BONNER GEOGRAPHISCHE ABHANDLUNGEN

Herausgegeben vom Geographischen Institut der Universität Bonn

durch Prof. Dr. Carl Troll und Fritz Bartz

Schriftleitung: Helmut Hahn

Heft 13

Fritz Bartz

San Francisco-Oakland Metropolitan Area

Strukturwandlungen eines US-Amerikanischen Großstadtkomplexes

1954

Reprinted with the permission of Geographisches Institut der Universität Bonn
and Verlag Ferdinand Dümmler, Bonn, Germany

JOHNSON REPRINT CORPORATION JOHNSON REPRINT COMPANY LTD

New York London

Fritz Bartz / San Francisco-Oakland Metropolitan Area

Bonner Geographische Abhandlungen
Herausgegeben vom Geographischen Institut
der Universität Bonn
durch Carl Troll und Fritz Bartz
Schriftleitung: Helmut Hahn

Heft 13

Fritz Bartz

San Francisco-Oakland Metropolitan Area

Strukturwandlungen eines US-Amerikanischen Großstadtkomplexes

1954

Reprinted with the permission of Geographisches Institut der Universität Bonn
and Verlag Ferdinand Dümmler, Bonn, Germany

JOHNSON REPRINT CORPORATION
111 Fifth Avenue, New York, N.Y. 10003

JOHNSON REPRINT COMPANY LTD.
Berkeley Square House, London, W. 1

San Francisco-Oakland Metropolitan Area

Strukturwandlungen eines US-Amerikanischen Großstadtkomplexes

Mit 5 Abbildungen im Text, 5 Bildern auf Kunstdrucktafeln
und 1 Karte im Anhang

von

Fritz Bartz

Reprinted with the permission of Geographisches Institut der Universität Bonn
and Verlag Ferdinand Dümmler, Bonn, Germany

JOHNSON REPRINT CORPORATION
111 Fifth Avenue, New York, N.Y. 10003

JOHNSON REPRINT COMPANY LTD.
Berkeley Square House, London, W.1

Alle Rechte vorbehalten.

First reprinting, 1968, Johnson Reprint Corporation

Printed in West Germany

Vorwort

Unter allen Großstädten Nordamerikas wurde San Francisco in der deutschen geographischen Literatur von jeher ein großes Maß von Aufmerksamkeit geschenkt.

Vor nunmehr 40 Jahren entwarf *Alfred Rühl* auf Grund einer kurzen Reise eine übersichtliche Skizze der Stadt. Fast ein Viertel Jahrhundert später ist dann *Gottfried Pfeifer* nach jahrelangem Aufenthalt in der Umgebung San Franciscos sehr eingehend den Problemen der Stadtentwicklung und der morphologischen und funktionellen Ausgestaltung nachgegangen.

Wenn nun, nachdem ich viele Jahre vor und nach dem letzten Kriege an der Bucht verbracht habe, erneut eine kurze Darstellung in allerdings sehr erweitertem regionalem Rahmen versucht wird, dann nur, weil in den verflossenen 20 Jahren die Entwicklung zu einer weitgehenden Verflechtung aller Siedlungen um die Bucht herum geführt hat, und mit Recht heute von einem „San Francisco-Oakland Metropolitan Area" gesprochen werden kann.

Bonn, im Januar 1954.

Fritz Bartz

2 Vol. 13

Inhaltsverzeichnis

1. Verstädterung und moderne amerikanische Großstädte.

Die Verstädterung hat im Laufe der letzten Jahrzehnte allenthalben in der Welt zugenommen. Auch in den Vereinigten Staaten, wo in der Dekade von 1940 bis 1950 die Bevölkerungszahl um beinahe 20 Mill. anstieg, ist der Zuwachs im wesentlichen den großen städtischen Zentren zugefallen. Die Staaten an der Pazifischen Küste sind in besonderem Maße Nutznießer dieses Bevölkerungsanstiegs gewesen. Hier hat die Zunahme im Durchschnitt über 40% betragen gegenüber 14—15% im Gesamtgebiet der USA. Kalifornien hat unter allen Staaten das größte absolute und relative Wachstum erfahren. Der Zuwachs betrug dort mehr als 50% der Bevölkerungszahl des Jahres 1940, womit Kalifornien allein fast 20% des gesamten Bevölkerungsanstiegs der USA für sich beansprucht.

Die Zentren stärkerer Bevölkerungsverdichtung und städtischer Aktivität innerhalb dieses Staates sind von jeher dank des Reliefs und der klima- und bodenbedingten Landnutzungsverhältnisse auf einige wenige Bereiche zusammengedrängt. Dazu gehören das Große Längstal des Innern von Bakersfield bis Chico, des weiteren 3 küstennahe Landstriche: das Gebiet der Bucht von San Francisco, Los Angeles mit seiner Umgebung und San Diego im fernen Süden. An der Bucht von San Francisco und in den küstennahen Tieflandbereichen um Los Angeles herum haben sich zwei Riesenstadtkomplexe entwickelt, von denen der südliche im Jahre 1950 4,4, der nördliche 2,3 Mill. Einwohner zählte. Es entfallen somit fast 65% der Gesamtbevölkerung des Staates auf diese beiden Großstadtbereiche.

Diese weitgestreuten großstädtischen Ballungen menschlichen Lebens verdanken ihr heutiges Aussehen und ihre Gestalt weitgehend den revolutionierenden Einflüssen der modernen Verkehrsmittel, insbesondere des Automobils, das in Kaliforien in noch stärkerem Maße als sonst in den Staaten ein Transportmittel für jedermann geworden ist und das zahlreiche andere, früher entstandene Verkehrsmittel und -möglichkeiten zurückgedrängt oder gar völlig ausgeschaltet hat.

Im Jahre 1950 entfielen mehr als 10% aller in den USA registrierten Personenautos auf Kalifornien. Zehn Jahre früher hatte der Prozentsatz nur 8,7 betragen. Es kommt heute in Kalifornien bereits ein Personenwagen auf drei Personen, in den USA dagegen erst auf 4 Personen. Seit der Zeit, da innerhalb der Staaten die wachsenden Großstädte ihren Einzugsbereich über ihre administrativen Grenzen hinweg ausdehnten, ist man dazu gekommen, ein Gebiet, das kontinuierlich in mehr oder weniger städtischer Weise bebaut ist und eine einzige große Wirtschaftsgemeinschaft darstellt, als „Metropolitan District" oder auch als „Metropolitan Area" zu bezeichnen. Normalerweise besteht eine derartige „Conurbation" aus

einem großen zentralen Ort, um den herum sich funktionell, verwaltungsmäßig und oft auch wirtschaftlich weitgehend selbständige Satellitensiedlungen als zentrale Orte 2. oder 3. Ranges gruppieren. Auch der ländliche, nicht in Stadtgemeinden einbezogene Raum zwischen städtischen oder stadtähnlichen Siedlungen wird von der Verstädterung erfaßt und ist mit in die „Conurbation" einbezogen. Oft aber sind es mehrere größere städtische Mittelpunkte, die mit der Reihe kleinerer Trabanten zu einem einheitlichen „Metropolitan Area" verschmelzen.

Im amerikanischen Census wird seit einer Reihe von Jahrzehnten diesen Großstadtkomplexen besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Wenn zu Anfang die Definition für ein „Metropolitan Area" noch verhältnismäßig einfach war, und dieses jeweils die betreffende Großstadtgemeinde mit dem Land innerhalb von 10 Meilen Entfernung von der Stadtgrenze einschloß, so sind neuerdings Bestimmungen herausgearbeitet worden, die eine genauere Erfassung des städtisch bebauten und städtisch funktionierenden Raumes ermöglichen sollen. Seit dem Census von 1930 werden neben den zentralen Städten alle an diese direkt sich anschließenden Gebiete hinzugenommen, die eine Bevölkerungsdichte von nicht unter 150 Einwohner pro Quadratmeile besitzen, dazu auch Bereiche geringerer Dichte, soweit sie gänzlich oder fast gänzlich von Bereichen jener erforderlichen Dichte umschlossen sind. Im großen und ganzen läßt sich ein „Metropolitan Area" auch als ein Gebiet beschreiben, in dem die Bedingungen für Wirtschaft und Leben vorwiegend von der zentralen Großstadt beeinflußt werden.

Diese modernen Großstadtbereiche, die dank des Automobils, des Telefons und anderer, die Entfernungen veringerender Einrichtungen immer weiter in die benachbarten ländlichen Bezirke hinauswachsen, bieten so gut wie alle Vorteile, die sich aus größerer Nachbarschaft der Menschen zueinander ergeben können. Der Unternehmer hat die Möglichkeit, die Banken und Firmen im Stadtinnern zu Hilfe und zu Rate zu ziehen. Seine Fabrik wird indes am Rand des Bereiches, etwa in einem der Satellitenorte, liegen können, wo die Bodenpreise und die Steuern vergleichsweise niedrig, die Verkehrsschwierigkeiten auf den Zufahrtsstraßen geringer sind. Dem Arbeiter bieten sich alle Möglichkeiten des engeren Zusammenlebens ohne die Nachteile, wie sie aus älteren städtischen Agglomerationen mit Mietskasernen und dgl. bekannt sind. Er wird seine Wohnung in größerer Nähe der Fabrik haben können und dabei in einem Viertel leben, in dem ihm und seinen Familienmitgliedern die volle Entfaltung und Entwicklung außerhalb der Arbeitszeit gewährt ist, wo moderne Schulen vorhanden sind und der Zugang zu Sonnenlicht und grüner Umgebung sehr erleichtert ist. Dieses Leben in einer geräumigeren, weniger beengten Umgebung bedeutet eine beträchtliche Erhöhung und Verbesserung des Lebensstandards, ohne daß dabei die Möglichkeiten zur Gewinnung des Lebensunterhaltes gefährdet werden.

So haben die Satellitenstädte und Vororte an Bevölkerungszahl und Bedeutung stetig gewonnen, und deshalb hält die Anziehungskraft noch weiter an. Nicht zu Unrecht hat man das überrasche Wachstum moderner Großstadtkomplexe mit dem von Pilzmyzelen verglichen. Der Begriff des „Mushrooming" einer Stadt bezeichnet den Vorgang eines kaum

übersehbaren und unkontrollierten Wachstums, bei dem neue Wohn- und Industriebereiche mit einem sich hyphenähnlich verzweigenden Straßen- und Wegenetz entstehen und sich die Bevölkerungszahl in einer Dekade verdoppelt.

Unter denjenigen „Metropolitan Areas", die aus mehreren großen Kernbereichen bzw. Kernstädten heraus zu einer siedlungsgeographischen Einheit verschmolzen sind, ragt neben Allentown-Bethlehem-Easton, neben Albany-Schenectady-Troy, und neben New York, in besonderem Maße die „Conurbation" von San Francisco-Oakland um die Bucht von San Francisco herum heraus.

Dieser Siedlungskomplex von San-Francisco-Oakland ist dank der Reliefgestaltung zu einem der schönsten — und infolge seiner historischen Entwicklung — interessantesten unter den amerikanischen Großstadtbereichen geworden, an dem sich für den modernen Städteplaner aussichtsreiche, aber auch schwierige Gestaltungsprobleme eröffnen. (Bild I) Schon *William H. Brewer,* einer der Mitarbeiter *Whitneys* bei der ersten wissenschaftlichen Erforschung Kaliforniens in den 60er Jahren, war der Meinung, daß die Bucht den einzigen guten Naturhafen vom Kap Horn bis zur Beringstraße darstelle.[1])

2. *Die Bucht von San Francisco und ihr natürlicher Rahmen.*

Oft ist seit der Erschließung Kaliforniens durch die Angelsachsen die Schönheit der Bucht und ihres Rahmens, ist mit dem Aufkommen modernen Stilgefühls das Ansprechende der Lage der Siedlungen, ihr Charakter und das Leben in dem Hauptzentrum San Francisco geschildert und in hohen Tönen gepriesen worden. Die Entfernung vom Goldenen Tor, der engen, nur 1,5 km breiten Einfahrt in die Bucht bis zu dem künstlich geschaffenen Hafen von Los Angeles-San Pedro beträgt an die 600 km. Portland, die Hafenstadt im Bereiche des Columbia River, ist die nächstgelegene große nördliche Eingangspforte zum Innern des westlichen Nordamerika und etwa 1000 km entfernt.

Nachteilig für die Bucht — wenigstens für die dem „Golden Gate" nah bzw. gegenübergelegenen Gestade — sind die starken Nebel des Sommers, die sich über dem Auftriebwasser des Ozeans bilden und von den Seewinden landeinwärts getrieben werden. Die Bedeutung der Nebel für die Herabdrückung der sommerlichen Wärmegrade ist gering, wenn schon die durch die Seeluft hereingetragene Abkühlung viel zum Wohlbefinden der Mehrzahl der Bewohner während des Sommers beitragen mag. Aber der Nebel erschwert die Schiffahrt oft recht stark und in manchen Stadtteilen San Franciscos wird er in den Sommermonaten tatsächlich zur Plage, auch wenn die Bewohner ihn gemeinhin zu ignorieren pflegen, genau so wie sie die Katastrophe des Jahres 1906 nur als den „Großen Brand" bezeichnen und die eigentliche Ursache, das Erdbeben, etwas geflissentlich

---

[1]) *Brewer, W. H.:* Up and down California in 1860—1864, edit. by *Farquhar, F. P.:* Univ. of California Press. Berkeley and Los Angeles 1949, S. 498.

unterschlagen. Jeder Neuankömmling wird immer wieder durch die Tatsache überrascht, daß im Hochsommer die Damen mit Mänteln, gar mit Pelzen bekleidet, in der Innenstadt promenieren.

Interessanterweise ist die Bucht von San Francisco erst im Jahre 1769 durch den Spanier *Portola* von der Landseite her entdeckt worden, obgleich während der vorhergegangenen Jahrhunderte zahlreiche Seefahrer die Küste entlang gesegelt waren. *Drake* hatte sogar in unmittelbarster Nähe des Goldenen Tores mehrere Wochen im Jahre 1597 zugebracht.

Man spricht gemeinhin von der Bucht von San Francisco, wenn von dem wassererfüllten Einsenkungs- und Einbruchsbereich im Gebiete der Küstenketten des mittleren Kalifornien die Rede ist. Tatsächlich ist die 11—12 000 qkm große, damit also den Bodensee um das zweifache übertreffende Oberfläche dieses Wasserkörpers durch die Züge des Reliefs in eine Reihe getrennter Einheiten gegliedert. Die Bucht von San Francisco im engeren Sinne nimmt den Süden ein. Sie ist langgestreckt, verengt sich nach Süden zu, während sie nach Westen hin durch das „Goldene Tor" mit dem offenen Ozean verbunden und im Norden durch eine Reihe kleinerer Halbinseln und Inseln gegliedert ist. San Pablo Bay schließt sich nach Nordosten hin an. Die dritte und kleinste der drei hydrographischen Einheiten ist die Suisun Bay, die stärkster Verlandung unterworfen ist. Sacramento und San Joaquin, die beiden, das innere Längstal entwässernden Ströme, ergießen ihre Wasser in die Suisun Bay, nachdem sie eine vierte, nach Osten zu binnenwärts im Großen Tale gelegene Depression, das sog. „Delta" durchflossen haben.

Das Buchtgebiet verdankt seine Entstehung sehr jungen Senkungserscheinungen innerhalb der Küstenkordillere, die aus einer größeren Zahl von NNW nach SSE parallel zueinander streichender Ketten besteht. Mit der Einbiegung des Ganzen, bei dem ein mögliches Ansteigen des Meeresspiegels in jüngster geologischer Zeit mitgespielt hat, (indianische „Kjökkenmöddinger" sind teilweise untergetaucht) waren hier, wie im weitaus größten Teil des Bereichs der „Coast Ranges" ältere tektonische Bewegungen verbunden, die sich aber auch heute noch längs einer Reihe markanter Bruchlinien bemerkbar machen. Diese beeinflussen Relief und Entwässerung der umliegenden Landstriche außerordentlich stark. Zwischen zwei derartig bedeutenden Bruchlinien ist der größere Teil des ganzen Buchtbereiches offenbar abgesunken. Die San Andreasverwerfung, die über viele Hunderte von km hinweg deutlich zu verfolgen ist, bildet die auffälligste der Bruchlinien nahe der Westseite der Bucht. Sie verläuft im Zuge der „Santa Cruz Range", deren Nordende durch die „San Francisco Peninsula" gebildet wird, und streicht südlich des Weichbildes der großen Stadt ins offene Meer hinaus.

Einige Dutzend Kilometer nördlich des als untergetauchtes Tal gedeuteten Einlasses des Goldenen Tores trifft sie wieder aufs Festland auf und gibt Anlaß zur Bildung mehrerer kleiner und durch hohe Gebirgswälle vom Hinterlande abgeriegelter Buchten.[1]) Auf der Ostseite der Bucht von

[1]) Geologic Guidebook of the San Francisco Bay Counties. Bull. 154, Dept. of Natural Resources. Division of Mines. San Francisco 1951. S. 81, 84 *(Louderback, G. D.)* S. 103 bis 105 *((Howard, A. D.).*

San Francisco tritt die „Hayward Fault Line“ deutlich in Erscheinung, sie verläuft am Westfuße der gradlinig dahinziehenden „Berkeley Hills“, die zur „Diablo Range“ im weiteren Sinne gehören. Diese selbst ist durch eine große Zahl von einzelnen, parallel zueinander verlaufenden Höhenzügen, sog. „Ridges“ gekennzeichnet und weist ausgedehnte Einbruchs- bzw. Einsenkungsbereiche, etwa um Walnut Creek herum auf. Im Osten des Goldenen Tores besitzen im Ortsbereich von Oakland und Berkeley die Berkeley Hills einen sehr steilen nach Westen gerichteten Abfall. Sie steigen im Grizzly Peak bis zu 600 m Höhe hinan. So sind die Buchten allseitig von höheren Berg- und Hügelketten umrahmt, wenn diese auch nur an einigen Stellen unmittelbar bis ans Wasser heranreichen. Das ist z. B. nördlich des Goldenen Tores auf der nach Süden vorragenden, auf der Buchtseite in eine Reihe kleinerer Halbinseln aufgelösten Marin Peninsula der Fall. Einzelne dieser nach Südosten weisenden Halbinseln finden ihre Fortsetzung innerhalb der Bucht in einer Reihe von Inseln, z. B. Angel Island und Yerba Buena (Goat Island), die allesamt in einer südsüdöstlichen Richtung angeordnet sind. Die nordöstlichste dieser kleinen Halbinseln der Marin-Kette, die von San Rafael, weist zum Ostufer der Bucht hinüber, wo der Potrero San Pablo als markanter Höhenzug noch vor kurzem eine Insel bildete, jetzt aber dem jungen Aufschüttungsland der „East Bay“ angegliedert ist. Die Nordspitze des Potrero San Pablo bildet mit dem Mc Near's Point auf der Marinkette die nördliche Begrenzung der Bucht von San Francisco im engeren Sinne. Gerade hier in diesem Gebiet wird aus der Erstreckung und Lage der Inseln und Halbinseln deutlich, daß sie nur Bruchstücke untergetauchter verschwundener Höhenzüge des durch komplizierte Faltungs- und Bruchtektonik ausgezeichneten Bereiches der Coast Ranges sind.

Die Grenze zwischen den Buchten von San Pablo und Suisun wird durch die verhältnismäßig enge, nur 1,5—2 km breite Carquinez-Straße gebildet, an der der Charakter des untergetauchten Tales wiederum sehr deutlich wird. Die Südausläufer der Napakette werden dort von den nördlichen Ausläufern der Diablo Range getrennt.

Ansonsten sind aber die allergrößten Teile der Buchten von Flachküsten umsäumt. Von der Stadt San Francisco südwärts nehmen die alluvialen Aufschüttungen stetig mehr Raum ein. In noch stärkerem Maße ist das an den Ostufern südwärts des Potrero San Pablo der Fall. Im Süden der Bucht erstreckt sich gewissermaßen als übermeerische Fortsetzung der Buchten, das von dem winzigen Guadalupe-Flüßchen durchzogene Santa Clara Valley, eine ausgedehnte Flachlandschaft, in der sich San José zum zentralen Ort ersten Ranges zu entwickeln vermochte. Das Westufer der Bucht ist südlich von San Francisco so flach, weil die sanfte Abdachung der im Westen durch die San Andreasverwerfung begrenzten Keilscholle sich nach Osten zur Bay hin neigt. Auf dem Ostufer dehnen sich die Flächen alluvialen Aufschüttungslandes vor dem Fuße der Berkeley Hills weithin aus, mit sehr flacher Neigung der Oberfläche zur Bucht hin. Alluviale Flachländer erstrecken sich auch entlang der Nord- und Nordwestseite der San Pablo Bay, wo eine Reihe kleinerer Flüsse münden, an deren Läufen die seit Beginn der Senkung des ganzen Gebietes abgelagerten Alluvionen breit aufgeschüttet sind. Die Suisun Bay wird fast auf allen Seiten von solchen Allu-

vionen eingeschlossen. Wie bei der San Francisco Bay im engeren Sinne, so schließt sich auch an die Suisun Bay nach Süden hin ein mit jungen Ablagerungen aufgefüllter Tiefenbereich um Concord und Pacheco unmittelbar nördlich des 1150 m hohen Mt. Diablo an. Zum Großen Tale hin wird die Depression der Suisun Bay durch die jungtertiären Terrassenreste der niedrigen Montezuma Hills abgetrennt. Im Gebiete der Buchten selbst, wie auch am Golden Gate fehlen wirklich deutlich ausgebildete alte Terrassen. Nur auf der Südostseite der San Pablo Bay und am Westende der Carquinez Strait sind sie vorhanden. Auf der stark gebirgigen Marin-Halbinsel erreicht der Mt. Tamalspais in kaum mehr als 5 km Entfernung von der Bucht 780 m Höhe. Auch das Nordende der San Francisco Peninsula weist innerhalb der Grenzen der heutigen Stadtgemeinde beträchtliche Höhendifferenzen auf, derart, daß ein großer Teil des Stadtgebietes von San Francisco nach deutschen Begriffen als überaus hügelig, wenn nicht gar als bergig bezeichnet werden muß. Denn die höchsten Erhebungen in den zentral gelegenen Twin Peaks betragen 280 m. Eine Unzahl weiterer Gipfel mit mehr als 100 m sind im Norden und Osten des Stadtgebiets verstreut, und nur auf der dem Ozean zugekehrten Seite sind hinter einem breiten Sandstrand innerhalb San Franciscos ausgedehnte Flächen mit geringem Relief, die ursprünglich Sand- und Dünenfelder darstellten, vorhanden. Eine abgeschnittene Lagune, Lake Merced, gehört in dieses Gebiet junger Auflagerungen hinein. Sie wird in ihren Umrissen und damit in ihrer Anlage indes mitbestimmt durch einen tektonisch angelegten Talzug, der nach Südsüdosten zur Bucht hinzieht und der auf der Nordseite durch die 400 m hohe massige Keilscholle der San Bruno Mountains begrenzt wird. Diese liegen wie ein Riegel vor den Grenzen der Stadt San Francisco[1]).

Die Buchten unterliegen in starkem Maße dem Einfluß der Gezeitenströmungen, die sich durch das Goldene Tor hindurch in den Flüssen San Joaquin und Sacramento bis jeweils nach Stockton und der Stadt Sacramento hin auswirken. Mit der Ebbe läuft im allgemeinen etwa ein Sechstel der gesamten Wassermassen der Bucht von San Francisco durch das Goldene Tor ins Meer hinaus, was zur Folge hat, daß ihre Wasser immer gut durchmischt sind und sich schädliche Stoffe nicht lange halten. In der SanPablo Bay beträgt der Salzgehalt noch an die 10 bis 15‰, kann aber zuweilen nach den winterlichen Hochwassern auf 3‰ sinken, während bis vor kurzem in sehr trockenen Sommern das brackige Wasser weit ins sog. „Delta" hinein vorzudringen vermochte. Am Goldenen Tor schwankt der Tidenhub zwischen 0,3 und mehr als 2 m. Er erreicht in dem überaus flachen südlichen Teil der Bucht von San Francisco gleiche Ausmaße. Ausgedehnte Wattenflächen („Marshes") sind allenthalben die Folge. In den kleinen Nebenbuchten der Marin Peninsula sind sie deutlich entwickelt, ebenso im Nordteil der San Pablo Bay, am stärksten in der flachen Suisun Bay. Eine Quellerart ist in den Wattenbereichen weitverbreitet und bestandbildend. In den höheren, weniger salinen und nur von den

[1]) *Henning, K. L.:* Tektonik und Geomorphologie der mittleren Küstenkette von Kalifornien, G. Z. 1919. — *Lawson, A. C.:* Geolog. Atlas; San Francisco Folio, Wash. 1914. — *Howell, John, Th.:* Marin Flora, Univ. of Calif. Press, Berkeley und Los Angeles 1949, S. 26.

höchsten Fluten erreichten Teilen tragen die Pflanzenbestände einen sehr viel anders gearteten Charakter, als in den regelmäßig überfluteten. Das Wattenmeer der Bucht bildet einen ergiebigen Fanggrund für Garnelen. So ist also ein beträchtlicher Teil des ganzen Buchtbereiches dem Regime der Gezeiten direkt unterworfen, wird in regelmäßigem Rhythmus überflutet und läuft wieder trocken. Die Ansätze zur Eindeichung und landwirtschaftlichen Nutzbarmachung derartigen, schon zum Teil bewachsenen Landes haben sich bislang indes in engen Grenzen gehalten. Die Alluvialflächen am Nordufer der Suisun und auch der San Pablo Bay sind zum Teil durch schwache Deiche gegen die Überflutungen des salzhaltigen Wassers geschützt und zuweilen mit Gerste bestellt, die vielfach als Heu geschnitten wird. Vierlerorts werden diese primitiven „Polder" auch als Weideland für Rinder benutzt. Zu einer intensiveren Landnutzung fehlt es bei dem sommertrockenen Klima an Wasser[1]). Insgesamt ist annähernd ein Viertel der gesamten, viele 100 qkm einnehmenden „Tidal Marshlands" irgendwie eingedeicht; der größte Teil davon liegt in den beiden nördlichen Buchten. Die durch die Gezeiten bedingten Strömungsverhältnisse haben bewirkt, daß das Goldene Tor und der daran anschließende Teil der Bucht von San Francisco verhältnismäßig schlammfrei sind. Dort finden sich bis zu 20 Faden hinunterreichende Tiefen, während die Durchschnittstiefen in der wärmeren südlichen Hälfte der San Francisco Bay, in der San Pablo und Suisun Bay sehr viel geringer sind.

Der Verlauf der Uferlinien und das Bild der Küsten ist seit der Zeit, da die ersten Weißen nach Kalifornien kamen, nicht allein durch Drainage und Trockenlegung gewisser Bereiche umgestaltet worden. Zu den Eindeichungen sind die Aufschüttungen getreten, die der Mensch vielerorts durchgeführt hat, z. B. an den Ostufern im Gebiet von Oakland, aber auch im Küstenbereich von San Francisco selbst. Die Yerba Buena Cove, die kleine Einbuchtung auf dem nordöstlichsten Teil der Halbinsel von San Francisco, an der der eigentliche Kern zur heutigen Großstadt erwuchs, ist über eine Breite von fast ½ Meile (0,8 km) hin zugeschüttet worden. Dort, wo 1849 zahllose Segler vor Anker gingen, erstrecken sich heute über 6—8 Häuserblocks hinweg Teile des zentralen Geschäftsviertels der Großstadt. Das Aufschüttungsmaterial für die Ostufer der Bay ist den Steinbrüchen der Berkeley Hills entnommen. Die Granite für die Bauten und Mauerwerke von San Francisco dagegen stammen aus den Fußhügeln der Sierra Nevada.

Auf dem flachen Grunde inmitten der Bucht nördlich der Insel Yerba Buena (Goat Island) ist kurz vor dem letzten Kriege mit aus der Bucht herausgebaggertem Material eine 160 Hektar große Insel künstlich geschaffen worden. „Treasure Island" beherbergte die Gebäude der Weltausstellung des Jahres 1939 und bildet heute eine Basis der Us-amerikanischen Marine.

---

[1]) *Bartz, F.:* Das Polderland des Sacramento - San Joaquin, das Holland Kaliforniens. Erdkunde 1952.

3. Die heutige Ausdehnung des „Metropolitan Area".

Der Bereich des Siedlungskomplexes von San Francisco erstreckt sich heute vom Goldenen Tor südwärts bis jenseits von Palo Alto nach Mountain View über fast 70 km Luftlinie und ist weiter nach Süden durch ein Gebiet lückenhafter, stark ländlicher Siedlung und Bebauung von San José getrennt. (Abb1). Die „East-Bay", d. s. die Ostgestade der Bucht mit Oakland und Berkeley als Kern, hat sich zu einem großen Siedlungsbereich entwickelt, der südlich von Hayward beginnt und nordwärts über Richmond hinaus bis San Pablo reicht. Er setzt sich schließlich mehr oder weniger lückenhaft bis Pittsburg und Antioch an der Suisun-Bucht und bis Vallejo und Benicia in Solano County fort. In starkem Maße hat in jüngster Zeit — seit der Fertigstellung der Brücke über das Golden Gate — die großstädtische Einflußsphäre auf die Marin-Halbinsel übergegriffen, auf der die Siedlungsmöglichkeiten infolge der gebirgigen Landesnatur allerdings sehr begrenzt sind. San Rafael, San Anselmo und Mill Valley sind dort stark angewachsen. Einzelne mehr oder weniger isolierte Siedlungskerne südlich von Hayward müssen zum „Metropolitan-Area" gerechnet werden, das nun in den letzten Jahren seit der Erbauung eines Tunnels, der von Oakland und Berkeley aus durch die Berkeley Hills hindurch nach Osten führt, auch auf den zentralen Teil der Contra Costa County übergreift, wo einige der kleinen Täler des Inneren aufgeschlossen wurden. Orinda, Lafayette, Concord, Danville und Walnut Creek gehören nun zu den Außenposten des unmittelbaren Wohnbereiches der Städte an der East Bay. Von Walnut Creek aus reichen die Verbindungen nach Norden durch neue Siedlungen hindurch bis zu den Orten an der Suisun Bay, so daß hier auf dem Ostufer die Berkeley Hills und die mit ihnen in Verbindung stehenden Höhenzüge nördlich des Tunnels gewissermaßen von den zum Metropolitan Area gehörigen Ansiedlungen umflossen werden.

