabei spielten allerdings neben geschichtlichen und politischen Faktoren die geographischen der Lage, sowohl der topographischen und der Marktlage als auch die zu den allmählich sich entwickelnden Bahnen des mittelalterlichen und neuzeitlichen Verkehrs eine entscheidende Rolle.

Kaum eine der Städte des mittleren Elbtales kann mit Sicherheit als „in ungewollter Entwicklung“ aus einem ehemaligen Dorf entstanden angesehen werden. Die erste urkundliche Erwähnung gedenkt ihrer immer bereits als Stadt. Gegen einen dörfischen Ursprung spricht auch bei fast allen die regelmäßige Grundrißbildung ihres Siedlungskernes. Die im ostdeutschen Kolonialgebiet so überaus typische Form mit dem rechtwinkligen Markt, von dem aus grundlinige, parallele Straßenzüge auslaufen, die wiederum von den übrigen der Stadt in rechtem Winkel geschnitten werden, findet sich freilich nur bei Aken angedeutet, das erst im 17. Jahrhundert angelegte Oranienbaum kommt hier überhaupt nicht in Frage. Lediglich bei dem kleinen Wörlitz könnte mit einiger Bestimmtheit auf einen dörfischen Siedlungsursprung geschlossen werden. Alle übrigen zeigen nun freilich einen mehr oder weniger unregelmäßigen Grundriß, der viel Aehnlichkeit mit dem der Dörfer, vor allem der Haufendörfer, zu haben scheint. Aber es läßt doch stets trotz aller Unregelmäßigkeit ein von vornherein zugrunde gelegtes System erkennen. Er lehnt sich dort, wo eine Burggründung den ersten Anfang deutscher Kolonisationssiedlung ausmachte, an diese an. Mag dabei, was vermutlich in den meisten Fällen geschehen sein wird, eine slavische Siedlung mit einbezogen sein: im Stadtgrundriß verschwindet sie. Wenn dennoch hier und da eine slavisch angesehene Rundlingsform noch durch den städtischen Grundriß hindurchzuschimmern scheint, so besteht allerdings die Möglichkeit einer Anlehnung an eine solche Siedlung; von einer aber allmählich sich entwickelnden Ausgestaltung kann nicht die Rede sein. Dem widerspricht nicht nur die Gleichartigkeit und Regelmäßigkeit der Grundrißbildung des Kerns bei Siedlungen wie Wittenberg, Coswig, Dessau, auch dem nahen Zerbst, sondern auch die Größe des vermeintlich als Kern eines Rundlings- oder Platzdorfes angesehenen Platzes. Der bei diesen Städten vorhandene Grundriß zeigt stets durch Einbauten mehr oder minder noch deutlich einen sich an eine engere, die Hauptkirche oder das Rathaus enthaltenen Kerne anschließenden Platz, in den die meisten Straßen einmünden oder seitlich vorbeiziehen. Die Bedingungen der Entstehung dieses Typus der Grenzkolonialstadt, der stark von dem ostdeutschen abweicht, bedürfen noch weiterer Aufklärung. Auch das weitaus am frühesten als Handelsplatz für den slavischen Osten entstandene Magdeburg läßt die Urform dieses Typus noch deutlich in seinem Grundriß erkennen.

Maßgebend für die nach ihrer Gründung mehr oder minder schnell einsetzende Entwicklung ist in erster Linie ihre Lage als

möglicher Uebergangspunkt über die Niederung des Elbetales. Daß dabei die rechtselbischen Orte zunächst ins Hintertreffen gerieten, ist bei dem Gang der Kolonisation von Westen nach Osten natürlich.

Suchen wir innerhalb der gesteckten Grenzen des alten Urstromtales unter Berücksichtigung der natürlichen Verhältnisse der Uferbildung, der Talbreite, des Talbodens, der Inselbildung inmitten der Talsohle, ferner der Flußverzweigungen und der Wasserführung die für einen Uebergang am besten von der Natur ausgestalteten Punkte, so ist die Auswahl nicht eben groß. Verkehrsfeindlich ist zunächst die Niederung überall da, wo sie ausschließlich von alluvialem Schlickboden überdeckt ist, der vor der Stromregulierung von den Elbearmen in wechselnder Zahl, Breite und Wasserführung durchzogen wurde und, soweit er nicht schon durch Deiche geschützt war, zur Zeit des Hochwassers als von ihm völlig überflutet angenommen werden muß. Ueberschwemmungsfrei waren nur die Talsandterrasse und die noch unzerstörten Talsand- und Düneninseln des Talbodens. Je vollkommener die erstere noch vorhanden ist und je zahlreicher die letzteren den Schlickboden durchsetzen, um so günstiger werden sich die Uebergangsverhältnisse gestalten. Immerhin ist die Ueberwindung der reinen Alluvialniederung zu gewissen Zeiten auch dann denkbar, wenn sie nicht allzu breit ist und die Abstiege von der Terrasse zum Tal besondere Vergünstigungen boten.

Aus diesen Erwägungen heraus sind rein theoretisch nach dem geologischen Aufbau die besten Uebergangsmöglichkeiten im anhaltischen Elbetal zu erwarten, da sich hier nicht nur die diluvialen Höhen stark nähern, sondern auch Talsandbildungen das Ueberflutungsbereich des Talbodens erheblich einschränken (Skizze 4).

Unweit der Vereinigung von Elbe und Elster rücken die beiderseitigen Talsandterrassen allmählich näher aneinander heran, so daß die Talbreite sich verengert. Hier wäre zu gewissen Zeiten eine erste Möglichkeit des Ueberganges gegeben. Weitere eröffnen sich in mehrfacher Linienführung im Gebiete zwischen Mulde und Saale, wo die talsohligen Sandbildungen ihre größte Mannigfaltigkeit und Zergliederung erfahren. Besonders günstig erscheint die breite Talsandhalbinsel, unmittelbar vor der unteren Saale, die mit spitzem Sporn gegen das rechte Elbeufer vorstößt und die im Ueberflutungsbereich liegende Niederung auf nur 4 km verengert.

Im Magdeburger Bogen sind die Uebergangsmöglichkeiten beschränkter. Es scheidet zunächst der Talabschnitt von der unteren Saale bis dicht oberhalb Magdeburg infolge starker Ueberflutungsgefahr der sich stauenden Elbewasser und infolge des Mangels talsohliger Sandbildungen aus. Aber auch dicht unterhalb Magdeburg bis zum Hohenwarthener Durchbruch erschweren die Gelände-verhältnisse des breiten, schlickigen Talbodens einen Uebergang. Es bleiben demnach drei Punkte, die von Natur aus in Frage kommen könnten: erstens von der Talsandhalbinsel nördlich der Saale nach Osten hinüber, etwa in Richtung auf Gödnitz; zweitens die Berührungsstelle des paläozoischen „Magdeburger Uferrandes“ mit der Niederung und die in ihrem Bereiche entstandene Häufung von Sandbildungen

auf der Talsohle (Magdeburger „Anger“), endlich die Talenge zwischen Hohenwarthe und Wolmirstedt-Rogätz.

