

DIE ABGRENZUNG DES GROSSTÄDTISCHEN EINFLUSSBEREICHES VON PORTSMOUTH

W. Manshard

Mit 3 Abbildungen

Die räumliche Fixierung des dichten Gewebes funktioneller Beziehungen, welche die Stadt und ihr Umland verbinden, und die Abgrenzung eines städtischen Einflußgebietes gegenüber den Einflußbereichen benachbarter Zentren stößt auf Schwierigkeiten verschiedenster Art. Selbstverständlich hat jede Stadt als Sammelpunkt mehr oder weniger scharf ausgeprägter regionaler Funktionen auch ihr irgendwie komplex zusammenhängendes Ausstrahlungsfeld. Aber wie können wir diese so unterschiedlichen Einzelbeziehungen im städtischen Vorfeld auflösen und welche sind geographisch für uns von Bedeutung?

In neueren englischen und amerikanischen Veröffentlichungen werden einige interessante Versuche unternommen, zu exakten Abgrenzungen „städtischer Felder“ (urban fields) zu gelangen. Diese Versuche sind in diesen Ländern nicht nur für die Entwicklung neuer siedlungsgeographischer Fragestellungen von Belang, sondern auch die Soziologie, die Wirtschafts- und Verkehrswissenschaften (z. B. in der Marktforschung) sind an der Auseinandersetzung lebhaft beteiligt. Ganz zu schweigen natürlich von der praktischen Bedeutung, die alle diese Fragen für die Planungsaufgaben in Stadt und Land besitzen, wie auch für die wichtigen Versuche traditionell erstarrte und veraltete Verwaltungsgrenzen zu beseitigen und bessere organisch gegliederte Verwaltungseinheiten zu schaffen (1—2).

Bei allem Interesse für die verschiedenen Theorien der „zentralen Orte“ steht man diesen Ansätzen jedoch in England meist skeptisch gegenüber und bevorzugt den rein von den Tatsachen herkommenden Weg eines regionalen „Survey“. Auf die Diskussion, wieweit diese Theorie überhaupt auf den britischen Inseln anwendbar ist, wurde in der folgenden Darstellung bewußt verzichtet.

In methodischen Erörterungen (3—4) über die Abgrenzungsmöglichkeiten städtischer Kraftfelder wird immer wieder hervorgehoben, wie außerordentlich schwierig es ist, die notwendigen massenstatistischen Unterlagen für derartige Untersuchungen zu erlangen. Volkszählungen und ähnliche öffentliche Erhebungen bieten nur spärliches Material, und solange es an speziellen, zentralorganisierten Bestandsaufnahmen fehlt, ist der Geograph auf eigene Beobachtungen und

Nachforschungen, sowie auf die Hilfe von interessierten öffentlichen und privaten Unternehmungen angewiesen, die oft von Zufälligkeiten abhängig sind, und von denen er nur sehr vorsichtig auf allgemein anwendbare Regeln schließen kann.

So erhielt *R. E. Dickinson* (5) das grundlegende Material für seine Studie über die Marktorte in East Anglia von privaten landwirtschaftlichen Auktionsfirmen. Während *W. Hartke* (6—8) in seinen umfangreichen Untersuchungen über das „Arbeits- und Wohnungsgebiet im Rhein-Mainischen Lebensraum“ Unterlagen über Gewerbesteuer, Steuerausgleichserhebungen und Arbeitsbücher ausnutzte, konnte *P. Ford* (9) in seiner Dissertation über Southampton nur durch das Entgegenkommen eines großen Warenhauses das genaue Wohngebiet eines ausgedehnten Kundenkreises räumlich festlegen. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang noch der Aufsatz von *J. P. Haughton* (10), der durch ähnliche amerikanische Versuche angeregt, das Verhältnis der Zirkulationsgebiete lokaler Zeitungen zu den städtischen Einflußsphären für Irland untersuchte.

H. E. Bracey (11—12) entwickelte für seine sozialgeographischen Arbeiten in Westengland eine interessante Fragebogenmethode, die sich aber bisher nur in den Gebieten mit deutlich gesonderten Siedlungen, wie z. B. in der Kreidlandschaft von Wiltshire, bewährt hat. Aufbauend auf *Bracey* versucht neuerdings *L. S. Jay* (13) einen Index für die „Vitalität“ von Siedlungen herauszuarbeiten. Bedeutung kommt auch den Versuchen von *F. H. W. Green* (14—16) zu, durch eine Analyse der Autobusdienste von England und Wales eine zugleich objektive und nicht zu langwierige und kostspielige Methode für die Abgrenzung städtischer Einflußgebiete auszuarbeiten. Das Autobusverkehrsnetz liegt ziemlich engmaschig über ganz England. Der Autobus ist fast überall das billigste öffentliche Verkehrsmittel, dessen Linienführung sich in einem jahrzehntelangen Prozeß von Erfolg und Mißerfolg entwickelt hat. In ihrem Bestreben, auf denjenigen Routen zu verkehren, auf denen eine große Zahl von Personen eine Mehrzahl von Fahrten auszuführen wünscht, bedient die Autobusgesellschaft ein Gebiet, das häufig mit dem städtischen

Einflußbereich zusammenfällt. In seiner großangelegten Übersicht sondert *F. H. W. Green* etwa 700 Zentren für England und Wales aus, die zum großen Teil mit der städtischen „Hierarchie“ von *A. E. Smailes* (17) zusammenfallen. *Greens* Methode hat den Vorzug einer großen Wendigkeit und besitzt noch weitere Anwendungsmöglichkeiten auf ähnliche von Massenverkehrsmitteln bediente Gebiete in anderen Ländern.