Zum Metropolitan Area von San Francisco werden die 6 Counties Alameda, Contra Costa, Marin, San Francisco, San Mateo und Solano gerechnet. (Abb. 2). Das ist selbstverständlich eine aus der Statistik sich ergebende, etwas willkürliche Gliederung, weil ja Teile dieser Counties, z. B. der Osten von Alemada County, oder der größere Teil von Solano County rein ländlich sind und außerhalb des unmittelbarsten Einflußbereiches der Buchten liegen, während einige der wichtigsten Pendelverkehrsorte für San Francisco, z. B. Palo Alto, in der Statistik zum Großstadtbereich von San José und damit zur Santa Clara County gerechnet werden. Ebenso rechnet die Statistik die beiden an die kaum besiedelten Nordufer der San Pablo Bay hinanreichenden bzw. sie nahezu berührenden Counties von Sonoma und Napa nicht mit. Die Grenzen des Metropolitan Area im engeren Sinne sind wie alle derartigen Grenzen also recht fließend. Man wird schätzen dürfen, daß wenn auch die 6 Counties des „Metropolitan Area" der Statistik insgesamt über 8500 qkm Fläche einnehmen, die tatsächlich vom Großstadtorganismus eingenommenen Bereiche 3500 qkm nicht überschreiten. Bei weiterer Entwicklung und Ausdehnung der Siedlung ist zu erwarten, daß früher oder später der größere dicht bevölkerte Teil der Santa Clara County zum „Metropolitan Area" hinzugefügt werden wird. Man bezeichnet neuerdings recht gern das Gebiet

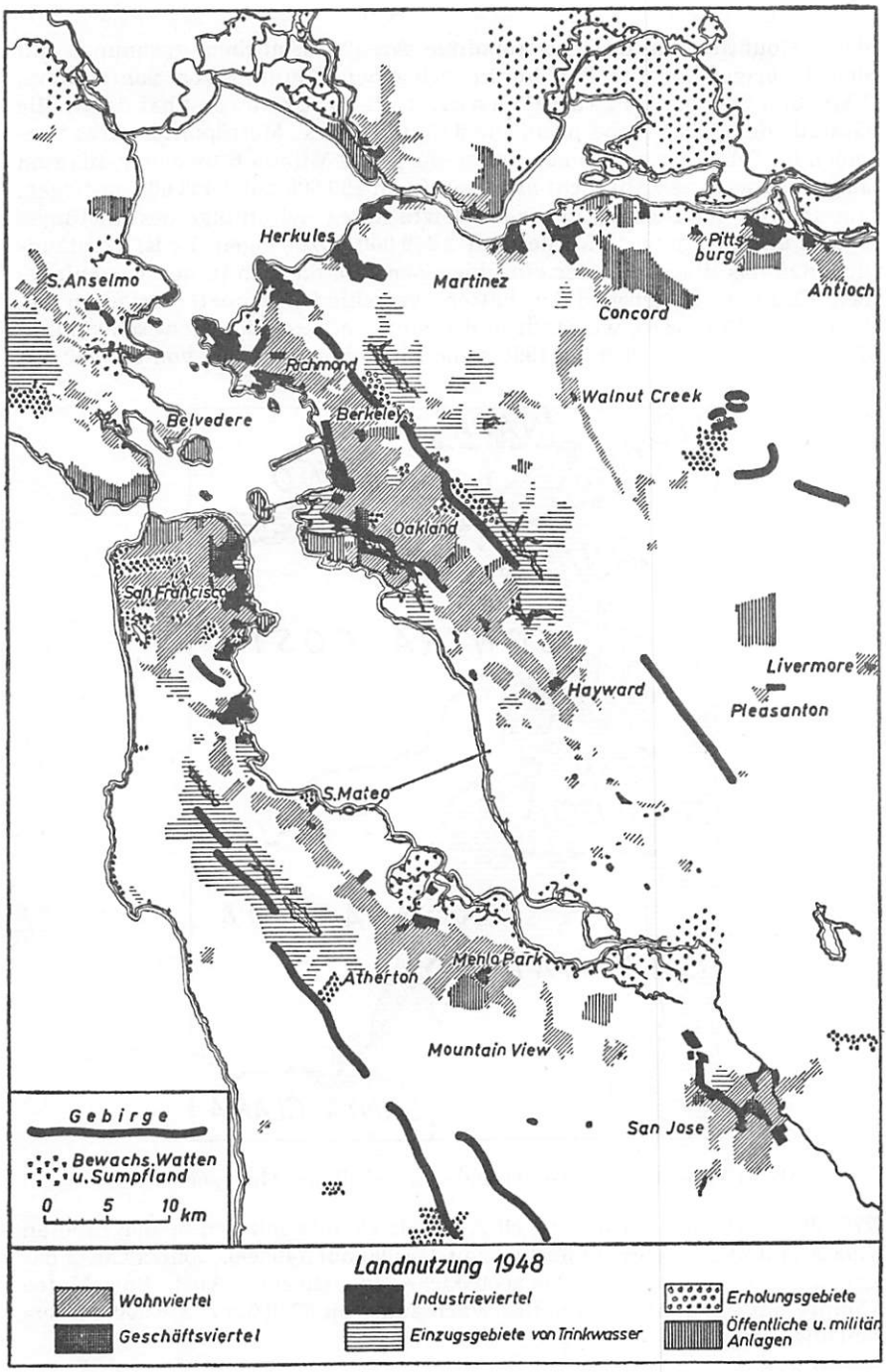


Abb. 1: nach Bay Area Airport Planning Group

der 6 Counties, die das „Metropolitan Area" ausmachen, zusammen mit den 3 übrigen um die Bay herum gelegenen Counties von Santa Clara, Napa und Sonoma als „San Francisco Bay Area" und hat damit alle Gestade der Bucht einbezogen. Die 6 Counties des „Metropolitan Area" besaßen im Jahr 1920 zusammen knapp über eine Million Einwohner. Bis zum Jahr 1940 war die Zahl nicht allzu rasch um 450 000 auf 1 462 000 gestiegen, um dann in der Dekade, in die der letzte Krieg fiel, infolge des Rüstungsbooms um über eine 3/4 Million auf 2 240 000 anzusteigen. Es ist verständlich, daß das Wachstum der einzelnen Zentren, die sich in den verschiedenen Counties herausgebildet hatten, verschieden schnell verlaufen ist. Wenn San Francisco, wo Stadt und County miteinander identisch sind, in den 30 Jahren von 1920 bis 1950 seine Einwohnerzahl nur von 500 000 auf

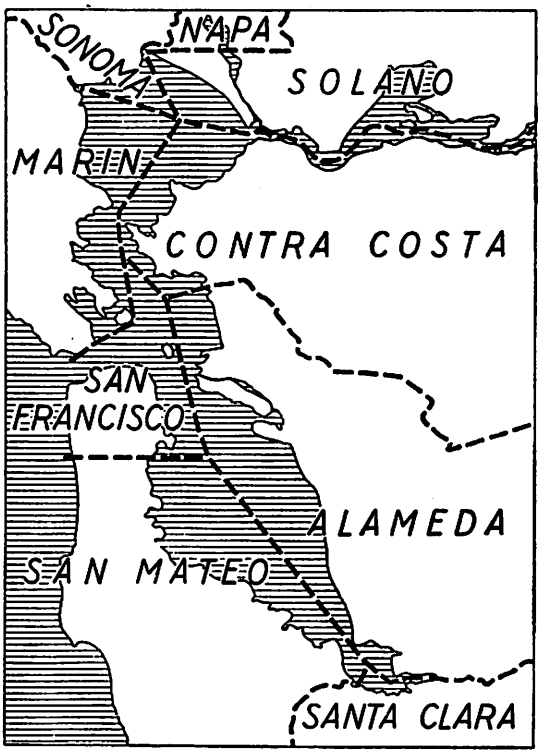


Abb 2: Verwaltungsbezirke (Counties) innerhalb des Metropolitan Area.

775 000 zu erhöhen vermochte, ist Alameda County mit den beiden Städten Oakland und Berkeley immerhin von 345 000 auf 740 000, Contra Costa dagegen gar von 50 000 auf das sechsfache angestiegen. Auch San Mateo County hat ein ähnlich schnelles Wachstum von 37 000 auf 236 000 zu verzeichnen gehabt.[1]).

[1]) Chamber of Commerce: San Francisco and the Bay Area. 1951, S. 11.

Diese Zunahme wurde in besonderem Maße durch Einwanderung aus anderen Teilen der USA hervorgerufen. Um 1860, als im Gebiet der Buchten 29% der Gesamtbevölkerung Kaliforniens lebten, konnte die Hälfte der Bewohner noch als ländlich bezeichnet werden. Heute, da der Anteil des Buchtgebietes infolge des überraschen Wachstums von Los Angeles nur noch etwas mehr als 20% beträgt, ist, wie schon seit Jahrzehnten, der Prozentsatz ländlicher Bevölkerung gering. Um 1880 war der Anteil des Buchtbereiches an der Bevölkerungszahl ganz Kaliforniens mit nahezu 50% am größten gewesen. Der Prozeß der dezentralisierten, d. h. der von zahlreichen Zentren ausgehenden Verstädterung an der Bucht ist besonders seit 1900 mit zunehmender Beschleunigung zu bemerken. Bis dahin hatten nur etwa 12 Siedlungen mit wirklich stadtähnlichen Funktionen existiert. In ihnen hatten sich damals 75% der Bevölkerung aufgehalten. Vor dem letzten Kriege besaßen diese 12 Städte immerhin noch nahezu 70% der gesamten Bevölkerung, während in der Zwischenzeit an die 30 neue Gemeinden mit städtischem (urban) Status erwachsen waren.

Die städtische Entwicklung war besonders augenfällig im Südwesten der Bucht, wo sich seit 1860 zahlreiche neue Zentren entwickelten, die, wenn sie dann einmal den Rang eines städtischen Gemeinwesens erlangt hatten, ein sehr rasches Wachstum aufwiesen. Seit Beginn des letzten Krieges sind die Orte auf dem Ostufer außerhalb der alten Zentren nach Norden und nach Süden hin besonders rasch größer geworden.

In dem Begriff des „Mushrooming", des wilden wenig kontrollierten Wachstums, ist die Erscheinung, daß sich außerhalb der Grenzen der jeweiligen größeren und kleineren Stadtgemeinden Siedlungskomplexe ohne Stadtrecht herausbilden, mit einbegriffen. Ein derartiges Übergreifen der Verstädterung auf bis dahin ländlich gebliebene Bereiche ist, wie auch in anderen „Metropolitan Areas", innerhalb des Baygebietes besonders stark in den Zeiten stärkster Motorisierung, d. h. in den 30er und 40er Jahren gewesen. Manch einer hat sich dabei außerhalb geschlossener Wohnbezirke ein Heim errichtet. Man hat für diese Art der halbverstädterten Lebensweise, bei der der Erwerbstätige in der Stadt arbeitet und mit seiner Familie in einer ländlichen Umgebung lebt, die Bezeichnung „rurban" geschaffen, eine Wortprägung, die aus den beiden Begriffen für ländlich, „rural", und städtisch, „urban", zusammengesetzt ist.

Seit 1920 hat sich in zunehmendem Maße das Wachstum der Kernbereiche innerhalb der werdenden „Conurbation" verlangsamt. Oakland, San Francisco, Berkeley und Alameda sind davon am stärksten betroffen worden, während die randlich gelegenen Städte umso mehr wuchsen, weil sich dorthin die neue Siedlungsaktivität verlagerte. Das schwächere Anteilnehmen der älteren Zentren an dem Wachstum der Gesamtregion ist eine Erscheinung, die sich in allen großen, einfacher gestalteten Stadtbereichen wiederfindet. Sie hat vielerlei Ursachen, ist zum Teil auf die Zerstreuung („Dispersal") der Industrieanlagen zurückzuführen, weiterhin auf die Tatsache, daß auch die Arbeiterfamilien aus der Enge des Zusammenlebens in der Großstadt hinausstreben in eine Umwelt, in der sie bessere Lebensbedingungen finden. Schließlich spielen die hohen Grundstückskosten innerhalb der älteren Städte mit ihren hohen Bevölkerungsdichten eine wich-

tige Rolle und, last not least, die großen Steuerlasten, die die beengten älteren Städte ihren Bürgern auferlegen müssen, um die Kosten der Selbstverwaltung zu bestreiten.

4. *Die Bedeutung der Eisenbahnen und Brücken.*

Bis in die jüngste Zeit hinein blieb die Reihe der Häfen, die an den Ufern der Buchten und ihrer Zuflüsse verstreut lagen, durch die breiten Wasserflächen voneinander getrennt. Zu der engeren Verschmelzung der einzelnen Zentren miteinander und somit zur Bildung des Metropolitan Area hat dann der Bau von Brücken in den letzten Jahrzehnten sehr viel beigetragen. Es ist interessant und auffallend genug, daß San Francisco, dessen Halbinsellage hin und wieder früher schon als ein verkehrsgeographischer Nachteil von einigen Beobachtern beurteilt worden war, auch im Zeitalter des vordringenden Eisenbahnverkehrs sein schnelles Wachstum hatte fortsetzen können. Denn nur eine der wichtigen ins Buchtgebiet führenden Eisenbahnlinien erreicht die Stadt unmittelbar auf dem Landwege. Es ist die nach Los Angeles führende Strecke der Southern Pacific, die über eine, den südlichsten schmalen Zipfel der Bay querende Brücke hinweg einen zweiten Strang von Osten her erhält. Ansonsten enden aber alle größeren Bahnen, die Santa Fé, die Western Pacific und ein Zweig der Southern Pacific auf dem Ostufer. Die Linie der Southern Pacific war als erste erbaut worden, um die Verbindung mit Sacramento, dem Endpunkt der im Jahre 1869 vollendeten Transkontinentalbahn herzustellen. Sie besaß praktisch ein Verkehrsmonopol bis fast zur Jahrhundertwende, als die Santa Fé ihren Einflußbereich bis hierhin auszudehnen vermochte. Als dritte große Bahnlinie führt seit 1910 die Western Pacific ihre Gleise von Südosten her durch den Niles Canon hindurch nach Oakland hin. Die Bahnen bekamen die Landrechte in unmittelbarer Umgebung der Gleise zugewiesen. Die Western Pacific führt im Bereich der südlichen East Bay nahe am Fuße der Berge entlang, die Southern Pacific dagegen verläuft weit draußen, nahe am Rande der immerfeuchten Watten vorbei. Im südlichsten Oakland nähern sie sich einander, um nun den jeweiligen Molen von Oakland zuzustreben, von denen aus die Fährschiffe die Bahnwagen nach San Franciscos Häfen befördern können. Die Southern Pacific ist die einzige Linie, die das ganze Gelände der East Bay durchzieht und auch von Norden her an der Carquinez-Straße entlang einen Eingang ins zentrale Buchtgebiet besitzt. Die Santa Fé hat dagegen, ebenso wie die Western Pacific, nur einen einzigen Zugang, und zwar von Norden her.

Zwischen San Francisco und dem Ostufer mußten von jeher die zwischen den beiden Gestaden zu befördernden Güter, bzw. die Waggons selbst unter erheblich vergrößertem Kostenaufwand auf Wagenfähren abtransportiert werden. Das gilt auch heute noch weitgehend, während im Personenverkehr erhebliche Änderungen eingetreten sind.

Das Bild der Verkehrswirtschaft der Bay Region in früherer Zeit war dementsprechend durch die große Zahl der Fährboote, insonderheit Personenfähren, gekennzeichnet, die die einzelnen Hafenpunkte miteinander verbanden. Es ist selbstverständlich, daß der Hauptfährverkehr sich

zwischen San Francisco und dem gegenüberliegenden Bereiche der East Bay abspielte.

Heute nun überspannen insgesamt 8 Brücken die Wasserarme des Buchtengebietes. Nur zwei davon dienen als Eisenbahnbrücken. Das ist einmal die Brücke, die über den Südzipfel der Bay hinweg führt, dann jene, die die Carquinez-Straße kreuzt. Beide gehören der Southern Pacific. Alle übrigen dienen dem Auto- und Personenverkehr und sind erst seit der Mitte der zwanziger Jahre dieses Jahrhunderts erbaut worden. Die moderne weitspannende malerische Antioch Bridge oberhalb von Pittsburg und Antioch liegt am äußersten Rande unseres Untersuchungsgebietes. Die im Jahre 1927 fertiggestellte Carquinez Bridge führt über die Enge der westlichen Carquinez Strait hinweg. Im gleichen Jahre wurde im südlichsten flachen Teile der Bucht von San Francisco die Dumbarton-Brücke, 2 Jahre später die San Mateo Bridge vollendet. Es bedurfte weiterer zehn Jahre, bis zwei der bedeutendsten Brückenbauwerke der Welt innerhalb der Bay Region geschaffen werden konnten. Die von der East Bay aus nach San Francisco führende Bay Bridge wurde im Jahre 1936, die von San Francisco nach Norden über das Goldene Tor hinwegführende Golden Gate Bridge im Folgejahre eröffnet. Die insgesamt 13 km lange Bay Bridge, die die Insel Yerba Buena gewissermaßen als Stützpfeiler benutzt, hat in stärkstem Maße das Verkehrswesen revolutioniert und East Bay und San Francisco einander näher gebracht. Der bis dahin so intensiv betriebene Fährdampferverkehr zwischen den beiden Zentren ist seitdem so gut wie ganz zum Erliegen gekommen, wenigstens soweit die Personenbeförderung in Frage kommt. Die obere der beiden übereinanderliegenden je 30 m breiten Fahrbahnen dient ausschließlich dem Personenautoverkehr, die untere wird von Lastwagen und elektrischen Bahnen befahren. Die von Ufer zu Ufer fast 1700 m lange Golden Gate Bridge gilt mit einer Spannweite des Bogens von 1380 m als die größte Hängebrücke der Welt. Die Fahrbahnen liegen 68 m über dem Meeresspiegel, so daß auch die höchsten Seeschiffe darunter hindurch zufahren vermögen. Die beiden Brückenpfeiler ragen bei Flut 225 m aus dem Wasser heraus. Die Brücke war von der dicht bevölkerten Nordspitze der Halbinsel von San Francisco hinüber in die bis dahin sehr dünn bevölkerte Marin-Halbinsel geschlagen worden.

Mit der Tatsache, daß die Großstadtbereiche der pazifischen Küste in so starkem Maße seit der Automobilisierung anwuchsen, mag es zusammenhängen, daß sich ein adäquates, den modernen Erfordernissen und der Kontrolle der Gemeinden unterstelltes öffentliches Verkehrssystem nur in bescheidenen Grenzen herausbildete. In der Zeit vor dem Aufkommen der allgemeinen Verwendung des Automobils waren die meisten Siedlungen verhältnismäßig klein und kompakt, weil Eisenbahn, Straßenbahn und Fähre die einzigen Mitel für den Transport größerer Menschenmassen boten, die dementsprechend gezwungen waren, nahe an den Verkehrsrouten zu leben. Nur San Francisco hat von jeher ein ausgezeichnetes System öffentlicher Verkehrsmittel besessen.

5. *Entwicklung und Grundrißgestaltung der einzelnen Siedlungsräume.*

a) San Francisco

Die Spanier hatten, nachdem die Gefahr eines Vordringens der Russen und Angelsachsen von Norden und Osten her gegen Ende des 18. Jahrhunderts akut geworden war, vielerorts in Kalifornien Missionen errichtet, um die Indianer bekehren und das Land kontrollieren zu können. Die älteste dieser Missionen im Gebiet der Bucht wurde 1776 im heutigen San Francisco gegründet. Reste davon sind noch erhalten. Santa Clara und San José de Guadelupe waren in den nächsten Jahren an der Südumrahmung der Bucht erbaut worden. Zwei weitere Missionen wurden, nachdem die Bedrohung der spanischen Machtstellung schon deutlicher geworden war, nördlich der Buchten in San Rafael (1817) und Sonoma (1823) als nördlichste Vorposten spanischer Machtausübung gegründet. Am Nordende der Halbinsel von San Francisco hatten die Spanier zur gleichen Zeit in etwa 5 km Entfernung von der Mission an der schmalsten Stelle des Goldenen Tores eine Militärstation, das sog. „Presidio" erbaut. Es bedurfte einiger Jahrzehnte, bis zur Zeit der mexikanischen Herrschaft unter dem Einfluß amerikanischer Händler und Abenteurer auf der Nordostseite der Halbinsel von San Francisco an einer kleinen Bucht südlich eines 85 m hohen markanten Hügels, des Telegraph Hill, eine Handelssiedlung mit Namen Yerba Buena, entstand. Dort ließ sich in der Mitte der 30er Jahre der erste Händler nieder; ein Straßennetz wurde damals ausgelegt. Es war zu erwarten, daß mit der stärkeren Erschließung Kaliforniens, die der Zustrom von Pelzhändlern und amerikanischen Siedlern, u. a. auch Mormonen bewirkte, weitere Siedlungen im Buchtgebiet entstehen würden. Die Ostufer der Bay boten indes zunächst keine allzuguten Ansatzpunkte, weil die Ufer von der See her nicht sehr zugänglich waren. Aber weiter binnenwärts wurde 1846 Francisca gegründet, von dem man hoffte, daß es zum zentralen Ort der ganzen Buchtregion werden würde. Sein Name wurde später in Benicia umgewandelt. Die Bewohner des Fleckens Yerba Buena waren damals klug genug, ihre Stadt nach der seit langem bestehenden, nunmehr bereits in Verfall befindlichen Mission des San Francisco de Assisi umzubenennen und damit den in der weiten Welt bekannten Namen der gesamten Bucht ihrer kleinen Ansiedlung zu geben. Das war eine Ursupation, die kurze Zeit später ihren Wert beweisen sollte, nachdem im Inneren Kaliforniens Gold entdeckt worden war und damit der Ruhm des umgetauften Ortes in alle Welt hinauszustrahlen vermochte. Bereits im Jahre 1846 war der Name der Einfahrt in in die Bucht, „la Boca de San Francisco", von Fremont, einem amerikanischen Offizier, der eine wichtige Rolle bei der Abtrennung Kaliforniens von Mexiko spielte, in Anlehnung an das „Goldene Horn" des Bosporus in „Golden Gate" umgetauft worden. San Francisco ist in den nächsten Jahren und Jahrzehnten sehr rasch angewachsen.[1])

Als Kalifornien im Jahr 1848, kurz vor der Entdeckung des Goldes, zu den Vereinigten Staaten geschlagen wurde, besaß die Stadt 820 Einwohner.

---

[1]) *Dana, R. H.:* Two Years before the Mast. Penguin Books (No. 578). 1948. S. 356 ff.

Vier Jahre später war die Bewohnerzahl auf 35 000 angewachsen. Die Stadt blieb jahrzehntelang die einzige große Metropole des Fernstens Westens und auch der einzige, wirklich bedeutende Hafen an der pazifischen Küste der USA, bis dann, besonders seit Beginn des neuen Jahrhunderts, auch andere Zentren hinzukamen. Bei ihrem raschen Wachstum ließ die Stadt alle anderen sich entwickelnden Siedlungskerne weit hinter sich, drängte sie zurück oder überflügelte sie. Der faszinierende Ruhm der Bucht, deren Name ja auf der Halbinselstadt ruhte, hat hierzu beigetragen. Es war aber dann auch die Gunst der Lage, die trotz aller möglichen Unbilden, trotz der Häufigkeit der Nebel und der Windigkeit — die Windgeschwindigkeit beträgt im Durchschnitt des Jahres 15 km in der Stunde — die Stadt und den Hafen zu immer größerer Bedeutung anwachsen ließen. Denn der Hafen wurde das Rückgrad der Wirtschaft der Stadt. Auf der Nordostseite der Halbinsel konnte in der Bucht tiefes Wasser rasch erreicht werden. In jener Frühzeit, als das Innere des Goldes wegen erschlossen wurde, als dann die weiten Flächen des Großen Tales dem Weizenanbau und der Landwirtschaft geöffnet wurden, hätte San Francisco glattweg als natürlicher Hafen des mittleren Kaliforniens bezeichnet werden können, wenn auch die Entwicklung nicht ohne die Anlage umfangreicher Kunstbauten vor sich gehen konnte.

Die ausgesprochene Endlage auf einer langen und isolierten Halbinsel erwies sich in der Zeit, da die Flußschiffahrt auf dem Sacramento und San Joaquin und auf den in die Goldgebiete führenden Nebenflüssen blühte, keineswegs als schlecht.[1])

Die Stadt war der Landepunkt für alle größeren Ozeanschiffe, dazu aber auch der Umschlagplatz für die Güter, die fürs Binnenland bestimmt waren, wie auch für jene, die aus dem Binnenlande zur Ausfuhr auf dem Wasserwege nach San Francisco gebracht wurden. Sicherlich war der Schutz vor den Unbilden des Meeres, waren die Landemöglichkeiten hier mindestens so gut oder sogar besser, als irgendwo anders weiter binnenwärts. Die Nachteile, die sich im Zeitalter des Eisenbahnverkehrs ergaben, vermochten Stadt und Hafen noch recht leicht zu überwinden. Erst in neuerer Zeit begannen sie sich stärker geltend zu machen. Rechtliche Momente spielen für die Erhaltung der vorherrschenden Stellung San Franciscos eine bedeutende Rolle.

Bereits im Jahre 1850 wurde das Gebiet, in dem sich die Stadt zu entwickeln begann, als „County" organisiert und im selben Jahr dann auch der Ort selbst zum Range einer „Incorporated City" erhoben. Bald danach (1856) waren die jetzigen miteinander identischen Grenzen von „County" und „City" festgelegt worden, obgleich damals die Bebauung zunächst nur den östlichen Teil einnahm. Für die Entwicklung und die heutige Grundrißgestaltung des Nordostens und damit des Kernes des Stadtgebietes ist eine Straße von besonerer Bedeutung geworden. Die Market Street, die ungefähr vom Südrande des kleinen, noch mexikanischen Yerba Buena, bzw. von der heute zugeschütteten Bucht aus südwestwärts zum Gebiet der Mission hinführte, war zur Umgehung des da-

[1]) *Hegemann, W.:* Report on a City Plan for the Municipalities of Oakland and Berkeley, 1915, betont schärfstens die Nachteile der Lage San Franciscos.

mals sumpfigen Geländes angelegt worden. Sie weist nach Südwesten auf die Hügel der Twin Peaks hin. In der nördlich von Market Street gelegenen Altstadt befindet sich der zentrale städtische Kern des alten San Francisco. Der dort gelegene Portsmouth Square war die Plaza der mexikanischen Tage. (Bild 2). Unter Überwindung der durch Relief und Boden bedingten Hindernisse ist die Stadt dann weiter gewachsen. Erst in diesen Tagen vollendet sich die Bebauung auch der letzten für Bauzwecke frei in privater Hand verbliebenen Grundstücksbereiche. In San Francisco wurde selbstverständlich das bei der Landnahme im Osten und Mittelwesten der USA erneut entwickelte Prinzip der schachbrettartigen Grundrißgestaltung übernommen. (Bild 3). Da der rechteckige Grundriß sich am billigsten und am leichtesten vermessen läßt, wurden vom grünen Tisch aus die Grundstücke verkauft. Rücksichtslos wurde das Schachbrettmuster über weiteste Teile der bergigen Stadt hinweggelegt, mit dem Erfolg, daß schließlich besondere Maßnahmen zur Ermöglichung des Verkehrs auf den abschüssigen, bis zu 15% Steigung aufweisenden Straßen getroffen werden mußten, daß schließlich auch weite Gebiete bis in die allerjüngste Zeit hinein unbebaut blieben. Die Steilheit der Straßen und die hügelig-bergige Natur des Geländes der sich ausdehnenden Stadt erzwang einen besonderen Straßenbahntyp, die „Cablecar", bei der ein unter der Erde zwischen den Fahrgleisen verlaufendes Kabel die Wagen die steilen Straßen hinauf- und hinunterzieht. Das ist eine Einrichtung, die sich nur in schnee- und frostfreiem Klima schaffen ließ. Gegen Ende der 80er Jahre betrug die Gleislänge derartiger Kabelbahnen über 90 km. Sie trugen entscheidend dazu bei, daß die höheren Hügel im Nordosten der Stadt überhaupt bebaut werden konnten. Es waren zuerst nur sehr wohlhabende Leute, die sich dort niederließen. Das schwierigste Terrain der Dünen und Berge inmitten der Stadt konnte nur mit großen Kosten bebaut werden. Um von einzelnen Stadtteilen zu anderen zu gelangen, wurden schon frühzeitig Straßenbahntunnels erbaut, deren längste nun heute, da nur noch zwei Kabellinien existieren und auch die gewöhnlichen Straßenbahnlinien durch die Einführung des Auto- und Trolleybusses an Bedeutung verlieren, die Gebiete der westlichen Stadthälfte mit den östlichen Vierteln nördlich und südlich der Market Street verbinden.

Das alte San Francisco im Nordosten litt sehr an Platzmangel, so wie auch die heutige, unter ganz anderen Verkehrsbedingungen existierende Stadt. Mehrfach sind im ersten Jahrzehnt der amerikanischen Herrschaft ganze Viertel abgebrannt. Bei der großen Katastrophe des Jahres 1906 wurde ein Sechstel der damals bebauten Fläche, allerdings der Kern der Stadt, vernichtet. Infolge des Erdbebens waren die Wasserrohre gebrochen, so daß die Löschaktionen ohne viel Erfolg blieben. Das Gebiet der bis dahin von Wolkenkratzern freien inneren Stadt wurde dadurch gründlich umgestaltet. Auch eine wirtschaftliche Umbewertung der von der Konflagration betroffenen Viertel beiderseits der Market Street wurde herbeigeführt. Die Nordsüd verlaufende Van Ness Avenue verdankt dem Feuer ihre Breite und damit ihre heutige Bedeutung als Hauptverkehrsarterie. Um dem vordringendem Brande Einhalt zu gebieten, wurden längs des Verlaufs dieser Straße auf einer Seite fast alle Häuser in diesem damals recht wohlhabenden Wohnviertel gesprengt. Heute noch sind auf der Westseite

der Avenue vereinzelt die alten, langsam unansehnlich werdenden „Mansions", die Herrenhäuser jener Epoche inmitten einer an Häßlichkeit kaum zu überbietenden reklameüberladenen Umwelt zu finden.