Die geschichtliche Entwicklung der Verkehrswege hat gezeigt, daß nur wenige dieser von Natur aus begünstigt erscheinenden Uebergänge tatsächlich den Verkehr an sich gezogen haben. Nicht immer ist dabei scharf zu entscheiden, wie weit rein geographische Faktoren und wie weit die Geschichte von Einfluß gewesen ist. Zu enge Nachbarschaft eines an sich vielleicht nicht ungünstigen Ueberganges mit einem schon früh durch die geschichtliche Entwicklung des Verkehrswesens in Erscheinung getretenen ließ ihn ausscheiden, wie beispielsweise den nördlich der Saale zum Ostufer weisenden. Andererseits wirkten rein geographische Faktoren hinderlich, selbst wenn die örtlichen Geländebeziehungen nicht einmal ganz ungünstig erscheinen. Das trifft besonders für die beiden äußersten Uebergänge zu, sowohl für den unterhalb der Elbe-Elster-Vereinigung als auch für den im Hohenwarthe-Rogätzer Durchbruch; denn man hat nur zu erwägen, daß die von West nach Ost vorschreitende Kultur-entwicklung ihre erste Sperre in der Niederungsreihe Ohre-Elbe-Mulde fand. Ueberquerte man aber die Ohre- und Muldeniederung, so stand zum zweiten Male binnen kurzem die Ueberwindung der Elbeniederung bevor. Dieser doppelte Uebergang ließ sich leicht ohne jeden Zeit- und Kraftverlust vermeiden, wenn man von vornherein einen Uebergang über den Niederungstreifen zwischen Ohre- und Muldemündung suchte. Damit ist die Bevorzugung der Uebergänge zwischen dem Magdeburger und dem vor der Muldemündung über Dessau-Roßlau gelegenen geboten.

Es bleiben demnach von Norden nach Süden gerechnet zunächst zu betrachten: 1. der Magdeburger Steilrand, 2. der nördliche Saale-Talsandsporn mit Richtung auf das Ostufer zwischen Gödnitz und Dornburg, 3. der südliche Saale-Talsandsporn, 4. das Gebiet vom Akener Knick bis zur Muldemündung, insbesondere die Dessauer Talsandinsel.

Als „Brückensiedlungen“ können nur diejenigen angesehen werden, die einem dieser Uebergänge naheliegen. Das ist an dem nördlichsten die Hochufersiedlung Magdeburg und auf dem Gegenufer Königsborn, an dem mittleren nahe der Saale etwa Pömmelte, vielleicht auch Barby, dann südlich der Saale das den Talsandsporn besetzende Gr. Rosenberg mit dem sehr jungen Tochheim als Gegenüber. In dem zuletzt genannten Uebergangsbereich scheint Aken der Rang einer „Brückensiedlung“ zuzukommen; weiter östlich bleibt für diesen Abschnitt nur die Talsandinsel-Siedlung Dessau und am Gegenufer Roßlau.

Die Hauptsiedlungen sind jedes Mal die des linken Ufers gemäß dem geschichtlichen Fortschreiten der Kultur-entwicklung im innern Deutschland von West nach Ost. Beschränken wir uns zunächst auf die beiden Endübergänge am Magdeburger Steilrand und nahe der Muldemündung, also auf Magdeburg und Dessau. Die Entwicklung beider Städte durch die Jahrhunderte hindurch, ihre heutige Größe und wirtschaftliche Bedeutung entspricht ungefähr der Stärke der Wirkung ihrer natürlichen Lageverhältnisse als

„Brückenorte“, nicht nur der besonderen Verhältnisse der örtlichen Geländegestaltung und Bodenbeschaffenheit, sondern auch der allgemeinen Verkehrslage zu den großen Hauptverkehrsbahnen Deutschlands. Für diese letztere ist auch in unserem mittleren Elbegebiet die morphologische Tatsache ausschlaggebend und zunächst allein bestimmend, daß der von den Sudeten bis ins nordwestliche Deutschland hinein in herzynischer Richtung streichende Rand der deutschen Mittelgebirge zum Tiefland zwischen Elbe und Saale plötzlich durch die entgegengesetzte Richtung des Erzgebirges unterbrochen wird. Dadurch schneidet nicht nur das Tiefland zwischen ihm und dem halbinselartig vorspringenden Harz tief in die Gebirgsschwelle ein, sondern es öffnet sich auch zwischen beiden die breite Thüringische Pforte aus dem Mittelgebirge in die Bucht hinaus, nach Ost- und Nordostdeutschland weisend. Infolgedessen wird der aus West- und Südwestdeutschland nach dem Ostelbischen strebende Verkehr von vornherein in zwei feste Bahnen und Richtlinien geleitet: die eine vom Niederrhein durch Westfalen ziehende folgt nach Durchquerung der Wesergebirge und nach Erreichen ihres ersten natürlichen Zielpunktes des Weserübergangs an der Porta dem Nordhang der mitteldeutschen Gebirgsschwelle zum Tiefland und stößt in Richtung auf den Magdeburger Elbebogen auf die Stromniederung. Die zweite, vornehmlich von Südwest her, wird durch die Gebirgslücke zwischen Harz und Thüringer Wald, Thüringen, bestimmt mit der mittleren Saale als nächstem Ziel. Von hier an nimmt sie einen der ersteren ähnlichen Charakter an: Sie wird nach Durchschreitung der Leipziger Tieflandsbucht ebenfalls typische Randstraße am Nordabfall der sächsischen und sudetischen Gebirgsvorlande zum südlichsten der Urstromtäler, dem Breslau-Magdeburger, dessen Südufer sie in Richtung auf Südostdeutschland folgt. Sie überschreitet die Elbe noch außerhalb des Tieflands, etwa bei Torgau oder weiter stromauf. Daraus ergibt sich: dem ältesten Verkehr nach ost- und nordostdeutschen Gebieten dient nur ein einziger Uebergang im mittleren Elbegebiet, der nördlichste der drei in unserm Abschnitt gelegenen bei dem heutigen Magdeburg.

Er führte nun unmittelbar in das Gebiet des Flämings, fand also nach den angedeuteten Richtungen für seine weitere Fortsetzung zunächst festen, hindernisfreien Boden. Nach Ueberwindung des Flämings stieß der Verkehr aber auf das Glogau-Baruther, später auf das Warschau-Berliner Urstromtal und trat damit in eines der verkehrsfeindlichsten Gebiete ein, die auf dem Wege gen Osten sich öffneten. Welche Stellen dieses außerordentlich zerschnittenen Geländes zwischen Elbe und Oder boten nun dem vom Fläming herabsteigenden Verkehr die besten Uebergangsmöglichkeiten?

Für das Glogau-Baruther Tal könnten zwei Punkte in Frage kommen: einmal die Gegend von Brück, wo Talsande die Niederung stark einengen, dann die von Golzow ein wenig weiter nordwestlich, wo ähnliche Verhältnisse obwalten. Daß der Uebergang bei Brück einzig und allein den günstigsten Bedingungen entspricht, ergibt sich aus den weiteren Erwägungen über den besten Spreeübergang im Zuge des alten Warschau-Berliner Tales.

