

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 12 (1955)
Heft: 11-12

Artikel: Kanadische New Towns
Autor: Winkler, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783207>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Kanadische New Towns

Prof. Dr. Ernst Winkler, Zürich

«Nach zwei oder drei Jahrhunderten rein ländlicher Expansion ist Kanada ein Land der Städte geworden.» Diese lapidare Feststellung des Torontoer Geographen Donald F. Putnam deckt eine hintergründige soziale «Revolution», deren Endresultat noch nicht abzusehen ist, deren bisherige Folgen jedoch schon zum Aufsehen mahnen. Jedenfalls scheint auch in Kanada, wie überall auf der Erde, die «Aera der Stadt» angebrochen zu sein. Die Volkszählungsergebnisse mindestens weisen darauf hin, dass nicht nur Verstädterung, sondern Vergrößerung als Tendenz der gegenwärtigen kanadischen Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung zu betrachten ist.

Noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte der Anteil der städtischen Einwohnerschaft von Kanada an der Gesamtbevölkerung, die sogenannte Urbanität nur 38 % betragen, noch 1870 hatten sogar über 80 % der Kanadier «auf dem Lande» gelebt. Inzwischen aber ist der Prozentsatz der Städter auf 62 (1951) oder auf 8,6 Millionen Personen gestiegen. Und während 1900 erst zwei Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern (Montreal 325 653, Toronto 218 504) bestanden hatten, so war deren Zahl 1951 auf 14 (mit 45 % der kanadischen Bevölkerung) angewachsen. Die beiden grössten: Toronto und Montreal, hatten sogar die Million bemerkenswert überschritten. Das kanadische Volk ist in der Tat in der Gegenwart zur «Nation von Städtern» geworden, und dieser Vorgang scheint sich in der Zukunft noch vertiefen zu wollen.

Wenn den Dingen freilich etwas auf den Grund gegangen wird, erweist sich der Verstädterungsprozess als entschieden weniger auffällig, als ihn die genannten Zahlen andeuten. Von der Stadtbevölkerung lebten um 1950 immerhin 26 % in Siedlungen mit weniger als 10 000 und 17 % in Ortschaften mit weniger als 30 000 Einwohnern, so dass doch von einer Verstädterung im europäischen Sinne kaum zu sprechen ist. Wenn zudem bedacht wird, dass die Bevölkerungsdichte ganz Kanadas bei einer Gesamtbevölkerung von rund 15 Millionen zurzeit erst knapp zwei je Quadratkilometer und selbst in der am dichtesten besiedelten Provinz, Neuschottland (53 936 km², 642 584 Einwohner), nur gut 11 (der am dünnsten bevölkerte Kanton der Schweiz, Graubünden, hatte 1950 immerhin eine Dichte von 19) betrug, erscheint die Behauptung einer Verstädterung Kanadas vollends illusorisch.

Indes die Tatsache einer Ballung bemerkenswerter Volksteile von Kanada in grossen Städten besteht und zeichnet sich auch vom Lande her gesehen deutlich dadurch ab, dass in den letzten Jahrzehnten nicht nur ein Exodus der Landbevölkerung selbst, sondern auch eine Verminderung der Farmbetriebe (1941: 753 832, 1951: 623 086, d. h. eine Abnahme um 17 %) stattfand, die immerhin zu denken gibt. Die Gründe hiefür sind naturgemäss ebenso sehr in der wachsenden Industrialisierung

des Landes wie in der zum Teil damit zusammenhängenden bessern Existenzbedingungen der Städte zu suchen, womit die Parallele mit den meisten übrigen Verstädterungsgebieten gegeben ist. In Kanada mag ausserdem auch die Tatsache, dass der Gartenstadtcharakter der urbanen Siedlungen, von Ausnahmen abgesehen, durchaus dominiert, ein verstärkendes Moment der ländlichen Entvölkerung bedeuten, wiewohl im ganzen der städtische Komfort, von bestimmten Einrichtungen abgesehen, selbst in weit abgelegenen ländlichen Gebieten seit längerem Eingang gefunden hat.