Der ausgesprochene Raummangel der von Anfang an in San Francisco herrschte, hat dazu geführt, daß in weitesten Teilen der Stadt die Bauplätze lange Zeit hindurch nur in bestimmter Größe an die Bauinteressenten abgegeben wurden. Die Breite der Hausgrundstücke betrug jeweils 25 Fuß, das sind ca. 6,7 m, die Tiefe 125 Fuß, das sind 38,5 m. So ist jener für amerikanische Städte so eigenartige Aspekt entstanden, den die Straßenfluchten in San Francisco bieten, wo die Häuser ohne jeden Zwischenraum aneinandergereiht erscheinen, mit nur einer Tür und einer Garagentür im Erdgeschoß. Erst im ersten Stock sind dann die Wohnraumfenster vorhanden. Die Häuser sind heute wie ehedem noch aus Holz gebaut, nur in den Geschäfts- und auch in den seit den 70er Jahren entstandenen Industrievierteln findet man Steinbauten. Holz ist immer noch, wie in früheren Zeiten, im ganzen Westen der USA das Baumaterial par excellence. Und wie ehedem, so sind auch heute noch die überwiegend zum Anstrich der Häuser benutzten Farben hell geblieben. Weiß und gelb sind die Farben, die allenthalben um die Bucht herum im Hausanstrich benutzt werden und zusammen mit dem Blau des Himmels und den jahreszeitlich wechselnden Farbtönen der Vegetation Erinnerungen an den europäischen, mediterranen Klimabereich wachrufen.

Wenn bis 1906 die „Skyline" von San Francisco nicht durch hoch emporragende menschliche Bauten beeinflußt war, so sind seitdem und interessanterweise trotz, bzw. wegen der Erfahrungen aus dem Erdbeben hohe Wolkenkratzer entstanden. Sie sind in San Francisco auch außerhalb des Geschäftsviertels der „Downtown" in großer Zahl zu finden und sind ganz zweifellos zum großen Teil aus Platzmangel erwachsen. Die Zahl der Wohnhauswolkenkratzer, wie man manche der großen „Apartmenthouses" nennen könnte und der hohen Hotels ist in San Francisco besonders groß. Derartige Bauten liegen oft auf hochgelegenen Punkten westlich der Van Ness Avenue, z. B. auf dem sog. Russian Hill und geben der Silhouette von San Francisco, wenn man diese vom Osten oder Norden her erblickt, ihre besondere Note, da die Reliefenergie des östlichen Hügellandes noch stärker betont und übersteigert wird. Die Preise für derartige Wohnungen sind hoch. Dafür haben auch die Bewohner, wenigstens der höheren Stockwerke, neben dem Blick in die Weite die Hoffnung, in weniger starkem Maße während der Sommermonate vom Nebel behelligt zu werden. Die Stadtteile, die im Westen der mehr oder weniger unregelmäßig im zentralen Teil San Franciscos verteilten Bergregion (Mt. Davidson, Mt. Sutro) liegen, wurden erst im Laufe dieses Jahrhunderts, vor allem in der Zeit zwischen den beiden Kriegen erbaut. Hier im Sunset District läßt im Sommer der Nebel oft wochenlang keinen Sonnenstrahl bis zum Erdboden gelangen. Ein entscheidendes Element zur Ausgestaltung der Stadt wurde in den 80er Jahren durch die Energie eines jungen Gartenarchitekten *Mc. Laren* geschaffen, der aus einer Einöde von Treibsand und Dünen den über 400 Hektar großen Golden Gate Park schuf, der zum Erholungsort und zu einem Vergnügungszentrum für die Einwohner der dicht bevölkerten Stadt wurde.

Die Unregelmäßigkeiten des Reliefs und die Willkür der Bauherren haben im Laufe der Zeit ein Straßennetz entstehen lassen, das aus einer großen Reihe von Schachbrettmustern mit vielfach leicht wechselnder Orientierung der Straßenfluchten besteht. Nachdem nach dem letzten Kriege im äußersten Südwesten der Stadt neue Wohnviertel entstanden waren, stellen die Golfplätze in der Nähe der Laguna Merced die einzigen größeren unbebauten flachen Grünflächen dar, die sich noch in privater Hand befinden. Die Jahre nach dem letzten Krieg haben auch die Bebauung der bislang unerschlossenen und wegen ihrer Steilheit unzugänglich gebliebenen Berge und Hügel im Stadtinnern gebracht. Selbst die Hänge der Twin Peaks sind im Laufe der letzten 3 Jahre teilweise mit rasch angelegten Häusern bebaut worden. Einzig Mt. Sutro wird glücklicherweise dank der Unnachgibigkeit seines Besitzers noch unbebaut bleiben müssen. Es ist überflüssig zu betonen, daß bei der Bebauung steiler Hänge heutzutage endlich vom Rechteckschema in der Straßenanlage abgegangen wird, so daß man also in den neueren Stadtteilen vielfach ein unregelmäßiges Straßennetz findet. In den Bereich der Wohnviertel ist eine Unzahl kleinerer Parks und Erholungsplätze eingestreut, die aber nicht alle wirklich ihrem Zweck dienen. Der Sutro Park, ein kleiner hoch über den Seal Rocks von Point Lobos gelegener Park mit herrlichem Blick übers Meer und den nach Süden sich weithinziehenden Strand, ist auch an Sonntagen menschenleer, weil er nicht mit dem Auto erreicht und befahren werden kann. Dabei liegt er nur wenige hundert Meter von dem größten Rummelplatz der Stadt entfernt. Die unmittelbar an der südlichen Stadtgrenze von San Francisco auf der Ostseite der Halbinsel aufragende hohe Gebirgsscholle der San Bruno Mountains, die steil nach allen Seiten hin abfällt, bildet nicht nur aus orographischen Gründen eine Barriere für die Ausdehnung des städtischen Wohnbereichs, sondern auch, weil der Besitzer die ausgedehnten, hochgelegenen Ebenheiten bislang nicht zur Bebauung frei gab.

b) Konkurrenzgründungen und Häfen der Frühzeit.

Für die Anlage und Entwicklung von Städten und Häfen, die vielleicht Aussicht haben könnten, mit San Francisco in eine gewisse Konkurrenz zu treten, schienen die Ufer im Bereiche der Carquinez Strait und die Südgestade der Suisun Bay Möglichkeiten zu haben, die dann auch zuweilen von wagemutigen Unternehmern wahrgenommen wurden. Vallejo, im Nordosten der San Pablo Bay, wo in dem vom ehemaligen mexikanischen Gouverneur General Vallejo geschenkten Stadtgelände eine Zeitlang in den 50er Jahren die kalifornische Regierung ihren Sitz aufgeschlagen hatte, vermochte ebensowenig wie Benicia sich gegenüber San Francisco durchzusetzten, obwohl recht bald von der Regierung der Staaten das nahegelegene Mare Island als Stützpunkt für die US-Kriegsmarine ausgewählt wurde. Beide Orte blieben kleine Nester, umsomehr als sich im Innern an den großen Flüssen die beiden Zentren der Flußschiffahrt Sacramento und Stockton als wirtschaftliche binnenländische Gegenpole San Franciscos herausbildeten. Sie zogen alle wirtschaftliche Aktivität der Umgebung in den ersten Jahrzehnten auf sich. Nicht anders als Vallejo und Benicia erging es Pittsburg, dessen Straßennetz bereits

vor der Entdeckung des Goldes ausgelegt worden war. Der Ort wurde indes keineswegs zum „New York des Stillen Ozeans", von dem die Gründer geträumt hatten, obwohl die Stadt von den 50er Jahren ab eine gewisse Bedeutung als Hafen für die im unmittelbaren Hinterlande gewonnene Kohle erhielt. Dem schon im Jahre 1849 angelegten Martinez blieb ein gleiches Geschick beschieden, ebenso dem am San Joaquin gelegenen Antioch.

Neben jenen mehr oder weniger bewußt als Konkurrenz zu San Francisco gegründeten und erwachsenen Siedlungen im Gebiet der Carquinez-Straße und an der Suisun Bay entstanden allenthalben um die Bucht herum in mehr oder weniger großer Abhängigkeit von der Halbinselmetropole weitere Orte. In einer der vielen kleinen Buchten, die in die Marin Peninsula hineingreifen, wo seit 1800 die Walfänger Schutz und Unterkunft zu suchen pflegten, entstand Sausalito. Auch ihm war zu Anfang der 60er Jahre noch die Entwicklung zur großen Stadt zugedacht, aber die gebirgige Natur des unmittelbaren Hinterlandes und die geographische Lage verdammten selbstverständlich vor vorneherein alle Hoffnungen zur Aussichtslosigkeit. Die allseitig von Watten und Flachgründen umgebenen Südufer der Bucht von San Francisco boten keine Möglichkeit zur Anlage von wirklich ufernahen Siedlungen. Nur am südlichsten Ende, wo der winzige Guadalupe sich in einem Gewirr von Armen und Prielen verliert, entstand in den 50er Jahren an der Grenze von Watten und festem Land Alviso. Es war der Hafen von San José, einer schon in spanischer Zeit bedeutenden Siedlung und bildete den Umschlagplatz für Waren und Passagiere, die von San Francisco nach San José und zurück bestimmt waren. Alvisos große Zeit war für immer zu Ende, als im Jahre 1864 die Bahnverbindung zwischen den beiden Städten hergestellt worden war. Ein zweiter Hafen, der einen Zugang zum Salzwasser besaß, entwickelte sich auf der Südwestseite der Bucht von San Francisco und war wiederum nur durch einen längeren Gezeitenkanal erreichbar. Redwood City war in der Mitte der 50er Jahre als „Megesville" auf spanischem Rancholand angelegt worden. Der Ort wurde im nächsten Jahrzehnt als Verarbeitungs- und Verschiffungszentrum für das im bergigen Hinterlande gefällte Holz der SEQUOIA SEMPERVIRENS (Redwood) von Bedeutung, und wurde dann auch nach diesem Hauptartikel der Wirtschaft umgetauft.

Mit dem Ausgreifen der Verkehrsbedeutung San Franciscos erwuchs Collinsville nahe an der Mündung von Sacramento und San Joaquin als Fischerort und Dampferanlegeplatz der ersten Jahrzehnte nach der Goldentdeckung. Suisun wurde ähnlich wie Alviso an der Grenze zwischen Wattensumpf und festem Lande am Nordrande der Suisun Bay in der Zeit des dominierenden Schiffsverkehrs zu einem kleinen Handelszentrum, weil bis dorthin noch auf Wasserfahrzeugen die Waren gelangen konnten, ähnlich wie auch nach Petaluma, Napa, Pacheco und Cordelia. Alle diese Orte sind heute als Zentren des Wasserverkehrs völlig bedeutungslos.

c) Die „East Bay".

Über nahezu 50 km hinweg dehnt sich heute das ununterbrochene besiedelte Gelände auf den Ostufern der Bucht von San Pablo im Norden bis

nach Hayward im Süden. In einem Dutzend verschiedener Stadtgemeinden, die zudem noch zwei verschiedenen Counties angehören, lebt beinahe eine Million Menschen. Nach Nordosten hin finden sich längs der San Pablo Bay noch Ausläufer dieser geschlossenen Siedlungsreihe. Nach Süden hin löst sich der städtische Wohnkomplex, wie auf der gegenüberliegenden Seite nach San José hin, in einer intensiv genutzten landwirtschaftlichen Umgebung auf. Die geographischen Verhältnisse für die Anlage größerer Wohn- und Industrieviertel sind auf dem Ostufer der Bucht außerordentlich günstig, da der Streifen flachen alluvialen Geländes sehr breit entwickelt ist, und zudem anfangs nur sehr sanft nach Osten hin ansteigt, bis dann steil und mächtig jenseits der Verwerfung die nur von einigen Querbächen in engen Schluchten durchbrochenen Berkeley Hills emporsteigen. Eine erste intensivere Bebauung des Geländes der East Bay hatte sich im Zusammenhang mit der Entwicklung San Franciscos ergeben. Im Jahre 1849 hatten sich die ersten amerikanischen Siedler regelrecht als „Squatter" auf dem Lande spanischer Grundbesitzer niedergelassen. Nordwestlich des zur Bucht hin geöffneten Lake Merrit entwickelte sich an dem Kanal, der die Halbinsel Alameda vom Festlande abschnitt, in einem geschützten, mit Eichen bestandenen Winkel des sonst baumarmen Bereiches der East Bay, die Stadt Oakland. Sie wird im Anfang der 60er Jahre als ein hübsch gelegener Platz mit schönen Wohnungen geschildert. Die vielen Eichen fielen später der rücksichtslos vorgenommenen Stadtvergrößerung zum Opfer, bis zu Anfang dieses Jahrhunderts nur noch einige wenige übrig waren. Die letzte, vor der City Hall stehende, wurde zu Beginn des ersten Weltkrieges ein Opfer der verkümmernden Wirkung der Großstadtluft. Oakland wurde in jenen Jahren, genau so wie das etwas weiter südwärts auf der gleichnamigen Halbinsel erwachsende Alameda zum unmittelbaren Vorort von San Francisco. Nach der im Jahre 1850 erfolgten Errichtung des Fährverkehrs erbauten mehr und mehr wohlhabende Bürger von San Francisco ihr Wohnheim auf der gegenüberliegenden Seite der Bucht. Oakland und Alameda erwarben sich frühzeitig den Ruf „Schlafkammer" von San Francisco zu sein. Alameda ist in klimatischer Hinsicht vielleicht noch mehr als Oakland von der Natur begünstigt. Die Zahl der nebelfreien Tage ist in allen Orten der „East Bay" weit größer als in San Francisco, weil sich naturgemäß die Nebelwolken bei ihrem Wege über San Francisco und die Bucht hinweg zum Teil auflösen oder auch aufsteigen. Am wenigsten günstig scheint noch das dem „Golden Gate" unmittelbar gegenüberliegende Gelände zu sein. Ausgerechnet dort ist Mitte der 60er Jahre die Universität von Kalifornien auf einem ehedem von Eichenbeständen überzogenen Hang am Fuße der Berkeley Hills entstanden. Der Nebel belästigt auf der East Bay-Seite die Bewohner vor allem in den höheren Lagen, in dem sog. „Fog Belt" der Berkeley Hills, wohin die besseren Wohnviertel im Laufe der letzten Jahrzehnte vorgedrungen sind. Die neuesten Häuser sind oftmals fast wie Pfahlbauten an die steilen Hänge geklebt, an denen sich in den mesozoischen Sedimenten während der Regenzeit Bergschlipfe entwickeln, mit denen zuweilen einzelne der leichten Holzhäuser zu Tale rutschen. Berkeley wurde nach einem englischen Philosophen benannt. Die Siedlung, die um den „Campus", d. i. das Universitätsgelände, herum erwuchs, wurde erst im Jahre 1878 inkorpo-

riert, d. h. zur Stadt erhoben Ein zweiter vielleicht älterer Kern für Berkeleys Entwicklung hatte weiter buchtwärts im flachen Gelände gelegen. Das rasche Wachstum der Siedlungen an der East Bay begann nach dem großen Erdbeben von 1906. In jener Zeit erhielt auch Oakland seine heutigen Grenzen, die eine Fläche von etwa 150 qkm einschließen. In ihr finden sich alle Übergänge vom Wattenbereich über das flache feste Land zum hügeligen und schließlich zum bergigen Gelände. Oaklands Wachstum ist nach NW, N, E und SE hin vor sich gegangen. Mit dem Wachstum der Stadt hat auch bald die Industrialisierung eingesetzt. Die Entwicklung zum modernen Hafen ist erst jüngsten Datums. Noch im Jahre 1885/86 war Oaklands wirtschaftliche Bedeutung gegenüber San Francisco außerordentlich gering. Wenn das steuerpflichtige Einkommen von San Francisco in jenem Jahre mit 228 Mill. Dollar angegeben wird, so betrug das von Oakland nur etwas mehr als ein Zehntel der Summe[1]). Oakland war zu jener Zeit eben nicht viel mehr als ein unmittelbarer Vorort von San Francisco, denn die Einwohnerzahlen verhielten sich etwa wie 1 : 6[2]).

Inmitten des Farmlandes auf dem Ostufer der Bucht entstanden im Laufe der ersten Jahrzehnte nach der Goldentdeckung weitere Siedlungen. Weitverstreut lagen die landwirtschaftlichen Höfe um Mt. Eden herum, wo heute nur noch einige Gebäude an einer Straßenkreuzung und ein großer Friedhof an die Zeit erinnern, da sehr viele Norddeutsche hier herum siedelten. Eine große Reihe von Anlegeplätzen am flachen Ostufer der Südhälfte der Bucht entstand damals, die heute, da sie funktionslos geworden sind, meist nicht viel mehr darstellen als bloße Namen auf der Landkarte, z. B. Eden Landing. Zu den spät entstandenen Gründungen gehört Richmond am Potrero San Pablo, das um die Jahrhundertwende als Eisenbahnpunkt und kurz danach als Industriezentrum Bedeutung zu erlangen begann.

Auch in der „East Bay"-Region ist fast allenthalben das rechteckige Schachbrettmuster für die Grundrißgestaltung der Siedlungen angewandt worden. Erst neuerdings, seit der intensiven Automobilisierung, sind an den steileren Hängen der Berkeley Hills windungsreiche Straßen angelegt worden. Seit Beginn des letzten Krieges hat in den nordwärts an Berkeley anschließenden Vierteln wie auch südwärts von Oakland die Siedlungstätigkeit gewaltige Ausmaße angenommen. Richmond[1]) stellt das beste Beispiel für eine „Mushroom City" dar; Hayward mit dem seit Kriegsende entwickelten Castro Valley gehört ebenfalls in diese Kategorie. Der neue Wachstumsboom der 40er Jahre wurde mit großer Rücksichtslosigkeit betrieben. In Richmond wurde ein 35 m hoher Hügel El Cerrito einfach abgetragen, weil Platz benötigt wurde und auch weil man das Gestein als Baumaterial gebrauchen konnte. Südlich von San Leandro entstand San Lorenzo Village als ein Wartime Housing Project mit einstöckigen Wohnhäusern, mit einem kleinen Einkaufsviertel und einer Art Plaza. Gleich daneben erheben sich die San Lorenzo Manors mit größeren,

---

[1]) *Kirchhoff, Th.:* Californische Kulturbilder. Cassel 1886.

[2]) US Bureau of the Census 1952. Statistical Abstract of the United States. Wash. 1952. S. 20.

[1]) Chamber of Commerce Richmond. Handbook of Richmond, Cal. 1950.

dafür auch sehr viel teureren und ansehnlicheren Wohnungen von 6 Zimmern. Noch nach dem ersten Kriege war Albany eine Siedlung, in der, wie man scherzhafterweise im Volksmunde sagte, die „Bootlegger" herrschten, weil dort dank der schlechten Handhabe der Gesetze allerlei Schnapshändler trotz des Alkoholverbotes ihrem Treiben unbehelligter als im benachbarten Berkeley nachzugehen vermochten. Heute erstrecken sich Albanys Wohnviertel von der Nähe des Bayufers bis auf die Abhänge der Berkeley Hills und gerade die höher gelegenen Wohnviertel wetteifern an Lage und Schönheit mit den besten von Berkeley.

Auf hügeligem Gelände liegen auch hier auf dem Ostufer vielfach die Wohnviertel der bessergestellten Schichten, während auf flachem Grunde die der einfachen und mittleren Klassen zu finden sind. Weitreichende Verallgemeinerungen lassen sich nicht leicht machen, weil, wie bei all den rasch gewachsenen amerkanischen Städten Altes und Neues, ausgesprochene Vornehmheit und Reichtum, größte Armut und Slum- und Elendsviertel nebeneinander zu existieren vermögen. Für die Unterbringung der im Kriege in großen Mengen hereingeströmten Arbeitskräfte mußten allenthalben Wohnungen geschaffen werden. Wie in Deutschland Baracken gebaut wurden, so entstanden hier die „Temporary Housing Projects", Wohnhäuser, die meist für mehrere Familien bestimmt waren und die oft richtige Mietskasernen darstellen. Auch diese Bauten sind natürlich aus Holz gefertigt und mit der Absicht gebaut, sie rasch, nach beendetem, gewonnenem Kriege wieder abreißen zu können. Tatsächlich haben diese nur für bestimmte Zeit errichteten Wohnbauten den Krieg überdauert. Sie beherbergen heute noch viele Zehntausende von Menschen. Sie finden sich besonders dort, wo infolge der stärkeren Aktivität der Rüstungsindustrien die größte Wohnraumnot bestand, beispielsweise in Richmond, wo östlich einer winzigen, nach der Jahrhundertwende entstandenen älteren Siedlung am Ostufer des Potrero San Pablo nun in flachem Gelände der „Richmond Housing District" an die 70 000 Menschen unter Bedingungen beherbergt, die oft an einen Slum erinnern.

Für das Bild der Siedlungen an der East Bay sind die Eisenbahnen von besonderer Bedeutung geworden. Die Bahnen waren ursprünglich auch Personenbeförderer innerhalb des heutigen East Bay-Siedlungsbereiches gewesen. Ihre Hauptbedeutung für das Stadtbild der Gegenwart beruht darin, daß längs ihres Verlaufs sich die bevorzugten Standorte für allerlei Industrien entwickelt haben (Abb. 5). Von San Leandro bis beinahe nach Richmond hinauf trennen die Gleise die Wohnbereiche der Städte von den schwer zugänglichen, in Wattenland übergehenden Bayufern.

Wie das Bahnnetz ist auch das System der Hauptstraßen der East Bay im wesentlichen von Norden nach Süden gerichtet. Im mittleren Teil des ganzen Siedlungskomplexes dagegen, in Oakland, verlaufen die Straßen zum Zentrum und z. T. nach Westen, wo früher die zahllosen Fährboote an den weit in die Bucht hinaus vorstoßenden Molen anzulegen pflegten. Anders als in San Francisco hat auf der Ostseite der Bay der Bau der großen Brücke keine allzu entscheidenden Änderungen im Gesamtgefüge der Hauptverkehrsrichtungen in den wichtigsten Stadtbereichen

gebracht. Oakland und Alameda sind seit 1934 durch einen Tunnel verbunden, der unter dem San Antonio Creek hindurchführt. Durch das in raschestem Tempo stattfindenden Auseinanderfließen der Siedlungen sind im Südosten von Oakland viele der seit langer Zeit intensiv genutzten landwirtschaftlichen Böden, Obsthaine, Felder und Gemüsekulturanlagen dem Siedelwillen zum Opfer gefallen. Das ist auch westlich des Südzipfels der Bucht der Fall. In dem flachen Gelände, das die Bucht von San Francisco im Süden umzieht, war die Landwirtschaft seit alter Zeit schon in besonderem Grade intensiviert worden[1]).

In den durch den Broadway-Tunnel neu erschlossenen Teilen der Contra Costa County lebt in einer von Nebel wenig heimgesuchten hügeligen Umgebung in oft unregelmäßigen, noch nicht zu Städten gewordenen Siedlungen, sozusagen „rurban", ein großer Teil der in den benachbarten Großstädten der „East Bay" arbeitenden Bevölkerung. Von den nahezu 300 000 Einwohnern der Contra Costa County wohnte 1950 fast ein Drittel außerhalb der eigentlichen Städte. Die kleinen Städte Pittsburg, Martinez und Antioch vergrößerten ihre Bevölkerungszahl in der letzten Censusdekade beträchtlich; die industriellen Zwergwohnsiedlungen Hercules, Pinole u. a. wuchsen nur um einen gewissen Prozentsatz an. Im ganzen machte aber das absolute und auch das relative Bevölkerungswachstum nördlich von Richmond und San Pablo nicht so große Fortschritte, wie in den um die Kernbereiche Oakland-Berkeley-Alameda herumgelegenen Siedlungen Hayward, San Leandro, Richmond und San Pablo. Vallejo und Benicia haben ebenfalls an diesem Wachstum teilgenommen.

d) Die Satelliten von San Francisco auf der San Francisco Peninsula.

Das nach Süden hin weithin abgeriegelte San Francisco vermochte gewisse Ausläufer längs jener tektonisch bedingten, mit jungen Aufschüttungen erfüllten Tiefenfurche zu entsenden, die sich zwischen den San Bruno Mountains und den nordwestlichsten, steil am Meere abbrechenden Ausläufern der Buriburi-Kette hinzieht. Diese Furche hatten schon die Spanier als bequemsten Weg zur Mission hin gefunden. In den ufernahen Landstrichen südlich der San Bruno Mountains ist heute die siedlungsgeographische Fortsetzung San Franciscos zu suchen. Die Orte im Regenschatten der „Peninsula" sind gegenüber San Francisco in klimatischer Hinsicht sehr bevorzugt. Betragen die Niederschläge im Durchschnitt des Jahres in San Francisco an die 55 cm, so sinkt die jährliche Regenmenge in Palo Alto auf 30—40. In den Saratoga Foothills, wo im Hinterlande die Berge mit Wäldern der hohen SEQUOIA SEMPERVIRENS (Redwood) überzogen sind, belaufen sie sich auf das Doppelte. So ist es verständlich, wenn im Regen und Nebelschatten zwischen den Bergen und dem Wattenland der Bucht in den ersten Jahrzehnten nach der Entdeckung des Goldes reichgewordene Kalifornier sich oft sehr großzügig angelegte Landsitze schufen. Auf derartigem ländlichen Besitz ist 1891 die private Stanford-Universität eröffnet worden, die den Namen des Sohnes des großen Eisenbahnmagnaten

[1]) *Pfeifer, G.:* Die räumliche Gliederung der Landwirtschaft im nördlichen Kalifornien. Leipzig 1936.

und Finanzherren Kaliforniens jener Zeit trägt, der an der Verwirklichung der ersten transkontinentalen Bahnverbindung maßgeblich beteiligt war. Zur sonnenreichen Stanford University gehört die Stadt Palo Alto, die in einiger Entfernung vom eigentlichen „Campus" an der Bahn erwuchs.

Unmittelbar südlich von San Francisco schließt sich heute, nur durch die politische Grenze getrennt, Daly City an, ein Vorort schlichten Charakters, der im letzten Kriege besonders rasch gewachsen ist und nun eine Unzahl jener einfachen, aus Holz gefertigten, hell gestrichenen Einfamilienhäuser aufweist, wie sie für die Bucht kennzeichnend sind. Auch die Fußbereiche der Nordhänge der San Bruno Mountains sind in den unteren Teilen bereits zum Teil bebaut. Es ist erstaunlich, mit welcher Schnelligkeit der Häuserbau neuerdings allenthalben vor sich zu gehen pflegt. Mit Maschinen wird der Hang etwas ausgeschachtet, eine flache Betonplatte wird als Unterbau auf den ausgeschachteten Boden gegossen, dieser mit Betonseitenwänden von 1 m Höhe versehen. Der Holzbau wird dann daraufgesetzt. Ein Keller ist nicht vorhanden. Von jeher hat man bei Häuserbauten keinen großen Wert auf Dauerhaftigkeit gelegt. Im allgemeinen ist die Lebensdauer eines einfachen billigen Hauses auf 30—35 Jahre berechnet. Nach dieser Zeit soll es verschwinden und durch ein neues ersetzt werden. Kein Wunder, daß nach Ablauf dieser Zeit viele Häuserviertel als Wohnbereiche nicht mehr geschätzt werden können und zu Armuts-, wenn nicht gar zu Slumdistrikten heruntersinken.

In dem Längstalzug zwischen San Bruno Mountains und den Hügeln im Westen ist nach Überfüllung der im Innern der Stadt gelegenen, zu klein gewordenen alten Friedhöfe der Friedhofsbezirk von San Fraicisco mit einer Unzahl von Kirchhöfen entstanden. Ein riesiges Gelände dient den verschiedenen Kirchen, Nationalitäten und Rassen zur Bestattung der Toten. Sogar ein Begräbnisplatz für liebgewordene Haustiere, sog. „Pets", ist vorhanden. Die Wohnbereiche der Lebenden und die der Toten scheinen aufs engste miteinander zu verschmelzen. Eine der Hauptarterien des heutigen Autoverkehrs, der sog. Camino Real, wie auch ein Zweig der Southern Pacific, schneiden durch dieses Totenreich mitten hindurch, während die zweite große Straßenverbindung, der Bay Shore Highway, in unmittelbarer Nähe der Bucht hinzieht.

Mit der Vergrößerung San Franciscos und mit dem Wachstum der wirtschaftlichen Bedeutung der Bayregion sind die kleinen städtischen Zentren, die in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts südlich der Großstadt erwachsen waren, miteinander zu einem schmalen, langen Siedlungsverband verschmolzen. San Francisco wirkt im Kartenbild der Bevölkerungsverteilung wie ein breiter Kopf, der einem langen und schmalen Hals aufsitzt. Auf der Hügelzone unmittelbar in der Nähe der Flachlandaufschüttungen sind die schönsten Wohnviertel der „Peninsula" errichtet worden, die vereinzelt zu den vornehmsten und exklusivsten der Bay gehören, wie etwa Belmont und Burlingame, während auf den „Bayflats" auf oft künstlich erhöhtem Wattenlande billigere Wohnviertel entstanden sind, die bei den starken Regenfällen des Winters leicht überflutet werden können.

e) Marin County.