Hahn<sup>1)</sup> weist darauf hin, daß die Spree mit ihren breiten und verzweigten Niederungen das stärkste Hindernis für den nach den Ostseeländern gehenden Verkehr darstellt, und daß es an ihrem Lauf nur eine einzige Stelle gibt, die für die Ueberquerung in Betracht kommt. Das ist die Einengung des Spreetals zwischen den diluvialen Hochflächen der Landschaften Teltow und Barnim, nahe der Spree-mündung, d. h. die Stelle, an der später die Spreeinselstadt Cölln und der Stadtkern von Berlin erstand; denn wir werden uns „gewiß nicht in die sumpf-, seen- und flußreichen Landschaften im Südosten Berlins (heutiger Kreis Beeskow-Storkow) verlocken lassen, um dann bei Fürstenwalde oder Beeskow mühsam die Spree zu überschreiten. Noch viel weniger aber werden wir uns der Landschaft Zauch-Belzig zuwenden“, wohin uns aber der eben genannte zweite Uebergang bei Golzow führen würde.

Je weiter die ostdeutsche Kolonisation und das mit ihr erstarkende Wirtschafts- und Verkehrsleben die Lande östlich der Elbe erschloß, um so bedeutungsvoller erwies sich dieser durch die morphologischen und hydrographischen Verhältnisse Mitteld Deutschlands zunächst einzig mögliche Uebergang über die mittlere Elbe bei Magdeburg.

Ihm strebte einer der ältesten, zweifellos schon in germanischer Zeit benutzter Verkehrsweg zu, der vom Zuidersee und der mittleren Weser kommend, die nördlichen Harzvorlande durchschnitt. Seine verschiedenen Zweige, mit denen er die Elbe zu erreichen suchte — der eine ging über Wolfenbüttel-Schöningen, der andere über Braunschweig-Helmstedt, in der Börde trat eine neue Trennung ein — können als gleichwertige, vielleicht nur durch bestimmte lokale Rücksichten gebotenen Parallellinien jener genannten Verkehrsleitlinie angesehen werden, die der Nordrand der deutschen Mittelgebirgsländer zum Tiefland zwischen Weser und Elbe darstellt. — Der aus Südwestdeutschland kommende Verkehr mußte nach der Weserüberschreitung, wenn er nicht nach Thüringen eintrat, zunächst dem Leinetal<sup>2)</sup> folgen und stieß an dessen Austritt aus den stark zergliederten und jedem Ostwestverkehr feindlichen Mittelgebirgslande auf die erstgenannte Richtung. Eine Wegkürzung nach Osten in die Elbegebiete konnte nur an einer Stelle erreicht werden, wenn nach Umgehung des Nordwestharzes die Senke am Harznordrand benutzt wurde. Ihr folgt in der Tat die sehr alte Straße, die zwischen Goslar und Halberstadt als „alte Heer-“ oder „Kaiserstraße“ bekannt ist. Auch sie überquert die Börde in mehreren Zweigen, was um so erklärlicher ist, als keine scharfe morphologische Linie hier eine bestimmte Linienführung vorschreibt. — Von Süden her muß die Saalelinie als die durch die Oberflächengestaltung des Ostharzes und seines Vorlandes gebotene Leitrichtung angesehen werden. Der Einfluß der ihr folgenden Verkehrswege auf die Entwicklung Magdeburgs ist aber zweifellos ungleich geringer als der der beiden erstgenannten. Ihnen kommt eine allgemeine Bedeutung erst zu, nachdem Magdeburg

<sup>1)</sup> a. a. O. S. 17; vgl. auch v. Linstow. Mitteilungen d. Vereins f. Erdkunde, Halle. 1913. S. 111 ff.

<sup>2)</sup> Wobei nicht gesagt ist, daß er im Leinetal entlang zog.

sich bereits zum ansehnlichen politischen und wirtschaftlichen Mittelpunkt erhoben hat und nunmehr den Verkehr naturgemäß stärker an sich zog.

Der weitere Verlauf der Straßen östlich der Elbe ist durch den Fläming und die in begrenzenden Urstromtäler einwandfrei gegeben. Den Nordhang umgeht die Straße über Belzig auf Brück zum Spreeübergang (s. o); sie ist bis kurz vor diesem Uebergang zugleich der Beginn einer Verkehrslinie, die den Nordosthang des Fläming in Richtung auf die Lausitz und Schlesien umgeht, die also im wesentlichen dem Nordufer des Breslau-Magdeburger Urstromtales sich anlehnt und parallel der oben genannten Thüringen-Schlesierstraße verläuft. Eine spätere Zweiglinie führt um den Südwesthang des Fläming und vereinigt sich beim Eintritt in die Lausitz mit dem Hauptzweig.

Der Uebergang an dem Vorsprung bei Magdeburg war schon um deswillen der günstigste, weil hier die das Lößgebiet der Börde unterlagernden paläozoischen Schichten des Flechtingen-Magdeburger Höhenzuges hart an der Elbe ein hohes geschütztes Ufer bilden und einen vorzüglichen Baugrund schaffen, beides Vorzüge, die zur Anlage einer Siedlung von vornherein verlocken mußten. Zudem aber streckt sich von jenseits eine sandige Diluvialzunge, auf dessen weitestem Vorsprung Königsborn liegt, in das Niederungsgebiet dem erhöhten Ufer entgegen. Untiefen und Furten und vermutlich vom Hochwasser nur selten überschwemmte Talsand- und Düneninseln, wie die Fuchsberge bei Heyrothsberge und zahlreiche kleinere zwischen ihnen und der Friedrichsstadt, begünstigten den Uebergang. Nach Ueberwindung der etwa 6—7 km breiten Niederung konnte dann der Verkehr ungehindert ostwärts ziehen. Weder unterhalb Magdeburgs noch oberhalb bis zur Saalemündung bieten sich gleich günstige Bedingungen, weder, was den Baugrund für eine Ansiedlung betrifft, die, hochgelegen und weit ins Land schauend, zugleich als befestigter Platz den Schutz der wichtigen Verkehrsrichtung übernehmen konnte, noch in Bezug auf Erleichterungen für einen Uebergang. Vielmehr wehrten beiderseits des Flusses sich hinziehende breite Niederungen mit zum Teil noch heute fast undurchdringlichen Auenwäldern jeglichem Uebergang. Die besondere Gunst dieser von Natur so vorzüglich ausgestatteten Uebergangsstelle, daß sie außerdem an dem westlichsten Punkt des Magdeburger Elbebogens lag, wodurch dem Verkehr die Möglichkeit gegeben war, sie ohne Zeitverlust auf kürzestem Wege zu erreichen, verlieh ihr eine erhöhte Bedeutung.

Und noch ein letzter Vorzug kommt zu alledem: Magdeburg ist ausgesprochene Randstadt an dem nordöstlichsten Grenzvorsprung des hügeligen, mitteldeutschen Gebirgsvorlandes gegen die Urstrom- und Diluvialhügellandschaften, es ist eine „geologische Grenzstadt ersten Ranges“,<sup>1)</sup> zugleich aber auch Randstadt an der Grenze zweier verschiedener Wirtschaftsgebiete mit gänzlich veränderter Anbauweise und Bodenerzeugung.<sup>2)</sup> Links der Elbe treten die frucht-

<sup>1)</sup> Keilhack, a. a. O. S. 2.