Dieser Entwicklung sucht die Regierung dadurch zu steuern, dass sie vor allem mittels Einwanderungsbestimmungen die Immigranten aufs Land zu lenken trachtet. Dass die an sich einleuchtende Methode jedoch bisher keinen durchschlagenden Erfolg hatte, beleuchten zahlreiche Rückwanderungsbeispiele. «Man kann daher», sagt P. Veyret, «auf die Einwanderer nicht zuverlässiger als auf die Kanadier zählen, wenn es sich darum handelt, ein menschenwürdigeres Dasein einem weniger menschenwürdiger scheinenden vorzuziehen.»

Eine Lösung erscheint vielmehr nur durch einen optimalen Existenzausgleich zwischen Stadt und Land ermöglicht werden zu können. In dieser Hinsicht haben zahlreiche private Industriefirmen und öffentliche Unternehmungen durch Begründung von «New Towns», von neuen Städten, in beinahe allen Teilen des unermesslichen subkontinentalen Landes vorgearbeitet. So sehr sie trotz ihrer relativ grossen Zahl im Riesenraume Kanadas verschwinden — man spricht von 166 Städten mit rund 189 000 Einwohnern ums Jahr 1950 — so bedeutungsvoll dürften sie doch als «Pionierstädte» neuesten Typs für die Bevölkerungs- und Sozialentwicklung Kanadas werden. Unter ihnen sind bisher wohl am bekanntesten geworden Ajax, Deep River, Marathon und Terrace Bay in Ontario, Arvida in Quebec, Corner Brook in Neufundland, Uranium City in Saskatchewan, Flin Flon in Manitoba, oder die erst 1951 in Angriff genommene Aluminiumstadt Kitimat in British Columbia.

Weniger bekannt, aber nicht minder repräsentativ dürfen daneben gelten Alexo in Alberta, Bissett in Manitoba, Abitibi Canyon, Batawa, Copper Cliff, Espanola, Iroquois Falls, Kapuskasing und Smooth Rock Falls in Ontario, Baie-Comeau, Bevcourt, Clarke City, Forestville, Isle-Maligne, Rapide-Blanc, Riverbend und Temiskaming in Quebec, Black's Harbour in Neubraunschweig, Buchans in Neufundland, Britannia Beach, Ocean Falls, Powell River, Port Mellon und Sparwood in British Columbia und über hundert andere. Sie alle zeugen vom Streben, über das reine Geschäftsinteresse der Bauherren hinaus, menschenwürdige Existenzmöglichkeiten zu schaffen und sei es auch nur deshalb, damit die mit den gegründeten Siedlungen zusam-

menhängenden Unternehmen selbst bestehen und florieren können.

Im übrigen aber entstanden diese Neugründungen allerdings, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, keineswegs mit philanthropischen oder idealistischen Zielen. Es sind vielmehr ausgesprochene «Brainchildren» industrieller Unternehmer aus den USA und Kanada, welche der «Tatsache in die Augen zu blicken hatten, dass die Schaffung einer neuen Stadt in der Wildnis oft ein notwendiges Uebel darstellt, wenn Kanadas Wälder, Mineralien, Oelvorkommen, Fischereigebiete und Wasserfälle zu industriellen Zwecken erschlossen werden sollen» (H. W. Walker). Diesen Siedlungen wohnen deshalb nicht selten trotz durchaus positiven Einstellungen ihrer Begründer Nachteile inne, die schwer zu überwinden sind. In vielen Fällen ermangeln sie der üblichen kommunalen Einrichtungen und Verantwortlichkeiten sowie der bürgerlichen Freiheitsrechte einer organisierten Gemeinde so gut wie vollständig. An ihrer Stelle regieren «company paternalism» (Firmenfürsorge) und persönliche Initiative, die dementsprechend je nachdem positive und negative Wirkungen zeitigen.