Die meisten der in dieser Richtung unternommenen Untersuchungen beschränken sich jedoch auf die Analyse städtischer Wirkungsfelder für größere Regionen. Hierbei entsteht notwendigerweise meist ein sehr stark generalisiertes Bild (18). Arbeiten von der Gründlichkeit und Vielseitigkeit der Monographie über Salt Lake City von *Ch. D. Harris* (19) sind selten. Erst neuerdings wird unter dem Vorsitz von *A. E. Smailes* im University College London — im Verein mit der Geographical Association — versucht, auf breiter statistischer Grundlage ein genaues Bild über die Struktur der „Urban Spheres of Influence“ in England zu gewinnen. Ein Vergleich der bisher unveröffentlichten Untersuchungen über das Einflußgebiet städtischer Einzelzentren, wie sie von *A. E. Smailes* und *R. Fox* zur Zeit durchgeführt werden, mit dem großstädtischen Einflußgebiet einer „Conurbation“ wie Portsmouth wäre in vieler Hinsicht reizvoll.

Der Verfasser hatte bei Studienaufenthalten in England (1947, 1950/51) Gelegenheit, einige Städte näher zu untersuchen und möchte im folgenden am Beispiel von Portsmouth und Umgebung versuchen, verschiedene Gesichtspunkte für die Abgrenzung eines städtischen Einflußbereiches zu gewinnen. Portsmouth ist in dieser Hinsicht von besonderem Interesse, da die insulare Lage dem Wachstum dieser Großstadt zunächst gewisse Schranken setzte. Infolge der komplizierten Verkehrsverhältnisse ist ihr unmittelbarer Wirkungsbereich relativ begrenzt und überschaubar geblieben. Auch die Küstenlage am Rande der schwächer besiedelten Kreide- und Tertiärgebiete von Hampshire und West-Sussex läßt die Abgrenzung des städtischen Feldes nicht ganz so schwierig erscheinen wie in Städten derselben Größenordnung in den dichter bevölkerten mittel- und nordenglischen Industriegebieten. Der Großstadtorganismus von Portsmouth verdankt seine Entstehung und Entwicklung ganz speziellen Funktionen, und es läßt sich hier ausgezeichnet die eigentümliche Einschmelzung und Integration benachbarter städtischer Siedlungen und kleiner Marktflecken mit bisher rein regionalen Lokalfunktionen verfolgen.

Besonders seit den napoleonischen Kriegen hat dieser Kriegshafen eine wichtige Rolle in der englischen Geschichte gespielt. Angelehnt an den Kreiderücken der Ports-Downs (bis zu 120 m), flankiert durch die „Isle of Wight“ und in nicht zu großer Entfernung von der Hauptstadt (110 Kilometer) gelegen, entwickelte sich Portsmouth neben Plymouth zur größten Seefestung der englischen Südküste, deren Blick bei allen Auseinandersetzungen mit dem Kontinent auf das jenseitige französische Ufer gerichtet war. Während das benachbarte Southampton sich im 19. Jahrhundert mit Hilfe der „Southern Railway“ zum wichtigsten Passagierhafen für London entwickelte, wurde Portsmouth — (und das auf der westlich angrenzenden Festlandszunge gelegene Gosport) — durch geschickte Ausnutzung der günstigen hydrographischen Verhältnisse zu einem Hafen ausgebaut, der zeitweilig die gesamte britische Kriegsflotte aufnehmen konnte. Noch vor hundert Jahren war das alte Portsmouth mit dem „Royal Dockyard“ durch breite Festungsanlagen von den vornehmeren Wohngebieten auf Portsea Island wie Landport, Southsea oder Kingston getrennt. Damals lagen die festländischen Kleinstädte Fareham, Havant und Emsworth noch weit außerhalb des Siedlungsbereiches der werdenden Großstadt, die um die Mitte des vorigen Jahrhunderts gerade mit ihrem Ableger in Gosport und allen Vororten die 100 000-Einwohnergrenze erreicht hatte. Damals reichte ihr Einflußgebiet aber noch kaum über Portsea Island hinaus. Nach Überwindung der veralteten Befestigungsanlagen und einer ausgedehnten Besiedlung aller zugänglichen Teile der Inselfläche wurde die nächste Stufe der Vergrößerung mit dem Übergreifen auf das nördlich gelegene Festland am Anfang des 20. Jahrhunderts erreicht. Seit dieser Zeit steht Portsmouth in einem langwierigen Umbildungsprozeß zu einem Stadtgebilde, das in England oft als „Conurbation“ bezeichnet wird, und worunter im allgemeinen ein aus verschiedenen städtischen Siedlungskernen zusammengewachsener Großstadtkomplex zu verstehen ist (20).

Verfolgen wir den Kranz der rings um Portsmouth gelegenen städtischen Siedlungen von Gosport über Fareham, Portchester, Cosham und Havant bis nach Emsworth, so sehen wir in diesen „Randstädten“ überall noch recht deutlich das alte Gefüge hindurchschimmern. Durch das enge Zusammenschließen der bebauten Flächen entlang der Verkehrswege („ribbon development“) haben diese einst selbständigen städtischen und ländlichen Siedlungen heute viel von ihrer ehemaligen Unabhängigkeit eingebüßt. Sie müssen vielmehr in umfassenderen Rahmen als

Eckpfeiler der Gesamtgroßstadtentwicklung von Portsmouth betrachtet werden.

Bei der Untersuchung des Einflußgebietes von Portsmouth liegt es nahe, zunächst nach der wichtigsten Funktion — der ja die Stadt Gründung und Aufschwung verdankte — und deren Reichweite im Umland zu fragen. Damit beginnen aber gleich die Schwierigkeiten. Zwar ließen sich einige verwaltungsmäßige Grenzen etwa gegenüber anderen Basen der „Royal Navy“ wie Plymouth oder Chatham ziehen. Aber in seiner Spezialfunktion als nationaler Kriegshafen reicht die Einflußsphäre von Portsmouth über die ganzen britischen Inseln und in strategischer Hinsicht noch weiter nach Europa und in das überseeische Empire hinaus. Als kommerzieller Hafen dagegen hat Portsmouth keine Bedeutung. So kann die Frage des Handelshinterlandes hier vernachlässigt werden.