<sup>2)</sup> Hahn, a. a. O. S. 42.

baren Fluren der Börde bis hart an den Uferrand des Tales, rechts dagegen steigen allmählich die sandigen, kargen, wasserarmen und daher wenig ergiebigen Ausläufer des Flämings an.

Die Bedeutung der Stadt im frühen Mittelalter und ihre Entwicklung bis in unsere Tage beweist denn auch zur Genüge die Vorzüglichkeit ihrer geographischen Lage. Daß die Siedlung zufällig an der Grenze des deutsch-slavischen Gebietes lag, trug erheblich zu ihrer ersten Entwicklung bei. Magdeburg ward der militärische und geistige Stützpunkt der ins Slavenland vordringenden deutschen Kolonisation, der Missionsplatz für die Christianisierung des Ostens. Als politischer und geistiger Hochsitz des gesamten damaligen nordöstlichen Kulturdeutschland ließ es sehr bald den bis dahin bedeutendsten nordöstlichen Bischofssitz Halberstadt und dessen benachbarte alte Königsstadt Quedlinburg weit hinter sich. Diese peripherische Lage an dem vom 10. bis 12. Jahrhundert kulturell wichtigsten Grenzlande des Deutschen Reiches sicherte ihm schließlich auch wirtschaftlich den ersten Platz in Nordostdeutschland, den ihm streitig zu machen nur, wenn auch nur zeitweise mit Erfolg, Braunschweig gelang. Es war natürlich, daß der Handel, dem sich ostwärts ein neues Absatzgebiet erschloß, den militärisch gesicherten Platz als günstigen Ausgangspunkt nahm. Mit der wachsenden Ausdehnung der Kultur unter den Slaven, vollends, als im 15. Jahrhundert die Hohenzollern in die Mark Brandenburg einzogen und diese ein allen übrigen Reichsteilen gleichwertiges Glied des Gesamtstaates wurde, als damit aber auch die Elbeschiffahrt erst ihren rechten Aufschwung nehmen konnte, errang die Stadt aber eine ausgesprochene zentrale Lage. Magdeburg ward der politische und kulturelle Mittelpunkt des mittleren Norddeutschland, bis die Stürme des dreißigjährigen Krieges und dessen wirtschaftliche Folgeerscheinungen ihm seine hervorragende Stellung nahmen. Aber nur vorübergehend! Es beweist die außerordentliche Wirkungskraft der geographischen Verhältnisse der Stadt, daß sie sich trotz der fast völligen Vernichtung ihres wirtschaftlichen Lebens allmählich wieder ihre alte Stellung zu erringen wußte.<sup>1)</sup> Auch der strategisch gewiß bedeutsame Plan Friedrichs des Großen, Magdeburgs gewerbliche Anlagen nach Schönebeck-Frohse-Gr. Salze zu verlegen, um die Stadt zur unbezwinglichen Grenzfestung seines Königreichs auszubauen, scheiterte daran, daß die geographischen Verhältnisse stärker wirkten als landesherrlicher Machtspruch.<sup>2)</sup> Es gibt in der Tat seitdem keine Stadt Norddeutschlands — Großberlin vielleicht seit etwa einigen Jahrzehnten ausgenommen — die eine so ganz und gar zentrale Lage hätte wie Magdeburg. Die große west-ostdeutsche Straße schneidet sich mit dem bedeutendsten mitteldeutschen Wasserweg, der Bau der Landstraßen und der Eisenbahnen verstärkte diese Zentrallage noch mehr und sie wird ihre letzte Krönung erhalten, wenn der Mittellandkanal

<sup>1)</sup> Siehe meinen Aufsatz: Die geographische Lage Magdeburgs und seine geschichtliche Entwicklung. Montagsblatt d. Magdeb. Zeitung. 1910. Nr. 44.

<sup>2)</sup> Blume, Beiträge zur Siedlungskunde der Magdeburger Börde. Dissertation Halle 1908. S. 45. Auch Mitteilungen d. V. f. Erdkunde, Halle 1908.

und der Ausbau des Ihle-Plauekanals zum gleichwertigen Großschiffahrtsweg auch dem Wasserverkehr eine große ost-westliche Straße erschließt.

Der östliche Elbeübergang bei Dessau steht an Bedeutung dem Magdeburger weit nach. Geschichtliche Tatsachen vereinigen hier ihre Wirkung mit der wenig günstiger Geländeverhältnisse. Nicht bis in so frühe Zeit nachweisbar wie beim Magdeburger Uebergang sind die der Brückenstelle zustrebenden Straßen. Das hängt teils mit dem langsameren Gang der Kolonisation slavischer Lande rechts der Mulde und im südlichen Fläming zusammen, wodurch zunächst ein Bedürfnis an Straßen nicht bestand, teils zog die alte Straße von der mittleren Saale nach Südostdeutschland den Hauptverkehr an sich. Erst dann mußte sich ein Straßenbedürfnis von jenem thüringischen Osttor aus geltend machen, als die Kolonisation der brandenburgischen Lande als beendet angesehen werden konnte und seit dem 11. Jahrhundert in der politischen Geschichte des Reiches eine entscheidende Rolle zu spielen begann. Die Tatsache, daß die Askanier seit dem 12. Jahrhundert gleichzeitig die Herren der Havel-Spreelände waren, mußte wesentlich die Benutzung des Elbeüberganges bei Dessau und damit die Entwicklung der Stadt selbst fördern. Sie trat also später als Magdeburg in die Reihe der Elbebrückenstädte ein. Als aber einmal der Elbeübergang und die ihm zuführenden Verkehrswege sich dem großen norddeutschen Straßennetz eingegliedert hatten, trugen die natürlichen Geländeverhältnisse, die, wenn auch weniger vorteilhaft als bei Magdeburg, doch immerhin keinen anderen Uebergang zwischen jenem und dem am Austritt der Elbe aus dem sächsischen Gebirgsvorland gestatteten, zum weiteren Emporblühen der Stadt bei.

Die wichtigsten Straßen waren zunächst die von den beiden bedeutendsten Handelsmittelpunkte Mitteldeutschlands jener Jahrhunderte in die askanischen Stammlände und in ihre brandenburgische Grenzmark führenden: die Leipziger und Hallenser Straße. Die erste erreichte die Elbeniederung, nachdem sie hart am linken Hochuferland des Muldetals entlang gezogen war, genau an der südlich Dessau gelegenen Umbiegungsstelle des diluvialen Hochflächenrandes aus seiner Südnordrichtung in die ost-westliche. Von hier an erzwang sie den Elbeübergang über die Talsandinseln der Niederung hinweg. An der Ecke des Hochflächenrandes nahm sie die „Hallesche Straße“ auf, die nach Ueberwindung der Fuhneniederung bei Salzfurt (!) die „Heide“ durchquert hatte. Von nur geringer, rein örtlicher Bedeutung war der von Westen, aus altaskanischen Landen kommende Verkehrsweg. Hahn in seiner Arbeit läßt nun freilich Dessau als Brückenstadt der Elbe nicht gelten,<sup>1)</sup> es sei „nur als Brückenstadt der Mulde zu betrachten“, wo „der von Ost nach West gehende Verkehr [und der umgekehrte] die Mulde am vorteilhaftesten bei Dessau kreuzte, da man unterhalb rasch in das Gebiet der Elbeüberschwemmungen, oberhalb für eine Strecke von mehr als 15 km in eine ebenfalls sumpf- und waldreiche Gegend gelangte“. Auch Wäschke<sup>2)</sup> hält die

<sup>1)</sup> a. a. O. S. 32.