Den Gründungszwecken wie den Standortbedingungen gemäss handelt es sich somit um wesentlich andere Stadttypen als sie dem nach Verstädterung tendierenden Europäer geläufig sind und vorschweben. Sie wirken indessen oft trotzdem im positiven Sinne überraschend, weil die Umstände ihrer Anlage äusserst prekär erscheinen. So schildert sie treffend der ihnen auf langen Reisen nachgegangene Planer H. W. Walker, dessen Darstellungen wir folgendes entnehmen: «Der erste Eindruck, den der Besucher solcher Städte empfängt, ist derjenige des höchsten Erstaunens, tief im Urwald eine blühende Miniaturstadt zu finden... er ist stark berührt von der Sauberkeit und Ordnung, mit welcher die Stadt angelegt worden ist. Hier beherrschen nicht ‚Kraut und Rüben‘ die Siedlungsentwicklung. Die Linienführung der Strassen und Quartiere knüpft an das streng rechtwinklige Wegemuster an, das ihm (dem Kanadier von den dichter bewohnten Regionen seines Landes her) vertraut ist... Er kann auch beobachten, dass überdies eine ähnliche Strenge die Art und Weise bestimmt, in welcher — gleich paradierenden Soldaten, die einer Inspektion entgegensehen — die Häuser gebaut sind. Zum Glück findet er dennoch kaum Bauten, die alle den gleichen Typ haben... Wenn er sich dann im grossen und komfortablen Hotel (mit angrenzendem Golfplatz) einquartiert hat und Gelegenheit findet, einen Blick über die Stadt zu werfen, wird der Zauber des Platzes den Besucher gewiss so sehr einnehmen, dass er glaubt, ein durchaus städtisches Bild des Oertchens zu erblicken, das als Gemeinde in dichter besiedelten Gebieten des Landes höchstens halbländlichen Charakter haben würde. Er wird erstaunt sein, ein modernes Einkaufszentrum, Kirchen, Schulen, Erfrischungsräume, Schlittschuhbahnen, Schwimmbäder, Spielplätze und andere Kommunaleinrichtungen in einem Format und einer Beschaffenheit zu finden, die sonst nur in gewöhnlichen Gemein-

den (der eigentlichen Siedlungszone Kanadas) anzutreffen sind. Nicht weniger wird den Besucher das Getriebe, der Lärm und das Gedränge verwundern, das er vom einen zum andern Ende der Hauptstrasse in der Umgebung des Einkaufszentrums und des Fabrikareals sieht und hört — in scharfem Kontrast zur ländlichen Ruhe des andern Strassenendes, kaum hundert Meter davon, wo die Strassen enden und der Rand des Waldes liegt... Aber nur wenige Wege führen vom Orte weg, einer zur Mine, Fabrik oder zur Talsperre, der andere zur nahen Küste oder zum Fischerplatz.» Bei einer grossen Zahl solcher Unternehmersiedlungen bestehen keine Strassen zu den Nachbarortschaften; sie sind geographisch isoliert und das Gelände ist häufig sogar ungeeignet für den Wegebau. Wenn sich dennoch in der Regel eine ungewöhnliche Anzahl von Autos in solchen abgelegenen Neustädten findet, so aus hauptsächlich drei Gründen. Der Wagen setzt den Firmaangehörigen in den Ferien rationeller als mit der Bahn oder mit Boot grössere Strecken zurückzulegen — sofern das Gelände und die Vegetation (Wald) es erlauben. Zum andern handelt es sich bei den Besitzern ja zu meist um Techniker, die mit Maschinen vertraut sind und — nicht zuletzt dank entsprechenden Löhnen — deshalb Autos allen andern Transportmitteln vorziehen. Schliesslich veranlasst die Tatsache, dass der Arbeiter in der Regel am Ort nur relativ kleine Auslagen an sich hat (vor allem sind ja die Häuser im Besitze der Kompanie, die Zinsen aber relativ gering) sehr häufig die Anschaffung von Automobilen als einzigen kostspieligen Komfort.

