

## Werk

**Titel:** Die Großstädte an der Ostsee

**Autor:** De Geer, Sten

**Ort:** Berlin

**Jahr:** 1912

**PURL:** [https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657\\_1912](https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1912)|LOG\_0174

## Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)  
SUB Göttingen  
Platz der Göttinger Sieben 1  
37073 Göttingen

✉ [info@digizeitschriften.de](mailto:info@digizeitschriften.de)

zufuhr,  $\frac{1}{41}$  ihres Volumens. Die einzelnen Teile der Ostsee reihen sich in der gleichen Folge aneinander, wie wir ihnen zuerst bei den Größen über Areal und Volumen begegneten. Setzen wir 200 mm jährliche Verdunstung ein, so erreicht die Gotlandsee noch nicht ein Drittel der Ostsee. Die Einzelheiten zeigt die weiter oben gegebene tabellarische Zusammenstellung.

Wie schon angedeutet, kommt diesen letzten Zahlen nur der Wert einer rohen Schätzung zu. Auch die andern Größen sind nicht als unumstößliche Werte zu betrachten, sondern, wie aus ihrer Ableitung hervorgeht, als angenähert. Spätere Rechnungen werden, so scheint mir, eine noch größere Zufuhrmenge seitens des Landes ergeben als wie hier berechnet. Ferner wird sich später herausstellen, daß der in der vorliegenden Studie als gleichmäßig hoch für die ganze Ostsee angesetzte Niederschlag nach Norden zu abnimmt; zu einem ähnlichen Resultat wird man hinsichtlich der Verdunstung gelangen. Ob dadurch die gezogene Bilanz geändert wird, läßt sich gegenwärtig kaum überblicken; in der Regel gleichen sich mehrere Unsicherheiten ziemlich aus. Wie dem auch sei, vorläufig dürfte eine Reihe bisher unbekannter Beziehungen der einzelnen Teile der Ostsee zueinander aufgedeckt sein und vornehmlich dürfte hervorleuchten, ein wie reger Wasseraustausch sich alljährlich in der Ostsee vollziehen muß. Nicht weniger als 550 km<sup>3</sup> Wasser verlassen alljährlich ihre Hohlform, wenn gar kein Salzwasser zu ihr Zutritt hätte! Da aber sich von diesem bekanntermaßen ein recht beträchtliches Quantum in die Ostsee ergießt, dem eine ebenso große Menge Auslauf entsprechen muß, so können wir ahnen, welche gewaltige Wasserbewegungen sich am Eingang der Ostsee abspielen.

---

### Die Großstädte an der Ostsee.

Von Sten De Geer, Stockholm.

Als Großstadt pflegt man die Stadt anzuerkennen, die eine Einwohnerzahl von Einhunderttausend Personen überschritten hat. Diese Ziffer ist oft charakteristisch. Die schnelle Bevölkerungszunahme hat angefangen. Die bebauten Fläche ist so groß geworden, daß die lokalen Verkehrsmittel eine größere Bedeutung erlangt haben. Die Straßenbahnen konvergieren immer deutlicher gegen ein Zentrum.

Gleichzeitig ist die Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Stadtteilen bestimmter geworden. Das Geschäftsleben wird in einem kleinen Areal, wo eine Bevölkerungsabnahme stattfindet, konzentriert. Um das

Zentrum ordnen sich ringförmig die am dichtesten bewohnten Stadtteile. Außerhalb derselben liegen die neueren Wohnviertel mit breiten Straßen. Noch weiter außen folgt ein weitläufiger Gürtel von Vororten, die nur in einer bestimmten Richtung den Charakter von reichen Villenkolonien annehmen. Das zonale Wachstum der Großstädte ist eine interessante und imponierende geographische Erscheinung. Sie zeigt eine Neigung, ihren eigenen Gesetzen zu folgen, allen Hindernissen ungeachtet.

Die Großstadt erzielt immer die Kreisform. Die Entwicklung eines divergierenden Netzes von Straßenbahnen und Schnellbahnen führt zur Sternform. Es entstehen fingerähnlich auslaufende Vororte entlang den Verkehrslinien. Weiter außen bilden sich an den Bahnhöfen der Schnellbahnen Wachstumszentra zweiter Ordnung. Es erscheinen die Vororte auch in Schwärmen oder eigentlich Reihen. Gleich wie die innere Stadt, sucht also die Vorortzone im ganzen, trotz aller Unregelmäßigkeiten und Lücken, einen Zirkel auszufüllen, wenn auch von gewaltigerem Umfang.