<sup>2)</sup> „Geschichte der Stadt Dessau. Dessau 1901“ S. 8 ff.

Siedlung in erster Linie für eine Brückenstadt der Mulde und sucht diese Tatsache historisch damit zu begründen, daß seit dem Ende des 12. Jahrhunderts in den rechtsmuldischen Landen der wirtschaftliche Mittelpunkt von dem Burgward Sollnitz an der Mulde nach dem „Markt“ Pötnitz verlegt sei; wenn er aber die gleichzeitig gewordene Selbständigkeit des Herzogtums Anhalt (1212) hervorhebt, so scheint mir diese Tatsache mindestens ebenso sehr für die Bedeutung des nördlichen Elbeübergangs als für die des östlichen Muldeübergangs zu sprechen. Ja die Tatsache, daß das rechtselbische Land für die askanischen Lande in damaliger Zeit weit höheren Wert gewann als sie das wenig umfangreiche rechtsmuldische Gebiet besaß, spricht für die Entwicklung als „Elbebrückenstadt“. Denn nachdem Dessau zunächst Grenzposten und Sitz des großen Kolonisators slavischer Lande, Albrechts des Bären, an dem weit vorgeschobenen bedrohtesten Punkte der askanischen Lande zwischen Saale und Mulde geworden war, fiel ihm auch mit Uebernahme der Mark durch die Askanier wie dem Sitz Ottos I. die Rolle eines militärischen Ausfalltores und eines wirtschaftlichen Stapelplatzes zu, zwischen dem alten westlichen Produktionsland und dem östlichen Neuland wirtschaftlicher Erschließung vermittelnd. Die Wirkung dieser geschichtlichen Tatsache ist dann ohne Zweifel ähnlich fördernd gewesen wie bei Magdeburg.

Auch die Entwicklung des Stadtplanes scheint auf den Elbeübergang, nicht auf den Muldeübergang hinzudeuten, da sie in der Nord-südrichtung erfolgte, wie Wäschke selbst ausdrücklich betont. Der Kern der Siedlung ist durch die Lage der Schloßkirche gekennzeichnet (Skizze 5), die noch heute nahezu den höchsten Punkt der Stadt bildet. Um diesen Kern erfolgte die erste Bildung der Straßenzüge und zwar die des Hauptstraßenzuges der Stein- und Zerbster Straße vom alten Leipziger Tor zur Rathausenge am Zusammenstoß der heutigen Rathausstraße mit der Zerbster Straße in der Richtung von Süd nach Nord, am seitlich angelegten Markt (Gr. Markt) vorbei gemäß der allgemeinen, durch die Lageverhältnisse des Uebergangs gebotenen Verkehrsrichtung. Seitlich zweigen von diesem Hauptstraßenzuge nur kleine Gassen ab, jedenfalls fehlt eine west-östliche Straße nach der Mulde zu im alten Stadtkern gänzlich. Denn die Muldestraße ist jüngeren Ursprungs und liegt außerhalb der ersten Stadtanlage.<sup>1)</sup> Aber wiederum kann ich mich mit Wäschkes recht gezwungener Deutung nicht befreunden, wenn er zusammenfassend sagt:<sup>2)</sup> „Dessau war ... ursprünglich ein (slavischer?) Rundling, ein Dorf in der Ausdehnung etwa der im Plane erscheinenden quadratischen Stadt. Dazu trat eine Burganlage, vermutlich in der ersten germanischen Einwanderung im 10. Jahrhundert. Darauf erfolgte im 12. Jahrhundert die zweite deutsche Einwanderung, bei der die freien Sattelhöfe neben dem slavischen Rundling entstanden und dessen

<sup>1)</sup> Ganz im Gegensatz zu Magdeburg, wo die Hauptverkehrsrichtung der ersten Stadtanlage zur Elbe herab führte: der Straßenzug „Alter Markt“ — „Johannisstraße“! Eine durchgehende Süd-nord-Verbindung fehlte; sie wurde erst durch den späteren, außerhalb der ersten Stadtanlage gelegenen „Breiteweg“ geschaffen.

<sup>2)</sup> a. a. O. S. 15.

Oeffnung zu einem Straßendorf nötig machten. Ob der Rundling bereits umfriedet oder mit der Burganlage zu einer Befestigung verbunden war, läßt sich nicht bestimmt erweisen, aber wahrscheinlich ist, daß bereits 1278 die Gesamtstadt ummauert war“. Die Ausmaße dieses „ausgebauten“ Rundlings widersprechen einer solchen Deutung ebenso sehr wie die oben (S. 78) gekennzeichnete Gleichartigkeit ähnlicher Stadtgrundrisse mit noch erheblich größeren Ausmaßen. Schließt man sich aber nach Gradmanns Vorgang, der sich auf die geschichtlichen Forschungen von v. Below, Fritz, P. I. Meier u. a. stützt, der Ansicht an, daß die Städte nicht durch Entwicklung allmählich aus dörfischen Siedlungen erwachsen, sondern bewußte Neugründungen seien, so entfällt die gezwungene Annahme einer doppelten germanischen „Einwanderung“ und wir dürfen die Zeit der Selbständigwerdung Anhalts, also etwa das 12. Jahrhundert als die Zeit der Begründung der „Stadt“ ansetzen.

Aus ihren Mauern führte dann der Süd-Nord-Straßenzug auf einem Talsand- und Schwemmsandsporn nordwärts in die Elbeniederung hinein, um etwa bei dem heutigen nördlichen Bebauungsrand die Grenze des natürlichen normalen Hochwassers zu erreichen. Von hier bis Roßlau, das sind rund 4 km, war demnach der Uebergang zu bewerkstelligen. Vermutlich verband ein erhöhter Knüppeldamm, später ein aufgeschütteter Wall den südlichen mit dem nördlichen Talrand. Der Hauptarm der Elbe hart vor dem nördlichen Ufer war auf Kähnen, vielleicht auch in einer Furt, später auf einer Brücke zu überwinden, die 1583 erbaut wurde. Sie lag oberhalb der heutigen. Doch kann es zweifelhaft erscheinen, ob auch hier der Fährverkehr die Elbe überquerte, da oberhalb der heutigen Brücke das Ufer mit einem Steilhang an die Niederung herantritt. Entweder erfolgte der Uebergang in Richtung auf den heutigen Bahnhof Roßlau oder noch ein wenig weiter unterhalb, da hier der Steilhang verschwindet und erst wieder weit westlich beginnt, zumal im heutigen Bahnhofsgelände ein kleines Bachtal der Elbe zustrebte, das heute freilich durch künstliche Aufschüttung völlig verwischt ist. Vom Ufer an verlief dann die Brückenstraße nordwärts über den kleinen vorspringenden Rücken (von der 70 m-Linie umschlossen) und bog unter Umgehung der nassen Stadtgrabenniederung (Hainichtgrabenniederung) nach Osten um, zur Ueberschreitung der Rossel an einer durch sumpfige Geländestreifen am wenigsten behinderten Stelle nahe ihrer Einmündung in die Elbe. Auf dem angelagerten Talsandvorsprung der 60 m-Terrasse erfolgte die erste Ortsgründung. (Vgl. das beigefügte Kärtchen.<sup>1)</sup>) (Skizze 6.)