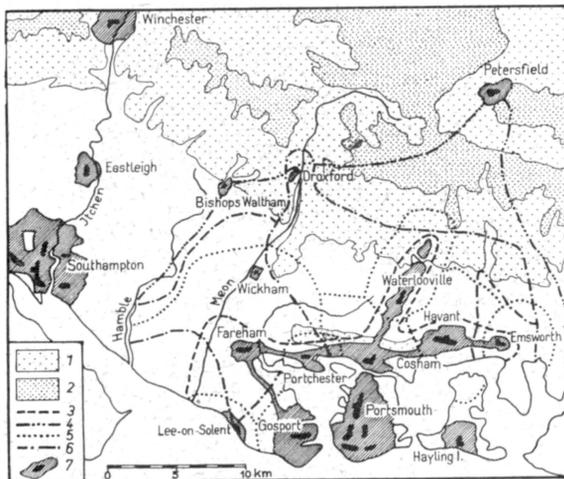


Abb. 1

1 = Erhebungen über 200 Fuß (61 m), 2 = Erhebungen über 400 Fuß (122 m), 3 = Inneres Pendelverkehrsfeld, 4 = Äußeres Pendelverkehrsfeld; zugleich äußerste Grenze des Einflußbereiches der „Conurbation“ Portsmouth, 5 = Grenze des unmittelbaren Einflußbereiches der äußeren Geschäfts- und Unterhaltungszentren, 6 = „Autobus Hinterland“ nach F. H. W. Green (Zentren: Portsmouth, Gosport, Fareham und Emsworth), 7 = Städtische Siedlung mit Geschäftszentrum.

Dafür ist eine andere wichtige räumliche Beziehung der Stadt zum Umland, die wiederum eng mit ihrem Charakter als Marinewerft und Versorgungsbasis zusammenhängt, für unsere Zwecke nützlich: Es ist der tägliche Pendelverkehr zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Diese „Gezeitenwelle“ der großstädtischen Masse, die tagaus-tagein zwischen der „City“, dem „Dockyard“ und dem Großstadtsaum pendelt und sich in den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen zum Phänomen der „rush-

hour“ steigert, ist gerade für die geographische Analyse des „städtischen Feldes“ ein wichtiger Bewegungsablauf. In Portsmouth liegen diese Verhältnisse infolge der eigenartigen Insellage besonders schwierig. Der „Royal-Dockyard“ (Kriegsmarinewerft) und auch alle anderen bedeutenden industriellen Unternehmungen liegen nämlich auf dem verkehrsmäßig isolierten Portsea Island. So verlängert sich der Weg zur Arbeitsstätte für viele Arbeitnehmer außerordentlich. 28% oder fast 18 000 aller Arbeiter in Portsmouth leben nicht auf der Insel, sondern auf dem Festland in Entfernungen von 10 bis 15 km von ihrem Arbeitsplatz. Außerdem können wir noch einen hohen Prozentsatz der Personen, welche täglich die Fähre Gosport—Portsmouth benutzen und der 22 000 Autobusfahrgäste, die täglich über die Portsbrigde von Norden nach Portsmouth hineinkommen, diesem Pendelverkehr zurechnen. Leider ließen sich nur die Arbeiter („insured workers“) genau statistisch erfassen (21). Die gestrichelte Linie (Abb. 1) gibt somit nur den inneren Ring des Pendelphänomens wieder. Auffallend ist das nahe Herantreten dieser Grenze an die Ports-Downs, jener verkehrsun günstigen Kreidebarre zwischen Fareham und Havant. Die nördlich davon gelegenen vorwiegend ländlichen Siedlungen sind mehr auf die alten Landstädtchen Droxford oder Bishops-Waltham orientiert. Das weite Ausgreifen der Grenze nach Nordosten dagegen erklärt sich durch den starken städtischen Einfluß entlang der Hauptstraße und Eisenbahnlinie nach London. Hier wird sogar die naturräumlich so scharf vorgezeichnete Grenze: Tertiär/Obere Kreide weit überschritten.

Allein aus diesem Gebiet fahren über 2500 Arbeiter täglich nach Portsmouth. (Die Zahlen für die randlich gelegenen Städte sind: Gosport und Lee-on-Solent 3900 Personen, Fareham 2600 Personen, Havant über 1000 Personen und Cosham mit Randsiedlungen 7200 Personen.) Die Masse dieser Arbeitskräfte gehört niedrigen Einkommensgruppen an. Das Lohnniveau der von der Admiralität beschäftigten Arbeiter ist niedrig, und so tritt neben dem Autobus besonders das Fahrrad und Motorrad als wichtiges Verkehrsmittel zum Arbeitsplatz auf (22). (Auf Portsea Island bis zu 50 %).

Für die in Portsmouth arbeitenden Personen mit mittleren Einkommen und die Arbeiter in den Randstädten verlagern sich die Wohnbezirke noch weiter nach außerhalb. Besonders entlang der verkehrsgünstigen elektrifizierten Eisenbahnlinie nach London ist die Zahl der täglichen Hineinpendler nach Portsmouth hoch. In Petersfield berührt sich der Einzugsbereich von Portsmouth sogar schon mit demjenigen von London.

Die Grenze dieses „äußeren Pendelfeldes“, deckt sich außerdem mit der äußer-

sten Grenze des Gebietes für das die Hauptgeschäfts- und Unterhaltungszentren der Portsmouth-Conurbation als dauernder Anziehungspunkt in Betracht kommen. Ein weiteres nur sehr schwer statistisch erfassbares und sehr weit gestreutes Feld stellen schließlich die nicht auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesenen höheren Einkommensklassen da, deren Landhäuser oft 30 bis 40 km von ihrem Arbeitsplatz entfernt sind. Hier ließe sich überhaupt nur willkürlich — (etwa mit der 1 bis 2 Stunden „Auto-Isochrome“) — abgrenzen; denn bei wachsender Entfernung setzt sich auf die Dauer doch der Zeit- und Kostenfaktor durch.