Das normale Wachstum der Großstadt ist also konzentrisch, teils ein kompaktes, dem Umkreis der inneren Stadt entlang, teils ein zerstreutes, linien- oder punktförmiges, in den Außenbezirken.

Die Regelmäßigkeit des Wachstums, ja die ganze Form der Stadt kann eine Zeitlang in beträchtlichem Maße von störenden Einflüssen bestimmt werden. Als solche können auftreten Naturhindernisse, wie steile Böschungen, Flüsse, Sümpfe und Meeresbuchten, oder auch Wirkungen, die eine Folge der Wirksamkeit der städtischen oder militären Behörden oder großer Unternehmungen sind. Allmählich siegt jedoch die Expansionskraft der Großstadt. Neue Stadtteile brechen hervor auf bisher nicht intensiv genug benutzten Flächen und die Zirkelform der Städtezone wird ausgefüllt.

Die innerste und kleinste Zone ist der Kern der Großstadt, von dem aus sie sich nach allen Richtungen hinaus gedehnt hat und wo der große tägliche Verkehr ein- und ausströmt. Kein anderer Stadtteil kann dem Geschäftszentrum an Interesse und Bedeutung gleichgestellt werden. Seine geographische Lage und Grenzlinie kann nach mehreren Methoden festgestellt werden. Gute Kennzeichen des Stadtkerns sind die geringere Volksdichte, der kleinere Prozentsatz an Wohnräumen im Verhältnis zur ganzen Anzahl der Räume und der weit größere Gaskonsum pro Kopf. Die besten Auskünfte gibt amerikanischer Meinung nach eine Untersuchung der Preise der Grundstücke, die in den Zentren der Großstädte außerordentlich teuer sind.

Es wird dort notwendig, den Boden im höchsten Maße auszunutzen und folglich die Straßen so schmal wie möglich anzulegen. Banken, Kontore und ein großer Teil anderer Geschäftsunternehmungen müssen auch

so konzentriert sein, daß man das Geschäftsviertel während der kurzen Arbeitszeit in einigen Minuten durchkreuzen kann.

Diese Neigung zur Zusammendrängung des Zentrums kann in etwas verschiedener Weise befriedigt werden. Ältere europäische Städte besitzen oft einen alten Stadtteil, „Altstadt“ oder „City“. Bei der Gründung der Altstadt hat man oft auf die äußerste Zusammendrängung derselben hingearbeitet, um der Länge der Stadtmauern und der übrigen Befestigungen ein Maß zu setzen. Wenn die Lage dieses Viertels zu den neueren Stadtteilen eine noch günstige, das heißt also in der Regel eine zentrale ist, so dürfte es gewöhnlich am besten sein, den alten Stadtplan, wenn auch mit kleineren Verbesserungen, zu behalten, wie sie bei dem allmählichen Umbau der Häuser vorgenommen werden können. Der einmal aufgetauchte Gedanke, die alte Stockholmer Stadt zwischen den Brücken in ein modernes Viertel mit breiten Straßen umzuwandeln, wäre sicherlich unpraktisch und ruinierend gewesen. Das Zentrum würde nicht genug ausgenützt werden, wenn man nicht einen Ersatz in der Form eines Bauens in die Höhe erzielte.

Das Bauen von Wolkenkratzern von 20 oder 30 Etagen ist die Methode der jungen, speziell der amerikanischen Großstädte, um das ganze Geschäftsleben innerhalb eines genügend kleinen Raumes zu konzentrieren. Die Wolkenkratzer werden bekanntlich nur als Geschäftslokale benutzt. Sie erscheinen nur in den Zentren der größten Städte, bilden also in jeder Stadt eine relativ geschlossene Gruppe, wenn sie auch mit kleineren Häusern abwechseln, um dem Licht womöglich von allen vier Seiten zu den Riesengebäuden Zutritt zu gestatten. In ihrer Tendenz, das Geschäftsleben zu konzentrieren, entsprechen also die Stadtviertel aus Wolkenkratzern in Amerika ziemlich genau den alten Stadtteilen europäischer Städte mit ihren krummen Straßen und Gassen und hohen, schmalen Giebelhäusern. In Europa kommt es zunächst darauf an, so weit wie möglich mit den beiden horizontalen Dimensionen des Zentrums auszukommen, während man in Amerika in weit höherem Maß gelernt hat, die dritte Dimension auszunutzen.

Die Großstädte rings um das Baltische Meer beleuchten in sehr verschiedener Weise die hier angedeuteten städtegeographischen Gesichtspunkte. Diese Städte repräsentieren verschiedene Stadttypen je nach Lage, Größe, Bauart, Sprache, Religion und dem sozialen Niveau der Bevölkerung, wie auch in bezug auf ihre kommerzielle, industrielle und administrative Bedeutung im allgemeinen.