Aus diesen Betrachtungen des Elbeüberganges bei Dessau geht eines mit Sicherheit hervor: Roßlau, dessen Kern weitab von jener Uebergangsstelle liegt, ist keine Elbebrückenstadt.<sup>2)</sup> Die Brücke

<sup>1)</sup> Die 60 m-Linie fällt nahezu mit der Grenze des Alluvialschlicks und der Diluvialfläche zusammen, die 65 m-Linie mit der des Talsandes der Rossel und der diluvialen Fläminghochfläche.

<sup>2)</sup> Noch viel weniger aber ist es, wie Hahn a. a. O. S. 32 will, Mündungsstadt der Mulde „in günstiger strategischer Lage, der wohl zumeist die Ueberwachung der Schifffahrt auf beiden Flüssen oblag“.

hieß früher auch stets die „Dessauer Elbebrücke“. Vielmehr ist Roßlau lediglich Uebergangsort über die Rossel, wie auch sein Name schon andeutet. Erst die späteren Verkehrs- und wirtschaftlichen Verhältnisse des 19. Jahrhunderts haben die Stadt zu einer Elbebrückenstadt gemacht. Mit dem Bau der Berlin-Anhalter Bahn (1841), die die Elbe hier bei Roßlau nach Umgehung des Flämingrückens über Jüterbog, Wittenberg, Coswig zunächst auf der neuen 1835—36 erbauten Brücke, später auf einer dicht daneben liegenden eisernen Brücke überschritt, begann das Wachsen der Stadt zu diesem Elbeübergang hin. Sie drehte sich sozusagen um und wendete ihr Gesicht nunmehr dieser modernen Verkehrsstraße zu. Die Häuserreihen wuchsen zunächst an der alten Brückenstraße entlang, die spätere Anlage von Fabriken nahe der Bahn erweiterte das westliche Stadtgelände, heute füllt sie nicht nur die noch verbliebenen Lücken zwischen „Alt-“ und „Neustadt“ aus, sondern wächst bereits über die Bahnlinie nach Westen, während nach Osten zu fast jedes Wachstum aufgehört hat.

Magdeburg und Dessau haben in Verbindung mit ihrer Randlage vor allen übrigen Städten des mittleren Elbegebiet noch ein weiteres, außerordentlich bedeutsames Kennzeichen ihrer geographischen Lage voraus: die Ecklage; denn der im großen Ganzen zwischen beiden Städten in südost-nordwestlicher Richtung verlaufende Rand der Elbetalniederung biegt sowohl bei Dessau wie bei Magdeburg in scharfem Knick um, bei Dessau in nahezu südlicher Richtung der breiten Muldeniederung aufwärts folgend bis etwa nach Eilenburg, ein wenig unterhalb Magdeburg in westlicher, dann nordwestlicher Richtung am Südrand der zunächst schmalen, daher für den Verkehr nach Norden nicht unbedingt hinderlichen Niederung der Ohre, die sich aber bald im Drömling und weiter in der Allerniederung als verkehrsfeindlich erweist. Bei Magdeburg und Dessau springen somit die Vorlande in nahezu rechtem Winkel scharf in diese Urstromniederungsgebiete vor und weisen dem von Mitteldeutschland zu den Ostseeländern gerichteten Verkehr von vornherein Zielpunkte am Niederungsrand. Wir sahen, daß zwischen diesen beiden Eckpunkten der zunächst wichtigsten Uebergänge noch drei weitere auf Grund der natürlichen Lageverhältnisse möglich erscheinen konnten: der von dem Talsandsporn zwischen Schönebeck und Barby in Richtung auf das gradlinige Ostufer der Talsandterrasse, dann der Gr. Rosenburger-Tochheimer Uebergang, endlich ein etwa im Gebiet des Akener Elbeknies gelegener.

Die heutige Bedeutung der Siedlungen an der breiten Talsandhalbinsel zwischen Schönebeck und Barby läßt die Vermutung naheliegen, als sei eine dieser beiden einzigen Städte jenes Gebietes als die eigentlich linkselbische „Brückenstadt“ für den Uebergang aus dem Südostbördeland zum Flämingvorland anzusprechen. Das trifft aber nicht zu! Schönebeck liegt gerade an dem Staugebiet der Elbewasser (s. o.), die zudem, durch das vorgelagerte Gommernsche Silurgebirge gezwungen, nach Nordwest abzubiegen, hier in starker Strömung auf den Bördeabfall stoßen. In der Tat ist Schönebeck erst eine recht junge Gründung, wie der Name schon bezeugt; die

älteren Siedlungen sind Frohse und Salze (früher Elmen), die auch bei weitem bedeutender waren. Schönebeck verdankt seinen Aufschwung zur Stadt überhaupt nicht verkehrsgeographischen Verhältnissen, sondern der erst 1704 angelegten Saline, die ihm von nun an im Verein mit der günstigen Verkehrsverbindung an der Elbe und an der alten, über Frohse führenden Magdeburg-Leipziger Handelsstraße, ferner im Verein mit seiner Lage an der fruchtbaren Börde bald die Vorrangstellung vor den beiden anderen sicherte.<sup>1)</sup> Friedrichs der Großen Versuch, die Dreistadt zur Industriestadt an Stelle Magdeburgs zu erheben, scheiterte in erster Linie daran, daß hier die günstigen Elbeübergangsbedingungen fehlten, die Magdeburgs jahrhundertelange Blüte und Entwicklung förderten. Erst als im 19. Jahrhundert mit der Elberegulierung der Gefahr häufiger Ueberschwemmungen vorgebeugt war, begann ein wirtschaftliches Hinübergreifen auch über den Elbestrom, dem durch den 1913 vollendeten Bau der Elbebrücke auch äußerlich Ausdruck verliehen wurde. So ist die Stadt zwar dem Namen nach ein Brückenort geworden, aber im geographischen Sinne wird sie es kaum in vollstem Maße werden, da Magdeburg, in dessen Wirtschaftskreis Schönebeck heute völlig einbezogen ist, den Verkehr über die Elbe nach wie vor an sich ziehen wird.