Auf die umfassende soziale Umschichtung in der sich ausdehnenden Großstadt, die sich z. B. in dem langsamen Einsickern ärmerer Schichten in die besseren Wohngegenden ausdrückte und zu deren Verlagerung nach außerhalb führte, kann hier nur andeutungsweise hingewiesen werden. Eine spezielle soziologische Untersuchung wäre hier notwendig. Für den Siedlungsgeographen ist aber die Beobachtung wichtig, daß zugleich mit dieser allmählichen Wanderung der vornehmern Wohngebiete im letzten Jahrhundert noch ein anderer Vorgang parallel lief: nämlich die Besiedlung der alten „Commons“, die nach der Verkoppelung und Zusammenlegung billig erworben werden konnten und als bisher siedlungsleere Räume nun einen großen Prozentsatz des städtischen Bevölkerungsüberschusses aufsogen. Hier begegnen sich heute zwei Welten. Die großen „Estates“ und vornehmen Landhäuser der pensionierten Marineoffiziere oder anderer Vertreter der „upper classes“ und die bescheidenen „Cottages“ der Kleinrentner, alter Seeleute oder Handwerker, die sich als „squatter“ mit etwas Gartenbau, mit „odd-jobs“ bei ihren besser gestellten Nachbarn und sogar mit Arbeiten in der benachbarten Stadt über Wasser halten.

Wie hängt der Gezeitensaum des Pendelverkehrs nun mit dem von *F. H. W. Green* aufgestellten Autobus-Hinterland zusammen? Da ein großer Teil der Bevölkerung den Autobus auf dem Wege zur Arbeit benutzt, bestehen natürlich enge Zusammenhänge. *Green* sondert neben Portsmouth noch Fareham, Gosport und Emsworth als selbständige Zentren mit eigenem Hinterland aus. Allerdings beschränkt sich *Green* in seinen Untersuchungen auf die Dienste an Markttagen, wodurch sich das Bild etwas vergrößert (23). Auf die ausführlichere Darstellung der Verkehrsbewegungen zwischen der „City of Portsmouth“ und den benachbarten Hauptzentren wie Southampton, Eastleigh, Winchester und Chichester, die der Verfasser näher untersuchte, muß verzichtet werden. Jede neue Ver-

kehrslinie zog auch hier wieder von sich aus verstärkte Siedlung nach sich und beschleunigte so in einer Art Selbstverstärkung den Vergrößerungsprozess.

Aus dem hier nur kurz skizzierten Verkehrsbild erhellt ohne weiteres die Bedeutung, die dem Pendelverkehr („journey to work“) für die Abgrenzung des Einflußgebietes von Portsmouth beizumessen ist. Es überwiegt durchaus der Einstrom am Morgen und der Ausstrom am Abend. Zu größeren Strömungen nach Arbeitszentren an der städtischen Peripherie, wie sie für die Fabrikviertel vieler kontinentaler Städte so typisch sind, kommt es weniger. Die ziemlich scharfe Zonierung zwischen zentralen Betriebsorten und den peripheren Wohngebieten und „Schlafsaal-Orten“ („dormitories“) wird allerdings durch das Bestehen eigenständiger städtischer Außenzentren wie Cosham, Fareham oder Havant gemildert, so daß sich neben den vorwiegend zentripetalen bzw. zentrifugalen Bewegungen auch Nebenströmungen geringeren Volumens in anderen Richtungen im Verkehrsablauf widerspiegeln.

Ein ähnliches Bild bietet sich, wenn wir die wichtigeren Geschäftszentren kartieren. Neben den zentralen „shopping-centres“ auf Portsea Island haben sich überall selbständige Geschäftszentren gebildet. Auch hier gliedert sich der großstädtische Gesamteinflußbereich den benachbarten „Vorstädten“ entsprechend von Gosport bis Emsworth in verschiedene Einflußfelder. Dabei stuft sich die Funktionsbedeutung in den einzelnen Zentren deutlich ab. Geschäfte und Einrichtungen für die Ausführung täglicher oder wöchentlicher Einkäufe sind in fast jede Wohngegend eingestreut oder sammeln sich zu kleineren nebengeordneten Zentren. Die auf Abb. 1 eingetragenen Geschäftszentren dagegen umfassen schon höhere Versorgungseinrichtungen, denen eine größere regionale Bedeutung zukommt. Zu ihnen gehört fast immer ein „Woolworth-store“, — nach *A. E. Smailes* überhaupt eines der wichtigsten Merkmale der englischen Stadt (24). Daneben gibt es natürlich noch verschiedene Bankfilialen, Arbeitsamt, Verwaltungsgebäude, Bücherei, ein oder mehrere Lichtspielhäuser, Cafés, „Snack-Bars“ und eine Reihe von Geschäften, deren speziellere Funktionen nicht unmittelbar mit der Alltagswirtschaft eines Haushaltes zusammenhängen.

Die Hauptgeschäftszentren der City schließlich weisen die im Charakter der Nebenzentren schon angedeutete Spezialisierung und Zusammenballung in noch verstärktem Maße auf. Die höhere Bevölkerungsdichte, die Konkurrenz der einzelnen Großunternehmen und Unterhaltungs-

zentren, billige Massenläden und teure Spezialgeschäfte erhöhen die Anziehungskraft dieser Zentren. Durch die angedeuteten kostspieligen Verkehrsverhältnisse ist der Einflußbereich des Geschäftszentrums der City allerdings nicht so ausgedehnt wie zu erwarten wäre. Außerdem hat sich das wirtschaftliche Schwergewicht durch die Kriegsschäden der Innenstadt noch mehr in die Randzone verlegt, so daß die Einzugsbereiche der Nebenzentren oft das Gesamteinflußgebiet der City übertreffen. Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß für die Staffelung dieser Einflußbereiche nicht nur Entfernung und Zeit und die vorgezeichnete Gunst oder Ungunst der naturräumlichen Gegebenheiten maßgeblich sind, sondern besonders auch die Kaufkraft der Bevölkerung und damit ihre soziale Struktur und ihr wirtschaftlicher Standard berücksichtigt werden müssen. Personen der niedrigen Einkommensgruppen kaufen viel mehr in den lokalen Geschäftszentren. Mittel- und Oberklassen dagegen sind in dieser Hinsicht weit beweglicher. Ein Großteil der arbeitenden Bevölkerung von Portsmouth hat einen relativ niedrigen Lebensstandard, der sich auch auf die Preisbildung auswirkt, so daß Portsmouth in der weiteren Umgebung als „billige“ Stadt gilt (z. B. im Vergleich mit Bournemouth, Brighton oder Southampton). Für die vermögenden Klassen liegt die Stadt schon im Einflußbereich von London. (80 Züge täglich, Schnellzug etwa zwei Stunden.) Ein vornehmeres Geschäftsviertel für den Fremdenverkehr findet sich im Kurort Southsea an der Seefront von Portsea Island. Abb. 1 stellt die Einflußbereiche der Geschäftszentren von Portsmouth und Umgebung dar. Die Abgrenzungen wurden durch Befragung der Geschäfte, durch persönliche Erkundigungen in allen Kundenkreisen, und durch einige lokale Aufnahmen und Mitteilungen der „Max-Loch Planning Group“ gewonnen (25).