Die nördlich von San Francisco gelegene Marin County wurde in diese neue riesenstädtische Entwicklung in stärkerem Maße erst nach der Erbauung der Brücke über das Golden Gate einbezogen. Die Richardson Bay, in der in den 60er Jahren die Kabeljaufänger der nordpazifischen Randmeere ihre Ware anzulanden pflegten, war zu einem der Standorte der bis heute von den Chinesen betriebenen Garnelenfischerei geworden. Von den drei vorgeschobenen Punkten Tiburon, San Quentin und Sausalito aus führten die Gleise der Northwestern Pacific nach Ukiah und in das Herz der nördlichen Coast Ranges. Heute sind nur noch die von Tiburon und Sausalito abführenden Trassen erhalten. Eine weitere Bahn, die ehedem von Sausalito nach Nordwesten mitten in den höchsten Teil der County, zum Fuß des Mt. Tamalpais hinführte und in Mill Valley endete, ist verschwunden. Sie war in früheren Jahrzehnten eine ausgesprochene Ausflüglerbahn für die San Franciscoer Einwohner gewesen, die vor der Zeit der radikalen Automobilisierung in großen Scharen an den Feiertagen mit den Fährbooten nach Marin County hinüberzufahren pflegten, um dort dem Sport des „Hiking", d. i. Spazierengehen und Umherkraxeln zugleich, nachzugehen. Mill Valley war der Hauptausgangsort für derartige Touren. Dort wimmelte es von kleinen Hotels, Cafés und Restaurants. An den Hängen des Mt. Tamalpais waren sogar Rasthütten nach europäischem Muster entstanden, im Chaparral des Gebirgsmassivs waren Kletterpfade und Spazierwege hergerichtet worden. Die Sitte des „Hiking" ist heute im Aussterben begriffen. Die Pfade sind verfallen und wachsen wieder mit Chaparral zu. Am ehesten vernimmt man noch deutsche Stimmen auf den Höhen der Berge, da eingewanderte Deutsche in alter Anhänglichkeit an die Sitte des Spazierengehens noch zuweilen an Sonntagen den Mt. Tamalpais besteigen. Das Automobil hat den Wandersport in einem dafür prädestinierten Gelände in unmittelbarer Umgebung der Großstadt ruiniert. Die Versuchung, die für den Autofahrer darin besteht, immerfort auf den Gashebel zu treten und damit dem „Gesetz der Landstraße" zu gehorchen, ist zu groß. Sie treibt die Autofahrer an, immer größere Strekken, sei es auch nur um des Fahrens willen, zurückzulegen, mit dem Erfolg, daß an Sonntagnachmittagen und Sonntagabenden die Zufahrtsstraßen zum Großstadtbereich von langen Schlangen heimkehrender Autos übervölkert sind, so daß das Fahren dann zur Qual wird. Die Freude am Genießen des Nahegelegenen, an den kleinen, leicht erreichbaren Zielen der Umgebung schwindet. Mobilität und Beweglichkeit wird bei vielen zum Selbstzweck. Andere wiederum suchen in weiter abgelegenen Gebieten an der Küste oder in der Sierra ihre Erholung. Fast immer aber müssen erst lange Fahrstrecken überwunden werden, um auch die besser gestellten von der Stadt aus zu ihrem Landhaus zu bringen. Marin County dient auch heute noch in ausgesprochenem Maße zur Erholung. Die schreienden, großflächigen Plakate, die allenthalben in den USA längs der Autowege und - straßen aufgestellt sind, sind dort verboten. Heute kann der Gipfel des Mt. Tamalpais mit dem Auto befahren werden, genau so wie der Mt. Diablo östlich von Oakland. In den Winkeln der Buchten und in den kleinen Talweitungen auf dem der Bucht zugewandten Teil der Halb-

insel haben die alten kleinen Siedlungskerne ihre Einwohnerzahl gewaltig zu vermehren vermocht. Dort hat außerhalb der Sumpfwatten dasselbe pilzhyphenhafte unregelmäßige Wachstum eingesetzt, wie sonst vielerorts an der Bucht. Die „Marin Peninsula" gehört im großen ganzen zu den vornehmeren Wohnbereichen. Sausalito, von wo aus auch heute noch Fischer ihre Netze in der Bucht auslegen, erinnert mit den weißgetünchten, hoch an den Berghängen emporkletternden Häusern anspruchslosere Betrachter zu mindestens aus der Ferne an Amalfi. San Rafael, Corte Madera und San Anselmo, dann auch das winzige bei Tiburon gelegene Belvedere mit seinem Yachthafen sind Gegenstücke zu Burlingame und Belmont auf der „Peninsula" und über die Golden Gate-Brücke hinweg in kurzer Zeit von San Francisco aus zu erreichen. Nahe an der Richardson Bay ist bei Sausalito in einem Seitental Marin City als „Wartime Public Housing Project" entstanden. Die 5000 Einwohner zählende Siedlung liegt in einem amphitheaterartigen Rahmen. Die braune Holzbarackensiedlung wurde gebaut, um Arbeiter unterzubringen, die in den Werften von Sausalito ihre Beschäftigung finden sollten. Sie stellt ein werdendes Slumviertel dar. Auf dem von den Gezeiten noch gelegentlich berührten benachbarten Sumpfland sind kleine Gruppen von auf Pfählen errichteten Bretterbuden durch Laufstege mit dem festen Lande verbunden. Es sind die Wohnungen der Ärmsten, oder doch derjenigen, die nicht die Steuern zahlen wollen, die ihnen das Leben in einer geschlossenen Ortsgemeinde auferlegt, die aber doch nahe genug an den größeren Zentren zu leben wünschen.

Unberührt von den Siedlungsvorgängen blieb die Reihe der kleinen Inseln, die gerade im zentralen Teil der Bucht von San Francisco so viel Abwechslung ins Bild der Landschaft hineintragen. Die Inseln sind Eigentum der Regierung der Vereinigten Staaten und als solche der Nutzung durch Privatleute entzogen. Angel Island war in früheren Jahrzehnten Quarantänestation für Einwanderer. Yerba Buena mit dem künstlich geschaffenen Treasure Island dient als Stützpunkt für die Marine und das kleine Alcatraz, das wie eine Festungsinsel wirkt, hat zweifelhaften Ruhm als Gefängnis des Bundes erhalten, wo mancher große Gangster das Ende seiner Tage hat, bzw. noch verbringt.

6. *Die Organisation des Zusammenlebens innerhalb des Metropolitan Area durch „City", „County" und „District".*

Das Entstehen einer „Conurbation" von derartig großen Ausmaßen und solch eigenartiger Gestaltung, wie man sie um die Bucht herum findet, bietet hinsichtlich der Gestaltung des Zusammen- und Nebeneinanderlebens besondere Aufgaben. Ein großer „Metropolitan Area", der sich im flachen Gelände um einen großen Stadtkern entwickelt hat, bereitet den verantwortlichen Stellen im allgemeinen sehr viel weniger Schwierigkeiten und Probleme (Abbildg. 1). Denn die Zahl der Counties und der Städte, die am „San Francisco-Oakland Metropolitan Area" teilhaben, ist überaus groß, auch wenn der ganze Bereich innerhalb eines einzelnen Staates liegt und nicht, wie im Falle von Greater New York, deren zwei daran teilhaben.

In Kalifornien sind für die Behandlung der Probleme des Zusammenlebens verschiedene Siedlungsorganisationen als regionale Einheiten zuständig. Als Städte, als *„cities"*, werden körperschaftlich organisierte räumliche Einheiten bezeichnet, die sich selbst regieren, sich im Rahmen der Verfassung des Landes eigene Gesetze und Verordnungen geben können und die über eine eigene Polizei, über eigenes Feuerlöschwesen, Gesundheitswesen, Schulwesen, eigene Wasserversorgung usw. verfügen. Derartige Städte gibt es an der Bucht in großer Zahl, mit San Francisco, das schon frühzeitig Stadtrecht erhielt, angefangen.

Südlich von San Francisco liegen auf der Halbinsel die Städte Daly City, Colma, Burlingame, Belmont, Hillsborough, San Bruno, San Mateo, South San Francisco, San Carlos, Redwood City, Atherton, Menlo Park, Milbrae, Palo Alto, Mountain View, Sunnyvale, bis nahe an San José aufgereiht. In Alameda County liegen um Oakland herum Alameda, Albany, Berkeley, Emeryville, Hayward, Piedmont und San Leandro. Auch Alviso ist noch „Stadt" geblieben. In Marin County liegen innerhalb des „Metropolitan Area" die Städte Belvedere, Corte Madera, Fairfax, Larkspur, Mill Valley, Ross, San Anselmo, San Rafael und Sausalito, in Contra Costa des weiteren nahezu ein Dutzend.

Einige dieser Städtchen sind wirklich sehr winzig. Belvedere, die wohlhabende Siedlung reicher Leute, zählte 1950 nur 800 Einwohner, andere, wie z. B. Atherton oder Belmont, haben auch nur wenige Tausend Einwohner. Manche der Städte, die frühzeitig gegründet wurden, sind klein, weil sie nicht zu wachsen vermochten, z. B. Alviso, andere, wie z. B. Belvedere, werden von den Stadtbürgern, den Trägern der städtischen Gewalt, bewußt exklusiv und somit klein gehalten. Insgesamt gehören zum „Metropolitan Area" nahezu 50 selbständige Siedlungen mit Stadtrechten. Ein großer Teil der Bevölkerung des „Metropolitan Area" lebt indes außerhalb der Grenzen der inkorporierten Städte. Das mögen an die 350—400 000 Menschen sein. Für die Aufrechterhaltung der Ordnung und Zusammenlebens unter diesen ist die „County" verantwortlich, die Polizeibeamte, Richter usw. stellt. Indes vermag die Countyverwaltung, die im allgemeinen nur auf die Befriedigung und Versorgung der Bedürfnisse dünn besiedelter ländlicher Bereiche eingestellt ist, nicht den Anforderungen der Siedlungskomplexe städtischen oder halbstädtischen Charakters zu genügen. Deshalb schreiten die Bewohner der verstädterten Countybezirke außerhalb der inkorporierten Städte zur Bildung von besonderen regionalen Interessengemeinschaften, sog. „Districts", die durch gemeinsamen Beschluß der Einwohnerschaft eines bestimmten Bereiches gefordert und dann durch den Staat genehmigt und garantiert werden können. Es bestehen zahlreiche Möglichkeiten zur Bildung solcher Verbände auf den verschiedensten regionalen Ebenen, etwa zum Schutz vor Feuergefahr, zur Lösung der sanitären und Abwässerfragen, des Schulwesens, des Baus von Häfen, der Wasserversorgung, usw. Jeder „District" steht unter der Aufsicht einer gewählten Behörde, des sog. „Board".

Die Bewohner eines im Süden der Stadt Palo Alto neu emporgewachsenen Wohnbereiches gehören beispielsweise einer ganzen Reihe derartiger verschiedener und sich über verschieden große Flächenbereiche ausdeh-

nender Bezirke an, z. B. dem Palo Alto School District, dem Los Encina Sanitary District, dem Barron Park Fire District, usw. Die Bewohnerzahl von Palo Alto wird, wie die von vielen anderen Stadtgemeinden, dementsprechend von sehr verschiedener Größenordnung sein, je nachdem, ob man nun nur die Zahlen der innerhalb der Stadtgrenzen Wohnenden angibt, oder auch jene Gruppen mit einschließt, die außerhalb der Stadtgrenzen lebend, zum unmittelbaren geographischen Orts- und Wohnbereich gehören. Palo Alto hat dementsprechend 27 bzw. 37 000 Einwohner, San Carlos deren 12 bzw. 17 000 usw.

Countyverwaltung und Stadtverwaltung genügen bei der Möglichkeit der Bildung von Districts, um das Leben innerhalb der Gemeinschaften und dieser unter- und miteinander zu regeln. Die Begriffe „Town" und „Village", „Stadt" und „Dorf", die oft und gern zur Bezeichnung irgendwelcher Agglomerationen in mehr oder weniger ländlicher Umgebung angewendet werden, besitzen in Kalifornien keine gesetzliche Fundierung. Man kann sie bestenfalls zu einer funktionalen Klassifizierung der Siedlungsformen heranziehen. Im Kalifornien der Frühzeit spielten auch die „Townships", denen ja heute im Mittelwesten noch in einigen Staaten eine gewisse Reihe von Rechten eingeräumt ist, die z. B. Straßen bauen dürfen, als Verwaltungseinheiten eine Rolle. Als juristische Verwaltungseinheiten blieben sie bis ums Jahr 1950 erhalten. Seitdem sind sie verschwunden und nur mehr noch historisch bedeutsam. Auf älteren Karten sind sie noch vermerkt.

Bei dem Wachstum des großstädtischen geschlossenen Siedlungskörpers auf der East Bay sind einige winzige Stadtbereiche entstanden, die sich zwischen die großen Verwaltungseinheiten einschalten. Piedmont ist eine exklusive vornehme Wohnstadt, die auf allen Seiten von Oakland eingeschlossen ist, die selbstverständlich auf alle ihr zustehenden, aus dem Stadtrecht hervorgehenden Privilegien pocht, dabei aber von vielen der Leistungen, die die umliegende Großstadt aus den ihr zufließenden Steuermitteln schafft, profitiert. Emeryville, das am Wasser der Bucht zwischen Berkeley und Oakland eingekeilt liegt, ist dagegen eine ausgesprochene Industriesiedlung, d. h. ein Standort von Industriewerken, aber kein Arbeiterwohnort, mit noch nicht einmal 3000 Einwohnern. Von 1940 bis 1950 ist die Wohnbevölkerung dieser Stadt, die wohl ein Rathaus, aber keine einzige Kirche, kein Krankenhaus, kein Kino, keinen Friedhof besitzt, um nur 14 % angestiegen. Der Wert der Steuerveranschlagung der Gemeinde beträgt dagegen ein Drittel des Wertes derjenigen von Berkeley, das nahezu 40 mal soviel Einwohner zählt! Die Steuervergünstigungen, die diese „Stadt" den nicht im Orte wohnenden Kapitalisten gewährt hat, ist für die große Zahl der Industriewerke verantwortlich. In der Steuerveranlagung von fast $ 1700 pro Kopf im Jahre 1950 für Piedmont, die die von Oakland um 50% übertrifft, kommt der Reichtum seiner Bewohner recht gut zum Ausdruck[1]). Neben den „District"-Organisationen beschränkten regionalen Umfanges gibt es auch solche, die sich über große

[1]) San Francisco, American Guide Series, New York 1947, S. 415.
California State Chamber of Commerce, Economic Survey of California (Reprint from Calif. Blue Book) 1950, S. 814.

Räume hinwegstrecken und die von einer ganzen Reihe von städtischen Siedlungen gemeinsam getragen werden. Es ist verständlich, daß im allgemeinen zwischen den Siedlungen an der westlichen und dem auf der östlichen Buchtseite in administrativer Hinsicht wenig Beziehungen bestehen. Sind doch tatsächlich in jüngster Zeit Oakland und San Fráncisco in mancher Hinsicht, seit der Hafen von Oakland ausgebaut worden ist, zu Rivalen geworden. Auf der East Bay hat sich der Drang und Zwang zur Zusammenarbeit als besonders stark erwiesen und zu gemeinsamem Vorgehen bei der Behandlung von mancherlei Fragen geführt.

Eine besondere Schwierigkeit bietet in einem sommertrockenen Gebiet mit nicht sehr hohen winterlichen Niederschlägen die Wasserversorgung, da die Industrien und der Lebensstandard des modernen Amerikaners sehr große Mengen erfordern. Man hat selbstverständlich zunächst die Möglichkeiten herangezogen, die die unmittelbare Umgebung bot, schließlich aber, da die lokalen Wasservorräte nicht ausreichten, die in der Sierra Nevada fallenden Niederschläge erschließen müssen. Von zwei großen Stauseen in der mittleren Sierra Nevada aus wird das Wasser nach Westen geleitet. Vom Hetch Hetchy-Damm führt eine Leitung nach San Francisco und zur „Peninsula"; von der Pardee-Sperre am Mokulumme River wird das Wasser über 150 km hinweg nach der East Bay gebracht, wo jeweils eine ganze Reihe von Seebecken der Aufspeicherung dienen. An dem im Jahre 1923 gebildeten Eastbay Municipal Utility District sind die meisten der zentral gelegenen Siedlungen des Ostufers beteiligt. Viele der zur „Conurbation" gehörigen Orte befriedigen ihren Wasserbedarf noch aus eigenen Quellen, beispielsweise erhält Stanford University das Trinkwasser aus lokalen Quellen, das Bewässerungswasser dagegen aus dem Searsville-Stausee in der Coast Range. Die neben Stanford erwachsene Wohnstadt Palo Alto muß völlig von Hetch Hetchy aus versorgt werden. Im Gebiet der „Upper Bay", also an der Carquinez-Straße und an der Suisun Bay ist die Wasserversorgung der einzelnen kleinen Orte und die der Industrieanlagen durch eine ganze Reihe von Wasserwerken gesichert, z. T. wird auch das Wasser des San Joaquin herangezogen. Vom untersten Laufe dieses Flusses zweigt als Teilstück des „Central Valley System" der Contra Costa Canal ab, der südlich von der Suisun-Bucht nach Westen zieht, und Gemeinden, Industriewerke und landwirtschaftliche Betriebe mit Süßwasser versorgt. Man hat die Verlängerung bis nach Richmond in Aussicht genommen, weil der Süßwasserbedarf der Industrie dort immer größere Ausmaße annimmt. Die Kosten für Wasser sind dementsprechend verhältnismäßig hoch. Wasser ist im allgemeinen meist teurer als im immerfeuchten Osten der Staaten. Zweifellos waren die hohen Wasserkosten lange Zeit hindurch ein wichtiges Hemmnis für die Ansiedlung von Industriezweigen.

Mit der Wasserversorgung ist die Entfernung von Abwässern und Abfällen sehr eng verbunden. Die East Bay-Siedlungen leiden besonders stark unter Schwierigkeiten. Die Notwendigkeit zu gemeinsamem Vorgehen der einzelnen Gemeindebereiche und die Bildung von übergeordneten Districten ergab sich fast von selbst. Um eine ordnungsgemäße Behandlung des Nutz- und Trinkwassers zu gewährleisten, sind die betreffenden Wassereinzugsgebiete unter besonderen Schutz gestellt worden. Dazu gehören z. B. die gleichzeitig der Erholung dienenden Hänge des mit Cha-

parral bestandenen Mt. Tamalpais auf der Marin Peninsulta, von wo der größte Teil des Wassers zur Versorgung der Siedlungen auf dieser Halbinsel herkommt. Auf den Höhen westlich des Wohnbereichs der San Francisco Peninsula finden sich solche Schutzgebiete und ebenso hat man innerhalb der Berkeley Hills unmittelbar um die Speicherseen herum jenseits des ersten Kammes derartige Schonbereiche geschaffen, die nun weitgehend identisch sind mit einem Gürtel von Parkanlagen, die der Erholung dienen sollen und die auch das Wachstum der Städte nach Osten hin eindämmen helfen. Dieser große Parkgürtel ist heuzutage infolge der starken „Automobilisierung" nicht in zweckentsprechender Weise genutzt. Inmitten der Grenzen der Stadt Albany auf der East Bay liegt in unmittelbarer Nähe der Bucht ein isolierter 90 m hoher Berg, der Albany Hill, der verhältnismäßig steil ansteigt und mit den aus Australien eingeführten, zu Charakterbäumen der Umgebung der Bucht gewordenen hochgewachsenen Eukalypten *(E. globulus)* bestanden ist. An seinem Fuße breiten sich Wohnviertel aus; eine der Hauptarterien des Autoverkehrs führt daran vorbei. Aber der Hügel liegt völlig ungenutzt da. Kein Gasthaus ist auf seinem Gipfel zu finden, nur gelegentlich verirrt sich jemand dorthin. Die schöne Aussicht, die man bei einiger Pflege der Anlage von dort aus über weite Teile der Bucht haben könnte, ist durch dichten Waldbestand verwehrt. Denn der moderne Amerikaner geht nicht spazieren. Sogar in einer von der Natur so sehr begünstigten Landschaft wie der der Bay gibt es kaum Möglichkeiten, die Schönheiten der Natur- und Kulturlandschaft in einer dem Mitteleuropäer gemäßen Weise zu genießen Der Spaziergänger ist zu einem Kuriosum geworden. Die schönsten Aussichtsplätze sind häufig genug, wenn nicht meist, einzelnen wohlhabenden Besitzern vorbehalten. Das in der Nähe der Großstadt oft nur zu berechtigte „Private Property! Keep out!" ist eine Aufforderung, die an Deutlichkeit auch auf dem Lande nichts zu wünschen übrig läßt und die dem vielverspotteten deutschen „Eintritt verboten" an Schärfe und Eindringlichkeit keineswegs nachsteht.

7. *Der Buchtbereich als Industriestandort.*

San Francisco war an der Bucht ursprünglich als Handels- und als Hafenstadt erwachsen, womit selbstverständlich gewisse industrielle Funktionen verbunden waren (Abbildg. 1). Im Laufe der letzten Jahre ist nun die Bucht immer mehr zum Standort wichtiger Industriezweige geworden. Das Wachstum der einzelnen Industrien ging mit dem der Bevölkerung Hand in Hand. Im Jahre 1947 hatte das „Metropolitan Area" von San Francisco - Oakland hinsichtlich der Bevölkerunszahl die achte Stelle in der Reihe der Großstädte der USA erreicht.[1]) Als Industriestadtkomplex lag das Baygebiet indes hinter einer weiteren Zahl anderer Großstadtdistrikte des Ostens zurück. Im genannten Jahre stand die „Bay Conurbation" hinsichtlich der Zahl der Arbeiter an 12., hinsichtlich des durch die Verarbeitung gewonnenen Wertzuwachses der Waren bereits an

[1]) US Dept. Commerce, Bur. of the Census, Statistical Abstract of the United States, Wash. 1950, Seite 55.

9. Stelle. Die Zahlen zeigen, daß die Industrien in starkem Maße wertvolle Güter erzeugen bzw. verarbeiten. Sie beweisen aber unter anderem, daß die Bucht, wie überhaupt der ganze Staat Kalifornien trotz der außergewöhnlich großen Anregungen, die die Industrialisierung im letzten Kriege erhalten hat, noch nicht zu den höchstentwickelten Industriegebieten der Staaten gehört. Tatsächlich spielt der Handel in dem so sehr an Bevölkerungszahl gewachsenen Buchtbereich immer noch eine gewaltige Rolle. Der Weg zur Industrialisierung war beeinflußt durch die Rolle, die Kalifornien als Lieferant von Südfrüchten und von Gemüsekonserven im Rahmen der US-amerikanischen Gesamtwirtschaft sich erwarb. Noch um die Jahrhundertwende lag die Bucht an 17. Stelle hinsichtlich der Zahl der Arbeiter, an 15. Stelle hinsichtlich des erzielten Wertzuwachses unter allen Städtebezirken der USA.

Die industrielle Entwicklung war zweifellos in den ersten Jahrzehnten in besonderem Maße durch den Mangel an Brennmaterial gehemmt worden. Die Schwierigkeiten der Beschaffung von billigem Süßwasser mußten damals, wie vielfach heute noch ihre Wirkung ausüben. Auch der Mangel an geschulten Arbeitskräften mußte sich als ein Hemmnis und ein besonders verteuernder Faktor bemerkbar machen. Den Brennstoffmangel bekämpfte man eine zeitlang durch die Ausbeutung von Kohlelagern in den Bergen zwischen Mount Diablo und Pittsburg. Pittsburg war der Verschiffungsort für diese Kohle. Nachdem die Kohle von den 80er Jahren ab in größeren Mengen ausgebeutet wurde, trug die Stadt eine zeitlang den Namen „Black Diamond". Heute, nachdem kein Bedarf mehr für diese verhältnismäßig minderwertigen Kohlen besteht, sind die alten Zentren des Abbaues in den Bergen nördlich von Mt. Diablo wüst geworden. Manche dieser Bergbausiedlungen, in denen jahrzehntelang chinesische und europäische Bergleute wirkten, sind in den wenigen seither verstrichenen Jahrzehnten völlig verschwunden. Nur die Namen und Eintragungen auf den Karten, hin und wieder auch ehedem von den Chinesen angepflanzte Bäume *(Ailanthus altissima)* erinnern noch daran.

Der industrielle Aufschwung innerhalb des 20. Jahrhunderts wurde durch die Ausnutzung von Erdöl und Elektrizität bewirkt. Seit zu Ende des vorigen Jahrhunderts im südlichen San Joaquin-Tale Öl entdeckt worden war, sind Ölleitungen zur Bucht in großer Zahl gelegt worden. Es besteht zudem ein reicher Tankerverkehr. Die Ufer der Contra Costa County sind seit der Jahrhundertwende zum Standort von vier großen Raffinerien geworden. Wenn auch kein Öl in der näheren Umgebung der Buchten, sondern erst in 300 km Entfernung zu finden ist, so ist doch immerhin Erdgas anzutreffen. Das Rio Vista-Feld liegt unter dem Deltaland des Sacramento - San Joaquin und reicht bis ins Gebiet der Suisun Bay hinein. Es ist seit langem zur Versorgung der Industrieorte an der San Pablo Bay herangezogen worden, während einheimisches und aus dem Südwesten eingeführtes Naturgas allenthalben in Kalifornien für Heizzwecke und in der Industrie verwendet wird.

Die Industriewirtschaft an der Bucht ist durch einige besondere Züge ausgezeichnet. Es wirken sich in starkem Maße von jeher die großen Entfernungen zu den Verbraucherzentren des Ostens und das Vorhandensein

reicher Rohmaterialmengen bestimmter Art aus. Deshalb spielen z. B. die Nahrungsmittelindustrien eine wichtige Rolle. Als Kaffee- und Gewürzverarbeitungszentrum hat San Francisco große Bedeutung. Der letzte Krieg brachte ein gewaltiges Anwachsen des Industriepotentials und der Industriewirtschaft und führte zu einer großen Expansion der Leichtmetall-, der mechanischen und der Schwerindustrie, unter denen der Schiffbau an erster Stelle stand. Infolge der Vergrößerung des Marktes durch den Bevölkerungszuwachs haben dann seit Kriegsende, besonders seit 1947, die östlichen Erzeugerfirmen in steigendem Maße Filialen ihrer Industriefirmen hierhin verlegt. Die Kapitalinvestitionen pro Arbeiter sind wie allenthalben im Fernsten Westen recht hoch.[1]) Mit der wachsenden Industrialisierung ging eine regionale Dezentralisierung der Industriewirtschaft Hand in Hand, die wiederum parallel zu der Ausweitung des „Metropolitan Area" überhaupt lief. Um die Jahrhundertwende waren in San Francisco noch an die 72% aller Lohnempfänger des Gebietes beschäftigt. Damals war die Industrieerzeugung an der Bucht aus Mangel an Brennstoff und Kraft beengt und nur für den lokalen Markt bestimmt. Im Jahre 1947 betrug der Anteil San Franciscos an den Zahlen der Lohnempfänger nur noch 36%.

In gleichem Maße hat auch Oakland in jüngerer Zeit, besonders seit 1919, verloren. Oakland wie auch San Francisco verraten alle Anzeichen einer industriellen Reife und Sättigung, denn selbstverständlich werden die Standorte neuer Industrien meist in die randlich gelegenen Orte verlegt, wo Land billig zu haben ist, wo die Wasserverhältnisse sich besser gestalten und wo Platz für die Fabriken und eventuell auch die Arbeitersiedlungen vorhanden ist. Im Jahre 1879 arbeiteten noch 89% aller Fabrikarbeiter in 5 großen Städten des Buchtgebietes, 1947 waren es nur noch 36%, nämlich 48 000 von insgesamt 131 000 Arbeitern. Während in der Zeit vor dem letzten Kriege 3 private kleinere Schiffswerften neben dem bundesstaatlichen „Mare Island Navy Yard", der einzigen großen Werft außerhalb des Industriegürtels des Ostens, an der Bucht existierten, waren während des Krieges neben Mare Island insgesamt 11 private z. Tl. sehr große Werften in Betrieb. Sie lagen in Oakland, Alameda, Richmond, San Francisco, South San Francisco und Vallejo. Nach Kriegsende schwand, wie nach dem ersten Kriege, die Blüte des Schiffsbaues rasch wieder dahin. Die Werften wurden zum großen Teile zerstört. Die Suisun Bay wurde zu einem der großen Schiffsfriedhöfe Amerikas auserkoren, wo Hunderte von „Liberty"- und „Victory"-Schiffen nebeneinandergereiht aufgelegt wurden. Die Schiffbauindustrie der USA konzentrierte ihre Aktivität wieder, wie in früheren Zeiten, auf die Ostküste, wo die Gestehungskosten weit unter denen der pazifischen Küste liegen.

Die Zahl der innerhalb des San Francisco-Oakland Metropolitan Area in der Industrie beschäftigten Erwerbstätigen betrug im Jahre 1947 164 000[1]), im Jahre 1950 183 000[2]).

---

[1]) *Bartz, F.:* Strukturwandlungen und Standortverlagerungen in der Industriewirtschaft der Vereinigten Staaten. Geogr. Taschenbuch 1953, Remagen S. 407.

[1]) US Dept. of Commerce, Bureau of the Census, Census of Manufacturers 1947, Vol. III, Statistics by States, S. 100—103. Wash. 1950.

[2]) Economic Survey of California 1950, S. 978.

Davon entfielen auf: (in Tausend)	1947	1950
Nahrungsmittelindustrien	31,6	45,5
Textilindustrien	10,4	11,3
Druckerei und Verlagswesen . .	14,2	15,1
Chemische Industrien	10,5	12,0
Petroleumindustrien	9,4	12,1
Eisen- und Stahlindustrien . . .	11,2	14,6
davon Hochöfen und Stahlanlagen	5,3	
Metallverarbeitung	15,4	17,4
Maschinenindustrien (ohne elektrische) .	14,0	11,7
Elektrische Maschinenindustrie . .	4,2	4,2
Transportfahrzeug- und -geräteindustrie,	20,0	11,5
davon Schiffbau	14,2	3,6
Möbelindustrie	4,3	6,4

Eine große Vielgestaltigkeit im industriellen Aufbau gibt sich in diesen Zahlen kund. In gleicher Weise ist ein verhältnismäßig großes Maß von Ausgeglichenheit in der Struktur der Industriewirtschaft erkenntlich. Allerdings sind zahlreiche der kleineren Gemeinden, z. B. im Gebiet der San Pablo Bay, dank des Vorhandenseins eines einzigen großen Industriewerkes in Krisenzeiten in einer verwundbaren Lage. Dazu gehört auch das südlich der San Bruno Mountains gelegene South San Francisco, das durch die Bethlehem Steel-Werft zu einem Schiffbauzentrum geworden ist und gleichzeitig einen Mittelpunkt der Fleischverarbeitung darstellt. Des weiteren ist Vallejo fast ausschließlich von der Marinebasis von Mare Island abhängig, wennschon dort derzeit immer mit Hochbeschäftigung zu rechnen ist. Avon und Martinez fallen als Zentren der Ölraffinerie darunter und ebenso Crockett an der Carquinez-Straße mit der großen, auf der Verarbeitung von Importware beruhenden Zuckerfabrik.

Es fällt auf, daß die eisenerzeugenden und eisenverarbeitenden Industrien zusammen mit dem Schiffbau und der Maschinenherstellung weit über ein Drittel aller Arbeitskräfte beschäftigen, daß des weiteren die Textilindustrie nur eine geringe Rolle einnimmt. Spinnerei, Weberei und Wirkerei sind nur schwach vertreten, dagegen spielt die Herstellung von Kleidungsstücken selbst eine Rolle.

Das gewaltige Wachstum der Nachkriegszeit führte allein in den beiden Jahren 1948 und 1949 zum Ausbau von 467 neuen Fabrikbetrieben zusätzlich zu den schon im Industriezensusjahr von 1947 vorhandenen 3671 Betrieben[1]). Von den in der Industrie im Jahre 1949 beschäftigten 161 000 Personen waren in San Francisco allein über ein Drittel, nämlich 62 000, in Alameda County ein weiteres Drittel, nämlich 63 000, tätig. In weitem Abstande hinter diesen beiden folgte dann Contra Costa County mit den Industriewerken an der San Pablo und der Suisun Bay mit 24 000 Beschäftigten, während San Mateo County mit insgesamt 10 000 in der Industrie Beschäftigten nur einen recht geringen Grad von Industrialisierung aufweist. Solano und Marin County besitzen keinerlei Bedeutung[2]).

[1]) Economic Survey of California, 1950, S. 978 (Reprint from Cal. Blue Book).
[2]) San Francisco Chamber of Commerce, San Francisco and the Bay Area 1951, S. 23.