Leider verbietet mir hier der eng bemessene Raum, auf die Frage der inneren Struktur der einzelnen Ostseestädte einzugehen. Die Hauptzüge derselben wie auch Methodisches über eine anschauliche Darstellung von den großstädtischen geographischen Verhältnissen findet man in

meinem Aufsatz in schwedischer Sprache im Ymer 1912, S. 41—87, der von 13 Städtekarten im Maßstab 1 : 50 000 begleitet ist. Hier muß ich mich auf einige vergleichende Übersichten der Ostseestädte beschränken. Fig. 37 gibt ein kombiniertes Bild der geographischen Lage und der relativen Größe dieser Städte. Die Zahl der Einwohner in Hunderttausenden im Jahre 1910 wird durch schwarze Stäbe veranschaulicht.

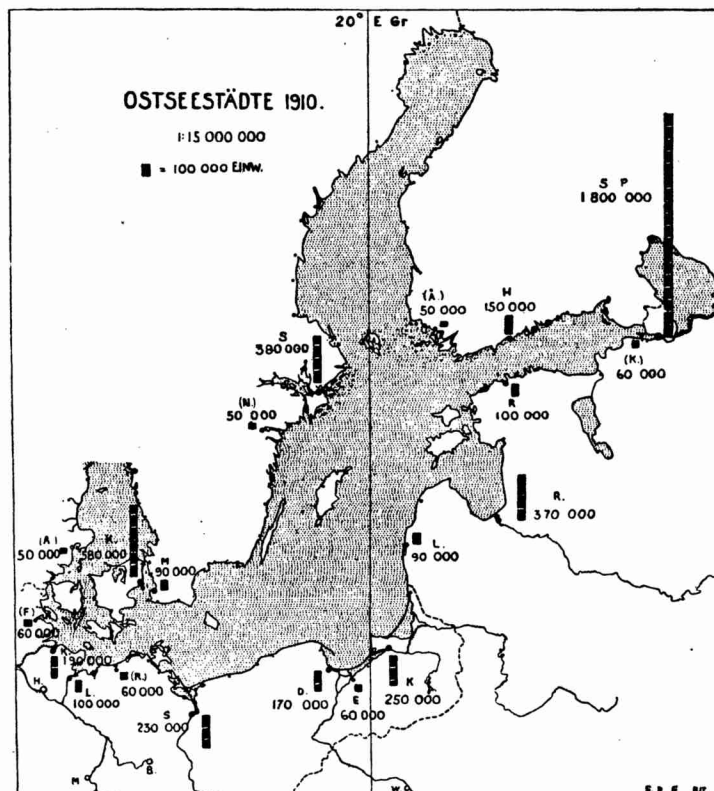


Fig. 37. Die Lage und Größe der Ostseestädte im Jahre 1910. Maßstab 1:15 000 000. (Nach Ymer 1912.)

Was zuerst auffällt beim Betrachten dieser Karte, ist der vollständige Mangel an größeren Städten rings um die Küsten des Bottnischen Meerbusens. Es ist klar, daß die Ursache in der geringeren Bevölkerungsdichte dieser Gegenden liegt, insofern die absolute Bevölkerungszahl des Hinterlandes der beiden Bottnischen Küsten noch nicht je eine Million erreicht hat. Dazu kommt, daß die gewaltige Ausdehnung der Küste und die vielen isolierten Flußgebiete die städtebildenden Kräfte auf eine so große Anzahl Punkte verteilt haben, daß keine der bottnischen Städte 50 000 Einwohner

erreicht hat. Es ist bezeichnend, daß gerade Gäfle, mit etwas mehr als 30 000 Einwohnern, die größte davon ist. Sie kann ja auch zu ihrer Interessensphäre die bedeutendste Inlandprovinz der Bottnischen Länder, Dalarna, rechnen. Sundsvall ist bedeutend kleiner. Es muß auch sein weniger volkreiches Hinterland, Jämtland, mit dem atlantischen Trondhjem teilen.

Eine für Großstadtbildung viel günstigere Lage bieten die Küsten des Finnischen Busens und die der nördlichsten, von Schärenschwärmen bedeckten Teile der Ostsee.