Es wurde zwischen den unmittelbar von den Diensten und Versorgungseinrichtungen der Nebenzentren bedienten Gebiet und der äußersten Grenze des von den höheren Diensten und spezielleren Versorgungseinrichtungen der „Portsmouth Conurbation“ beeinflussten Bereichs unterschieden. Da sich diese Grenzen meist nicht linienhaft festlegen lassen, gewinnen wir so einen breiteren Grenzsaum, der zugleich einen Maßstab für die Intensitätsabnahme des großstädtischen Einflusses bietet.

Ein sehr weites Gebiet wird vom verkehrsgünstigen Fareham aus betreut. Im Westen ist die Konkurrenz mit Southampton deutlich. Es zeigt sich dort z. B. in den Gemeinden ostwärts des Hamble deutlich das Nebeneinander von Southampton, Fareham, Gosport und Portsmouth.

Southampton hat hier schon oft das Übergewicht erlangt, und es kommt in der Randzone des dargestellten Bereichs überall zu deutlichen Interferenzerscheinungen zwischen den benachbarten Großstädten. Die Geschäftszentren der Küstensiedlungen Lee-on Solent und Hayling Island dagegen, die sich zu lokalen Fremdenverkehrs-orten entwickelten, haben nur geringe regionale Bedeutung. Erwähnenswerter ist der Einfluß, den Portsmouth auf die benachbarte Isle of Wight ausübt. Die Kleinstädte und Kurorte der Isle of Wight wie Ryde, Cowes, Newport, Shanklin/Sandown und Ventnor besitzen heute jedoch schon selbständige Geschäftszentren, so daß sie in dieser Untersuchung nicht berücksichtigt zu werden brauchten.

Das Hinterland der bedeutenderen Geschäftszentren deckt sich eng mit dem Areal für welches die Stadt als *Geselligkeits- und Unterhaltungszentrum* sorgt. Die Zahl der Geschäftszentren verschiedenen Ranges überwiegt allerdings diejenige der „entertainment-centres“ bei weitem. Letztere brauchen einen viel größeren Personenkreis zu ihrem Aufbau und decken sich mit den auf Abb. 1 dargestellten Hauptgeschäftszentren. Ein hoher Prozentsatz der Landbewohner, die zum Ein- oder Verkauf in die Stadt kommen, suchen außerdem Entspannung und Abwechslung vom Einerlei ihrer alltäglichen Aufgaben („a day off“). Ein Besuch bei Freunden in der Stadt, ein „snack“ in einem der Restaurants und Cafés, ein Buch von der „public library“ und schließlich noch ein Gang ins Kino, das sind die wichtigsten geselligen Anziehungspunkte der englischen Stadt. Für die Abgrenzung des großstädtischen Einflußbereiches in England ist das Hinterland des Lichtspielhauses auf jeden Fall ein wichtiges Kriterium. Die „Shows“ und Theateraufführungen der drei Haupttheater von Portsmouth haben neben ihrer unmittelbaren Bedeutung zur Unterhaltung von Marineangehörigen ein Wirkungsfeld, das selbst bis nach Southampton und auf die Isle of Wight reicht. Für alle kulturellen Leistungen höheren Niveaus liegt die Stadt im Schatten Londons.

Auch die Absatz- und Einzugsgebiete des zentral gelenkten *Großhandels* (z. B. Brauerei, Molkerei, „Market-Gardening“, Nahrungsmittel- und Viehhandel usw.) geben uns einen Hinweis für den städtischen Einflußbereich. Wird doch mit wachsender Entfernung vom städtischen Zentrum ein Punkt erreicht, an dem der Einfluß der Nachbarstadt zu wirken beginnt und schließlich das Übergewicht erlangt.

Mac Kenzie (26) bestimmte diesen Bereich für die Vereinigten Staaten als das Gebiet, das bei Hin- und Rückfahrt von einem Lastwagen mit

Ladung an einem Arbeitstag erreicht werden kann. Diese Grenze ist natürlich bei der schnellen Entwicklung der Verkehrsmittel sehr wenig stabil. Überlandlastzüge und Nachfrachtschnellzüge können in kurzer Zeit selbst weit entfernte Städte erreichen. Für England mit seiner großen Städtedichte läßt sich noch weniger genau eine Abgrenzung finden, und so wird auch der regionale Großhandel in Portsmouth meist von London aus dirigiert.

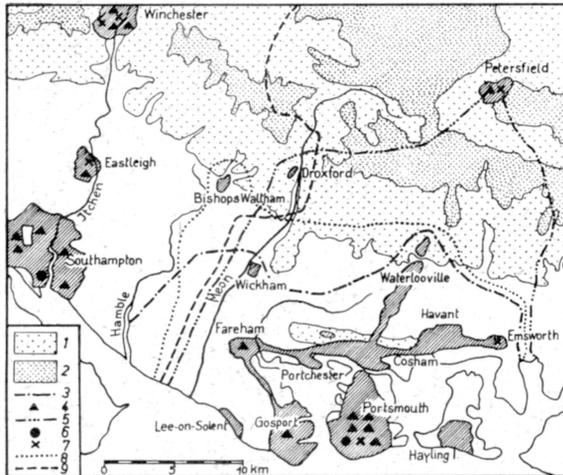


Abb. 2

1 = Erhebungen über 200 Fuß (61 m), 2 = Erhebungen über 400 Fuß (122 m), 3 = Haupteinzugsgebiet der höheren Bildungsanstalten, 4 = „Secondary Grammar School“ (Öffentl. höh. Schule), 5 = Hauptverbreitungsgebiet der Zeitungen von Portsmouth, 6 = Tageszeitung („Daily Newspaper“), 7 = Wochenzeitung („Weekly Newspaper“), 8 = Grenze der Wasserversorgung (Portsmouth District), 9 = Grenze des Telefonwahlbezirkes Portsmouth.