Nachdem die ältesten Zentren der Industriewirtschaft, d. i. San Francisco auf der einen, Oakland und Alameda auf der anderen Seite als Industriestandorte im Laufe der jüngsten Zeit relativ beträchtlich verloren haben, dürfte die weitere Entwicklung zeigen, daß vor allem diejenigen Industriezweige sich in diesen Zentren halten und weiterhin ansiedeln werden, deren Erzeugnisse in mehrstöckigen Gebäuden hergestellt werden können und die hohe Grundstückskosten und Steuerlasten zu tragen vermögen.

Als geeignete Industriestandorte im großen Rahmen der Bucht sind in besonderem Maße die flachgelegenen Gebiete mit festem Untergrund in der Nähe der Wasserwege anzusehen. Nur in einem begrenzten Ausmaße wurden diese bislang genutzt. Bei der Gründung vieler Industrieanlagen hat man in der Nähe des Wassers genau so wie bei der Anlage von Hafenwerken in großem Umfange Gelände in den Buchten aufgeschüttet. Die sehr ausgedehnten Wattenflächen im Norden der Buchten von Suisun und San Pablo und im Süden der Bucht von San Francisco wurden bislang nicht weiter als Industriestandorte in Erwägung gezogen. Im südlichen Bereich der Bucht von San Francisco werden seit langem auf dem Ostufer südlich der San Mateo-Brücke weite Flächen des Übergangsbereiches zwischen dem festen und dem Wattenland zur Salzgewinnung herangezogen. Auch auf der Südwestseite der Bucht sind derartige Salzgewinnungswerke vorhanden, in denen durch Verdampfung des Meerwassers mit Hilfe der Sonne Salz gewonnen wird. Naturgemäß sind auch längs der Eisenbahnlinien ideale Standorte für Industrieanlagen vorhanden.

Das San Franciscoer Industriegelände liegt in unmittelbarer Nähe des Hafenbereiches, vor allem südlich der Market Street (Abbildung 3). In 2000 Industriebetrieben waren 1947 über 60 000 Menschen beschäftigt. Fast ein Viertel davon entfiel auf die Nahrungsmittelindustrie und verwandte Zweige. Ein Sechstel war in der Druckerei und im Verkehrswesen tätig. Auf dem Industriegelände in der Nähe des Hafens stehen Betriebe zur Verarbeitung von Holz, Reismühlen, Konservenfabriken, kleine Eisenwerke, Brauereien, Schlachthäuser, Lagerhäuser usw. Um das China Basin und am Islais Creek häufen sich die Anlagen. In der Nähe des China Basin liegt auch die Endstation der Southern Pacific-Bahn. Im stärker reliefierten Gelände im Südosten der Stadt wird der Industriebereich mehrfach unterbrochen. Er setzt sich dann jenseits der San Bruno Mountains in South San Francisco fort. Auf der „Peninsula" sind Industrieanlagen nur punkthaft verteilt. Redwood City spielt mit seinen Gerbereien, den Asbest-, Zement-, Nahrungsmittel- und Geschäftsmaschinenindustrien eine etwas bedeutendere Rolle. Alle Fabriken der Peninsula liegen auf dem flachen Gelände ostwärts der eigentlichen Wohnbereiche.

Da die Bahnen auf der East Bay in Ufernähe verlaufen, ergibt sich ein verhältnismäßig klares Bild der Verteilung der Industrien (siehe Abb. 1 und 5). Ein Kerngebiet liegt an der Wasserstraße, dem sogen. „Estuary", die Alameda vom Festlande trennt (Abb. 5). Dort führen auch die Southern und die Western Pacific auf der Festlandseite vorbei. Längs dieser Bahnen setzt sich der Industriebereich mehr oder weniger lückenhaft nach Süden über Hayward hinaus mit den fernsten Ausläufern in Niles und Newark fort. Nach Norden hin findet die Industrieagglomeration von Oakland-

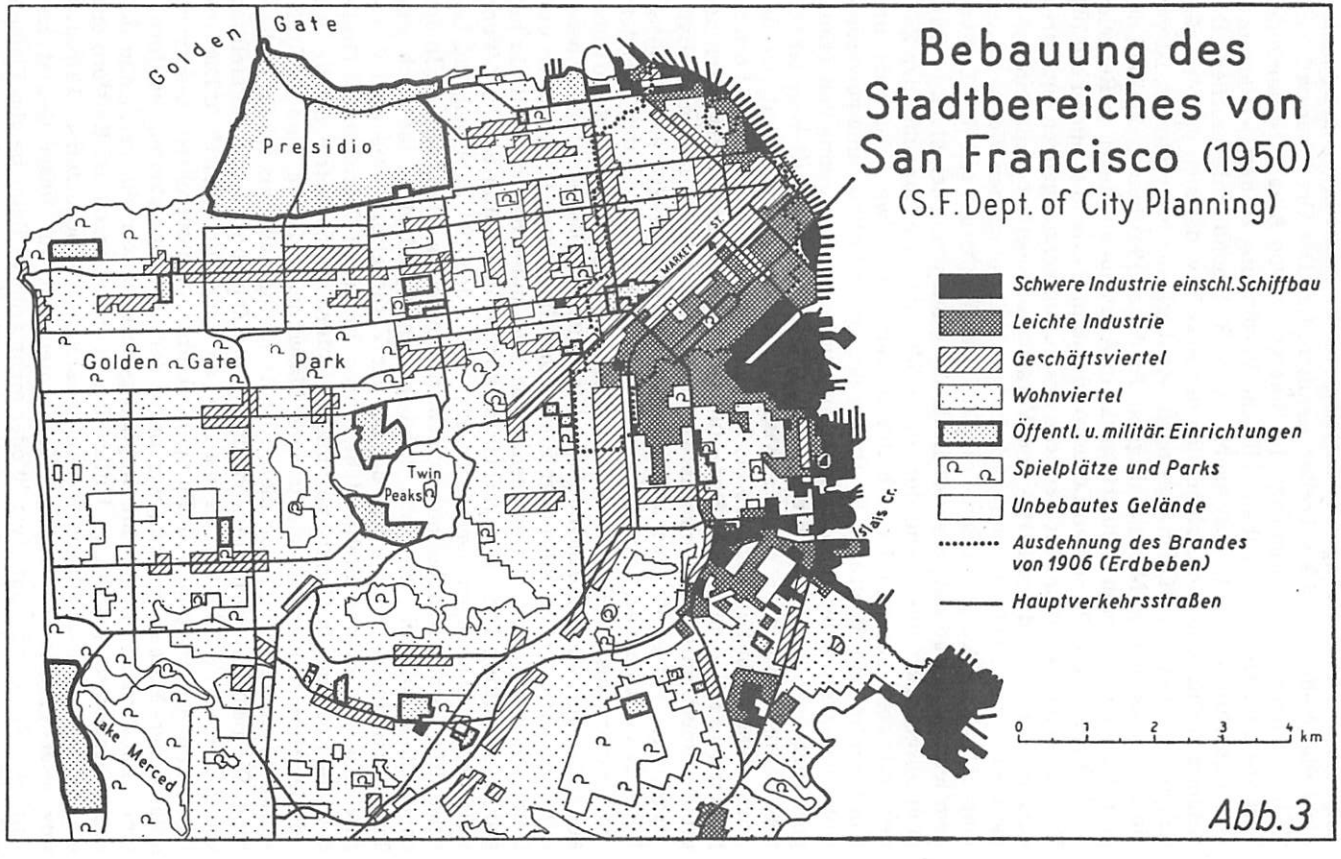
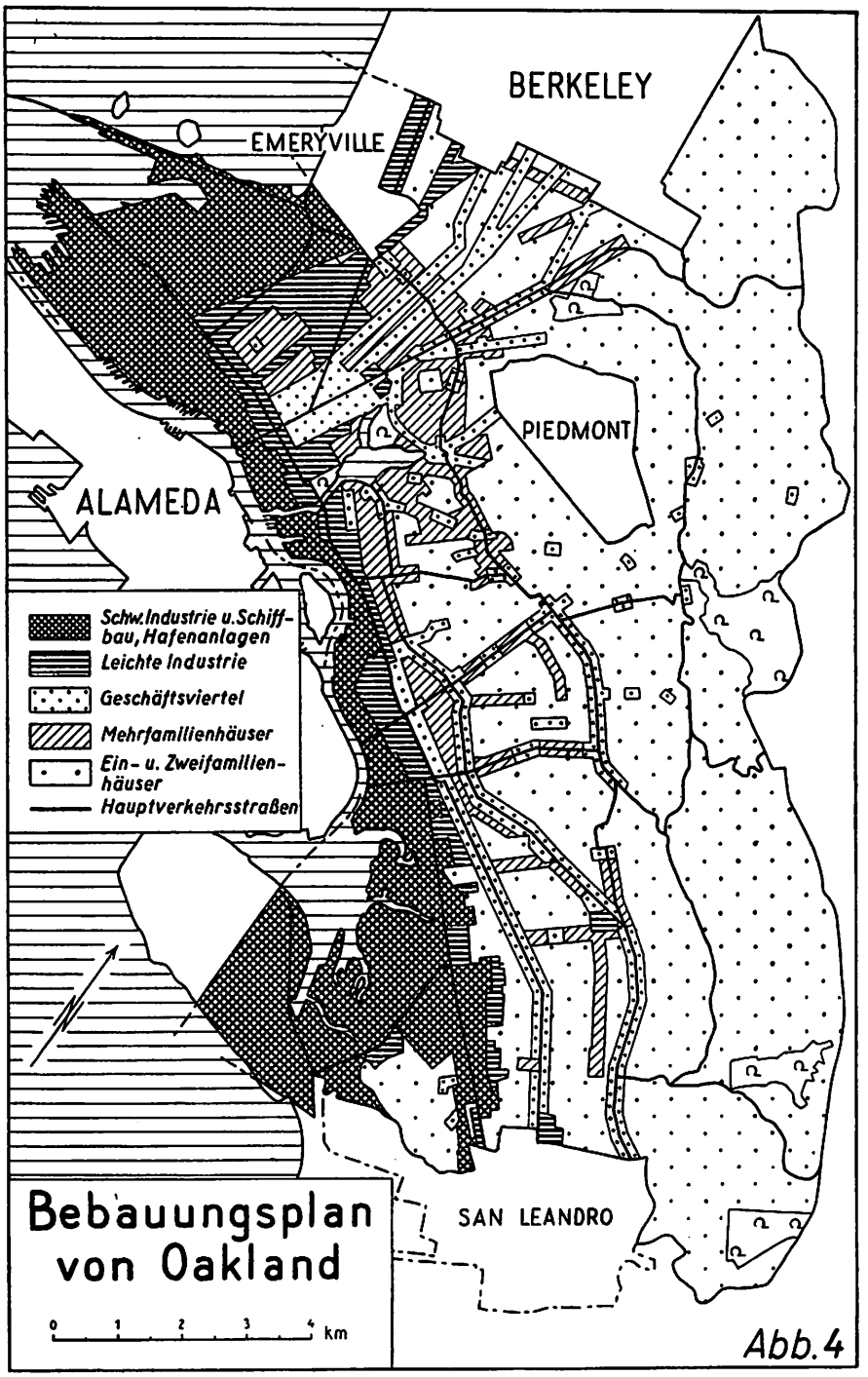

Bebauung des Stadtbereiches von San Francisco (1950)
(S.F. Dept. of City Planning)
Golden Gate
Presidio
Golden Gate Park
Twin Peaks
Lake Merced
MARKET ST
Islais Cr.
Schwere Industrie einschl. Schiffbau
Leichte Industrie
Geschäftsviertel
Wohnviertel
Öffentl. u. militär. Einrichtungen
Spielplätze und Parks
Unbebautes Gelände
Ausdehnung des Brandes von 1906 (Erdbeben)
Hauptverkehrsstraßen
0 1 2 3 4 km

Abb. 3

Alameda ihre Fortsetzung in unmittelbarster Ufernähe in einem schmalen, nicht viel mehr als 1,5 km breiten Landstreifen. Der Ort Emeryville und Teile von Berkeley gehören dazu. Im Stadtgebiet von Albany ist durch den hart ans Ufer tretenden Albany Hill die Verbindung zu dem weiter nordwärts anschließenden Industriegebiet von Richmond unterbrochen. Der zusammenhängende Industriebereich der East Bay, der sich von den südlichen Vororten von Oakland bis nach Nordberkeley hin erstreckt, ist von einer überraschenden Mannigfaltigkeit. Im Jahre 1947 betrug die Zahl der größeren und kleineren Industriewerke in Alameda an die 50, in Berkeley etwas weniger als 200, in San Leandro 36 und in Oakland allein an die 700. Es existierten insgesamt im Bereiche des zusammenhängenden Industriegürtels also tausend Industrie- und Verarbeitungsbetriebe mit einer Arbeiterzahl von 42 000. Die Durchschnittsgröße der einzelnen Werke ist also beträchtlich größer als in San Francisco. Das Wachstum seit der Zeit vor dem letzten Kriege hat sich verhältnismäßig am wenigsten stark in Oakland ausgewirkt, auch wenn dort die größte absolute Zunahme der Zahl der Fabrikbetriebe und der Arbeiter zu verzeichnen war. Alameda und San Leandro sind die großen Profiteure der neuen Entwicklung geworden. Unter den zahlreichen Industriezweigen kommt der Erzeugung von Transportfahrzeugen eine besondere Rolle zu. Außer für den Schiffsbau, der seit dem Jahre 1950 wieder einen gewissen Aufschwung erlebt hat, ist das ganze Gebiet von San Leandro bis Berkeley als Standort der Automobilindustrie von großer Bedeutung. In zahlreichen Zweigwerken der großen amerikanischen Konzerne werden Automobile am laufenden Band hergestellt. Vor allem aber spielt der Bau von Lastwagen eine wichtige Rolle. Das Raupenfahrzeug ist vor einigen Jahrzehnten zuerst in San Leandro aus den Bedürfnissen der kalifornischen Landwirtschaft heraus entwickelt worden. Auch auf den Ufern der East Bay steht die Lebensmittelindustrie mit an führender Stelle. Das Einkochen, Dehydrieren und Gefrieren von Früchten, Gemüsen, Fisch und anderen Lebensmitteln hat größte Bedeutung. Die zur Verarbeitung kommenden Güter werden oft von weither mit Lastwagen herbeigebracht. Unter den 200 Fabriken, die Lebensmittel verarbeiten, befinden sich 30 mit mehr als 100 Arbeitern. In der chemischen Industrie, die nach der Lebensmittelindustrie und nach der Transportindustrie hinsichtlich des bei der Verarbeitung erzeugten Wertzuwachses an dritter Stelle steht, waren unter 90 Betrieben 10 Großbetriebe in Alameda County vorhanden. Unter den 156 Betrieben, die sich mit der Herstellung nicht elektrischer Maschinen befassen, sind 13 Großwerke zu finden. Einige von diesen besitzen eine mehr als lokale Bedeutung. Die East Bay ist heute wohl das größte Zentrum für die Herstellung von Rechen- und Addiermaschinen innerhalb der USA. Die Anlagen zur Anfertigung von Pumpen, Röhren, Wasserrohren, landwirtschaftlichen Maschinen usw., wie sie in der hochentwickelten kalifornischen Landwirtschaft und im Bergbau gebraucht werden, verdienen daneben besondere Beachtung. Unter den Textilbetrieben ist Kaliforniens einzige große Baumwollspinnerei zu erwähnen. Ein bedeutender Prozentsatz aller Tertilindustriewerke Kaliforniens ist auf unser Gebiet beschränkt. Emeryville hat etwa 40 oder mehr größere Betriebe von Firmen mit z. Tl. bedeutendem Ruf innerhalb seiner Stadtgrenzen. Oaklands Stadt-



Nach Oakland City Planning Commission · Entspricht nicht dem tatsächlichen Stand.

väter möchten ihre Stadt mit den zahlreichen „Assemblyplants" gerne als „Detroit des Westens" bezeichnen.

Der Industriebereich setzt sich nach kurzer Unterbrechung in Richmond fort. Richmond ist der Standort der ältesten der vier großen Ölraffinerien. Die Standard Oil Refinery gibt allein an die 3700 Leuten Arbeit. Der Krieg brachte im südlichen Teile der Stadt den Bau gewaltiger Schiffswerften, die nun allerdings mittlerweile wieder geschleift worden sind. Eine große Eisenbahnwerkstätte, eine Fabrik für Heizkörper, zahlreiche chemische Fabriken, die vielfach in engem Zusammenhang mit der Ölindustrie stehen, und Lebensmittelfabriken ergänzen das Bild. Auf der nach Nordwesten weit hinaus vorstoßenden Halbinsel von San Pablo liegen einige große Fabriken für die Gewinnung von Sardinenmehl und -öl, die aber in den letzten Jahren infolge des Ausbleibens der Fischschwärme kaum noch in Betrieb genommen werden konnten.

Contra Costa ist diejenige „County" innerhalb des „Metropolitan Area", in der etwa die Hälfte der gesamten erwerbstätigen Bevölkerung in der Industrie beschäftigt ist. Der Charakter der Industrie ändert sich beträchtlich gegenüber dem Gebiet der Eastbay in engeren Sinne und dem von San Francisco. Im wesentlichen werden hier im Norden an der „Upper Bay" wie man gemeinhin auch San Pablo und Suisun Bay zusammen bezeichnet, Rohmaterialien, die von fernen Orten herstammen, verarbeitet. Einige dieser Industrien sind verhältnismäßig alt, andere jüngster Entstehung. Große Anstrengungen werden von den lokalen verantwortlichen Stellen der einzelnen Orte gemacht, um auf die billigen Landgrundstücke, die beste Anschlüsse an Wasser und Bahn haben, weitere Industrien zu locken. Fernab von den großen städtischen Zentren können sich ohne räumliche Beengung an der „Upper Bay" auch gerade solche Industrien entwickeln, die viel Rauch, Ruß und Abgase erzeugen. Mehrere Ölraffinerien liegen dort. Als früheste Industriezweige siedelten sich in den 60er Jahren bereits weitab von San Francisco in Giant und Hercules zwei Fabriken zur Herstellung von Sprengstoffen für die Versorgung der Bergwerke des Innern an. In Crockett liegt an der Carquinez Strait eine der größten, wenn nicht die größte Zuckerraffinerie der Welt, wo hawaiischer Rohzucker verarbeitet wird. In Shell Point östlich des bereits 1851 zur Stadt gewordenen Martinez liegt die östlichste der vier großen Ölraffinerien. Noch weiter nach Osten hin folgt dann eine große chemische Fabrik der Shell Company. Das am östlichsten Ende der Suisun Bay, eigentlich schon bereits an den Ufern des San Joaquin gelegene Pittsburg, ist heute an der „Upper Bay" das größte industrielle Zentrum. Hier, wo seit 1910 die zur US Steel Corporation gehörige „Columbia Steel Corporation" ihr modernes Stahlwerk, aber keinen Hochofen, errichtet hat, werden vor allem Schrott, dann auch aus Utah gebrachtes Roheisen zu Halbfertigwaren und zu Blech verarbeitet. Obgleich das Werk unmittelbar am Wasser gelegen ist, spielt der Wassertransport keinerlei Rolle mehr, wenigstens soweit der Versand der Waren nach kalifornischen Orten und nach Zentren an der Bay erfolgt. Die Reihe moderner Großwerke an der Upper Bay beschließt die Antioch Fibreboard Company, die bei Antioch gelegen ist, einer Stadt, die ebenfalls ehedem einmal San Francisco den Rang hatte ablaufen sollen.

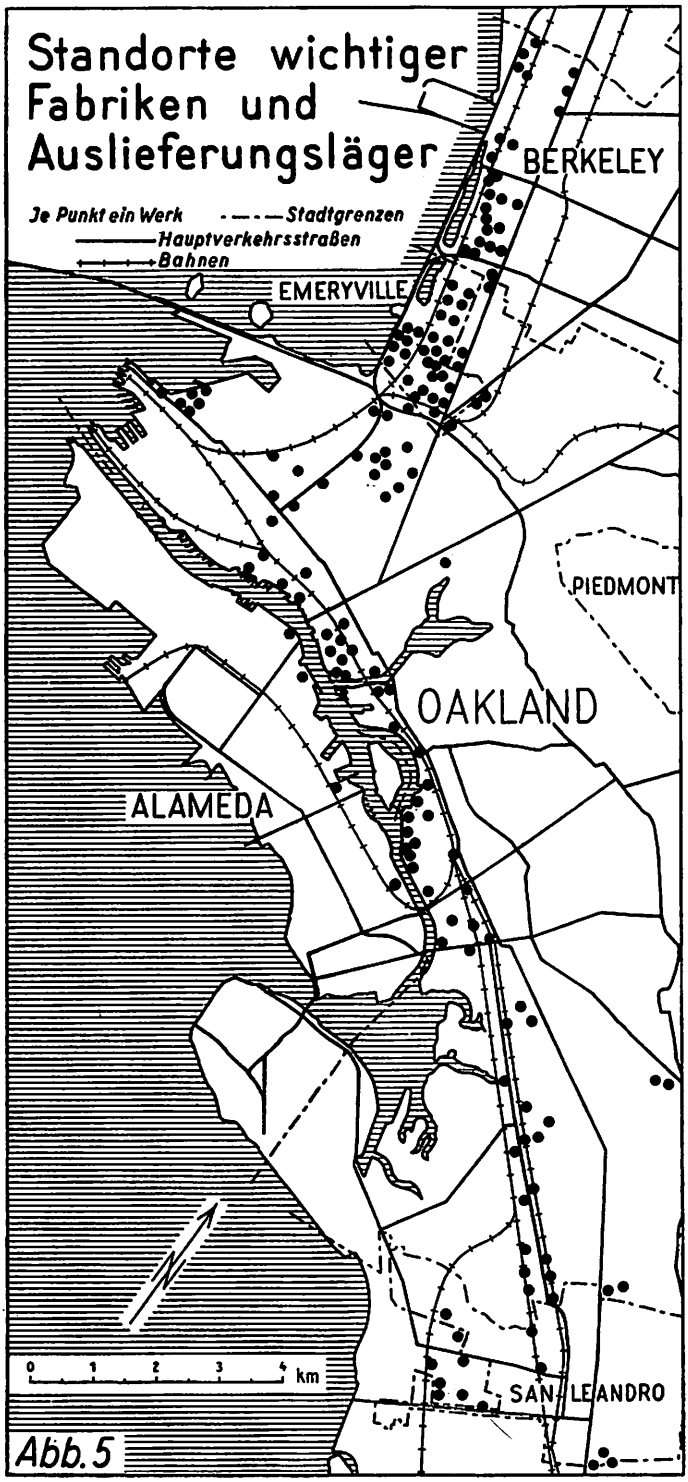

Standorte wichtiger Fabriken und Auslieferungsläger
Je Punkt ein Werk
Stadtgrenzen
Hauptverkehrsstraßen
Bahnen
BERKELEY
EMERYVILLE
PIEDMONT
OAKLAND
ALAMEDA
SAN LEANDRO
0 1 2 3 4 km

Abb. 5

8. Die Bucht von San Francisco und ihre Hafenanlagen.

a) Überblick.

Da die Bucht von San Francisco einen der besten natürlichen Häfen der Welt darstellt, war es kein Wunder, daß bereits zur Zeit des Goldfiebers eine ganze Reihe von Siedlungen mit dem Landeplatz an der nun heute verschwundenen und zugeschütteten Bucht von Yerba Buena zu rivalisieren versuchten, z. B. Vallejo und Antioch. Zu diesen gehörte später auch Port Costa an der Carquinez Straße, wo man in der Zeit, da im Großen Tal Weizen in großen Mengen erzeugt wurde, das Getreide auf seegehende Schiffe verlud.

Der Handelsverkehr der Gegenwart verteilt sich auf eine Reihe von Hafenplätzen, deren Bedeutung sich im einzelnen im Laufe der Jahre sehr verändert hat. Wenn man die Häfen der Buchten von San Francisco als Einheit sieht, wie man das bei dem heutigen Stande der Verstädterung des ganzen Raumes tun muß, dann gehört die Bucht zu den größten Hafenkomplexen innerhalb der USA. Das Buchtgebiet hat bezgl. der Zahl der umgeladenen Tonnen während der letzten Jahre an 5. bzw. 6. Stelle in der Reihe der großen Häfen hinter New York, Philadelphia, Hampton Roads und Houston und neben Baltimore gestanden. Die Bucht steht damit vor den übrigen pazifischen Häfen, auch vor den Häfen von Los Angeles, die hinsichtlich der Gesamttonage weit hinter der Bucht von San Francisco zurückbleiben. Wenn auch der binnenwärts, z. B. nach Stockton und Sacramento gerichtete Verkehr und der sog. „Intraport Traffic" zwischen den verschiedenen Häfen desselben Hafengebietes mitgerechnet wird, dann belief sich die gesamte Fracht des Jahres 1948 auf 33 Mill. (metr.) Tonnen, ohne diesen Verkehr dagegen auf ungefähr 22 Mill. Tonnen, während Los Angeles mit Long Beach zusammen 14 Mill. Tonnen verhandelte.[1]) Hamburgs Güterumschlag betrug vergleichsweise im Jahre 1936 22 Mill. Tonnen.

Im amerikanischen Hafenbetrieb wird unterschieden zwischen dem Verkehr der Häfen der atlantischen mit denen der pazifischen Küsten (Intercoastal), dem Verkehr im Bereiche der pazifischen Küsten (Coastwise) und dem lokalen Verkehr der Häfen innerhalb des Buchtbereichs. Im Jahre 1950 betrug die Gesamtzahl der in die Bucht einlaufenden Schiffe 4000, mit einer Gesamttonnage von etwa 19,2 Mill. Tonnen gegenüber 3316 Schiffen im Jahre 1948.[2]) Die Differenzierung des Handels des Buchtgebietes wird augenfällig, wenn man darauf hinweist, daß von den 3999 im Jahre 1950 in der Bucht angekommenen Schiffen 3227 die amerikanische Flagge führten. Die Zahl der norwegischen Schiffe, die an zweiter Stelle standen, belief sich auf 206, die der britischen auf 178. Schweden, Dänemark, die Niederlande und die Schiffe anderer Nationen folgten in einigem Abstande. Nur ein einziges Schiff führte damals die deutsche Flagge. Über 2300 Schiffe kamen aus Übersee, 1259 hatten als letzten Hafen einen US-Hafen der Westküste angelaufen, 420 Schiffe kamen von einem Hafen der amerikanischen Ostküste.[3])

---

[1]) Stat. Abstract 526 u. San Francisco and the Bay Area, S. 25.
[2]) San Francisco and the Bay Area 1951, S. 25.
[3]) San Francisco Chronicle, 21. V. 1951.

Einen gewaltigen Anteil an der gesamten Schiffahrt hat die Tankerflotte. Über ein Drittel aller US-amerikanischen einlaufenden Schiffe sind Tanker. Das von den Tankern transportierte Öl stellt den allergrößten Teil der gesamten Warentonnage überhaupt dar, so daß die Ein- und Ausfuhrmengen ohne das Tankeröl verhältnismäßig gering wären. Der Außenhandel macht insgesamt nur einen kleinen Teil der gesamten Tonnage und des gesamten Handels des Hafenbereiches, sowohl in Los Angeles, wie auch im San Franciscoer Gebiet aus.

Innerhalb der drei Dekaden von 1920—1950 ist die Frachtmenge gewaltig angestiegen. Denn alle Bayhäfen zusammen hatten im Jahre 1920 16 Mill. Tonnen Fracht, im Jahre der größten Prosperity 1929, als sich der aufgeblühte Küstenhandel mit Öl bemerkbar zu machen begann, gar 43 Mill. Tonnen. Die Auswirkungen des zu Ausbruch des ersten Krieges fertiggestellten Panamakanals ließen sich infolge der Kriegsereignisse erst in den Anfängen der zwanziger Jahre deutlicher feststellen. Die Gesamtmenge der längs der pazifischen Küste auf dem Seewege verfrachteten Waren ging im Laufe der letzten Jahre sehr stark zurück. Dafür ist u. a. das Vordringen des Lastwagentransportes mit verantwortlich. Holzfrachten werden heute im Bereich der pazifischen Küste mit Lastwagen in steigendem Maße vorgenommen und in gleicher Weise wird Stückgut behandelt. Der Schiffsverkehr längs der pazifischen Küste war während des Krieges so gut wie völlig zum Erliegen gekommen und hat sich seitdem nur außerordentlich langsam auf einen Bruchteil, etwa $^1/_5$ seiner Vorkriegsausmaße, zu erholen vermocht.[1])

Während dieser ganzen Entwicklung sank die Bedeutung San Franciscos selbst sowohl relativ als auch absolut. Von der Gesamtfracht des Jahres 1920 entfielen auf San Francisco 46%, auf Oakland 10, auf Richmond 18 und die übrigen Häfen 26%. Im Jahre 1949 war San Franciscos Anteil auf 14% gesunken, der Oaklands war gleichgeblieben, hingegen hatte sich Richmonds Anteil auf 30, der der übrigen Häfen auf 46% erhöht. Der Verlust an Wert war indes viel geringer als der Verlust an Tonnage, weil die stark angestiegene Öleinfuhr, in die sich die übrigen Häfen teilten, als wenig wertvoll nicht so sehr ins Gewicht fällt. Vor dem letzten Kriege betrug San Franciscos Anteil an den Gesamtwerten aller Bayfrachten immerhin noch über 52%, während dieser Anteil nach dem ersten Kriege an die zwei Drittel ausgemacht hatte.

Von der im Jahre 1949 umgeladenen Gütermenge in Höhe von über 33 Mill. Tonnen (incl. lokaler Verschiffungen) entfiel auf die einzelnen Häfen der Bucht:

San Francisco	4,5	Mill.	Tonnen
Oakland Docks	3,4	„	„
Richmond	9,7	„	„
die Häfen der Carquinez Strait	5,0	„	„
San Pablo Bay und Mare Island	4,8	„	„
Suisun Bay Channel	2,8	„	„
Redwood City	1,5	„	„
Andere Punkte der San Francisco Bay	1,9	„	„

[1]) San Francisco Chronicle, May 24, 1950, und *Rostlund, E.*, briefl. Mitteilung.

An all diesen Häfen sind Möglichkeiten zum Anlegen seegehender Schiffe vorhanden.

Im Jahre 1952 belief sich die Frachttonnage von San Francisco auf 5,25 Mill. Tonnen, die von Oakland auf 4,2 Mill. Tonnen, die von Redwood City auf 2,5 Mill. Tonen.[1]) Richmond, Carquinez und die San Pablo Häfen sind die Haupthäfen für die gewaltigen Ölfrachten, Crockett an der Carquinez-Straße ist Empfänger und Exporteur für die große Zuckerfabrik.