An der westlichen Seite liegt die schwedische Hauptstadt, Stockholm (Fig. 37, S.), im Begriff eine Halbmillionenstadt zu werden. Es geschieht in einem Punkt, der so südlich liegt, daß wenigstens die beiden nördlichsten Millionen des schwedischen Volkes auch in ökonomischer Hinsicht auf sie hingewiesen sind. Als ein Gegenstück zu Gäfle liegt Norrköping (Fig. 37, N.) am südlichen Ende der Halbinsel von Stockholm. Die Stadt hat gerade die Zahl von 50 000 Einwohnern erreicht. Jene beiden Städte werden in ihrer Konkurrenz mit Stockholm begünstigt durch die Lage im Innern von Buchten, die den Landweg nach vielen Orten der mittelschwedischen Provinzen beträchtlich abkürzen.

In Finnland finden sich ähnliche Verhältnisse vor. Erst an der Nordküste des Finnischen Busens hat man so südliche Breiten erreicht, daß das schwach bevölkerte Hinterland eine Anzahl von zwei bis drei Millionen Menschen aufzuweisen hat. Da liegt auch ziemlich zentral die Hauptstadt Helsingfors (Fig. 37, H.), das mit großer Schnelligkeit die Zahl 150 000 überschritten hat. Im Westen innerhalb der Schärenschwärme liegt Åbo (Fig. 37, A.), im Osten Viborg, beide an günstigen Buchten. Als Zentrum einer alten Kulturgegend hat Åbo 50 000 Einwohner erreicht, während Viborg ihm an Größe zurücksteht, trotz seines weiten, waldreichen Hinterlandes. Die Analogie mit Norrköping und Gäfle ist deutlich.

An den Gestaden des Finnischen Busens liegt auch die nördliche Gruppe der russischen Ostseestädte. Die bei weitem größte davon ist St. Petersburg (Fig. 37, S. P.)<sup>1)</sup>. An der großen Neva gelegen, steht es mit der Wolga in Verbindung durch die Kanäle entlang den Südküsten des Ladoga- und Onega-Sees und des Bjeloje Osero. Dank der Nordbahn und der Nikolaibahn gehören zu ihrem Hinterland weite Gebiete von Nordrußland, Westsibirien und Zentral-Rußland mit vielen Millionen Einwohnern. Infolge der großen Entfernungen und des niedrigen Kulturzustandes der Bevölkerung, die meistens nur ungenügende Eisenbahnverbindungen besitzt, würde St. Petersburg wahrscheinlich nur etwa 300 000

<sup>1)</sup> Die russische Schreibweise С.-ПЕТЕРБУРГЪ — S.-Peterburg.

Einwohner zählen, wenn es nicht gleichzeitig die Hauptstadt Rußlands wäre. Jetzt nähert es sich schnell einer Bevölkerungszahl von 2 000 000. Als militärische Vorstadt St. Petersburgs an der Seeseite hat **K r o n - s t a d t** (Fig. 37, K.) 60 000 Einwohner überschritten.

An diese beiden schließt sich **R e v a l** (Fig. 37, R.), dessen Hinterland nur klein ist, da es abgeschnitten wird durch die Gebiete Rigas und St. Petersburgs sowie durch den Peipus. Die Stadt ist somit auf die einzige Menschenmillion von Estland angewiesen. Sie hat gerade die Zahl von 100 000 erreicht. Ihre weitere Entwicklung scheint davon abhängig zu sein, ob sie etwa durch bessere Verbindungen mit Schweden in höherem Maße ein Außenhafen St. Petersburgs werden kann, so daß sie auch die Hauptstadt, und hinter ihr Teile des inneren Rußlands zu ihrem Hinterland rechnen könnte.

Eine bessere Lage hat die südliche Gruppe der baltischen Städte Rußlands. Insbesondere **R i g a** (Fig. 37, R.) kann als die bestgelegene Stadt der Ostsee angesehen werden, wenn man die Lage der Stadt zu einem großen und volkreichen Hinterland in erste Linie stellt. Die Zahl der Einwohner Rigas nähert sich schon einer halben Million.

Etwas weiter entfernt von dem ausgedehnten Hinterlande liegen die kurländischen Hafenstädte **Windau** und **Libau** (Fig. 37, L.). Das als Stadt unbedeutende **W i n d a u** dient im Winter als Außenhafen Rigas. Es zählt nach dem Zensus des Jahres 1897 7000 Einwohner. Jetzt hat es vielleicht schon 20 000. Die Verbindungen **L i b a u s** gehen in mehr südlicher Richtung. Zum Hinterlande gehören Polen, West- und Süd-Rußland. Die best gelegten Hafenstädte dieses Gebiets liegen schon innerhalb Deutschlands. Libau ist auch kein natürliches Zentrum einer reichen Provinz wie etwa Riga oder Königsberg. Die städtebildende Kraft ist bisher schwach gewesen, obwohl der Hafen von der Regierung begünstigt wird. Die Einwohnerzahl ist 90 000, wozu 20 000 für den nördlich der Stadt gelegenen Kriegshafen kommen.