Wie auch *A. E. Smailes* (27) hervorhebt, sind besonders die Bildungsinstitutionen von der „Primary School“ zum „University College“ für die Abgrenzung städtischer Einflußgebiete wichtig. Gerade die öffentliche höhere Schule („Secondary Grammar School“) ist für unseren Zweck aufschlußreich. Ihr Bereich (vgl. Abb. 2) überschneidet sich mit denjenigen von Southampton, Winchester, Petersfield und Chichester. 16 Sonder-Autobusdienste bringen allmorgendlich über 4200 Schüler aus der weiteren Umgebung der Stadt zur Schule. Andere höhere Bildungsanstalten wie das „Municipal College Portsmouth“, das „Teacher Training College“ oder das „Southern College of Arts“ betreuen im wesentlichen eine ähnliche Region. Hier besteht Konkurrenz mit ähnlichen Einrichtungen in Southampton, Winchester, Bournemouth, Brighton und London.

Politische und religiöse Versammlungsorte haben in diesem Zusammenhang nur untergeordnete Bedeutung. Kirchen z. B. sind so gleichmäßig

über das gesamte Gebiet verteilt, daß fast jede kleine Gemeinde ihre eigene Kirche („Church of England“) und dazu noch eine oder mehrere Kapellen der verschiedensten Sekten besitzt. Für eine regionale Begrenzung ist gelegentlich die hierarchische Gliederung der methodistischen Kirche von Interesse.

Eine Darstellung der Großstadt als Versammlungsort und Treffpunkt der verschiedenen Vereine und „Clubs“ und ihre räumliche Streuung im Vorfeld der Großstadt würde den Rahmen dieses Aufsatzes überschreiten. *H. E. Brucey* (28) hat in seiner ausführlichen Arbeit über Wiltshire eine derartige sozialgeographische Untersuchung vorgelegt.

Aufschlußreich wäre auch eine Analyse der übrigen sozialen Dienste (Gesundheitsdienste, Büchereien, Nachrichtenverkehr usw.). Es sei hier nur auf die Grenze des Telefonwahlbezirkes von Portsmouth (Abb. 2) hingewiesen, die sich im Westen mit den anderen Grenzen gegenüber Southampton scharf; nur im Norden und Osten greift sie weit über alle bisherigen Grenzen hinaus.

Mehr Beachtung verdienen die Verbreitungsgebiete lokaler Zeitungen (29), (30), (31) (vgl. Abb. 2). In ihnen spiegelt sich viel vom gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und geistigen Leben von Stadt und Hinterland wieder. Soweit man sie liest, oder sogar den Londoner Blättern vorzieht, ist noch eine engere Bindung an die benachbarte Stadt verspürbar. Schließlich ergeben sich auch noch gewisse Abgrenzungsmöglichkeiten, wenn wir den Versorgungsbereich der städtischen Umgebung mit Wasser, Gas oder Elektrizität verfolgen. Besonders die Organisation der Wasserverteilung ist hierfür bezeichnend (32). Im Westen zeigt sich wiederum die Überlagerung von Southampton. Aber auch die Gas- und Elektrizitätsversorgung sowie die Kanalisation der Abwässer und die damit verbundene Erleichterung bzw. Umformung vieler Lebensgewohnheiten der vorwiegend ländlichen Bevölkerung, sind zu berücksichtigen.

Alle diese Beziehungen haben dazu beigetragen, daß sich im Laufe der Zeit rings um Portsmouth — wie in vielen anderen südeuropäischen Städten auch — eine breite städtisch-ländliche Mischungszone entwickelte. Die Wohnhäuser passen sich hier nicht wie viele der Bauernhäuser und „cottages“ der Landschaft an und zeigen nur wenig Zusammenhang zu der landwirtschaftlichen Tätigkeit ihrer Bewohner. Viele dieser auch verkehrsmäßig eng mit der Großstadt verbundenen, meist zeilenförmig entlang den Hauptstraßen gewachsenen Siedlungen haben sich auf den Anbau teurer Spezialfrüchte umgestellt (z. B. Sarisbury, Locksheath, Warsash: Erdbeeren, Pilze, Blumen usw.). In diesen Gartenbaugie-

ten haben sich eigene kleine Geschäftszentren gebildet. Die Hauptbesiedlung in den tertiären Gebieten um Portsmouth ist erst seit Mitte des 19. Jahrhunderts erfolgt. Aber infolge der geringen Wohnungsdichte in England (keine Stockwerkbauten, fast nur Einzelhäuser) verlegt sich der Vorortsraum sehr schnell nach außerhalb. Erst seit einigen Jahren versucht die Landesplanung, diesen unkontrollierten städtischen Neusiedlungen durch das Aufstellen eines „urban-fence“ Einhalt zu gebieten.

Der wirtschaftliche Gradient drückt sich in diesen Gebieten besonders im Verkehrszug zwischen Stadtzentrum und Randsaum aus. Die Verkehrsspannung zwischen den Außenbezirken ist gering. Auch die alten ländlichen Marktorte wie Wickham, Botley oder Bishops-Waltham haben im Vorfeld der Großstadt an Bedeutung eingebüßt. Alle Handelsbeziehungen werden über das Zentrum abgewickelt, und der unmittelbare Zusammenhang zwischen Stadt und Land ist gelockert. Der Übergang erfolgt meist über einen Ring von Gartenbaubetrieben. Es folgt ein Gebiet von „mixed farming“ (Ackerbau mit Milchwirtschaft und Geflügelzucht, das dann in eine Zone reinen Ackerbaus übergeht. Auf der Kreide tritt schließlich die Schafzucht etwas mehr hervor. Die alten sächsischen Dörfer im Meontal und in den Tälern der South-Downs sind dem Einflußbereich von Portsmouth schon weitgehend entrückt und werden nur vom Touristenverkehr von Portsmouth und London aus saisonmäßig erfaßt.