Auf echten Außenhandel entfielen kennzeichnenderweise von der Riesenmenge nur insgesamt 3,2 Mill. Tonnen, und zwar ²/₃ auf den Export. Der Verkehr mit den pazifischen und den atlantischen US-Häfen brachte dagegen 20 Mill. Tonnen. Der Wert des internationalen Handels betrug 1900 für den gesamten Zollbezirk 78 Mill. $. Im Jahre 1949 dagegen belief sich der Wert der Ein- und Ausfuhr auf 550 Mill. $. Im Außenhandel nimmt San Francisco auch heute noch die führende Stelle ein. Im Jahre 1948 entfielen 2,5 Mill. Tonnen auf den San Franciscoer Hafen. Oakland konnte sich mit etwa 300 000 Tonnen am Außenhandel beteiligen. Oakland kann zwar neben San Francisco als „General Cargo Port" bestehen, aber die Hoffnungen, die man vor einer Reihe von Jahren zuweilen für Oaklands Entwicklung als Handelshafen gehegt hat, sind nicht ganz in Erfüllung gegangen, auch wenn San Francisco zweifellos durch Oaklands Aufstieg etwas verlor. Im Jahre 1920 hatte San Franciscos Frachttonnage (Revenue Tonnage) noch 8,3 Mill. Tonnen betragen. Sie ist neuerdings wieder etwa so groß wie im Jahre 1900. San Franciscos Verlust wird nur zum Teil durch den Gewinn der übrigen Häfen an der Bucht wettgemacht. Denn die Frachtgüter der Häfen der Upper und East Bay, wie auch die von Redwood City, das sind Petroleum, Holz, Zucker, Zement usw., stehen weitgehend nicht im Wettbewerb mit denen von San Francisco. San Franciscos Rückgang ist vielmehr auf die Entwicklung von Los Angeles-San Pedro zurückzuführen, aber auch beeinflußt durch die Spannungen auf dem Arbeitsmarkt und die häufigen, oft langandauernden Streiks. In gewissem Maße hat auch der Ausbau des Hafens von Stockton am San Joaquin mit zur Schrumpfung der Bedeutung San Franciscos beigetragen. Ein Teil der Produkte, die ehedem über San Francisco verschifft wurden, dürfte heute von Stockton aus verladen werden. Im Jahre 1952 beliefen sich die in Stockton umgeladenen Frachtgüter immerhin auf 1,7 Mill. Tonnen gegenüber 1,4 Mill. Tonnen im vorhergehenden Jahre.[1])

San Francisco spielt im Verkehr mit den binnenländischen Häfen und denen an der pazifischen Küste nur eine verhältnismäßig geringe Rolle, während dagegen z. B. von der Tonnage von Redwood City, die im Jahre 1952 2,5 Mill. Tonnen betrug, allein 65% auf den Binnenwasserverkehr entfielen. In erster Linie wurden Petroleumerzeugnisse von den verschiedenen Raffineriehäfen dorthin gebracht, des weiteren Austernschalen, während auf die seegehenden Schiffe Zement und Salz geladen wurde.

---

[1]) *Hardeman, N. P.*, History of the Inland Seaport of Stockton. Thesis, Ph. D. Berkeley 1953.

[1]) *Rostlund, E.*, briefl. Mitteilung.

b) Der Hafen von San Francisco.

San Franciscos Hafenbetrieb ist durch eine ungemeine Vielseitigkeit der umgeladenen Waren gekennzeichnet. Unter den Einfuhrgütern spielen Kaffee, Kopra, Zeitungspapier, Bananen, Zucker, Tee, Textilrohstoffe, weiterhin Gewürze, Kakaobohnen, Düngemittel, eingekochter Fisch, Tungöl und Holz eine wichtige Rolle. In der Ausfuhr rangieren kalifornische Baumwolle, Reis, frische und getrocknete Früchte, Büchsenmilch, landwirtschaftliche Maschinen, eingekochte Früchte, Mehl, Papier, industrielle Chemikalien, Zement an den führenden Stellen.

Die historische Entwicklung hat es mit sich gebracht, daß hinsichtlich der Organisation des Hafenbetriebes zwischen den einzelnen Häfen der Bucht keineswegs Einheitlichkeit besteht. San Franciscos an die Bucht grenzendes Gelände, die „Waterfront", war schon verhältnismäßig frühzeitig unter die Kontrolle und Aufsicht des Staates Kalifornien geraten, eine Tatsache, die den Ort in Gegensatz zu den meisten der führenden Häfen der Staaten stellt. Das hat neben der Tatsache, daß San Francisco lange Zeit der einzige „Port of Entry" war, zweifellos viel dazu beigetragen, die führende Stellung, die es schon vor 100 Jahren innehatte, stärker zu unterbauen. Man darf nicht vergessen, daß mit dem Bau der Eisenbahnen die abseitige Halbinsellage der Stadt zum Nachteil hätte werden können. Erstaunlich ist, daß sie es nur in so geringem Maße geworden ist. Ein gewisses Trägheitsmoment mag dabei eine Rolle gespielt haben und die Tatsache, daß in San Francisco fast alle größeren und zahlreiche kleine Schiffahrtslinien der Welt ihre Büros besitzen. Denn San Francisco ist weltberühmt, während Oakland, und erst recht die anderen Häfen in Übersee nicht allzu bekannt sind. Etwa 50 fremde Staaten besitzen konsularische Niederlassungen in San Francisco, nahezu 250 Dampferlinien haben ihre Vertreter in der Stadt, an die 80 Schiffahrtslinien laufen mehr oder weniger regelmäßig dort an.[1]) Die entsprechenden Zahlen für Oakland wirken bescheiden. Das staatliche Hafengelände von San Francisco ist nahezu in seiner gesamten Länge überaus schmal. Die Güter können infolgedessen nicht allzulange auf den Piers gespeichert werden. Glücklicherweise verläuft längs eines großen Teiles der „Waterfront" eine 70 m breite Verkehrsstraße, der „Embarcadero". Da der Staat die Oberaufsicht über das Hafengelände von San Francisco führt, ist dort eine vom Privatkapital unabhängige Eisenbahnlinie, die „Beltline", für den Transport der Güterwagen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften geschaffen worden. Sie verbindet längs des Embarcadero die 45 großen Piers und Kais miteinander und verfügt über eine Gleislänge von insgesamt über 100 km.[2]) Bei dem geringen Tidenhub sind im Hafen San Franciscos wie überall in der Bucht keine besonderen Vorsichtsmaßnahmen, keine Schleusen, erforderlich. Die Schiffe können ohne weiteres längs der Piers anlegen. Zahlreiche große Piers sind an einzelne, große Schiffahrtslinien verpachtet. Das Be- und Entladen der Schiffe erfolgt mit Hilfe ihrer Ladebäume. Krane fehlen in San Francisco wie in den meisten nordamerikanischen Häfen von jeher. Im

[1]) Ocean Shipping Handbook, Port of San Francisco. Cal. State Printing Office 1950
[2]) Das Gleisnetz im Hafen von Antwerpen beträgt ca. 600 km.

nördlichen Teile des Hafenbereiches sind die Speichermöglichkeiten besonders gering. Sehr viel besser liegen die Verhältnisse am Islais Creek im Süden. Ein besonderer Kühlhausterminal ist selbstverständlich vorhanden, und seit einer Reihe von Jahren wurde auch im nordwestlichsten Teile des Hafens ein kleiner Freihafenbezirk, die „Foreign Trade Zone" eingerichtet. Im Jahre 1950 ist durch Verbindung eines in der Bucht gelegenen Felsens mit dem Festlande der „Mission Rock Terminal" geschaffen worden, der größte Pier an der pazifischen Küste mit Löschmöglichkeiten für 8 Seedampfer. Insgesamt könnte der Hafen von San Francisco mit den zahlreichen im Norden, Nordosten und Osten der Halbinsel in die Bucht hinausweisenden Piers an die 100 tiefgehende Schiffe zu gleicher Zeit abfertigen. Eine große Schiffsreparaturanlage gibt es im Central Basin. Dazu kam neuerdings noch eine große Schiffswerft der Marine an dem erst im letzten Kriege ausgebauten Hunters Point. Den eigentlichen Hafenbezirk begrenzt nach Nordwesten hin der an der North Beach gelegene malerische Fischereihafen, die „Fisherman's Wharf", der zu den hervorragendsten Anziehungspunkten für fremde Touristen, aber auch für Zerstreuung suchende San Franciscoer Bürger geworden ist (s. Bild 5). Die Fischerei wird heutzutage fast ausschließlich von süditalieninschen Einwanderern und deren Abkömmlingen draußen auf dem Schelf des Ozeans betrieben. Der für das Bild des Hafens wichtigste Fischereizweig ist die Krabbenfischerei, die mit zahlreichen kleinen Fahrzeugen mediterraner Bauart betrieben wird. In den Fischverkaufsständen und in den Fischrestaurants der „Wharf" spielen diese Tiere die Hauptrolle. Daneben wird noch mit Schleppnetzen von Motorbooten aus der Fang von Fischen für die Marktversorgung betrieben. Bis vor einigen Jahren, als die Sardinen ihr Erscheinen einstellten, war der Fischereihafen während der Fangmonate der Standort zahlreicher großer Beutelnetzboote. Wenn man verständlicherweise, wie bei jedem großen modernen Hafen, auch in San Francisco viele Kunstbauten hatte anlegen und Watten- und Sumpfgebiete hatte zuschütten müssen, so ist doch der Hafen insgesamt als augezeichneter natürlicher Hafen zu bezeichnen.

c) Die Häfen von Oakland, Alameda und der „North Bay".

Im Gegensatz zu San Francisco sind die Häfen von Oakland und Alameda, die eine räumliche, wenn auch keine administrative Einheit bilden, in viel ausgesprochenerem Maße künstlicher Entstehung. Denn Gezeiten, Watten und Untiefen reichen von der Ostküste viele Kilometer weit in die Bucht hinaus. Von all den verschiedenen Punkten der East Bay südlich von Richmond aus war tieferes Fahrwasser in früheren Jahren nur durch lange Molen zu erreichen, die bis zum Rande der tiefen Rinne inmitten der Bay hinausführten. Lange Zeit hindurch konnten nur gelegentlich einmal Dampfer an einer langen Werft in Oakland docken, ansonsten geschah der Gütertransport von San Francisco nach Oakland wie auch umgekehrt durch die Wagenfähren, die naturgemäß die Kosten oft außerordentlich erhöhen. Oaklands Hafenentwicklung begann in stärkerem Ausmaße erst nach 1927. Während der Mitte des vorigen Jahrhunderts hatten private Kreise das Gebiet der Waterfront an sich gebracht. Zwar wurde der „Estua-

ry", d. i. der Wasserarm, der sich zwischen Alameda und Oakland einige Meilen weit nach Osten zog, um 1875 ausgebaggert, und zahlreiche an der Wasserwirtschaft interessierte Firmen ließen sich dort nieder, aber die Stadt Oakland vermochte ihren Einfluß nicht bis an die natürliche Wasserfront auszudehnen. Erst als zu Anfang dieses Jahrhunderts durch Gerichtsurteile entschieden wurde, daß die aufgeschütteten Landflächen, die vor 1852 zu den „Tidelands", d. h. den Wattenflächen gehört hatten, Besitz der Stadt Oakland seien, konnte der Ausbau eines städtischen Hafens wirklich beginnen. Heute haben Ästuar und Outer Harbor eine Minimalwassertiefe von beinahe 10 m. Mittlerweile ist auch die Landverbindung zwischen Alameda und dem Festlande durch die künstliche Verlängerung des Ästuars nach Südosten hin abgeschnitten; Alameda liegt damit auf einer Insel.

Die Tatsache, daß die Bürger einer großen Stadt so gut wie keinerlei Zutritt zu dem Fluß oder Meeresarm besitzen, an dem ihre Stadt liegt, ist nicht nur auf die East Bay beschränkt. Fast allenthalben haben in Nordamerika während der Landnahme sich private Interessengruppen die „Waterfront" zu sichern gewußt. Und fast überall in den großen Städten müssen sich heute die Stadtplaner und die Stadtväter sehr bemühen, um wenigstens einige schmale Uferstreifen für die Allgemeinheit und als Erholungs- und Verschönerungsgelände wieder zu gewinnen.

Seit dem Jahre 1927 hat die Stadt Oakland gewaltige Investitionen vorgenommen, die für den Ästuar und das dem sog. „Oakland Inner Harbor" zugekehrte Gelände von Alameda von außerordentlichem Nutzen waren. Allerdings stehen die Hafenanlagen auf der Alameda-Seite unter der Regie verschiedener privater Interessengruppen. Der Oaklander Hafen wird von einem von der Stadt ernannten Board of Port Commissioners verwaltet. Zahlreiche kleine und mittelgroße Betriebe, Werften und Hafenanlagen liegen an den Ufern des „Estuary". Man unterscheidet den „Inner Harbor" Oaklands vom „Outer Harbor". Der erstere liegt im Bereich des alten Ästuars, während der letztgenannte zum großen Teile auf aufgeschüttetem Gelände, nördlich des alten Eingangs zum Ästuar, geschaffen wurde, wo bereits in früherer Zeit die Western und die Southern Pacific ihre Molen erbaut hatten. Besonders in der Zeit kurz vor und während des letzten Krieges sind hier beiderseits des Ästuareingangs große Bauten und Ausschüttungen vorgenommen worden. Auf dem mit Baggern aufgeschütteten Gelände südlich von Alameda ist ein großer städtischer Flugplatz entstanden, der von der Hafenbehörde mit verwaltet wird und ein Gegenstück zu dem großen zivilen Flugplatz auf der Peninsula südlich von San Francisco bildet. Die beiden großen Flugplätze, die eine bedeutende Rolle im Flugverkehr des Fernen Westens spielen, sind oft bei Nebel nicht benutzbar. Als Ausweich- und Ersatzflughafen dient dann der Flughafen von Concord jenseits der Berkeley Hills im Nordosten der East Bay. Insgesamt bestehen innerhalb des Metropolitan Area an die 15 kleinere und größere Flughäfen, die in der Mehrzahl von den Gemeinden errichtet wurden. Sie sind ein deutlicher Ausdruck der Bedeutung des Flugwesens im Fernen Westen. Armee und Marine haben riesige Anlagen geschaffen, z. B. ein „Naval Supply Center" und eine „Naval Air Station" auf der Alameda-Seite, eine „Army Base" im „Outer Harbor". Des weiteren wurde eine Reihe von Werften für Kriegs- und Handelschiffe er-

richtet. Oakland ist durch alle diese Bauten zu einem Basishafen der amerikanischen Wehrmacht geworden, von wo aus während des letzten Krieges, wie auch während des Koreakrieges große Transporte von Kriegsmaterial aller Art durchgeführt wurden. Indes besteht offenbar die Ansicht zu Recht, daß der Koreanische Krieg, obwohl er viele militärische Verschiffungen anregte, wahrscheinlich den Handel eher beschränkt, als ausgeweitet hat. Die Bewegungen von großen Schiffen beliefen sich 1950 auf etwa 8 Mill. Netto-Registertonnen, wozu noch 1,3 Mill. Registertonnen zu rechnen sind, die von anderen kleinen Fahrzeugen herstammen. Oakland und Alameda befinden sich zweifellos in einer gewissen Wettbewerbslage miteinander, die sich allerdings nicht allzusehr auswirkt. Deshalb wird der ganze Hafenbereich um den Ästuar herum mit Recht als Einheit betrachtet. Insgesamt sind im Hafengelände beider Orte über 100 Piers und Kais vorhanden. Oaklands Wasserfront hat eine Länge von etwa 30 km, Alamedas eine solche von 11 km. Zwei Drittel der „Waterfront" von Oakland befinden sich in städtischem Besitz. Das ist rechtlich das Gebiet des „Port of Oakland". Der Hafenbetrieb in diesem „Port" wird insofern etwas anders als der von San Francisco gehandhabt, als die vorhandenen Piers nicht in so ausgesprochenem Maße an bestimmte Schiffahrtslinien verpachtet werden. Die einzelnen wichtigen „Terminals" bzw. Hafenbecken dienen jeweils dem Verkehr mit bestimmten Teilen der Welt. Der „Outer Harbor Terminal" ist dem europäischen und transpazifischen Verkehr zugeteilt. In dem dazugehörigen Gelände, das auf der Nordseite von der Baybrücke und auf der Landseite von militärischen Installationen eingerahmt ist, liegt eine Reihe von Fabrikanlagen und Stapelhäusern für Öl, Lebensmittel, usw. Im Bereich des „Inner Harbor" liegen die wichtigen Piere oft weit voneinander entfernt. Nicht fern der Altstadt von Oakland liegt der Grove Street Terminal, der für die amerikanische Küstenschiffahrt mit dem Ziel nach Norden zu, für den Verkehr mit Puerto Rico und südamerikanischen Häfen bestimmt ist. An dem Ninth Avenue Terminal kommen die von den atlantischen Häfen der USA herkommenden Schiffe an. Der Webster Street Inland Waterways Terminal schließlich dient dem Verkehr mit innerkalifornischen Häfen. Auch in Oakland ist die Zahl der Krane gering. Immerhin sind einige sehr moderne Magnet- und Greiferkräne vorhanden. Oaklands Güterverkehr unterscheidet sich in wesentlichen Dingen von dem San Franciscos. Der größte Teil der Tonnage entfällt auf Treibstoffe. Ansonsten beruht Oaklands Bedeutung auf dem Exportgeschäft für die verschiedenen rohen und verarbeiteten Agrarerzeugnisse des Hinterlandes. Neben Holz sind auch hier Kopra und Zeitungspapier wichtige Importartikel.

In Richmond, wo die San Pablo-Höhen an die Bucht herantreten, hatten von jeher neben den Piers der Ölgesellschaften und der Santa Fé-Bahn Anlegeplätze für Konservenfabriken, usw. bestanden. Im flachen Gelände im Südteil des Stadtgebietes ist dann ein künstlicher Hafen mit mehreren Becken geschaffen worden. Dort lagen während des letzen Krieges die großen Werften. Das Hafengelände gehört der Stadt, ist aber an eine private Interessentengruppe zur Verwaltung und Entwicklung übergeben worden. Richmonds Hafen ist der einzige öffentliche Hafen innerhalb der Contra Costa County. Alle übrigen Häfen bzw. Landeplätze und -stege in

Crockett, Pittsburg usw. gehören privaten Gesellschaften. Der moderne Hafen von Redwood City, der in einigen km Entfernung von der Stadt inmitten des Sumpfgeländes im Südwestteile der Bucht seit 1937 errichtet worden ist, befindet sich in städtischem Besitz.

9. *Die Gliederung der zentralen Funktionen und ihre Auswirkungen auf Siedlungsbild und Sozialstruktur.*

a) San Francisco und seine „Downtown".

Trotz der relativen Ungunst seiner Lage im Zeitalter des modernen Eisenbahn- und Automobilverkehrs ist San Francisco die beherrschende Metropole der Bucht geblieben, neben der allerdings die „East Bay" mit dem Zentrum in Oakland steigend an Bedeutung gewinnt. In der gesamten „Conurbation" hat sich dabei eine komplizierte Hierarchie der Städte herausgebildet. Von zentralen Orten oder besser Zentren einer untersten Stufe, wie sie z. B. in den Einkaufsvierteln, den „Shopping Centers", der zahlreichen Städte der Peninsula am besten dargestellt werden, bis zu den beiden Mittelpunkten der „Conurbation", Oakland und San Francisco, gibt es alle Übergänge. San Francisco nimmt dabei die führende Stellung ein (Abbild. 3). In der Umgangssprache der Bevölkerung drückt sich die Vormachtstellung und das Ansehen, das San Francisco im Wirtschafts- und Kulturleben von jeher besessen hat, darin aus, daß ganz allgemein immer nur von San Francisco und zwar vom ganzen Stadtgebiet, als der „Stadt", der „City", gesprochen wird. So wie ein Landbewohner irgendwo davon redet, daß er in die Stadt gehe, so bezeichnet ein Bewohner von Richmond, Oakland oder Palo Alto eine Fahrt nach San Francisco zum Besuch eines Theaters, eines Konzertes, von Freunden oder zu geschäftlichen Transaktionen als Reise in die „City". Alle anderen Städte führen stolz das Wort City im Siegel, z. B. die „City of Palo Alto". Es wird aber niemandem einfallen zu sagen, daß er bei einer Fahrt zum Einkauf ins Oaklander Geschäftsviertel in die oder in eine City fahre. Man fährt bestenfalls nach „Downtown Oakland", genau so wie ein Bewohner San Franciscos das Geschäftsviertel seiner Vaterstadt als „Downtown"-Bezirk bezeichnet, nie und nimmer aber als „City". Der in der deutschen Literatur so gern gebrauchte Begriff „City" für die vorwiegend geschäftsorientierte Innenstadt einer großstädtischen Siedlung hat in der angelsächsischen Welt keine Geltung und ist eigentlich eine Fehlübertragung aus dem Englischen. In Berkeley bezeichnet man den „zentralen" Stadtbereich beispielsweise kaum als „Downtown", man spricht bestenfalls von „Business District", denn dort liegen neben den wichtigen großen Ladengeschäften das Rathaus, einige Banken, das Verwaltungsgebäude der Post, das Telefonamt usw. Für die East Bay liegen die wichtigen zentralen Funktionen eben im Bereich der „Downtown" von Oakland. In Chicago und einigen Nachbarorten gebraucht man statt „Downtown" den Begriff „Loop".

Das Geschäftsviertel von San Francisco, in dem auch die zentralen städtischen Verwaltungsgebäude liegen, wird nie als „City" bezeichnet, nicht einmal der älteste in mexikanischer Zeit ursprünglich erwachsene Kern um den Portsmouth Square herum. Das vor allem nördlich

der 36 m breiten Market Street etwas abseits des Embarcadero gelegene und bis zum Nob und Telegraph Hill hin sich erstreckende Geschäfts- und Verwaltungsviertel ist die „Downtown", wo in einzelnen bestimmten Straßen jeweils die großen Banken, Handels- und Industriefirmen ihre Bauten und Büros besitzen und die Schiffahrtslinien ihre Büros haben. Südwärts der Market Street, auf die alle Straßen der Downtown zuführen, weil ja die Market Street quer zu den Achsen des schachbrettartigen Straßenmusters verläuft, beginnt recht abrupt der Bereich der Industriewerke und Stapelhäuser mit vereinzelten Elendsvierteln dazwischen. Die rund 4 Häuserblocks von der Market Street entfernte, parallel zu dieser verlaufende Howard Street ist die „Skidrow" San Franciscos, die Straße, an der sich die verkommenen und aus der Gesellschaft ausgeschlossenen, abgesunkenen, vorwiegend männlichen Elemente sammeln.

Das finanzielle Zentrum San Franciscos liegt heute noch dort, wo einst an der Montgomery Street die erste Konzentration der wirtschaftlichen Tätigkeit vor 100 Jahren begonnen hatte. In einer Reihe von Häuserblocks ostwärts von Montgomery und nordwärts von Market Street ist in den hohen, durch regelrechte Straßenschluchten voneinander getrennten Wolkenkratzern ein großer Teil der wirtschaftlichen und finanziellen Macht und Aktivität Kaliforniens zu Hause. Nach Südwesten zu schließt sich von der Kearny Street ab das vornehme Einkaufsviertel, der „Downtown Shopping District" an, der die vornehmsten Geschäfte des Baybereiches aufweist. In „Downtown" drängen sich die Hochhäuser. Es dürften aber nicht nur die hohen Bodenpreise bzw. der Raummangel sein, die das Vertikalwachstum hervorgerufen haben, sondern in starkem Maße auch allgemeine Marktbedürfnisse, z. B. der Wunsch aller Geschäftsleute, in nächster Nähe voneinander und miteinander die Geschäfte tätigen zu können[1]). Keineswegs ist das amerikanische Hochhaus immer einfach eine Folge hoher Bodenpreise. Vielfach, besonders in kleineren Orten, sind die wenigen Hochhausbauten Ausdruck eines besonderen Bürgerstolzes, also Renommierbauten, ähnlich den überdimensional gestalteten Toren und Türmen mancher mittelalterlicher deutscher Städtchen. Der Höhe der Wolkenkratzer ist heute übrigens weniger durch die technischen Möglichkeiten, als durch die Verfügungen der Planungsbehörden eine Grenze gesetzt. In den „Downtown-Bezirken" der großen US-Städte erscheinen die Wolkenkratzer neuerdings getreppt. Die Straßen vermitteln daher nicht mehr durchweg den Eindruck von klammartigen Schluchten. Das liegt daran, daß die gesetzlich gestattete Zahl der Stockwerke für derartige getreppte Bauten größer ist, als für die kastenartig senkrecht bis zum höchsten Stockwerk emporragenden. Das größte Bürohaus San Franciscos, das einen ganzen Straßenblock lange „Russ Building" an der Montgomery-Straße im eigentlichen Wirtschafts- und Finanzzentrum, besitzt 31 Stockwerke. Grundsätzlich liegen die höchsten Bauten nicht im „Shopping District", dort wo beispielsweise auch viele der in den USA sehr angesehenen Warenhäuser (Department Stores) zu finden sind. Denn gerade bei diesen erzwingt die Notwendigkeit, im Laufe eines Tages gewaltige Menschenmassen mit Fahrstühlen, Rolltreppen usw. durch die Gebäude

[1]) Vgl. *Gerling, W.:* Das amerikanische Hochhaus. Würzburg 1949.

zu schleusen, eine obere Grenze, die im allgemeinen kaum über 6 Stockwerke hinausgehen wird. Dort sind dann auch die Bodenwerte und Steuern beträchtlich hoch. Das an der Market Street am Rande dieses „Shopping District" gelegene Emporium, San Franciscos größter „Department Store", steht auf dem höchst besteuerten Stück Land der Stadt, weil sich der Steuerwert eines Grundstückes nach den Einkünften, die dieses bringt, richtet. Damit hängt auch die Tatsache zusammen, daß man so oft, nicht nur in San Francisco, neben hohen Gebäuden kleine unansehnliche Bauten, Garagen usw. findet. Die Automobilisierung hat den zentralen Einkaufsvierteln, den „Shopping Centers" der Innenstadt, vielfach starken Abbruch getan. Die vornehmsten Wohnorte der Peninsula beispielsweise verfügen heute schon in ihren Shopping Centers über Filialen der besten Firmen der „Downtown Section" von San Francisco, und die Errichtung von „Supermarkets", den bekannten, von einem geringen Personalbestand betriebenen Großeinkaufshallen, in denen der Käufer sich selbst bedient, trägt dazu bei, den Charakter der Geschäftsviertel an der Peripherie der Siedlungsagglomeration weitgehend zu verändern. In ganz besonders starkem Maße betrifft diese Entwicklung die kleinen Städte selbst. Die University Avenue in Palo Alto beispielsweise, lange Zeit die Hauptgeschäftsstraße der kleinen Stadt, verliert zunehmend zugunsten der neugeschaffenen abgelegeneren „Shopping Centers" an Bedeutung, weil einfach nicht genug Parkplätze für die Autos in den Haupteinkaufszeiten, z. B. am Sonnabend nachmittag, vorhanden sind. Mehr und mehr nimmt die Zahl kleiner Geschäfte ab, übernehmen „Chain Store-Läden" und „Supermarkets" ihre Rolle.

Das Civic Center, d. i. das städtische Verwaltungsviertel von San Francisco, liegt am Rande der eigentlichen „Downtown" dort, wo diese von Parkplätzen für Autos, weniger vornehmen Läden, Antiquariaten und dgl. gebildet wird. Es nimmt den Winkel ein zwischen Market Street und Van Ness Avenue, einer Ausfalls- und Verkehrsstraße erster Ordnung. Wie bei so mancher anderen US-amerikanischen Stadt sind die Gebäude des „Civic Center" mit Absicht niedrig, aber dafür in einem renaissancistisch monumentalen Stil gehalten. Die Anlage geht auf Anregungen *D. H. Burnhams* zurück, dessen großzügige Pläne für die Neugestaltung San Franciscos nach dem großen Brande ansonsten keine Verwirklichung fanden. Die Anlagen des „Civic Center" sollen mit Absicht in Widerspruch stehen zu der herausfordernden Mannigfaltigkeit der Wolkenkratzerbauten. Das Hauptgebäude des „Civic Center" ist die mit einer zentralen Kuppel versehene „City Hall". Zum Civic Center, das sich um die „Civic Center Plaza" herumgruppiert, gehört eine Reihe großer Bauwerke, u. a. das Opernhaus, die städtische Bücherei, eine Konzerthalle, das kalifornische „State Building", das Gebäude der Bundesregierung, das Haus der Kriegsteilnehmer (Veterans) mit dem San Franciscoer Kunstmuseum, usw. Andere recht bedeutende Museen, ein Aquarium und ein botanischer Garten sind im Gelände des Golden Gate Park untergebracht. Das um die alte mexikanische Plaza herum gelegene alte Stadtzentrum unmittelbar südlich des Telegraph Hill ist heute sehr vernachlässigt und gehört zu den „Blighted Areas", den heruntergekommenen Vierteln, deren Verschwinden die modernen Stadtplaner aufs stärkste herbeisehnen.

b) Die Bevölkerungs- und Sozialstruktur San Franciscos.

San Francisco gehört zu den Städten der USA mit sehr großer Wohndichte. Im Durchschnitt lebten dort im Jahre 1950 mehr als 7000 Einwohner auf dem Quadratkilometer. Das ist wenig, wenn man die an Raum nach amerikanischen Vorstellungen so beengte Stadt mit einer europäischen, etwa mit Paris, vergleicht, wo innerhalb des eigentlichen Stadtgebiets von 78 qkm über 30 000 Menschen im Durchschnitt auf die Flächeneinheit von 1 qkm sich verteilen[1]). Vor dem Kriege betrugen die durchschnittlichen Wohndichten pro qkm in San Francisco 6000, in Oakland an die 2000, in Alameda 600 und in Berkeley immerhin 3400.