Auch an der deutschen Ostseeküste erscheinen zwei natürliche Städtegruppen. Sie werden von der langgestreckten hinterpommerschen Küste geschieden.

Die östliche Gruppe an der Danziger Bucht besteht aus Königsberg und Danzig (Fig. 37, K. und D.) mit je ein Paar hunderttausend Einwohnern samt Elbing (Fig. 37, E.), das kaum 60 000 erreicht hat. **E l b i n g** liegt zwischen den beiden anderen, von Königsberg aus betrachtet am entgegengesetzten Ende des Frischen Haffs und von Danzig aus gesehen auf der anderen Seite des Weichsel-Deltas.

Von den beiden Provinzhauptstädten liegt Danzig unmittelbar west-

lich der Weichsel-Mündungen, und Königsberg an der Mündung des kleinen Pregels. Die Stadt steht durch den Pregel auch in Kanalverbindung mit der Niemen, deren natürliche Mündung in die Ostsee bei Memel ziemlich entlegen ist. Dank eines fächerförmigen Eisenbahnnetzes ist der größte Teil Ostpreußens mit zwei Millionen Einwohnern als Hinterland Königsbergs zu betrachten, während Westpreußen mit eineinhalb Millionen hauptsächlich auf Danzig hingewiesen ist. An der Südseite der mit der Küste parallelen deutsch-russischen Zollgrenze müssen die Städte an der Danziger Bucht mit den russischen Häfen, speziell Libau, um das Polnische Hinterland wetteifern. Diese Städtegruppe bildet also einigermaßen einen Übergang von Rußland nach Deutschland.

An der südwestlichen Küste der Ostsee liegen mehrere große oder mittelgroße deutsche Städte. Dort vereinigen sich Verkehrslinien von allen Teilen des Ostseegebietes, denn diese Städte vermitteln die Verbindung mit den am dichtesten bevölkerten Industrieländern Europas.

Es gilt von Erdteilen<sup>1)</sup> wie von einzelnen Großstädten der Satz, daß der Verkehr hauptsächlich die peripheren Gebiete mit dem Zentrum verbindet. Man dürfte daraus die Schlußfolgerung ziehen, daß der Verkehr zwischen Schweden und dem westlichen Deutschland immer lebhafter sein wird als etwa zwischen Schweden und Rußland.

Von den westdeutschen Städten ist Stettin (Fig. 37, S.) die größte. Es hat wie Königsberg und Danzig ein Paar hunderttausend Einwohner. Es ist auch die einzige Stadt der Gruppe, die an der Mündung eines auch nach moderner Auffassung schiffbaren Flusses liegt. Das Verkehrsgebiet der Oder reicht bis Ober-Schlesien und Berlin. Außerdem ist der Hafen Stettins dank dem Haff so weit ins Land gerückt, daß Eisenbahnen aus allen Richtungen hierher den kürzesten Weg ans Meer finden.

Von dem Schnellverkehr werden allerdings die am meisten vorspringenden Teile der Küste gewählt, wie es die Dampffährlinien über die schmalen westlichen Verzweigungen der Ostsee zeigen. Dieser Verkehr hat aber noch nicht in höherem Maße städtebildend gewirkt. Saßnitz und Warnemünde sind beide unbedeutende Vororte Stralsunds und Rostocks. Die letzteren hatten im Jahre 1910 34 000 und 65 000 Einwohner.

Die Lübecker Bucht ist der Teil der Ostsee, der dem Zentrum Europas am nächsten liegt. Von ihrem Innern kann man die Trave noch einige Kilometer benutzen und befindet sich dann in der klassischen Stadt des Ostsee-Handels, Lübeck. Seine Entwicklung ist in der letzten Zeit etwas schneller geworden, so daß es gerade die Würde der Großstadt er-

<sup>1)</sup> Die vier anthropogeographischen Hauptteile der Erde sind: China-Japan, Europa, Indien-Java und die Vereinigten Staaten.



reicht hat. Mittelst des Elbe—Trave-Kanals und wichtiger Eisenbahnlilien beherrscht Lübeck immerfort, vom Standpunkt der Ostseeländer aus, ein wichtiges Hinterland.

Außer Kiel kann man die beiden ostjütländischen Hauptorte, Flensburg und Aarhus (Fig. 37, F und A.), zu diesem südwestlichen Städtebogen rechnen. Sie sind beide auf ein lokales Hinterland angewiesen, Flensburg mit 60 000 Einwohnern auf die knappe Million Schleswigs und Aarhus mit 50 000 auf die des dänischen Jütlands.