Da es sich bei den meisten dieser New Towns um Bergbau- oder Industriestädte handelt, spielt naturgemäss das Lageverhältnis der Wohnsiedlungen zu den Arbeitsarealen eine wichtige Rolle. Nicht allzu selten scheint den Fabriken der günstigere, den Wohn- und Versorgungseinrichtungen der weniger wünschenswerte Raum zugewiesen worden zu sein. Das ist darin begründet, dass jeweils begreiflicherweise nur erstere geplant waren. Als Folge davon mussten und müssen häufig Geländeteile, Hügelhänge, Flussufer genützt werden, die in der Regel als geeignet betrachtet werden. Gebäude und Strassen sind daher nicht allzu selten auf Pfeilern gestellt, die auf sehr schlechten Baugründungen fassen. Ein extremer Fall ist die Flösserstadt Holberg, British Columbia, die einst als Ganzes auf Schwimmern errichtet wurde, jetzt jedoch allmählich aufs Land «gezogen» wird. Die Papiermassenstadt Ocean Falls und die Fischereistadt Namu stellen zwei andere Beispiele dar, welche längere Strecken der Wasserfront sowohl für Strassen als auch für Gebäulichkeiten nutzten, weil das verfügbare Land an ihren Standorten zu knapp war.

In den meisten der ältern kanadischen Industriegemeinden bestand die Tendenz, die Wohngebiete nahe den Fabrikanlagen, längs Flüssen, Seen, Buchten zu errichten, wobei die Möglichkeit diese zu überblicken oft massgebend war. Erst neuerdings, so etwa bei der Aluminiumstadt Kitimat (British Columbia) oder bei der Kohlenstadt Sparwood (ebenda) erwachte das Bestreben, zw-

schen die Wohngebiete und die Arbeitsplätze bestimmte Distanzen zu legen. Das wohl bisher aussergewöhnlichste Beispiel einer Trennung von Wohn- und Fabrikgebieten dürfte Chalk River, Ontario, das Atomkernenergiezentrum von Kanada, in der Nähe des Ottawa Rivers sein, bei dem die Wohngebiete, heute mit dem eigenen Stadtnamen Deep River bezeichnet, rund 10 km entfernt von den Fabrikanlagen errichtet wurden. Während bei dieser Trennung einleuchtenderweise Sicherheitsmomente entscheidend waren, sind es bei vielen, wenn nicht den meisten jüngern Neustädten, wie etwa Terrace Bay oder Sparwood, wo übrigens Wälder eine Rolle spielten, vornehmlich psychologische und ästhetische Motive, die zur Auseinanderhaltung der Wohn- und Arbeitsquartiere geführt haben.