Eine Karte der Bevölkerungsverteilung innerhalb San Franciscos[2]) würde zeigen, daß in unmittelbarer Nähe des heutigen Geschäfts- und Verwaltungsviertels der Downtown die höchsten Dichtewerte erreicht werden, und zwar in älteren Wohnvierteln, die schon kurz nach 1906 wieder aufgebaut worden waren. Auf beschränktem Raume finden sich hier auch vielfach aus Ziegelsteinen erbaute Häuser. Die „Chinatown" von San Francisco mit 20 000 Bewohnern gilt als die größte Siedlung von Menschen ostasiatischer Rasse innerhalb der USA. Neben Chinesen leben dort in geringer Zahl auch Japaner. Verhältnismäßig groß sind die Wohndichten auch unmittelbar west- und nordwärts des Chinesenviertels, wo zur North Beach hin die Italienerstadt sich hinzieht, wo im Gebiet von Broadway und Kearny Street das Nachtleben heute blüht, das San Francisco früher mehr noch als in der Gegenwart eine besondere Note verliehen hat und die Stadt an der „Barbary Coast" zuweilen etwas in Verruf brachte. Ein zweites Gebiet großer Wohndichte liegt im Mission District beiderseits der Mission Street, nachdem diese nach Süden abgebogen ist. In ihrer ganzen Länge ist diese Straße dort zu einer Geschäftsstraße geworden mit Läden zweiter und minderer Güte für den lokalen Bedarf der Anwohner. Inmitten der vorwiegend aus europäischen Einwanderern, Italienern, Iren usw. zusammengesetzten Bevölkerung spielen Juden als Geschäftsinhaber eine wichtige Rolle. Neuerdings dringen auch Neger ein. Wie in allen amerikanischen Großstädten neigen viele der Neueinwanderergruppen zu engem Zusammenhalt und zur Bildung besonderer Viertel. Wenn die zahlreichen in San Francisco wohnenden Deutschen keinerlei derartige Konzentrierung aufweisen, so neigen die schwerer assimilierbaren Volksgruppen, also die Südeuropäer, die Filippinos, Mexikaner und nicht zuletzt die Neger umso stärker dazu. Die Zahl der letzteren in San Francisco mag insgesamt an die 35 000 (1945 32 000) betragen. Sie sind gemeinhin in den jämmerlichsten Gegenden, z. B. südöstlich der Market Street und in der Nähe der Eisenbahngleise anzutreffen. Viele der besseren Wohnhausviertel, etwa des Nob Hill und Russian Hill, liegen nicht fern der Downtown und in Nähe der dichtbevölkerten Wohnbereiche der Italienerstadt. Der Telegraph Hill, der ehedem ein Signalpunkt war, von dem aus die Annäherung von Schiffen signalisiert werden konnte, wird von einem Aussichtsturm gekrönt, der einen bezaubernden Blick auf den

---

[1]) *George, P.:* La Ville, Paris 1952, S. 125.

[2]) Vgl. *Pfeifer, G.:* Stadtgeographische Skizze von San Francisco, S. 103. Mittlg. G. G. München 1936. (Bd. XXIX).

Embarcadero, den größten Teil der Bay, einen Teil des Geschäfts- und Italienerviertels und auf das „Golden Gate" gewährt. Neben dem nach dem Kriege im Südwesten der Stadt am „Park Merced Commons" entstandenen Wolkenkratzerviertel sind um einen kreisförmig angelegten Grünplatz herum vornehm wirkende moderne Häuser im Stile der kolonialen Bauten des 18. Jahrhunderts (s. Bild 4) geschaffen worden.

In den Häusern der verschiedenen Wohnviertel San Franciscos prägt sich der Geschmack der jeweiligen Bauepoche oft deutlich aus. Wie allenthalben in amerikanischen Großstädten stoßen auch die Gegensätze hart aufeinander. Es grenzen ärmste Wohnviertel an solche der reichsten Klassen. Zu den teuersten Wohnvierteln gehört Marina im Norden der Stadt östlich des „Presidio", auf dessen vielfach als „Boulevards" bezeichneten Straßen keine schweren Lastfahrzeuge fahren dürfen, wo neben älterer Eleganz auch in allerjüngster Zeit zu Reichtum gekommene Einwanderer leben, beispielsweise Müllkutscher, die erst vor einigen Jahren von Freunden aus der italienischen Heimat herübergeholt und dank der Monopolstellung ihrer Gewerkschaft und der Beziehung zu prominentesten Vertretern der Stadtverwaltung zu Reichtum gelangt sind. Ehedem vornehme Wohnviertel werden in überaus kurzer Zeit heruntergewirtschaftet, wenn es Angehörigen sozial verfemter oder wenig geachteter Gruppen, z. B. Negern, Ostjuden und Südeuropäern gelingt, dort seßhaft zu werden. Noch vor nicht langer Zeit war das Gebiet um Dolores Street in der Nähe der alten Missionskirche ein recht guter Wohndistrikt. Jetzt sind Neger eingewandert und es verschlechtert sich in rasch zunehmendem Maße das ganze Viertel. Die Wohnwolkenkratzer und Hotels auf den verschiedenen Hügeln in den älteren Bezirken im Nordosten der Stadt geben der „Skyline" ihr besonderes Gepräge. In den ausgedehnten Wohnvierteln im Süden und Westen indes vermag die Monotonie der ein- oder bestenfalls zweistöckigen Häuser, die meist eng aneinander in Reihen gesetzt, über die Hügel hinweg sich hinziehen, den Beschauer irgendwie zu faszinieren. Ein Stadtbild ist hier in der hügeligen Stadt entstanden, das mit der Unzahl der kleinen hell gestrichenen Wohnhauswürfeln in der Neuen Welt seinesgleichen sucht. (Bild 3). Diese Einförmigkeit im Baustil bestimmter Wohnviertel ist eine Folge der Tatsache, daß der Bau der normalen, für den nicht allzu kapitalkräftigen Durchschnittsbürger bestimmten Wohnungen von größeren Unternehmern durchgeführt wird. Diese erwerben ausgedehnte Landflächen, wo sie dann die Serien und Reihen der mehr oder weniger nach gleichem Muster entworfenen Wohnhäuser, die heutzutage mit viel Komfort im Innern ausgestattet sind, errichten. Oft genug sind indes diese Häuser nicht allzu gut gebaut, wie z. B. im nebelreichen Sunset District von San Francisco, wo zwischen den beiden Kriegen von 2 Bauherrn umfangreiche Serienbauten hergestellt wurden. Daß Kalifornien von der spanischen Zeit her ein Land des Großgrundbesitzes gewesen ist, hat nicht nur für die Entwicklung der Landwirtschaft, sondern auch für die der Siedlungen bedeutsame Folgen gehabt.

Der Charakter der einzelnen Stadtteile wird, wie allenthalben in den amerikanischen Städten durch die „Zoning"-Ordnung gewährt, die bestimmt, daß in den vorgesehenen Bereichen nur Niederlassungen und Gebäude bestimmter Funktion und Höhe errichtet werden dürfen. Von der

11 500 Hektar einnehmenden Gesamtfläche der Stadt sind über 50% für Wohn-, Geschäfts- und Industriebauten vorgesehen. 14% der Stadtfläche sind für Parks, Spielplätze und für andere Erfordernisse der Öffentlichkeit vorbehalten, auf das Straßennetz entfallen über 30%. In San Francisco ist der Anteil der nicht von ihren Besitzern bewohnten, d. h. der gemieteten Wohnungen außerordentlich hoch, während in vielen der neuentstandenen und neuentstehenden peripheren Siedlungen Eigenbesitz die Regel ist. Weniger als ein Drittel der 222 000 in San Francisco vorhandenen Wohnungen wird von den Besitzern bewohnt, über zwei Drittel dagegen von Mietern oder Pächtern. Es ist für die ganze Sozialstruktur kennzeichnend, daß fast alle Angehörigen der nichtweißen Bevölkerungsgruppen zur Miete wohnten, wodurch den Besitzern dank der großen Wohndichten oft hohe Einnahmen erwuchsen. Nur 411 der von Nichtweißen eingenommenen Wohnungen gehörten ihren Inhabern[1]). Von den 110 000 Wohnbauten, die die Stadt im Jahre 1940 besaß, entfielen auf einzelstehende Einfamilienhäuser nicht ganz 20%, auf einzeln und in Reihen stehende Zweifamilienhäuser 14%. An Wohnhäusern, die 5—19 Familien als Unterkunft dienen, gab es 6000, das sind ca. 6% aller Wohnbauten, an solchen mit über 20 Familien 1000 Bauten, d. i. ca. 1%. Auf die 7000 vorhandenen Vielfamilienhäuser entfielen somit allein mehr als ein Drittel aller Wohnungen, nämlich 87 000. Bei diesen, viele Wohnungen enthaltenden Bauten handelt es sich meist um „Apartmenthouses". Ihre große Zahl hängt auch damit zusammen, daß in San Francisco anders als im Bereich der East Bay die älteren Bevölkerungsjahrgänge stärker vertreten sind als Kinder, und daß der Prozentsatz der ledigen Erwachsenen besonders groß ist. Das ist eine Erscheinung, die mit der ganzen Wirtschaftsstruktur der Stadt im Zusammenhang steht, wie ja auch die Zahl der Männer über 14 Jahre die der Frauen um ein Beträchtliches übertrifft, während beim letzten Census (1950) innerhalb der USA die Zahl der weiblichen Wesen zum ersten Male größer war als die der Männer. Von der Gesamtzahl der im Mai 1951 Beschäftigten in Höhe von 469 000[2]) war mehr als ein Drittel Frauen, also ein weit höherer Prozentsatz als sonst in den Staaten. Nicht ganz 10% aller Erwerbstätigen sind als Regierungsbeamte und -angestellte der Stadt, des Staates und des Bundes tätig. Die Bedeutung des Handels ist umso augenfälliger, als im Einzelhandel 17%, im Großhandel 10% aller Erwerbstätigen beschäftigt waren und das Finanz-, Versicherungs- und Immobilienwesen (Real Estate) weitere 10% stellten. Unter die Rubrik „Service" entfallen 20%. Insgesamt hat allerdings San Francisco wie auch das ganze Gebiet der Bay Conurbation durch das Anwachsen von Los Angeles viel von der früheren, hervorragenden Stellung als Handelszentrum, zum mindesten relativ, eingebüßt. Denn der Großhandel der Bucht machte 1929 noch 50% des Großhandels Kaliforniens aus; 1947 betrug sein Anteil weniger als ein Drittel. Trotz des Aufstieges von Los Angeles ist San Francisco aber das große Finanzentrum des Westens der USA geblieben, das hinter New York und neuerdings vielleicht neben Chicago an 2. bzw. 3. Stelle unter allen Finanzzentren der Staaten mit der großen Zahl seiner Banken, Ver-

---

[1]) San Francisco and the Bay Area. 1951. S. 18.
[2]) San Francisco and the Bay Area. 1951. S. 12.

sicherungsgesellschaften, Handelshäuser, usw. rangiert. Die Stadt ist somit auch heute noch ein zentraler Ort allerersten Ranges, wie vor 100 Jahren, als sie 50 Jahre lang die „Hauptstadt des Bergbaues" in den Staaten war. Die Geschäfte, die sich aus der Notwendigkeit entwickelt hatten, die Bergleute des Innern mit Bedarfsartikeln zu versorgen, waren letzten Endes sehr viel einträglicher gewesen, als der Bergbau selbst. Die Walfänger des nordpazifischen Ozeans hatten lange Zeit hindurch San Francisco zu ihrer Basis erwählt und für die Lachsfischerei wirtschaft Alaskas war San Francisco bis um die Jahrhundertwende herum, als Seattle an seine Stelle trat, das Finanz- und Ausrüstungszentrum gewesen.

Wie stark San Francisco auch heute noch in der „Bay Conurbation" der führende Ort ist, geht aus der Höhe der Einkommensätze hervor. Das Realeinkommen pro Kopf betrug im Jahre 1950 2350 $ und war damit das höchste unter den großen Städten Nordamerikas gegenüber einem Durchschnitt von $ 1311 innerhalb der gesamten USA. Die Stadt, die 1950 an elfter Stelle unter den USA-Städten hinsichtlich der Bevölkerungszahl stand und dabei an erster Stelle hinsichtlich der Kaufkraft des Einzelindividuums rangierte, stand an sechster Stelle unter allen Städten in Bezug auf das gesamte Einkommen der Bürgerschaft. Um den Charakter der wirtschaftlichen und damit der sogen. zentralen Bedeutung eines Ortes herauszustellen, ist in den USA die Zahl der Telefonanschlüsse im Verhältnis zur Bevölkerungszahl im allgemeinen ohne Bedeutung. Immerhin nimmt auch in dieser Hinsicht San Francisco eine besondere Stellung ein. Die Zahl der Telefonanschlüsse in der Stadt betrug im Jahre 1950 441 000, während die Zahl der Wohnungen sich nur auf 266 000 und die der Verbraucher von elektrischem Strom etwa auf die gleiche Zahl belief. San Franciscos Charakter als Geschäftsstadt kommt hierin deutlich zum Ausdruck, da ja grundsätzlich jede Wohnung in einer Stadt der USA über ein Telefon verfügt.

c) Der Pendelverkehr von San Francisco.

Alle oben genannten Zahlen werden in den Schatten gestellt durch die Ausmaße des täglichen Pendelverkehrs aus den benachbarten Wohnstädten nach San Francisco. Im Jahre 1949 strömten täglich an die 190 000 Personen mit den verschiedenen Verkehrsmitteln von außerhalb in die Stadt hinein und des Abends wieder hinaus. An diesem Pendelverkehr waren die „East Bay", die „Marin Peninsula", die sogen. „North Bay" und die „San Francisco Peninsula" in unterschiedlichem Maße beteiligt. Über 100 000 Pendler kamen allein aus Berkeley, Oakland und Alameda. An die 60 000 entstammten der „Peninsula", nicht ganz 30 000 der North Bay und Marin County[1]). Das Einzugsgebiet auf der „Peninsula" reicht über Palo Alto hinaus. Ein großer Teil des Pendelverkehrs vollzieht sich hier mit den Zügen der Southern Pacific, auf der täglich 12 500 Personen von San Francisco aus abfahren bzw. dort eintreffen[2]). Ein großer Teil der übrigen „Commuter" der Peninsula fährt mit eigenen Autos. Daneben sind auch

[1]) San Francisco and the Bay Area 1950, zusammengestellt n. Angaben von Mr. *Horowitz*, San Francisco Examiner.

[2]) Briefliche Angaben des Agenten.

Omnibuszubringerlinien, vor allem aus den nähergelegenen Vorortbereichen, wie Daly City und San Bruno, daran beteiligt. In den Rekordjahren des Schiffbaues während des Krieges war der Pendelverkehr zwischen den verschiedenen Orten der Bucht noch größer als in den Nachkriegsjahren. 1945 sind 220 000 Menschen täglich allein nach San Francisco hinein geströmt. Viele der Pendler sind Kauflustige.

Der Verkehr über die Bucht hinweg vollzieht sich heute natürlich in erster Linie über die großen Brücken hinweg. Fähren bestehen noch zwischen verschiedenen Punkten, aber der damit bewältigte Anteil am Gesamtpersonenverkehr ist sehr gering. Während die „Golden Gate Bridge" auch in den Hauptzeiten des Verkehrs noch keineswegs völlig ausgelastet ist, staut sich der Verkehr auf der Bay Bridge in den Spitzenstunden des Morgens und nach 5 Uhr abends in außerordentlichem Maße. Die Zahl der Fahrzeuge, die die zweistöckige Bay Bridge im Januar 1951 überquerten, betrug etwa 2 385 000. Über die „Golden Gate Bridge", die nur ein Stockwerk besitzt, fuhren in der gleichen Zeit 720 000 Fahrzeuge hinweg. Im vorhergegangenen Jahre (1950) beliefen sich im gleichen Monat die entsprechenden Zahlen auf 2 128 000 resp. 622 000. Infolge des Baues der Brücken ergaben sich starke Veränderungen in der Verkehrsbedeutung einzelner Straßen und Viertel der Stadt. Der der Bucht am nächsten gelegene Teil der Market Street, wo früher am Ferry Building die Fähren anlegten, ist heute bedeutungslos geworden. Der Verkehr hat sich vom Endpunkte der Brücke aus neue Bahnen durch die Stadt suchen müssen.

In welch starkem Grade die Siedlungen der Peninsula auf San Francisco eingestellt sind, beweist die Tatsache, daß im Einzugsbereich von San Mateo (einschl. Burlingame und Belmont), der eine Einwohnerzahl von 88 000 im Jahre 1950 besaß, allein an die 12 000 Pendler täglich außerhalb, uhd zwar in erster Linie in San Francisco, ihrer Arbeit nachgingen. Die Zahl der in diesem bestimmten Wohnbezirk Beschäftigten belief sich auf 25 000. Mit zunehmender Entfernung wird der Anteil der Pendler an der berufstätigen Bevölkerung dann jeweils geringer[1]).

Etwa die Hälfte aller Pendler, die täglich von der „East Bay" nach San Francisco fahren, benutzt die elektrischen Bahnen, die von verschiedenen Endpunkten innerhalb Oaklands und Berkeleys aus nach San Francisco führen[2]). Mit der verhältnismäßig dichten Bebauung von San Francisco hängt zweifellos die Tatsache zusammen, daß die Zahl der Automobile dort geringer ist als in den übrigen Teilen des Metropolitan Area. Allerdings besitzt San Francisco bereits seit langem ein von der Stadt selbst verwaltetes dichtes Netz von überaus schnellfahrenden Straßenbahnen. In Jahre 1949 entfiel in San Francisco auf 4,2 Einwohner ein Personenauto, in Alameda County dagegen auf 3,5. Für Oakland war diese Zahl noch niedriger und war damit dem Rekord von Los Angeles, wo im Durchschnitt auf 2,9 Personen ein Auto entfiel, sehr nahe [3]).

---

[1]) Dept. of Employement, State of California, Research and Statistics. Community Labor Market Survey, San Mateo, December 1950.

[2]) Oakland City Planning Commission Staff. The Transit Problem in the East Bay. March 1950, S. 8.

[3]) Automobile Facts and Figures. 30th Edition 1950. Automobile Manufacturers Association, Detroit, Mich., S. 26/27.

d) Die „East Bay".

Die Städte der East Bay, in erster Linie O a k l a n d, versuchen natürlich ihr Eigenleben gegenüber dem dominierenden Einfluß San Franciscos zu wahren. Alle, z. B. Richmond, Berkeley, San Leandro usw., haben ihr eigenes kleines Geschäftszentrum mit dem „Shopping District", Alameda hat deren sogar zwei weit auseinanderliegende. Natürlicherweise steht Oaklands „Downtown", der Hauptgeschäftsbereich der East Bay, zweitrangig hinter San Francisco, aber im großen und ganzen entspricht sie doch dem Range dieser Großstadt mit ihren fast 400 000 Einwohnern. Oakland ist, auch wenn die Stadt einen Hafen besitzt, nicht Hafenstadt im eigentlichen Sinne. Der H a f e n spielt im Leben dieser Gemeinde nur eine untergeordnete Rolle, während San Francisco weltweit und weltoffen vom Hafen lebt und auch infolge der historischen Entwicklung dort Stadt- und Hafenleben aufs engste verbunden sind.

Oaklands Geschäfts- und Verwaltungsviertel, die „Downtown", liegt nordwestlich des Lake Merrit, an dessen Auslaß zur Bucht hin das neue „Civic Center" im Entstehen begriffen ist. (Abbildg. 4 u. Bild 1). Der älteste Kern von Oakland mit dem alten Courthouse gehört nicht zu dem modernen, sich nach Nordosten daran anschließenden Wirtschaftszentrum. Das Rathaus liegt dort, wo das regelmäßige Schachbrettmuster der Straßen durch ein von Nordosten hereinreichendes, anders orientiertes Rechteckschema gestört wird. Die schnurgerade durch den ganzen Bereich der East Bay bis nach El Cerrito über 12 km hin verlaufende San Pablo Avenue nimmt dort ihren Ausgang. Eine Unzahl verschiedenartigster Schachbrettmuster sind im Bereich der East Bay im Laufe der Zeit angelegt worden. Nicht fern vom zentralen Geschäftsviertel von Oakland beginnen bereits östlich des Lake Merritt die gewundenen Straßenzüge, die kennzeichnend sind für einen großen Teil der hügeligen Wohnviertel der East Bay. Auch die Hauptverkehrsarterien ziehen vielfach in gewundenem Laufe hindurch. Um die C i t y H a l l herum erstreckt sich Oaklands Einzelhandelsgeschäftsviertel mit Banken, Zeitungshäusern usw., das an Rang dem von San Francisco nicht gleichkommt, wennschon auch führende San Franciscoer Firmen dort Vertretungen und Zweiggeschäfte haben. Der zwischen der Tenth Street und den Ufern des Ästuars im Süden des zentralen Geschäftsviertels gelegene älteste Stadtkern ist heute, wie das oft in amerikanischen Städten der Fall ist, mit Trödlerläden, Pfandleihgeschäften, Kneipen und Wohnungen durchsetzt. Von dem frohen Nachtleben, das in San Francisco an manchen Plätzen herrscht, ist in Oakland sehr viel weniger zu bemerken. Die Stadt ist, um einen europäischen Begriff zu gebrauchen, „Provinz" gegenüber der Metropole auf der anderen Seite der Bay. Die Rolle der eigentlichen „Downtown", des zentralen Geschäftsbereiches, der an die 70 Häuserblocks umfaßt, ergibt sich aus den Zahlen der Menschen, die in den Hauptverkehrszeiten hinein- und herausströmen. An einem Durchschnittswochentag des Jahres 1946 verließen in der Zeit von 17—18 Uhr nach Dienstschluß 18 000 Personen das Geschäftsviertel mit dem Auto, an die 14 800 dagegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Diese Zahlen bringen aufs deutlichste die starke „Automobilisierung" des kalifornischen Lebens, die sich im Laufe der letzten Jahre noch verstärkt hat,

zum Ausdruck und lassen die besondere Stellung kalifornischer Großstädte umso besser erkennen[1]). Der Pendlerverkehr innerhalb der East Bay hat, vor allem nach Norden hin, nicht dieselben Ausmaße, wie der von San Francisco nach Süden und Norden. Von der Zuckerfabrik an der Carquinez Straße fahren zwar Pendler alltäglich bis in die Wohnviertel von Oakland und Berkeley. Im großen und ganzen aber wohnt die Mehrzahl der in den Fabriken an der North Bay Beschäftigten in der näheren Umgebung der großen Industriewerke. Der größte Teil der 3700 Angestellten der Standard Oil-Raffinerie in Richmond beispielsweise lebt in der Stadt, ein sehr viel kleinerer Teil im benachbarten Wohnstädtchen El Cerrito. Nur wenige Angestellte kommen noch von weiter her.

Die East Bay hat im Gegensatz zu San Francisco keine Straßenbahnen mehr. Der sog. „Municipal"-Transitverkehr, d. i. der Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die verschiedenen Gemeinden hindurch vollzieht sich mit Auto- und Trolleybussen. Das Geschäftsviertel von Berkeley, einer Stadt von weit über 100 000 Einwohnern, liegt an der Shattuck Avenue, nicht weit vom Universitätsgelände entfernt. Es wird von einem einzigen vielstöckigen Gebäude überragt und ist überraschend klein für eine Stadt von der Größe und Bedeutung Berkeleys. Die Staatliche Universität von Kalifornien in Berkeley ist hinsichtlich der Studentenzahl die größte unter den amerikanischen Universitäten. Sie und die sehr viel kleinere auf private Geldmittel angewiesene Stanford University auf der San Francisco Peninsula gehören zu den vorzüglichsten Lehr- und Forschungsanstalten der Staaten. Etwa 15 000 Studenten studieren in Berkeley, während Stanford nur weniger als ein Drittel dieser Zahl unterzubringen vermag. Die Bevölkerungszusammensetzung Berkeleys, dessen Stadtgebiet bereits seit einer Reihe von Jahren bebaut ist, blieb die letzten Jahrzehnte verhältnismäßig homogen. Der Anteil an im Lande geborenen Weißen ist besonders hoch, während allenthalben sonst an der Bay der Prozentsatz der weißen Einwanderer und der Angehörigen fremder Rassen sehr viel größer ist. Allerdings hat Berkeley infolge der Industrialisierung der letzten Jahre einen kleinen Prozentsatz farbiger Minderheiten erhalten, die sich vor allem in dem der Universität fernergelegenen Gelände näher zur Bay hin niedergelassen haben. In Oakland selbst sind wie in San Francisco Italiener und Portugiesen und deren Nachkommen in der ersten Generation reich vertreten, aber sie sind meist unregelmäßig über die Stadt verstreut, ohne sehr zur Bildung besonderer Viertel zu neigen. Die Portugiesen sind in der Umgebung weitgehend in der Landwirtschaft tätig. Oakland hat auch eine winzige „Chinatown" mit wenigen Tausend Einwohnern im Großhandelsbereich zwischen der 8. Straße und der Franklin Straße hart am Südrande des Geschäftsviertels. Der Hauptwohnbereich der Neger, das „Harlem" von Oakland, liegt in West Oakland nahe am „Outer Harbor", wo die verschiedenen Bahnlinien zusammenlaufen, und die Neger, von denen von Anfang an viele als Angestellte der Eisenbahnen tätig waren, sich in diesem schlechten, von anderen Volksschichten gemiedenen Wohnviertel an der West 7th Street niedergelassen haben. Man trifft

[1]) Oakland City Planning Commission. Transit Facilities and Mass Transportation in the Oakland Metropolitan Area. March 1947.

sie neuerdings auch in anderen, nahe an den Industriewerken bzw. den Bahnen gelegenen Wohnvierteln der East Bay, z. B. in dem riesigen „Wartime Housing Project" in Richmond. Es bedarf keiner weiteren Betonung, daß in Pittsburg ein großer Teil der Bevölkerung aus Neueinwanderern, darunter vielen Süd- und Osteuropäern, besteht.

10. Die Stellung des „San Francisco-Oakland Metropolitan Area" im Rahmen amerikanischer Großstädte und die Probleme und Aufgaben zukünftiger Entwicklung.

Eine zweifellos einzigartige Kulturlandschaft ist im Laufe des vergangenen Jahrhunderts an den Buchten von San Francisco entstanden. Um den schon von den ersten Reisenden gepriesenen großartigsten Naturhafen der Westküste Nordamerikas herum wuchs einer der schönsten, vielgestaltigsten Großstadtbereiche. Die Bucht hat die Entstehung einer mehr oder weniger konzentrisch gegliederten Riesenstadt verhindert. Wohn-, Geschäfts- und Industrieviertel sind in jeweils besonders gelegenen und geeigneten Landschaften entstanden. Die „Downtown" von San Francisco liegt nahe an der äußersten Peripherie der Stadt, während die von Oakland in einiger Entfernung vom Wasser liegt. Eine gewisse konzentrische Anordnung der wichtigsten Funktionen des Großstadtkomplexes scheint trotz der Existenz der Buchten und Berge doch angedeutet zu sein.

In San Francisco wie auch auf der East Bay schließt sich an das zentrale Geschäftsviertel und an die buchtnahen Industriebereiche im allgemeinen zunächst ein Gürtel dicht bewohnter, etwas vernachlässigter Wohnviertel an. Erst in größerer Entfernung folgen dann gewöhnlich — von zahlreichen Ausnahmen abgesehen — die bevorzugteren und neueren Wohnviertel. Die East Bay mit Oakland als Kern und San Francisco mit seinem Hauptgeschäftsviertel im Nordosten des Stadtgeländes könnte man als zwei getrennte Hälften eines unvollständigen konzentrischen Gürtelsystems ansehen.

Es mag diesem so rasch gewachsenen neuweltlichen Riesenstadtkomplex natürlich viel von dem Anheimelnden fehlen, das alte, langsamer gewachsene europäische Großstädte auszuzeichnen vermag. Doch besitzt gerade die Stadt San Francisco einen Charme, der z. T. erwachsen ist aus einer im engeren topographischen und im weiteren geographischen Sinne wirklich einzigartigen Lage. Weit im Westen liegt die ostasiatische Welt, zu der engste Beziehungen schon seit der Ankunft chinesischer Kulis zur Zeit des Goldfiebers bestehen. Die Chinesen bilden ja auch nur eine der zahlreichen Volksgruppen aus den verschiedensten Teilen der Welt, deren Vertreter hier im fernsten Westen neue Möglichkeiten gefunden haben, die sich hier auch auszuleben vermögen. Die Unzahl der Friedhöfe bestimmter Volksgruppen und Konfessionen im Friedhofsgelände südlich der Stadt verrät deutlichst den kosmopolitischen Charakter, den in dieser Form neben New York nur noch wenige Städte aufzuweisen vermögen. Nicht umsonst ist San Francisco wegen der Vielheit der kulinarischen Genüsse bekannt, die einem dort in den von Angehörigen verschiedenster Nationalitäten betriebenen Küchen geboten werden. Die Stadt gilt mit Recht als ein

kulinarisches Zentrum Nordamerikas. Der für das Wachstum der Siedlungen von der Natur verhältnismäßig scharf gezogene Rahmen hat bei der „Conurbation" an der Bucht zu viel geschlosseneren kompakten Formen der Siedlungen geführt als bei der Mehrzahl der amerikanischen Großstädte. Das Gegenbeispiel für extrem rasches, pilzhaftes Wachstum bietet Los Angeles mit seinen Satelliten[1]). Gegenüber Los Angeles muß die „Conurbation" von San Francisco - Oakland als Region konservativer Entwicklung bezeichnet werden. Alles ist in viel stärkerem Maße historisch gewachsen. Die Vorteile der Lage sind tatsächlich vorhanden. Promotertum und Reklame haben an der Schaffung einer harmonisch wirkenden Kulturlandschaft weniger Anteil. Auch wenn die Stadt in junger Vergangenheit noch Perioden stärkster Mißwirtschaft durchgemacht hat, so fehlt ihr, wie dem ganzen Buchtbereich doch jener Kreis überspannter Seelen, der Los Angeles kennzeichnet und den man als „Lunatic Fringe" zu bezeichnen pflegt.

Ein Vorteil, den die „Bay Conurbation" gemeinsam mit vielen, wenn nicht den meisten nordamerikanischen Großstädten und im Gegensatz zu jenen der Alten Welt besitzt, ist die Tatsache, daß der Automobilfahrer binnen kurzer Zeit die ihm oft langweilig werdenden Annehmlichkeiten der modernen Großstadtexistenz mit den Vorteilen vertauschen kann, die eine so gut wie unberührte Natur zu bieten vermag. Trotz aller Nachteile, die die Automobilisierung bringt, wird die Ruhe einer wenig erschlossenen Natur von Vielen aufgesucht und geschätzt. In dem Gelände nördlich der Marin-Halbinsel, um die ehedem südlichste russische Niederlassung Fort Roß herum, am Russian River und in den so großartigen Sequoiawäldern der nördlichen Coast Ranges liegen derartige Erholungsgebiete. Aber auch der Ausflug in die Sierra Nevada und ins Yosemite Tal gilt nicht als weit, wenn schon dabei auf dem Anfahrtswege das nicht allzu einladende Große Tal gequert werden muß. Nach Süden und Südosten zu liegen allenthalben fast menschenleere, vielfach in den Bergen so gut wie unerschlossene Landstriche. Wegen des Auftriebwassers spielt der Badebetrieb an der ganzen Küste, auch an dem flachen Strande, der San Francisco im Westen begrenzt, keine Rolle, denn gerade im Sommer liegen dort die Wasser- und Lufttemperaturen besonders niedrig.