Kopenhagen, Malmö und Kiel sind alle dort emporgewachsen, wo die Ostsee in Verbindung mit der Nordsee und dem Weltmeere steht. Kiel (Fig. 37, K.) liegt an dem inneren Ende des Kaiser Wilhelm-Kanals, der künstlichen Ostsee-Mündung, die jetzt von 9 auf 11 m vertieft wird. Die Anlage des Kanals, wie der schnelle Aufschwung der Stadt auf etwa 200 000 Einwohner, sind hauptsächlich Folgen der Entwicklung der hierher verlegten deutschen Kriegsflotte. Kiel beherrscht kein bedeutenderes Hinterland. Der große Kanal aber steht über Hamburg und die Elbmündung in guter Verbindung mit allen Weltteilen. Die Interessen der Flotte und der Stadt dürften ebensoviel dem Bereich der Nordsee wie dem der Ostsee angehören.

Der Kleine Belt und der Große Belt sind die zwei natürlichen Mündungen der Ostsee, die auch für die größten Ozeandampfer ausreichen. Doch sind hier noch keine nennenswerten Städtebildungen entstanden. Die Tiefe von 7,2 m im viel besser gelegenen Öresund ist ja bis in die letzten Jahre für die gesamte Schifffahrt ausreichend gewesen.

Die städtebildende Kraft hat sich schon endgiltig auf ein paar Punkte gerichtet, die beiderseits des südlichen, breiten aber seichten Teiles des Öresunds liegen.

Seit jeher ist dabei Kopenhagen (Fig. 37, K $\theta$ .) wegen des natürlichen Hafens im Kleinen Sund zwischen Amager und Sjaelland vor dem schwedischen Malmö (Fig. 37, M.) bevorzugt gewesen. Während Malmö jetzt kaum 100 000 Einwohner erreicht hat, ist Kopenhagen nicht weit von 600 000 entfernt. Kopenhagen verdankt seiner Stellung als Hauptstadt Dänemarks sowie seiner Lage als Transithafen für den Ostseeverkehr einen Hauptteil seiner Größe. Zum Hinterland der Stadt gehören in erster Reihe die dänischen Inseln mit eineinhalb Millionen Einwohnern. Mittelbar dürfte man das jütländische Hinterland Aarhus' und das süd-schwedische Malmös mitrechnen.

Malmö hat jetzt eine noch bessere Lage als Kopenhagen und zeigt auch einen größeren relativen Aufschwung. Es vermittelt den Verkehr zwischen Schweden, Deutschland und Dänemark. Sein spezielles Hinter-

land ist das reiche Schonen, aber auch die anderen südschwedischen Provinzen gehören dazu, ja teilweise sogar Stockholm.

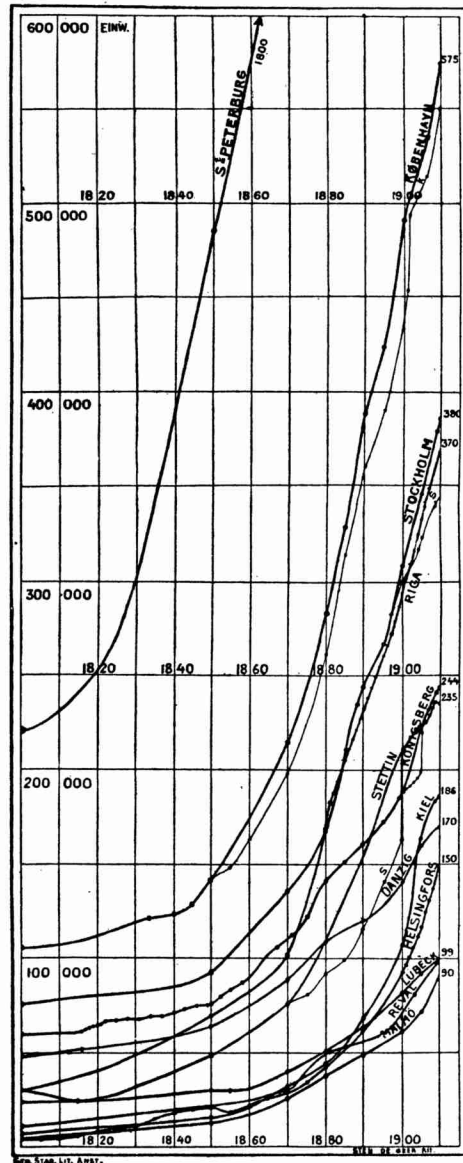


Fig. 38. Die Entwicklung der Ostseestädte 1880—1910 (nach Ymer 1912).