Viel eher als Schönebeck könnte Barby mit seiner Lage im weit vorspringenden Winkel zwischen Elbe und Saale als Brückenort in Frage kommen. Tatsächlich begünstigte bereits im Mittelalter eine Elbefurt den Uebergang. Aber trotz dieses örtlichen Vorzuges — er ist auch der einzige — und trotz der geschichtlichen Bedeutung, die die Stadt infolgedessen das ganze Mittelalter hindurch als Grenz- und Schutzposten gehabt hat,<sup>2)</sup> konnte der Uebergang doch niemals einem Durchgangsverkehr dienen, weil er sich viel zu sehr nach dem Osten in einen sonst verkehrstoten Winkel hätte bewegen müssen; außerdem hätte er von einem höchst fruchtbaren Gebiet in ein sandiges, wenig ertragreiches geführt. Daher gab der durchgehende West-Ostverkehr bei weitem dem sichern, schon längst gewohnten Magdeburger Uebergang den Vorzug. Dazu kommt der Mangel an Bodenschätzen, der doch für Schönebecks Entwicklung bedeutungsvoll war, und die ungünstige Verkehrslage zu Magdeburg, die namentlich schwer ins Gewicht fiel, als die Hauptbahn Magdeburg-Leipzig weit von der Stadt vorbei zog. Die seit 1879 bestehende Eisenbahnverbindung über die Elbe, der überdies die parallele Fuhrverkehrsbrücke fehlt, ist kein vollwertiger Ersatz und hat Barby nicht zur Brückenstadt werden lassen.

So kommt also von der Saalemündung bis zur Ohremündung nur ein einziger Elbeübergang in Frage, der bei Magdeburg, dessen Vorteile so groß sind gegenüber den Gelände- und Lageverhältnissen des übrigen Elbetales, daß er allein den Verkehr in diesem Abschnitt an sich gezogen hat. In der Tat hat auch niemals eine für das gesamte deutsche Verkehrswesen älterer und neuerer

<sup>1)</sup> Blume, a. a. O. S. 44.

<sup>2)</sup> Ebenda, S. 47.

Zeit bedeutungsvolle Straße — abgesehen von der „Kanonenbahn“, die aber mehr strategischen als wirtschaftlichen Erwägungen ihre Entstehung dankt — die Elbe zwischen der Saale und Magdeburg überbrückt.

Das ist erst wieder südlich der Saale von Groß-Rosenburg aus geschehen, aber auch da nur vorübergehend, als kaiserliche Verordnungen im 16. Jahrhundert den Verkehr von Polen nach Thüringen anstatt durch die Lausitz über Berlin, Brandenburg, Zerbst, Bernburg, Eisleben zu gehen zwangen.<sup>1)</sup> Denn auch diesem Uebergang können keine besonderen geographischen Vorzüge zugeschrieben werden, die einen Durchgangsverkehr dauernd angelockt und damit die Entwicklung einer Brückensiedlung zur Brückenstadt veranlaßt hätten; es sei denn, daß man es als Vorteil werten will, daß sowohl das Mündungsgebiet der Saale und das der Nuthe vermieden wird. Er ist ein deutliches Beispiel, wie stark neben der wenig vorteilhaften topographischen Lage die allgemeinen Verkehrsrichtungen für den Uebergang über die Niederung maßgebend sind. Für den das Harzgebirge nördlich umgehenden Verkehr kommt er nicht in Betracht, weil die untere Saaleniederung eine Sperre bildet und der Magdeburger Uebergang ungleich leichter zu erreichen war; für den durch Thüringen kommenden war der Saaleübergang bei Halle der gegebene; infolgedessen lag der unsrige viel zu weit nach Norden abseits gerückt. Die verkehrsgeographische Sperre, die der Harz für das mittlere Elbe- und das untere Saalegebiet bildet, wirkt noch auf diesen Uebergang nachteilig, der nur lokale Bedeutung für die Beziehungen des nordöstlichen Harzvorlandes mit den rechtselbischen Landen besitzt, indem die alte „Zerbster Straße“ ihm folgt.

Der Uebergang liegt bereits im Gebiet der sehr breiten Niederung des Akenischen Elbebogens. Die von Osten kommenden Schmelzwasser trafen nahe der unteren Saale auf die älteren Schichten der Trias, denen diskordant tertiäre und diluviale Schichten aufgelagert sind. Die Wasser des Urstromes wurden demnach nach Norden abgelenkt, doch verbreiterte die Stoßkraft des Wassers den Talbogen nach Westen zu ausweitend. Wohl durchziehen breite und zahlreiche Talsandstreifen die Niederung; aber die sumpfigen Zwischenstrecken sind zu zahlreich, als daß hier überhaupt jemals ein Elbeübergang in Betracht gekommen wäre. Im übrigen treffen auch für ihn die eben genannten Gründe wie bei dem Gr. Rosenburger Uebergang zu. Aken ist eine verhältnismäßig junge Siedlung, vielleicht erst aus der Kolonisationszeit stammend.<sup>2)</sup> Seine verkehrsgeographische Lage ist besonders ungünstig geworden, seit die Bahnen die Elbe bei Barby und Dessau überschreiten. Die Linie, die die Eisenbahn von Cöthen aus herüberstreckt, vermochte wohl den Hafenverkehr zu heben, muß aber immer bedeutungslos bleiben, solange ihr die Fortsetzung über die Elbe auf Zerbst zu fehlt. —

<sup>1)</sup> Heller, Die Handelswege Innerdeutschlands im 16., 17. und 18. Jahrhundert . . . Diss. Leipzig (Dresden) 1884, S. 19.

<sup>2)</sup> Ob der Name flämisch ist und mit Aachen in Verbindung gebracht werden kann, bleibe dahin gestellt.

Unsere Untersuchung hat bisher ergeben, daß die große, dem West-ostverkehr sich entgegenstellenden Niederungsschranke der Elbelinie nur zwei Hauptübergänge besitzt: den älteren bei Magdeburg, den jüngeren bei Dessau; alle übrigen konnten auf Grund der obwaltenden Geländebeziehungen und auf Grund ihrer Lage zu den großen Hauptleitlinien der mitteldeutschen Gebirgsschwelle und ihres Vorlandes, die sie in den „Verkehrsschatten“ des Harzes brachten, nur dem örtlichen Verkehr dienen. Noch weniger aber kamen diejenigen Stücke unseres Elbeabschnittes in Betracht, die unterhalb Magdeburg oder oberhalb Dessau lagen, weil hier die Ohre- bzw. Muldelinie als erste Sperrlinie für den von Westen kommenden, gen Osten strebenden Verkehr sich entgegenstellte. Die zweite war dann die Elbeniederung.

Wir können uns daher kurz fassen: der Uebergang über Rogätz-Burg ist zeitweilig in neuerer Zeit in Brauch gewesen, als durch Straßenmandate des sächsischen Kurfürsten veranlaßt, böhmische und schlesische Kaufleute unter Meidung Leipzigs und Sachsens durch die Niederlausitz zogen, und später noch einmal, als handelspolitische Erwägungen die Leipziger Kaufleute veranlaßten, ihre Waren von der Nordseeküste nicht über Magdeburg, sondern über Loburg, Dessau gehen zu lassen.<sup>1)</sup> Es bedarf keines näheren Nachweises, daß hier an der beginnenden, äußerst wasserreichen und flachen Ausweitung des Mündungsgebietes der alten Urströme die Uebergangsbedingungen über die Niederung recht ungünstig lagen. Die Entwicklung der Stadt Burg hat mit diesem Uebergang daher auch nicht das geringste zu tun, ebensowenig wie die Wolmirstedts. Dieser alte Burgward deckte ehemals eine Lokalstraße, die der Saale-Elbelinie entlang über Magdeburg nordwärts zog, aber als Durchgangslinie nicht in Betracht kommen konnte, weil sie nicht nur in das schwachbevölkerte, wenig ertragsreiche Altmarkgebiet führte, sondern weil ihr auch infolge der immer breiter werdenden und immer mehr verzweigten Elbeniederung eine Fortführung etwa zur Nord- oder Ostseeküste versagt bleiben mußte.<sup>2)</sup>