Da in den geschilderten Stadttypen die «Company», die Unternehmerfirmen in der Regel als Arbeitgeberinnen und Landbesitzerinnen, Haus- und Magazinverwalterinnen, Stadtbehörden, Wohlfahrtsdirektionen, ja auch als Feuerwehrorganisationen und Polizeigewalten funktionieren, d. h. so gut wie das ganze personelle, politische und soziale Leben der Siedlungen und Gemeinden bestimmen, konnte es nicht ausbleiben, dass sie zuweilen der «diktatorischen Vaterschaft» bezichtigt wurden. Andererseits wurde den Arbeitnehmern auch vorgeworfen, zu grosse Erträge aus diesem vaterschaftlichen Verhältnis zu ziehen, zu wenig Initiative zu entwickeln und zu geringe Rücksicht auf die sie versorgende Firma zu nehmen. Derartige Dualismen und zahlreiche andere führten in der Folge einleuchtenderweise zu Versuchen ihrer Ueberwindung, sei es in Form der Verpachtung der Wohnbauten, sei es in Form der Begründung von Wohnungskomitees, die sich aus Vertretern der Arbeiterorganisationen und der Arbeitgeber zusammensetzten und die auch häufig eine Verständigung zustandebrachten. Sodann mehrte sich die Zahl der Hausbesitzer auch unter den Arbeitnehmern, die entweder ihre Wohnungen von der Firma kauften, oder selbst zu bauen unternahmen, wobei sie sehr oft die Unterstützung ihrer Arbeitgeber erfuhren. Trotz dieser in den letzten Jahren allgemeiner werdenden Tendenz blieben nicht wenige Konzerne, welche sich einem solchen Trend widersetzen, da sie in ihm Gefahren sowohl für die Arbeitnehmer (Finanzverluste bei wirtschaftlichen Depressionen, zu starke Bindungen an Firmen) als für sich selbst erblicken zu müssen glaubten. Doch überwogen mit der Zeit die Firmen, welche in der einmal begonnenen Entwicklung mehr Vor- als Nachteile sahen. Und die Ueberzeugung der massgebenden Persönlichkeiten, insbesondere der Wortführer der Unternehmungen, der Stadtadministratoren und Geschäftsführer wuchs, dass jene Arbeitnehmer, welche eigene Häuser bauen oder kaufen, entschieden grösseres Verantwortungsbewusstsein in sich tragen als jene, welche bloss Pächter bleiben.

Diesem sich in der Gegenwart wohl noch vertiefenden Entwicklungsprozess ging ein zweiter parallel, der auf Kommunalisierung der neuen Städte abzielt, d. h. die Macht der Unternehmer an

die «Gemeinschaft der Arbeiter» abtritt. Ein treffendes Beispiel für den rapiden Wandel aus einer sogenannten «Company-town» zu einer regulären «Municipally-incorporated-town» bietet die Oelstadt Devon, Alberta. Dort verzichtete die Imperial Oil Company auf ihre Eigentümerrechte, ebenso auf ihre Kontrolle der Gemeinde, deren Bürger in der Folge die Selbstverwaltung übernahmen. Damit war in der Tat ein bemerkenswerter Schritt vorwärts zur Zusammenarbeit der Industrieunternehmungen mit der Provinzialverwaltung getan und selbstverständlich nicht minder ein solcher der Erschliessung der Region selbst.

In ähnlicher Weise bedeutete die Errichtung der Blei-, Kupfer-, Zink-Minen-Gemeinde Stirling in Neuschottland zweifellos eine Aktion, die von den Arbeitern wie der Provinzialregierung begrüsst wurde.

Die Epoche der «Company towns», die in den ersten drei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts sicher entscheidend für die ausserordentliche wirtschaftliche Entfaltung des ganzen Landes gewesen war, scheint demnach langsam von einer neuen abgelöst zu werden, welcher «demokratische Neustädte» das Gepräge geben dürften. Dass ihre Entwicklung nicht nur die angegebenen Gründe in die Wege geleitet haben, sondern dass die wachsende Macht der Gewerkschaften, der Kirchen, der Provinzialregierungen wie auch die moderne Industrieentwicklung mit ihrer Trennung von Eigentumsrechten und Leitungen massgebend hieran beteiligt waren, braucht, als selbstverständlich, kaum noch besonders betont zu werden. Dennoch wird gewiss, insbesondere für die Erschliessung des hohen Nordens von Kanada, des Kanadischen Schildes wie übrigens auch weiter Gebirgslandschaften längs der Pazifikküste, auch künftig der Pioniergeist der Unternehmer mit der Begründung neuer Städte beitragen zur endgültigen Besitznahme des unermesslichen Landes, die noch auf lange hinaus Problem bleiben wird. Für den Landes- und Stadtplaner jedenfalls, sagt Walker mit Recht, wird deren Werk, das angefangen wurde zu einer Zeit, da nur harte Pionierarbeit Erfolg haben konnte, wie für jeden Interessenten an den Problemen städtischen Lebens als ein Beispiel für alle Formen von kanadischen Städtegründungen und -entwicklungen dienen können, das positiv wie negativ beachtenswert ist.