Von Malmö gelangen wir wieder an die mittelschwedische Städtegruppe, und die Rundreise ist vollendet. Es liegen also an den Gestaden

der Ostsee 13 Großstädte mit 100 000 oder mehr Einwohnern und 7 Mittelstädte mit mehr als je 50 000 Einwohnern. Doch die Entwicklung der Städte vollzieht sich rasch. Neue Anwärterinnen für die verschiedenen Größeklassen erscheinen immer wieder. Die Geschwindigkeit des Wachstums wechselt bei verschiedenen Städten wie bei einer bestimmten Stadt von Zeit zu Zeit. Die relative Größe einzelner Städte kann sich darum in wenigen Jahren merkbar verändern. Es geschieht sogar leicht, daß die eine Stadt die andere überflügelt.

Unter diesen Verhältnissen scheint es notwendig zu sein, beim Vergleich verschiedener Städte vor allem zu fordern, daß die Ziffern für dasselbe Jahr, womöglich für dasselbe Halbjahr berechnet sind. Zunächst folgt die Forderung nach den neuesten Werten. Beide Ziele werden am besten erreicht durch Konstruktion der *Entwicklungskurven* der einzelnen Städte. Fig. 38 enthält diese Linien für die Großstädte der Ostsee. Die Zeit ist von links nach rechts auf der Abszissenachse dargestellt. Jedes Jahrzehnt ist durch eine vertikale Linie bezeichnet. Die Volksmengen sind auf der Ordinate angegeben, so daß von der unteren Horizontallinie ab jede weitere Linie nach oben 50 000 Einwohner mehr ausdrückt.

Die Konformität der Kurven ist auffallend. Die Zunahme ist in dem halben Jahrhundert von 1800 bis 1850 noch unbedeutend. Die größeren der Ostsee-Städte haben etwas mehr als 50 000 Einwohner, während die kleineren immer noch unter 25 000 bleiben. In den Jahren 1850 bis 1870 beginnt das größere Wachstum, das während der folgenden zwanzig Jahre, d. h. von 1870 bis 1890 in eine beinahe explosionsartige Erweiterungsgeschwindigkeit übergeht, wie sie für moderne Großstädte charakteristisch ist. Auch während der letzten zwanzig Jahre setzt dieses ungeheure Wachstum mit ganz unverminderter Intensität fort. Man kann ganz ruhig berechnen, daß der jetzige schnelle Aufschwung wenigstens für die Mehrzahl der Ostsee-Städte auch durch die nächsten Dezennien fort dauern wird.

Für die Erkenntnis der geographischen Seite der Entwicklung, d. h. der Frage, welche Areale von den Häuser- und Menschenmassen besetzt worden sind, muß ich mich leider beschränken, auf die Karten des oben erwähnten Aufsatzes im Ymer hinzuweisen. Jene Karten zeigen die großen Züge, die für die Topographie der einzelnen Städte bestimmend gewesen sind.

In der beigegebenen *Tabelle* (S. 764) sind für die dreizehn Großstädte der Ostsee einige geographische Größenzahlen eingetragen, um Vergleiche zu ermöglichen. Einige der Zahlen haben nur einen approximativen Wert. Ein Teil der Angaben dürfte in der Literatur nicht leicht zugänglich sein, andere werden hier in mehr vergleichbarer oder sogar richtigerer Form wiedergegeben als in anderen Werken. Die hier angegebenen geo-