Im Ostabschnitt unseres Urstromtales hat aber Wittenberg unstreitig den Rang einer Brückenstadt. Nicht nur die Landstraße, sondern auch der dem deutschen und durchgehenden Auslandsverkehr dienende Schienenweg Berlin-Halle überbrückt hier die Elbe und ihre sehr breite Niederung. Zudem ist die Stadt lange Zeit hindurch Festung gewesen, die offenbar den Elbeübergang decken sollte. Und dennoch ist auch Wittenberg nicht eine ursprüngliche Brückenstadt der Elbe wie etwa Magdeburg und selbst nicht wie Dessau. Man braucht zunächst nur einmal die Verhältnisse vor der Berührung Wittenbergs durch die Eisenbahn sich klar zu machen und den Stadtgrundriß zu Rate zu ziehen. Hier ist die geschichtliche Entwicklung beweisend dafür, daß Wittenberg in erster Linie keine

<sup>1)</sup> Heller, a. a. O. S. 56 und 62.

<sup>2)</sup> Die Hauptlinie von Magdeburg nach Norden verlief vielmehr durch die Lüneburger Heide über Neuholdensleben, Gardelegen, nach Lüneburg, Hamburg und Lübeck.

Elbebrückenstadt gewesen ist, daß sie freilich bereits ziemlich frühzeitig durch Fürstenspruch zu einer solchen gemacht wurde, hier mit weit besserem Erfolge als später bei Schönebeck, weil hier die Gunst der geographischen Lage zu Hilfe kam.<sup>1)</sup>

Die Stadt liegt an der Stelle, wo der Fläming der Elbniederung am nächsten kommt, auf einem nach Osten vorspringenden Talsandsporn, dem sich die Hauptstraßenrichtung West-Ost angepaßt hat. Ueber Wittenberg verlief nicht nur die von Magdeburg über Zerbst kommende, dann am Hochufer entlang führende Straße zur Niederlausitz, wo sie auf die oben genannte (S. 81) uralte schlesische Straße stieß, sondern auch ein Zerbst umgehender kürzerer Weg am Südwesthang des Fläming über Loburg-Stackelitz, der in Wittenberg den erstgenannten erreichte. Die Richtung von Südwest nach Nordost — also unter Ueberschreitung der Elbe — dürfte kaum eher eingeschlagen sein, als bis die slavischen Havel- und Spreelände in den deutschen Kulturbereich einbezogen wurden, also erst mit der Erhebung der Mark Brandenburg zur deutschen Grenzmark. Von dieser Zeit an allerdings hat der Uebergang, begünstigt durch eine Reihe von Talsandinseln der Elbeniederung, ohne Zweifel eine Rolle gespielt. Bereits 1428 soll die älteste Wittenberger Brücke entstanden sein, urkundlich erwähnt wird sie erst 1455.<sup>2)</sup> Seitdem erfreut sich die Stadt wachsender Bedeutung. Ende des 15. Jahrhunderts erhält sie Niederlagsprivilegien für die Elbeschiffahrt<sup>3)</sup> und wird kursächsische Festung, die die nunmehr wichtige Handelsstraße von Mitteldeutschland (Leipzig) über Düben, Kemberg nach Cölln-Berlin deckt. Da deren Verlauf durch die Flämingenke zwischen Zahna und Jüterbog und weiter durch das Tal der Nuthe bestimmt wurde, so war in der Tat Wittenberg der gegebene Brückenort. Seine politische und kulturelle Rolle als kursächsische Residenz haben ihm dann auf dem Wege zu weiterer Entwicklung geholfen.

Kemberg gewann durch die neue Verkehrsrichtung als Brückennastort, verlor aber, als an Stelle der Fahrstraße die Eisenbahn Berlin-Halle trat, die nicht im Zuge der alten Verkehrswege Elbe und Mulde überschritt, sondern weiter westlich bei Bergwitz und Bitterfeld. Das zwischen Wittenberg und Roßlau gelegene Coswig war dadurch, obwohl es durch die Anhalter Bahn als eine der ersten Elbeuferstädte Anschluß an den modernen Verkehrsweg gewann, ebenso abseits geschoben worden wie Wörlitz und Oranienbaum, die alle drei als Brückensiedlungen ganz und gar ausscheiden. —

So haben wir in der Tat nur drei Brückenstädte an der mittleren Elbe aus der Reihe der Stadtgründungen sich entwickeln sehen, die durch ihre topographische Lage und durch ihr Verhältnis zu den natürlichen Verkehrsbahnen als solche im geographischen Sinn zu

<sup>1)</sup> Die Siedlung ist vermutlich erst durch die flämische Kolonisation (12. Jahrhundert) bedeutungsvoll geworden und hat dann von dieser Zeit ab eine Rolle als „Brückensiedlung“ gespielt. (Naumann, Die flämischen Siedlungen in der Provinz Sachsen. Heft 40 der Neujahrsblätter der histor. Kommission f. d. Prov. Sachsen. Halle 1916. S. 22.)

<sup>2)</sup> Nach gütiger Mitteilung des Staatsarchivs zu Magdeburg.

<sup>3)</sup> Heller, a. a. O. S. 21.

bezeichnen sind: Magdeburg, Dessau, Wittenberg. Ihre Größe und politische Bedeutung entspricht ganz der Gunst dieser natürlichen Verhältnisse, die bei Magdeburg bei weitem am meisten, bei Wittenberg infolge der Doppelsperre durch Mulde- und Elbeniederung am wenigsten wirksam in Erscheinung treten konnten. Der Verlauf ihrer Jahrhunderte langen Geschichte hat die sich abstufoende geographische Bedeutung vollauf bestätigt. Als Kampferte zur Erzwingung eines Elbeüberganges kommen sie allein in Frage. Im dreißigjährigen Kriege und im Freiheitskriege nahmen preußische und feindliche Heere hier ihren Weg. Die drei Uebergänge sind die einzigen bis in die jüngste Zeit, die den Verkehr über den Hauptelbarm auf fester Brücke hinüberleiten: die Magdeburgische wird zuerst 1275 erwähnt, doch scheint sie schon länger bestanden zu haben,<sup>1)</sup> die Dessauer 1583, die Wittenberger 1428. Die übrigen: die Schönebecker Fuhrverkehrsbrücke (1912—13) und die Barbyer Eisenbahnbrücke (1879) bezeugen durch ihr geringes Alter, daß den Städten eine Bedeutung als „Brückenorte“ kaum zugekommen ist. Erst die neuzeitlichen, gesteigerten Verkehrsbedürfnisse eines regeren, verzweigteren Wirtschaftslebens stärkten das Verlangen nach festen Uebergängen, die auch von bisher nur als „Fährorte“ geltenden Städte, wie Aken, Coswig erstrebt werden, aber wohl noch in sehr weiter Ferne liegen.

---

<sup>1)</sup> Mitteilungen des Staatsarchivs zu Magdeburg.