

Handout: „Portage & Path Dependence“ - Hoyt Bleakley & Jeffrey Lin

Die Frage, mit der sich der Text auseinandersetzt:

„Wird die Verteilung der Bevölkerung nur durch natürliche Ausstattungen bestimmt (Topografie, Klima, Ressourcen, ...) oder spielt die **Pfadabhängigkeit** auch eine Rolle?“

→ In Bezug auf die Pfadabhängigkeit wird der Begriff „**Portage**“ wichtig:

Portage: Der Begriff meint den Transport von Gütern, die per Boot verschifft worden sind, über das Land oder um Hindernisse wie Wasserfälle etc. herum. Dabei kamen Karren u. Ä. zum Einsatz.

Ein prominentes Beispiel für den Portage-Begriff sind **Tabakplantagen am James River** in den USA. Tabakplantagen, die flussabwärts lagen, hatten ihre eigenen Anlegestellen und wurden von Hochseeschiffen direkt angefahren. Diese konnten jedoch Wasserfälle oder Stromschnellen nicht durchfahren, weshalb die Ware auf Kanus zu den Schiffen gebracht wurde. Wasserfälle wurden so zu Handelsknoten und obgleich Eisenbahnlinien später die Boote ersetzten, sind die Orte an den Wasserfällen des James Rivers nach wie vor Bevölkerungszentren, bspw. Washington oder Philadelphia.

Für die Erzeuger von Waren war es sehr bequem, die eigene Ernte verkaufen und seine Waren auf demselben Markt kaufen zu können. So erlangten die Städte an den Schifffahrtsknotenpunkten eine große Bedeutung als **Sammelstellen für die Erzeugnisse** und als Umschlagplätze für Lieferungen aller Art. Diese großen Knotenpunkte, die sich zu Siedlungen und nach und nach zu großen Städten entwickelten, lagen also häufig der Reihe nach an Flüssen. So entstand der Begriff der „**Fall Line**“, da an den Fallpunkten (also an Wasserfällen und Stromschnellen) eben die Besiedelung wuchs.

Auch in **Europa** gibt es Beispiele für Städte, die an Portage-Stellen zwischen Wasserstraßen entstanden sind, wie etwa Corinth in Griechenland oder verschiedene Orte in Russland mit dem Präfix "Volo", was von dem Verb "schleppen" abgeleitet ist. Es gibt auch Ortsnamen mit dem Suffix "-ford" oder "-furt" in Deutsch oder "-voorde" im Niederländischen, die auf einen bequemen Flussübergang hinweisen, der den Handel an diesem Standort koordinierte.

Es gibt auch Flussläufe und Stellen, an denen aus diversen Gründen keine wichtigen Handelspunkte entstanden. Ein Beispiel dafür ist der Mississippi Fluss. Dieser weist kein „Populationszentrum“, also keine Metropole auf. Der Grund dafür liegt in der Tatsache, dass der Fluss so viel Wasser führt, dass keine Stromschnellen entstehen konnten und deshalb auch keine Agglomeration an der **Fall Line** stattfand.

Conclusio:

Der Text untersucht Städte an der „Fall Line“ in den USA. Viele dieser Standorte wurden vor 1900 zu Handels- und Herstellungszentren, obwohl ihr natürlicher Vorteil durch technologische Veränderungen vor einem Jahrhundert oder mehr verloren ging. Trotzdem sind diese Portage-Standorte heute zumeist Bevölkerungszentren.

→ Das zeigt, dass der Fluss als Ausgangspunkt für die Portage-Standorte zwar mit der Zeit an Wichtigkeit verloren hat (weil Eisenbahnen und Straßen ihn ersetzen), die daraus gewachsenen Städte aber nach wie vor wichtige Metropolen darstellen können.

→ In einer homogenen Landschaft könnte die Besiedelung heute anders verlaufen; In einer sehr heterogenen würden sich die Menschen immer noch an den Orten niederlassen, die die besten natürlichen Vorteile bieten. Demnach würden die Punkte an der Fall Line vermutlich auch heute noch eine wichtige Rolle spielen!

→ Flusstädte haben aber auch Nachteile:

- ✓ Anfällig bei Überschwemmungen
- ✓ Teure und aufwendige Eingriffe, um das Flussufer adäquat zu gestalten
- ✓ Brücken sind im Bau und der Erhaltung teurer als Schienen oder Straßen