Das „Metropolitan Area" der Bucht ist ein städtischer Großraum voller Gegensätze, der in weiten Teilen, vor allem im äußersten Norden und im Süden noch nicht seine natürlichen Grenzen erreicht hat, der sich also weiterhin noch stark zu vergrößern vermag. Es wird zweifellos noch lange dauern, bis das Wattenland an der „North Bay" vollends eingedeicht und höheren Nutzungsformen zugeführt sein wird. Im Süden der Bucht liegt noch innerhalb des Rahmens der Senkungsgebiete, inmitten der Pflaumen- und Obsthaine des Santa Clara Valley die Stadt San José[1]). Die Ausläufer dieses großstädtischen, an die 170 000 Einwohner umfassenden Wohnbereiches erstrecken sich nach Nordwesten hin bis nahezu in die Nähe von Palo

---

[1]) *Wagner, A.:* Los Angeles. Kiel 1935. Schriften des Geographischen Instituts der Universität, Band III.

[2]) *Broek, J. O. M.:* The Santa Clara Valley, California. Geographische en Geologische Mededeelingen, Rijksuniversität, Utrecht 1932.

Alto, wo nun im südlichsten Teile des vorrückenden Metropolitan Area von San Francisco die Obstplantagen in zunehmendem Maße den Arbeiten der Bauunternehmer zum Opfer fallen. Früher oder später wird wahrscheinlich San José mit dem „Metropolitan Area" von Oakland - San Francisco verschmolzen sein, so daß dann der geschlossene Wohnbereich drei wichtigste Pole haben wird, um die das Leben der kleinen Satelliten und der nicht in Städten lebenden Bevölkerung kreisen wird. Experten schätzen, daß die Bevölkerungszahl des „Metropolitan Area" im Jahre 1960 sich auf 2,75 Mill. Einwohner, also eine halbe Million mehr als im Jahre 1950, erhöhen werde. In Anbetracht der neuen Industrialisierungswoge mag das nicht einmal zu hoch gegriffen sein.

Das stete Wachstum fügt allenthalben zu den altbestehenden Problemen neue hinzu. Die Bewältigung der Verkehrsschwierigkeiten, die sich durch die Automobilisierung in Verbindung mit dem absoluten Wachstum der Bevölkerungszahlen ständig vergrößern und die Schaffung geordneter Wohnverhältnisse gehören immer mit zu den Hauptaufgaben. Die neueste Entwicklung seit dem Kriege hat in vielen der großen Zentren zu einer weitgehenden Entwertung der dicht bebauten, wirtschaftlich genutzten Innenstadtbereiche geführt. Das Anwachsen des Auto- und Lastwagenverkehrs, die enorme Größenzunahme der Fahrzeuge selbst, lassen eine ausreichende Verkehrsregelung in engen, alten Stadtbereichen kaum mehr zu. In der Innenstadt von New York sind mancherorts die Grundstückswerte im Laufe kurzer Zeit um 40% gesunken, was bei dem gesteigerten Preisniveau einer viel größeren Entwertung gleichkommen mag. Wenn auch in anderen Riesenstädten diese Entwicklung sehr stark zu verspüren ist, haben die beiden großen Bayzentren San Francisco und Oakland nicht ganz so darunter gelitten, weil um die Bucht herum eine viel stärkere Streuung der Siedlungen von vornherein existierte als anderswo. Alle die älteren Städte, aber auch viele der neuerdings so rasch gewachsenen, leiden unter dem Vorhandensein schlechter, heruntergekommener Wohnviertel, sog. „Blighted Areas", vor allem um die „Downtown" herum, die durch bessere ersetzt werden müßten, um eine für soziales Gedeihen günstige Atmosphäre zu schaffen. Denn gerade viele dieser Gebiete sind zu Slumvierteln geworden. Die Tatsache, daß man gemeinhin in Amerika von jeher ein Haus nicht für die Dauer baut, bringt ja mit sich, daß nach 35 bis 40 Jahren die meisten Wohnhäuser heruntergewirtschaftet und abrißwürdig sind. Mit weiterem Wachstum wird auch das Problem der „Community"bildung, der Erhaltung und Herstellung irgendwelcher Beziehungen zwischen den Angehörigen eines bestimmten Wohnplatzbereiches immer größer. Derartige Beziehungen bestehen sowieso nur noch an einzelnen Stellen an der Bay. Sie sind in einem amorphen Strukturgebilde wie Los Angeles so gut wie völlig verloren gegangen. In den Planungen der großen amerikanischen Städte spielen die Bemühungen um Schaffung kleiner selbständiger Gemeinschaftseinheiten inmitten des nach einzelnen Zentren orientierten Gefüges der Riesenstadt eine wichtige Rolle. Die „Master Plans" der Mehrzahl der großen Städte sehen die Schaffung derartiger „Communties" für die Zukunft vor, oft wohl in Anlehnung an Ebenezer Howards Gedanken über die „Garden City".

Der wachsende Automobilverkehr macht die Bildung neuer Autostraßen, die die Wohn- und Wirtschaftsbereiche in einer Weise durchqueren, daß sie nicht als gefährdende Elemente auftreten, zum dringenden Erfordernis. Der Bau sog. „Freeways", auf denen auch innerhalb des Stadtbereiches so gut wie ohne Hemmungen mit hoher Geschwindigkeit gefahren werden darf, ist für San Francisco vorgesehen, wo von den Planern gewünscht wurde, daß die Stadt in mehrere große Wohnbereiche aufgeteilt werden möge, die sich den Zügen des Reliefs einfügen sollen. Die großen „Communities" wären weiter unterzuteilen in kleinere „Neighborhoods", die aus zahlreichen Häuserblocks bestehen, zu denen jeweils eine Reihe von Volksschulen, eine höhere Schule, Kirchen bzw. Gotteshäuser, die erforderlichen kommunalen Einrichtungen, Spiel- und Sportplätze, usw. gehören sollen. Diese ganze Untergliederung ist in etwa auch mit der Absicht erwünscht, daß die Angehörigen einer „Neighborhood", insonderheit die Kinder nicht über die einrahmenden Hauptverkehrsstraßen hinweggehen müssen und daß alle zentralen Funktionen niederer Ordnung in diesen „Neighborhoods" zu finden sein sollen. Der Bau der „Freeways" — wie die Verwirklichung derartiger Wunschplanungen meist — läßt naturgemäß im allgemeinen noch sehr auf sich warten. Nur auf der „East Bay" ist vom Zentrum von Oakland nach Süden nunmehr eine Autostraße geschaffen worden, die weite Strecken lang als Hochstraße über die Anlagen und Querstraßen hinweg durch den Industriebereich hindurchführt. Schwierigkeit und Sorge bereitet besonders auch die Bewältigung des Verkehrs über die Bucht hinweg zwischen der East Bay und San Francisco.

Seit langem genügt die große Baybrücke während der Hauptbetriebszeiten nicht mehr den Erfordernissen. Der Bau einer zweiten Brücke ist bereits knapp 10 Jahre nach der Fertigstellung der ersten gefordert worden. Sehr viele Projekte sind in der Zwischenzeit vorgelegt und diskutiert worden, aber bislang haben sich die verschiedenen Interessenverbände noch nicht über den Verlauf der neuen Anlage einigen können. Ein von der Armee und Marine ausgearbeitetes Projekt sah die Herstellung einer Verbindung vor, die teils überirdisch durch ein Brückengerüst, teils unterirdisch durch einen Unterwassertunnel geschaffen werden sollte. Einige sehr großzügige Planer möchten die Verkehrsprobleme auf besonders eindrucksvolle Art lösen. Angel Island sollte dabei gewissermaßen als Drehscheibe, als Verteilerkreis funktionieren. Von dort aus sollen insgesamt 6 Brücken nach den verchiedenen Richtungen hin auseinanderstreben. Im großen und ganzen scheinen die Interessengruppen der East Bay eine Brücke zu fordern, die der alten in etwa parallel läuft, während San Francsco eine weiter im Süden gelegene Führung bevorzugt.

In allerjüngster Zeit ist der Bau einer Verbindung von Richmond nach Marin County (San Rafael) begonnen worden, deren Verwirklichung einen gewaltigen Schritt vorwärts bei der weiteren Integration der ganzen „Conurbation" sein wird[1]).

Unter den mannigfachen Planungsprojekten der letzten Jahre hat das eines ehemaligen Schauspielers Reber viel Aufsehen erregt. Es handelt sich um einen Plan, der infolge seiner Phantastik und wegen der geweck-

[1]) Briefliche Mitteilung von *J. Parsons.*

ten Zukunftshoffnungen bei zahlreichen Elementen der Bevölkerung auf starke Zustimmung, bei anderen Interessenten auf heftigsten Widerstand gestoßen ist. Es it danach nicht mehr und nicht weniger beabsichtigt, als aus dem allergrößten Teile der Bucht einen großen Süßwasserbereich zu machen. Dies macht die Errichtung mächtiger Sperrmauern vom nördöstlichen San Francisco nach Oakland hinüber und etwa aus der Gegend von San Rafael nach Richmond hin notwendig. San Pablo und Suisun Bay würden damit zu einem großen Süßwasserbecken, ebenso der ganze Süden der eigentlichen Bucht von San Francisco. Der Damm zwischen Oakland und San Francisco müßte etwa einen halben Kilometer breit sein und Platz genug bieten für die verschiedenartigsten Verkehrswege. Um die zwei Süßwasserbecken miteinander zu verbinden, plant *Reber* einen 20 km langen Kanal, der am Ostufer der verbliebenen Salzwasserbucht zwischen gewaltigen Mengen aufgeschütteten Materials dahinführen würde und der als Basis für die Anlage von Fabriken, Flughäfen und dgl. dienen könnte. Mit einer gigantischen Schleusenanlage wäre er zum Salzwasser hin zu öffnen. Große Landflächen, z. B. die Alluvialgebiete im Norden und Süden der Buchten könnten dann leicht mit Bewässerungswasser versorgt werden. Daher ist es kein Wunder, daß viele der an chronischer Wasserknappheit leidenden Landwirte des Santa Clara-Tals, wo der Grundwasserspiegel infolge überstarker Beanspruchung dauernder Senkung unterworfen ist, in dem Plane eine Lösung für ihre Probleme sehen möchten. Wenn auch der Plan bei den heutigen technischen Voraussetzungen verwirklicht werden könnte, so stehen ihm doch zu viel Widerstände entgegen. Mit Recht werden Bedenken geltend gemacht, z. B. daß die Süßwasserbecken im trockenen Sommer leicht zu stagnierenden Altwassertümpeln werden könnten, daß weiterhin das vorhandene Wasser keineswegs für alle die vorgesehenen Bewässerungsprojekte ausreichen würde, usw.[1]). Der *Reber*-Plan ist ein Projekt, das in seiner Weitgespanntheit zuweilen an die immer wieder auftauchenden Wunschträume europäischer Planer und hilfloser Politiker über die Absperrung des Mittelmeeres bei Gibraltar, die Niederlegung des Spiegels dieses Meeres und die postulierte Klimaänderung in der Sahara erinnert. Das Auftauchen derartiger, beinahe phantastisch anmutender Pläne beweist indes nur, daß mit den Mitteln der modernen Technik die Möglichkeiten der Raumbewältigung und der Umgestaltung der Landschaft entsprechend große Ausmaße anzunehmen vermögen. Eine einheitliche, für das ganze Gebiet der Buchten bzw. des Metropolitan Area verantwortliche Planung existiert bislang indes noch nicht. Der Widerstreit der verschiedenen Interessen von Oakland und San Francisco mag daran mit schuld sein. Es hat bislang aber auch wohl an wirklich zwingenden Motiven für ein sehr enges Zusammengehen aller der Autoritäten der verschiedenen Siedlungskomplexe innerhalb des Metropolitan Area, dieser Vielzahl von Gemeinden in einem einheitlichen großen Lebensraum, gefehlt.

---

[1]) San José Mercury News, Editorial, December 7th 1947. *Taylor, F. J.:* They want to rebuild San Francisco Bay. Saturday Evening Post, Nov. 18th 1950.

Bild 1.

Photo: Clyde Sunderland, Aerial Photographs, Oakland, Calif.
vermittelt durch J. J. Parsons.

Blick von Osten nach Westen über Oakland und den zentralen Teil der Bucht von San Francisco. Im Vordergrunde und zur Rechten Wohnviertel von Oakland. Im Mittelgrunde Lake Merritt mit der unmittelbar dahinterliegenden „Downtown" von Oakland. Links im Mittelgrunde Teile von Alameda mit der US-Air Station. Zwischen Oakland und Alameda das Gebiet des „Tidal Channel" mit Teilen des Oakland Inner Harbor. Am Ausgang des Wasserweges das Gelände des Oakland Outer Harbor mit verschiedenen Wehrmachtanlagen. Der neugeschaffene „Freeway" ist in unmittelbarer Nähe des Geländes des Inner Harbor von Oakland deutlich zu erkennen. Die Bay Bridge führt nach San Francisco hinüber, hinter dessen Straßenzüge und Höhen der Ozean deutlich zu erkennen ist. Die Brücke berührt die Insel Yerba Buena, an die sich im Bilde nach rechts hin das künstlich aufgeschüttete Treasure Island anschließt. In Hintergrunde zur Rechten Marin Peninsula mit Mt. Tamalpais und einigen kleinen Halbinseln und Inseln. Das Goldene Tor ist deutlich zu erkennen.

Bild 2.

Photo: Redwood Empire Association.

San Francisco, Nordostteil. Zur Rechten ein Teil der Bay Bridge, links im Mittelgrunde die zur Marin-Halbinsel führende Golden Gate Bridge. Ganz links im Hintergrunde der offene Ozean. Die mit Chaparral bestandene, den mittleren Teil des Hintergrundes einnehmende Höhe ist Mt. Tamalpais; die vielgegliederte Bucht zur Rechten ist Richardson Bay mit zahlreichen kleineren Orten, darunter Sausalito im Mittelgrund. Die Insel Alcatraz wirkt wie eine mächtige Festung. Innerhalb der Stadt San Francisco ist der Verlauf der Market Street nahe der Grenze zwischen dem Hochhausbereich der „Downtown" und dem im Südosten sich anschließenden Industriegelände zu erschließen. Der große Pier im Vordergrunde ist der Mission Rock Terminal. Die hügelige Geländenatur jenseits der Market Street kommt in der Schrägluftaufnahme nur schwach zur Geltung.

Bild 3.

Redwood Empire Association.

Blick über den Ostteil von San Francisco und über die Bucht hinweg zur „East Bay" mit Oakland und Alameda. Hinter den Berkeley Hills in 50 km Entfernung Mt. Diablo. Ein Teil der Bay Bridge mit der Insel Yerba Buena, davor die Wolkenkratzer der „Downtown" von San Francisco. Ganz links im Vordergrunde die westlichsten Teile des Golden Gate Park, rechts der Anstieg zu den höheren Hügeln (Twin Peaks). Wohnviertel nehmen den größten Teil des gut überschaubaren Geländes ein.

Bild 4.

Redwood Empire Association.

Nach dem zweiten Weltkriege entstandene Bauten im südwestlichsten Teile des Stadtgebiets von San Francisco. Bessere Wohnviertel, Wohnhauswolkenkratzer. Der Ozean im Hintergrunde.

Bild 5.

Redwood Empire Association.

Fisherman's Wharf, Teilbild des Fischereihafens von San Francisco mit den charakteristischen Krabbenfischerbooten, einigen Sardinenfangbooten und Restaurants.

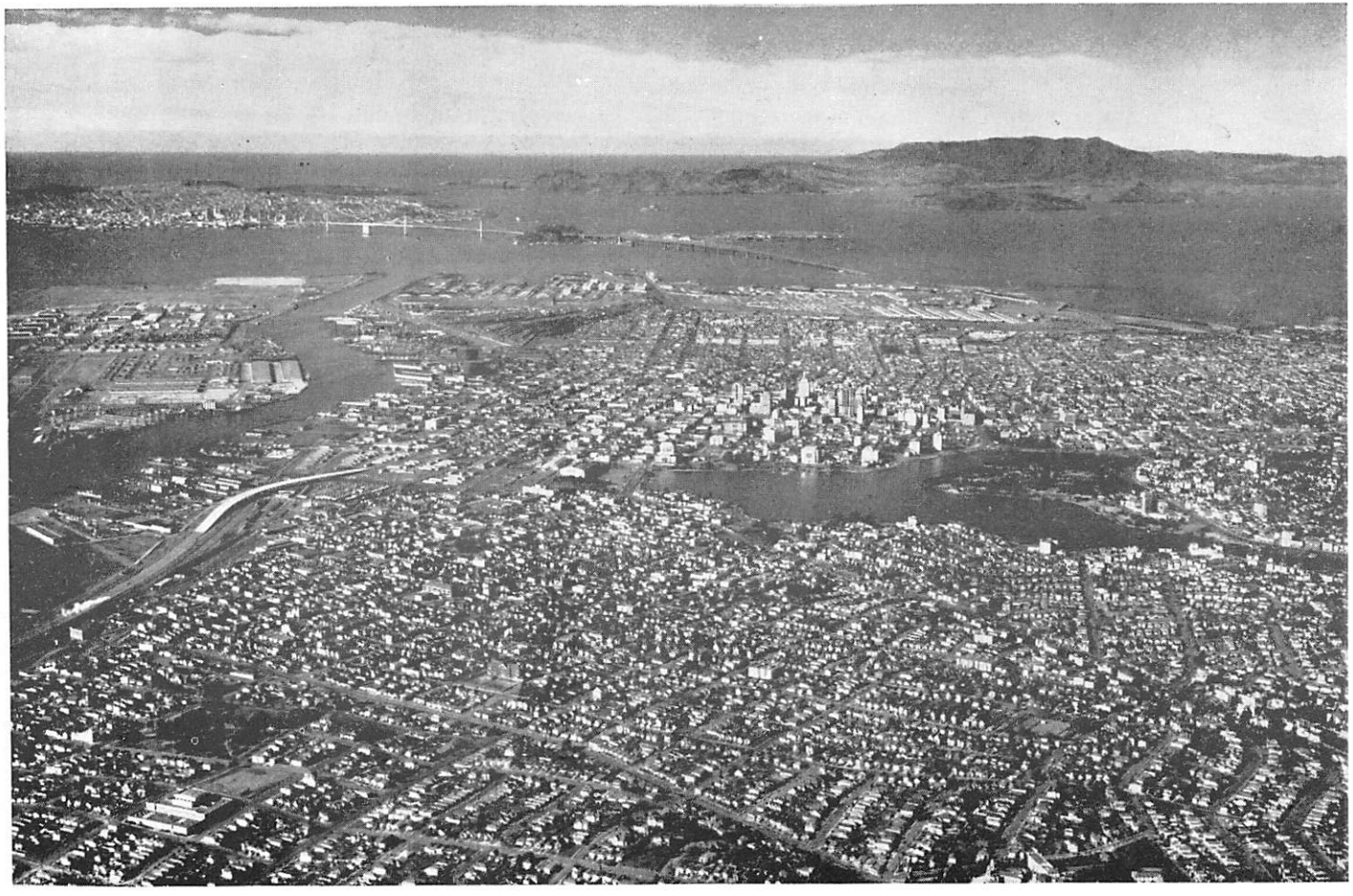


Bild 1

Bild 2

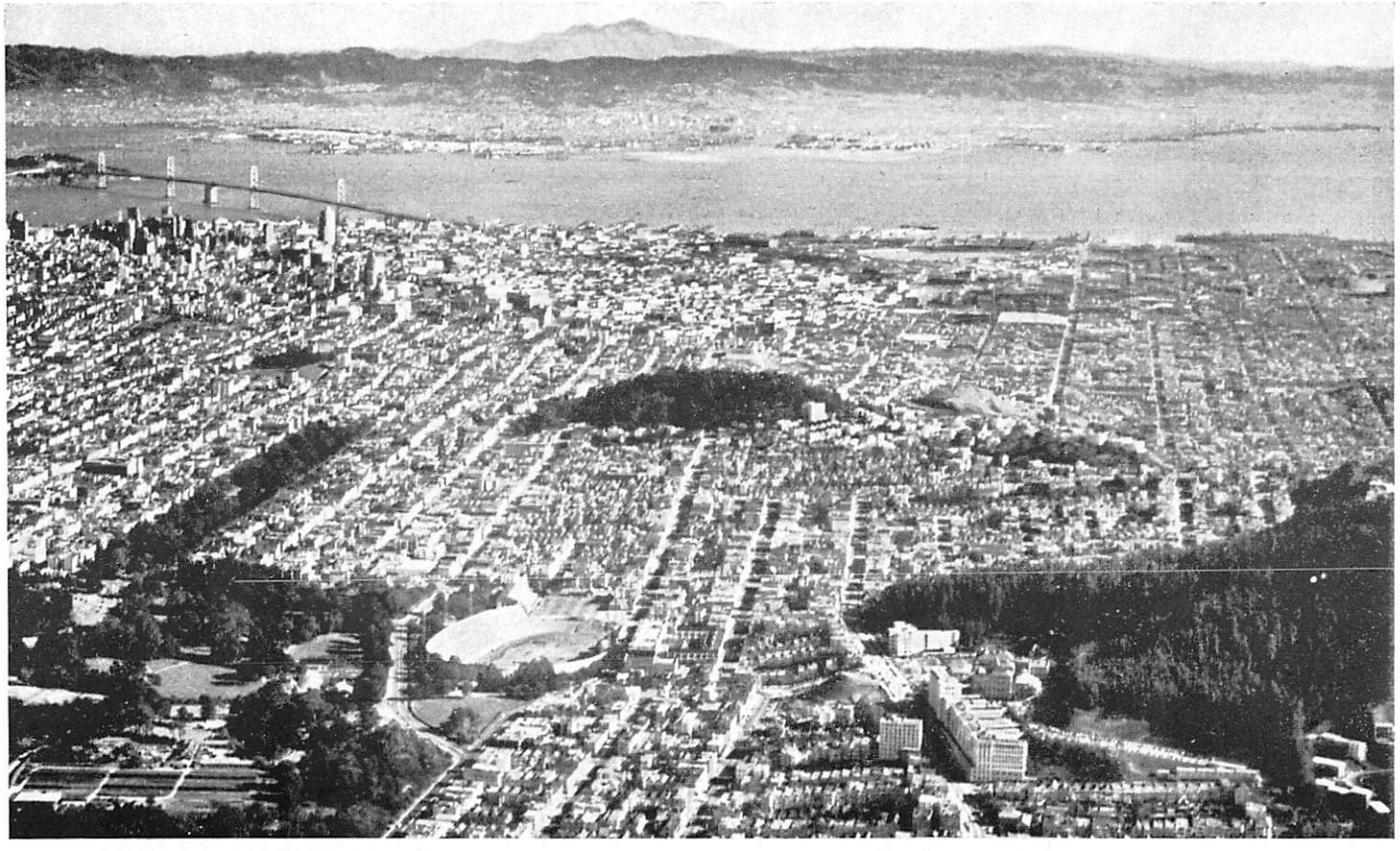


Bild 3

Bild 4

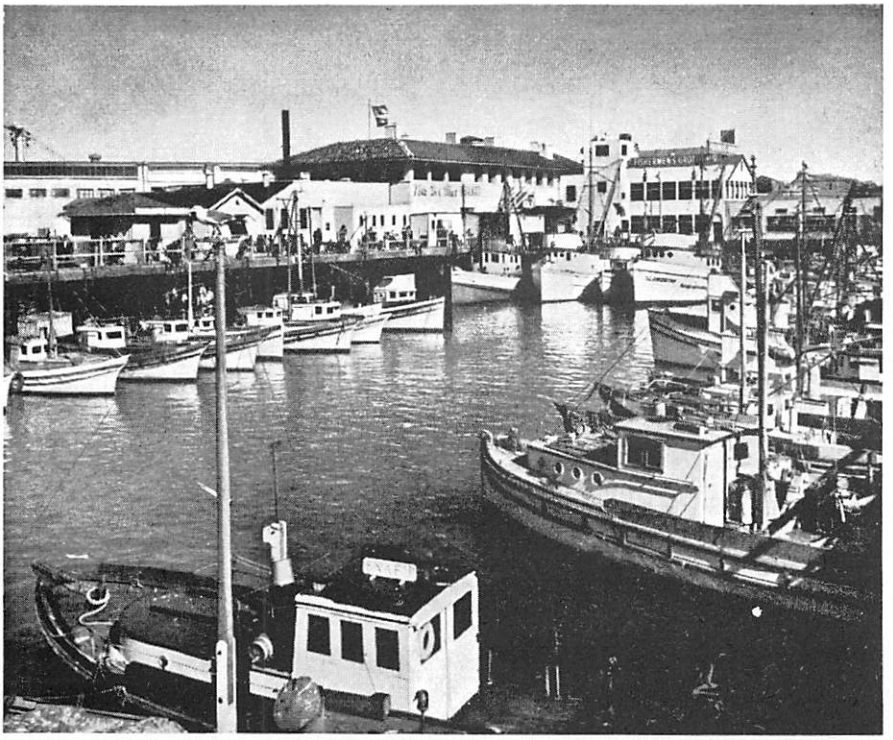


Bild 5

Literatur-Verzeichnis

1. American Guide Series. California. New York 1939.
2. American Guide Series. San Francisco. New York 1947.
3. Automobile Manufacturers Association. Automobile Facts and Figures. 3oth. Edit., Detroit 1950.
4. *Bartz, F.:* Das Polderland des Sacramento-San Joaquin, das Holland Kaliforniens. Erdkunde 1952.
5. *Bartz, F.:* Strukturwandlungen und Standortverlagerungen in der Industriewirtschaft der Vereinigten Staaten. Geogr. Taschenbuch. 1953. Stuttgart 1953.
6. *Brewer, W. H.:* Up and Down California in 1860—64. Edit. F. P. Farquhar. Berkeley und Los Angeles 1949.
7. *Broek, J. O. M.:* The Santa Clara Valley, California. Geographische en Geologische Mededeelingen. Rijksuniversität. Utrecht 1930.
8. California State Chamber of Commerce. Economic Survey of California. Sacramento 1950.
9. California, State of. Department of Employment. Research Statistics. Community Labor Market Survey. San Mateo. Dec. 1950.
10. California, State of. Department of Natural Resources. Division of Mines. Geologic Guidebook of the San Francisco Bay Counties. San Francisco 1951.
11. City Planning Commission. Jahresberichte versch. Städte.
12. *Dana, R. H.:* Two Years before the Mast. Penguin Books. No. 578. 1948.
13. *George, P.:* La Ville. Paris 1952.
14. *Gerling, W.:* Das amerikanische Hochhaus. Würzburg 1949.
15. *Hardeman, N. P.:* History of the Inland Seaport of Stockton. Ph. D. Thesis. Berkeley 1953 (Handsch.).
16. *Hegeman, W.:* Report on a City Plan for the Municipalities of Oakland and Berkeley. Berkeley 1915.
17. *Henning, K. L.:* Tektonik und Geomorphologie der mittleren Küstenkette von Kalifornien. Geogr. Ztschrft. 1919.
18. *Howell, J. Th.:* Marin Flora. Berkeley und Los Angeles. 1949.
19. *Kirchhoff, Th.:* Californische Kulturbilder. Cassel 1886.
20. *Lawson, A. C.:* Geological Atlas. San Francisco Folio. Wash. 1914.
21. Oakland City Planning Commission. Transit Facilities and Mass Transportation in the Oakland Metropolitan Area. March 1947.
22. Oakland City Planning Commission. The Transit Problem in the East Bay. March 1950.
23. Oakland, Port of. Port Commission of the City of Oakland. Versch. Veröffentlichungen.
24. *Parsons, J. J.:* California Manufacturing. Geogr. Rev. 1949.
25. *Pfeifer, G.:* Die räumliche Gliederung der Landwirtschaft im nördlichen Kalifornien. Wissenschaftliche Veröffentlichg. Ges. f. Erdkunde zu Leipzig. Bd. X. Leipzig 1936.
26. *Pfeifer, G.:* Stadtgeographische Skizze von San Francisco. Mittlgn. Geogr. Ges. München 1936. Band 29. München 1936.
27. Richmond Chamber of Commerce. Handbook of Richmond. 1950.

28. *Rühl, A.:* San Francisco. Sammlung Meereskunde. Heft 82. Berlin 1913 (VII 10).
29. San Francisco, Board of State Harbor Commissioner for. Verschiedene Veröffentlichungen.
30. San Francisco Chamber of Commerce: San Francisco and the Bay Area. Verschiedene Jahresausgaben.
31. San Francisco Chronicle. Verschiedene Nummern.
32. San Francisco, Port of. Ocean Shipping Handbook. Cal. State Printing Office. 1950.
33. *Taylor, F. J.:* They want to rebuild San Francisco Bay. Saturday Evening Post. Nov. 18th 1950.
34. US Bureau of the Census. Census of Manufacturers. 1947. Vol. III. Wash. 1950.
35. US Bureau of the Census. Statistical Abstract of the United States. Washington 1952. 37. Aufl.
36. *Wagner, A.:* Los Angeles. Schriften des Geogr. Instituts d. Universität Kiel. Bd. III. Kiel 1935.


122° 30'
122°
38°
37° 30'
Fairfield
Cordelia
Collins
Vallejo
Novato
SAN PABLO BAY
SUISUN BAY
Crockett
Benicia
Valona
Rodeo
Port Chicago
Pittsburg
Martinez
San Rafael
Pacheco
Concord
San Pablo
RICHMOND
Clayton
Mill Valley
Orinda
Walnut Creek
BERKELEY HILLS
Bryant
BERKELEY
Sausalito
GOLDEN GATE
OAKLAND
Danville
SAN LEANDRO HILLS
SAN FRANCISCO
ALAMEDA
SAN FRANCISCO BAY
STILLER OZEAN
San Leandro
Dublin
S. Lorenzo
Hayward
Pleasanton
South S. Franc.
Mt. Eden
S. Bruno
Rockaway Beach
Millbrae
Burlingame
Decoto
Niles
San Mateo
Montara
Newark
Belmont
San Carlos
Warm Springs
Halfmoon Bay
Redwood City
Palo Alto
Milpitas
Sunny Vale
Santa Clara
SAN JOSE
Salzgärten
Wattenmeer
Bewachsene Watten u. Sumpfland
Period. Flüsse
Fernwasserleitung
Bahnen
Freeway (Autoschnellweg)
3 Faden-Tiefenlinie
Höhen in Fuß
0 5 10 15 km