Blieben und bleiben — voraussichtlich — die skizzierten Städtetypen, wenn auch mit zahlreichen Individualitäten, im Rahmen dessen, was sich der europäische Stadtplaner mehr oder weniger von einer kommenden Stadt erträumt, so zeichnen sich im Raume der zweitgrössten Metropole Kanadas, Torontos, Entwicklungen ab, die weit mehr an «Neustädte» wie New York oder Montreal erinnern. Zwar hatte am Nordufer des Ontariosees schon seit den ersten Siedlungsanfängen die Tendenz zur Großstadtbildung bestanden. Aber von den sich im Lauf der letzten Jahrzehnte dank der rapiden Gesamtentwicklung des Landes und der günstigen Verkehrslage entfaltenden acht kanadischen Hauptindustriedistrikten Gross-Montreal, Gross-Toronto,

Gross-Hamilton, Gross-Windsor, Niagara-Region, Grand-River-Region, Gross-Winnipeg und Gross-Vancouver (von denen jeder mehr als 30 000 Industriearbeiter mit einer jährlichen Produktion im Werte von 400 Millionen Dollars beschäftigt) scheinen sich jetzt drei: Toronto, Hamilton und Niagara am Westende des Ontariosees (eventuell zusammen mit dem Grand-River-Distrikt) in so rasanter Entwicklung und Ausdehnung zu befinden, dass schon in absehbarer Zeit mit ihrer Verschmelzung, d. h. mit einer Konurbation zu rechnen ist. «Diese wachsende Konurbation ist unzweifelhaft die mächtigste Herausforderung, der Geographen und Planer in der nächsten Zukunft ins Auge zu sehen haben» (D. F. Putnam). Lebten in ihrem Gebiet schon 1951 rund 2 000 000 Menschen, so werden es bei der nächsten Volkszählung (1961), gleicher Zuwachs vorausgesetzt, deren drei Millionen sein. Und noch vor Ende unseres Jahrhunderts dürfte die fünfte Million der neuen Riesenstadt, die nach ihrem Landschaftsnamen schon jetzt als Mississaga bezeichnet wird, überschritten werden. Sie wird Teile von zehn Counties: Welland, Lincoln, Wentworth, Halton, Brant, Waterloo, Wellington, Pool, York und Ontario umfassen und mit deren Gesamtareal von 6000 Quadratmeilen mit den grössten Städten der Erde wetteifern können. Die Gründe für das unbeschreibliche Wachstum sind ebenso zahlreich wie positiv sowohl ihre Verkehrslage als natürliche Ausstattung prädestinieren das Gebiet zur Menschenballung wie wenige andere. Dennoch

erscheint, vom Standpunkt des Landschaftsforschers und -gestalters, die Situation als bedrohlicher, als «kompletter Anachronismus» (Putnam). Die Planer, Verwaltungsbehörden und nicht zuletzt die Bevölkerung der Konurbation selbst, werden auf jeden Fall vor entscheidende und bedrängende Aufgaben gestellt werden. «Denn nur ein grosszügiger Regionalplan wird genügen, um ein Gestaltungssystem zu schaffen, das eine vollharmonische Entwicklung von Mississaga sichern wird.»

Kanada birgt demzufolge Probleme der «neuen Stadt», die an Komplexität und Ernst hinter denen Europas und unseres eigenen Landes nicht zurückstehen, so zukunftsreich und unbeschwert der weite unerschlossene Raum dem Aussenstehenden erscheinen mag. Den kanadischen Planer hat indes das Schicksal immerhin beschert, sie sehen zu dürfen, bevor ihr Raum «erfüllt» war. Möge ihnen auch gelingen, sie zu lösen ohne die Tragik, die Europas Entwicklung bestimmt hat.