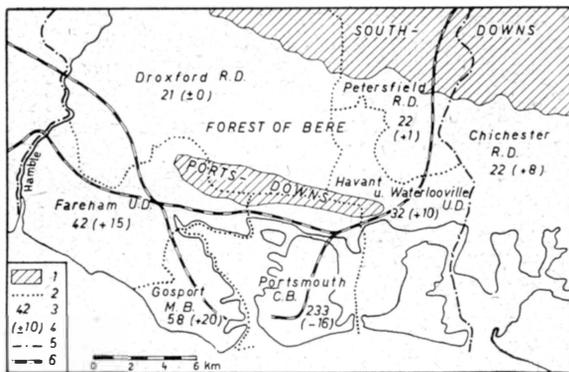


Abb. 3

1 = Verbreitungsgebiet der oberen Kreide, 2 = Wichtigste örtliche Verwaltungsgrenzen, 3 = Einwohnerzahlen der Verwaltungsbezirke (in 1000) für 1951, 4 = Zunahme (Abnahme) in 1000 Einwohner seit dem 1931-Census, 5 = Grenze des Planungsbereiches Portsmouth, 6 = Haupt-eisenbahnlinien.

Und wie verhalten sich die dargestellten Abgrenzungen den wichtigsten naturräumlichen und verwaltungsmäßigen Grenzen gegenüber? Abb. 3 deutet das Verbreitungsgebiet der oberen Kreide und damit die wesentlichste natürliche Grenze in

der Umgebung von Portsmouth an und enthält zugleich die wichtigsten administrativen Grenzen, die ja wiederum einen gewissen Einfluß auf die Streuung des „urban fields“ (z. B. für Schulen, Krankenhäuser usw.) ausüben. Die „City of Portsmouth“ hat ihre Grenzen schon bis an den Riegel der Ports-Downs auf dem Festland herangeschoben. Gosport, Fareham, Havant und die benachbarten ländlichen Bezirke sind noch selbstständige Einheiten, deren Verwaltung von Winchester als „County-Town“ geleitet wird. Ein Vergleich mit den Grenzen der verschiedenen Einflußgebiete zeigt aber, daß die Verwaltungseinteilung der Entwicklung der letzten Jahrzehnte nicht voll Rechnung trägt, obwohl ein großer Teil des Gebietes innerhalb des Planungsbereiches für Portsmouth und Umgebung liegt.

Das Wachstum von Portsmouth auf der von diluvialen Tonen und Kiesen überlagerten Küstenebene, entlang den Hauptverkehrslinien über die Kreideantiklinale der Ports-Downs bis heran an die Kreiderücken der South-Downs, ist ein schönes Beispiel für die Entwicklungskraft einer Stadt, die einer ursprünglich ortsfremden Spezialfunktion ihre Entstehung verdankte. Die Impulse waren hier stark genug, um vom Inselkern an der Küste in ganz andere Räume vorzudringen, ältere Marktorte zu umschließen, sich selbst langsam eine regionalen Charakter zu erwerben und ein eigenes großstädtisches Kraftfeld aufzubauen.

Selbst in der breiten, flachen westöstlichen Gasse des Tertiärgebietes von Südost-Hampshire, wurde der alte abgelegene „Forest of Bere“, dessen Holzvorräte eine der Hauptvoraussetzungen zur Entwicklung des Schiffbaus in Portsmouth darstellten, neuerdings von zahlreichen Siedlungen durchsetzt. Viele der dargestellten Abhängigkeitsverhältnisse drückten sich zwar nicht immer gleich sichtbar im Landschaftsbild aus. Sie gingen aber doch meistens den bedeutenden Umgestaltungen im Grenzsraum von Stadt und Land voraus.

Das Einflußgebiet des Großstadtkomplexes Portsmouth reicht im Mittel etwa 15–18 km vom Hauptzentrum und 6–8 km von den Außenrändern bis ins Inland. Auf der verkehrsgünstigen Küstenebene im Westen wirkt die Konkurrenz von Southampton (mit Winchester und Eastleigh), im Osten diejenige von Chichester als einengender Faktor. Im Norden bietet die Kreidelandschaft der South-Downs ein Hindernis, dessen Wirkung nur entlang den wichtigeren Tiefenlinien des Reliefs an den Hauptverkehrslinien (Straße und Eisenbahn nach London) abgemildert wird.

Paralleluntersuchungen an anderen städtischen Hauptzentren der englischen Kanalküste führten zu ähnlichen Ergebnissen (33). Verglichen mit binnenländischen Großstädten, ist das Einfluß-

gebiet der südenglischen Küstenstädte begrenzt. Die überregionale Funktion dieser Großstädte, sei es als Kriegs-, Fähr- oder Passagierhafen, als Seebad oder Kurort, ist stärker ausgeprägt als ihre lokale Bedeutung. Das gilt vor allem von den großen Fremdenverkehrsstädten (wie Brighton, Bournemouth oder Torquay), deren regionale Funktionen noch jung und unausgereift sind. Ihre unmittelbare Beziehung zu ihrem Umland ist trotz ihrer Größe, abgesehen von ihrer Bedeutung als Verbrauchszentren, nicht so eng, wie man zunächst annehmen sollte.

