

welchem die Landesprodukte dem Meere und fremden Ländern zugeführt und Waaren aus diesen eingeführt wurden. Indes war Ursprung und Gedeihen von dergleichen Städten nicht nothwendig unmittelbar an die Mündung des Stromes gebunden, indem Handelsstädte nicht bloß Krystallisationspunkte für den Verkehr sind, welcher längs des Stromes die See und überseeische Länder aufsucht, sondern auch meist zugleich Mittelpunkte für das Binnenland, welches sie repräsentiren, und für den Landtransport; denn außer dem Verkehr in der Länge des Stromes entstehen nothwendig auch Handelswege, welche denselben überschreiten. Die Punkte nun, wo sich diese Wasser und Landstraßen naturgemäß schneiden, sind zweifelsohne für die Anlage eines Stapelplatzes, einer Handelsstadt ganz besonders geeignet. Hieraus können wir uns erklären, daß auch im nordgermanischen Tieflande fast alle großen Handelsplätze in einiger Entfernung von dem Meere an einem großen oder doch schiffbaren Strome oder, was dasselbe ist, an einem Meerbusen liegen. Die Städte Königsberg, Elbing, Danzig, Stettin, Lübeck, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Antwerpen liefern davon Beispiele. Fast alle diese haben aber, da die unmittelbare Nähe der See immer einen großen Reiz zur Gründung eines reinen Seehandels-Etablissemens darbietet, noch am eigentlichen Ausflusse des Stromes, an welchem sie liegen, oder da, wo der enge Meerbusen oder das Haff sich öffnet, kleinere, nur dem Seehandel ausschließlich gewidmete Städte, welche deshalb auch Hafensstädte genannt werden. So kennen wir Pillau als Hafenplatz für Königsberg und Elbing, Neufahrwasser für Danzig, Schwinemünde für Stettin, Travemünde für Lübeck, Cuxhafen für Hamburg, Bremerhafen für Bremen u. s. w. Daß der letztgenannte Hafensort so außerordentlich schnell Bedeutung erlangte, dazu trugen allerdings in hohem Grade Ursachen historischer Art bei; insbesondere hatte Bremen in seinem Bürgermeister Smidt einen in Sorge und Mühe für das Wohl des Freistaates unermüdblichen und dabei glücklichen