Hauptsächlich benützte Literatur. D. F. Putnam: Canadian Regions. London 1952. — H. W. Walker: Canadian «New Towns». Community Planning Review, IV, 1954. — D. F. Putnam: Mississaga. Community Planning Review IV, 1954. — J. W. Watson: Basic Problems of Regional Planning in Canada. Community Planning Review IV, 1954. — B. Ellison: Arvida. Ville moderne. Arvida 1945. — I. M. Robinson: Planning for small communities in British Columbia. Community Planning Review V, 1955. — Community Planning Review, Ottawa 1951 ff. (diverse Aufsätze ausser den zitierten).

Städteplanung in Israel

E. Ginsburg, Zürich

Das Land, wo vor Jahrtausenden Milch und Honig floss, war zu Beginn dieses Jahrhunderts ein weitgehend verödetes Gebiet. Etwa 800 000 Einwohner lebten in fünf grösseren Städten und einer grossen Zahl primitiver Dörfer über das Land zerstreut. Durch die russischen Progrome und die Verfolgungen in Deutschland und andern europäischen Ländern kamen in der Zeit zwischen 1880 bis 1948 ungefähr 500 000 jüdische Einwanderer in das Land, welche zumeist zur Ausdehnung der Städte beitrugen, sich zum Teil aber auch auf dem Lande ansiedelten und grosse Teile früher unfruchtbaren und zum Teil versumpften Bodens urbar machten. Diese ländlichen Siedlungen entstanden vor allem zwischen den beiden Weltkriegen und wieder nach 1945, so dass im Jahre der Gründung des Staates Israel — 1948 — bereits 335 Kolonien bestanden.

Im Jahre 1945 wohnten in sechs Städten 380 000 jüdische Einwohner, in 21 Vorstädten und industriellen Ortschaften weitere 60 000, während sich in den ländlichen Siedlungen 153 000 Menschen niedergelassen hatten. Diese Bevölkerung war durch die Restriktionen im Landerwerb während der Mandatszeit auf relativ wenige Gebiete zusammengedrängt, so dass bei der Staatsgründung der grösste Teil — nämlich 80 % — im schmalen Kü-

stenstreifen zwischen Haifa und Tel-Aviv wohnten, einem Gebiet, von zirka 90 km Länge und durchschnittlich 20 km Breite. Allein in der Stadt Tel-Aviv-Jaffa lebten zirka 40 %, in den beiden andern Großstädten, Jerusalem und Haifa, weitere 42 % der Bevölkerung, während die Einwohnerschaft der Kleinstädte und auf dem Lande zusammen nur 18 % betrug. Diese ungesunde Agglomeration bewog schon in den ersten Jahren des neuen Staates die mit der Organisation der Einwanderung betrauten Instanzen — Planungsabteilung der Regierung und die Jewish Agency — für die bessere Verteilung der neu hinzukommenden Bevölkerung bei der zu erwartenden künftigen Immigration Vorsorge zu treffen. Das Land wurde zu diesem Zwecke in 24 Bezirke aufgeteilt. Um diesen zumeist ländlichen Gebieten einen Mittelpunkt als Markt und industriellen Versorger zu geben, wurde gleichzeitig die Anlage von Mittelstädten mit etwa 30 000 bis 50 000 Einwohnern projektiert. Dies soll in erster Linie durch den Ausbau bestehender grösserer Ortschaften geschehen. So ist die uralte Stadt Safed als Zentrum von Obergaliläa ausersehen, während in der äusserst fruchtbaren, südlich anschliessenden Ebene Jesreel Affule — bisher schon Versorgungsplatz dieser Gegend — für seine erweiterten Funk-