Aber auch hier haben die neuen Städte das alte Gleichgewicht im Laufe der Zeit schon erheblich gestört. Diese Entwicklung ist z. B. an dem Verhältnis von Brighton und Lewes, der benachbarten alten Verwaltungshauptstadt von Ost Sussex, zu beobachten. Auch Southampton, der „Port de Vitesse“ für London, hatte in der Vorkriegszeit schon erheblich in das Einflußgebiet von Winchester eingegriffen. Dieser Vorgang wurde allerdings durch die Kriegszerstörungen zunächst unterbrochen. Und Portsmouth erweiterte, wie gezeigt wurde, sein Einflußfeld durch die Einbeziehung bisher selbständiger Landstädte mit ausgesprochen regionalen Funktionen, wobei auch hier durch die Zerstörungen in der Innenstadt eine Schwerpunktsverlagerung in die Peripherie stattfand.

Die Untersuchung dieser Vorgänge ist für das richtige Abschätzen der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der betreffenden Städte außerordentlich wichtig; denn ohne eine organische Einpassung des Stadtkörpers in die umgebende Landschaft können seine nationalen Funktionen nur unzureichend erfüllt werden.

Erst wenn wir uns die dem Charakter der städtischen Gemeinschaften entsprechenden Lebensfunktionen und ihre Abgrenzungen nebeneinander im Raum verdeutlichen, können wir hoffen, die in der Organisation und Entwicklung dieser Sozialstrukturen wirkenden Kräfte aufzudecken.

Literatur

1. Gilbert, E. W., Practical Regionalism in England and Wales. Geogr. Journ. Vol. XCIV. 1939 S. 29.
2. Gilbert, E. W., The Boundaries of Local Government Areas. Geogr. Journ. Vol. CXIV. 1948 S. 172—206.
3. Smailes, A. E., The Analysis and Delimitation of Urban Fields. Geography, Vol. XXXII. 1947, S. 151—161.
4. Dickinson, R. E., City, Region and Regionalism. A Geographical Contribution to Human Ecology. London 1947. S. 165—199.
5. Dickinson, R. E., Markets and Market Areas of East Anglia. Econ. Geogr. Vol. 10. 1934. S. 181.
6. Hartke, W., Das Arbeits- und Wohnortgebiet im Rhein-Mainischen Lebensraum. Rhein.-Main. Forsch. Heft 18. Frankfurt a. M. 1938.
7. Hartke, W., Pendelwanderung und kulturgeographische Raumbildung im Rhein-Main-Gebiet. P. M. Gotha 1939. S. 185—190 und Tafel 26/27.
8. Hartke, W., Gliederung und Grenzen im Kleinen. Erdkunde. Bd. 2. Bonn 1948. S. 174—179.
9. Ford, P., Southampton. Work and Wealth in a Modern Port. An Economic Survey of Southampton. London 1934. S. 51.
10. Haughton, J. P., Irish Local Newspapers. A Geographical Study. Irish Geogr. Vol. 2. 1950. S. 52—57.
11. Bracey, H. E., Wiltshire: Rural Realities. London. 1951.
12. Bracey, H. E., Wiltshire: A Geographical and Social Study. Ph. D. Ms. London 1948.
13. Jay, L. S. and Hirsch (Oxford), Mss. Plannig Office, Lewes. East Sussex (noch nicht abgeschlossen.)
14. Green, F. H. W., Town and Country in Northern Ireland, (from a study of motor-bus-services). Geogr. XXXIV. 1949. S. 89—96.
15. Green, F. H. W., Motor-Bus Centres in South-West England Considered in Relation to Population and Shopping Facilities. Transactions of the Institute of British Geographers. London. 1948. S. 59—68.
16. Green, F. H. W., Urban Hinterlands in England and Wales: An Analysis of Bus Services. Geogr. Journ. Vol. CXVI. 1950. S. 64—88.
17. Smailes, A. E., The Urban Hierarchy in England and Wales. Geogr. XXIX. 1944. S. 41—51.
18. Devon and Cornwall, A Preliminary Survey. Exeter. 1947. Map E und S. 44—45. Middlesbrough Survey and Plan. 1947. Part. II.
19. Harris, Ch. D., Salt Lake City. A Regional Capital. Univ. of Chicago Press. 1940.
20. Outline Plan for the Portsmouth District. (1949—1963). Final Report by the Max Lock Planning Group. Winchester 1949, vergl. folgende Karten: W. Faden 1791, C. J. Greenwood. 1825—1826, L. M. Tower. 1810. 1st—5th Edition Ordnance Survey, 2½ Inch Maps (1947), L. U. S. Maps (Sheet 132), 1931—33.
21. Lock, M., Outline Plan a. a. O. S. 104 und 108. — Employments Statistics 1947., vergl. auch: Interim Report, Max Lork Planning Group. Nov. 1948.
22. Railways, Southern Executive, London. Waterloo 1948. British Railways.
23. Green, F. H. W., a. a. O. Geogr. Journ. 1950. S. 88.
24. Smailes, A. E., The Urban Hierarchy in England and Wales. a. a. O. S. 42. Vergl. auch: Klöpper, R., Neuere Arbeiten zur Stadtgeographie Großbritanniens. Erdkunde Bd. 4. 1950. S. 232—235.
25. Lock, M., Outline Plan. a. a. O. S. 17 ff. und S. 45.
26. Mac Kenzie, R. D., The Metropolitan Community. McGraw-Hill Book Co. 1933. S. 91.
27. Smailes, A. E., The Analysis and Delimitation of Urban Fields. a. a. O. S. 153.
28. Bracey, H. E., An Index of Social Provision in the County of Wiltshire. The University of Bristol. Reconstruction Group. 1946.
29. Park, R. E., Urbanization as measured by Newspaper Circulation. Americ. Journ. of Sociology. Vol. XXXV. July. 1929.
30. Hoffer, C. D., Interest of rural people as portrayed in weekly newspapers. Agricultural Experiment Station. Michigan State College. East Lansing. Special Bulletin. No. 298. 1939.
31. Reuss, C. F., Content of Washington Weekly Newspapers. Agricultural Experiment Station. Pullmann. Washington. Bulletin No. 387. 1940.
32. Cottrell, E. A., The Metropolitan Water District of Southern California. Americ. Political Science Review. 26. August 1932.
33. Manshard, W., The Urbanisation of the English South Coast. (Ms. noch nicht abgeschlossen).