Tabelle

Großstädte	Geograph. Areal km <sup>2</sup> 1910	Einw. im Mittel pro km <sup>2</sup> , 1910	Einwohnerzahl		Das normale jährliche Wachstum von 1905 bis 1910	Seeverkehr Reg-ton, 1908
			1910	1912 <sup>1</sup>		
Stockholm . . . . .	17,1	21 100*	380 000*	395 000*	7 000* 1,9% (1910)	6 200 000*
Helsingfors . . . . .	8,4	17 900	150 000	163 000	6 500 4,3%* (1908)	800 000
St. Petersburg . . . . .	73,8*	24 400*	1 800 000*	1 900 000*	35 000* 2,0%* (1903 bis 1910)	3 700 000
Reval . . . . .	9,8	10 100	99 000	104 000	2 500 2,5%*	1 100 000
Riga . . . . .	39,2*	9 440	370 000*	385 000*	7 500* 2,0% (1907)	3 200 000
Libau . . . . .	8,1	11 400	92 000	96 000 <sup>2</sup>	2 000 2,2% (1897 bis 1909)	1 100 000
Königsberg . . . . .	12,0	20 400*	245 000	255 000	4 900 2,0% (1909)	1 200 000
Danzig . . . . .	13,5	12 600	170 000	174 000	2 000 1,2% (1905 bis 1910)	1 800 000
Stettin . . . . .	14,5	16 300	236 000	230 000	2 400 + 1,0% (1905 bis 1909) — 3 000 — 1,3% (1910)	3 400 000
Lübeck . . . . .	7,0	14 100	99 000	102 000	1 400 1,4% (1905 bis 1910)	1 400 000
Kiel . . . . .	16,4	11 500	190 000	206 000	6 000 3,1%* (1905 bis 1912)	1 100 000
Kopenhagen . . . . .	32,1*	17 900	575 000*	595 000*	10 000* 1,7% (1906 bis 1911)	10 000 000*
Malmö . . . . .	6,2	14 000	87 000	91 000 <sup>3</sup>	2 100 2,4%* (1904 bis 1909)	4 700 000*

1. Berechnete Werte. 2. Mit dem Kriegshafen 116 000. 3. Mit Limhamn 101 000.  
\* Ein Sternchen befindet sich bei den 3 oder 4 höchsten Werten jeder Kolonne.

graphischen oder wirklich städtisch benutzten Areale der Großstädte sind Ergebnisse einer in den Jahren 1910 bis 1912 ausgeführten Untersuchung.

Nach geographischem oder reellem Areal nimmt St. Petersburg den ersten Rang ein. In bedeutender Entfernung folgen Riga und Kopenhagen. Von den enger begrenzten Städten ist Stockholm die größte.

Die mittlere Dichte der Bevölkerung innerhalb des geographischen Areals hängt wesentlich von der Ausdehnung und Bauweise der Vororte ab. Außerdem scheint die Dichte mit der absoluten Größe der Stadt zuzunehmen. St. Petersburg erreicht den größten Wert. In zweiter Linie kommen Stockholm und Königsberg, die einander morphologisch ähnlich sind. Sie sind beide lange Zeit innerhalb enger Grenzen gewachsen und besitzen nur ganz moderne, weit zerstreute Vororte von mäßigem Umfang. Die geringste Dichte findet man in Riga und Reval, wo der größte Teil der Bevölkerung in der zwar geschlossenen, aber äußerst dünn bebauten Vorortzone wohnt.

Hinsichtlich der Volksmenge wird der erste Rang von St. Petersburg, der zweite von Kopenhagen eingenommen. Im Kampfe mit Riga um den dritten Rang, ist Stockholm gegenwärtig etwas im Vorsprung. Diese vier bilden eine Größengruppe, in welcher jede Stadt mehr als 300 000 Einwohner hat. Königsberg und Stettin bilden eine zweite Gruppe mit 200 000 bis 250 000 Einwohnern. Kiel, Danzig und Helsingfors haben noch über 150 000, während Reval, Lübeck, Libau und Malmö kaum 100 000 erreicht haben.

Neben der Volksmenge einer Stadt sollte immer das zugehörige Jahr, sowie die typische, jährliche Bevölkerungszunahme während der letzten Jahre angegeben werden. Bei den großen Ostseestädten ist die Reihenfolge dieser absoluten Zunahme dieselbe wie die der Volksmenge.

Die stärkste relative Zunahme, d. h. im Verhältnis zur Volksmenge, hat gegenwärtig Helsingfors, die halb schwedische Hauptstadt Finnlands, die jetzt im Begriff steht, in jeder Hinsicht der Mittelpunkt des Landes zu werden. Dieser am nächsten stehen Kiel, Reval und Malmö.

Selbstverständlich geben die geographischen Größenzahlen oft ganz andere Vorstellungen von der relativen Bedeutung der einzelnen Städte als die kommerziellen und ökonomischen Zahlen. Der Seeverkehr der Ostseestädte für das Jahr 1908 in Registertonnen wird in der Tabelle nach einer Arbeit von A. Ooppel in Bremen angegeben. Die Ziffern entsprechen dem ein- und ausgehenden, dem inländischen und auswärtigen See- und Küstenverkehr. Kopenhagen hat die größte Schiffahrt. Danach kommen Stockholm, Malmö, St. Petersburg, Stettin und Riga. Wenn es möglich wäre, vergleichbare Zahlen über den Wert des Handels zu erhalten, so dürfte Lübeck an einem der ersten Plätze erscheinen und die Ostseestädte würden von noch einer wichtigen Seite behandelt werden.