

AUFGABEN UND PROBLEME DER STADT GEOGRAPHIE

Peter Schöller

Mit 1 Abbildung

Problems and methods of urban geography

Summary: The purpose of this paper is to sketch concisely, on the basis of relevant publications over the last fifteen years, the recent development and present state of urban geography, the problems involved and methods employed. A survey is given of the natural and historical bases of urban development; the growth, expansion and delimitation of towns and cities, their internal structure and their classification; the functional relationships between town and country; the problem of urban individuality and type, and loss of national distinctiveness. As a result it becomes clear how even the most highly specialized investigations of particular problems or analyses of isolated data must take their place within the wider task of examining the town as a cultural-geographical entity, and researching into the structure, physiognomy, function and development of the urban region.

Die moderne Stadt ist das komplizierteste Glied unserer hochorganisierten Kulturlandschaft. Ihre geographische Erforschung hat deshalb Wege einschlagen müssen, die in ihrer methodischen Anlage, ihren Zielen und Ergebnissen von den anderen Teilgebieten unserer Wissenschaft nicht immer zu übersehen sind, zumal eine allseitig befriedigende Gesamtdarstellung der Stadtgeographie bis heute noch fehlt¹⁾. So mag der Versuch gewagt werden, in knapper Form jüngste Entwicklung und Stand der Forschung, ihre Aufgaben, Fragestellungen und Methoden unter Verarbeitung der Literatur der letzten 15 Jahre zu umreißen²⁾.

¹⁾ Den Mangel an zusammenfassenden Darstellungen der Siedlungsgeographie hat schon *Dörries* (1940, 1) betont. Nach *Hassingers* Anthropogeographie (1933, 2) ist außer der gedankenreichen Arbeit von *Mecking* (1949, 3) keine wesentliche Neuerscheinung zur allgemeinen Stadtgeographie in deutscher Sprache zu verzeichnen. Die französische Geographie kann nach dem älteren Büchlein von *Lavedan* (1936, 4) immerhin den Grundriß von *Chabot* (1948, 5) und *Sorres* neues Werk (1952, 6) zur Orientierung bieten. Während beide Darstellungen ebenso wie die Siedlungsgeographie von *Tulippe* (1944, 7) umfangmäßig beschränkt sind, ist *Taylor's* (1949, 8) Stadtgeographie nur als Lehrbuch zu werten, das der Gefahr von Schematismus und Determinismus nicht immer entgeht. Dankbar sind deshalb die zusammenfassenden Werke von *Dickinson* (1947, 9, 1951, 10) als Beitrag zur modernen Stadtgeographie aufgenommen worden. Von ihnen vermag besonders „City, Region and Regionalism“ durch Verarbeitung instruktiver Beispiele wesentliche Gesichtspunkte zur funktionalen Betrachtung von Stadt und Hinterland zu bringen.

²⁾ Dabei kann in gewisser Weise an den umfassenden und aus souveräner Sachkenntnis geschriebenen Literaturbericht von *Dörries* für die Jahre 1908—1938 (1940, 1) angeknüpft werden, wenn auch eine bibliographische Vollständigkeit in

Ein solcher Überblick wird vor allem zu zeigen haben, wie alle, auch die spezialisiertesten Problemuntersuchungen und Einzelanalysen sich der Aufgabe einordnen müssen, die Stadt als kulturgeographische Einheit zu erfassen. Denn darum geht es doch letztlich bei aller geographischen Städtekunde: Gefüge, Bild und Funktion der städtischen Landschaft als Ganzes zu sehen und zu werten, die siedlungsmorphologische und funktionale Einheit in Lage, Entwicklung und Wechselbeziehungen zum landschaftlichen Bereich. Diese übergeordnete Zielsetzung darf nicht verloren gehen. Ohne sie gibt es Stadtforschung, aber keine Stadtgeographie.

Dabei ist jedoch der Einzelforschung in der Methodik ihrer Untersuchungen völlige Freiheit zuzugestehen. Die Sorge, die Grenzen der geographischen Wissenschaft zu überschreiten, darf nicht den Blick beengen, alle für das Verständnis der städtischen Wesenseinheit wichtigen Faktoren als Erklärungen heranzuziehen und den Wert ihrer Wirksamkeit kritisch zu prüfen³⁾. So gilt es, über die Feststellung der Tatsachen und die Beschreibung der Erscheinungen hinaus, den Kräften bei der Bildung und Umwandlung städtischer Landschaften nachzuspüren und damit auch die hinter dem äußeren Bild wirkenden geistig-kulturellen und politisch-gesellschaftlichen Faktoren zu berücksichtigen. Wenn die Sozialwissenschaft kein aufbereitetes Material zur Verfügung stellen kann, wird ein bewußtes Übergreifen auf das Gebiet und die Methodik anderer Wissenschaften verantwortet werden können⁴⁾. Wichtiger, als sich gegenseitig abzugrenzen, ist es immer, sachgemäße praktische Arbeit zu leisten, um der Forschungsaufgabe ganzseitig in all ihren Bedingungen gerecht zu werden.

Darin ist bereits eingeschlossen, daß die Zusammenarbeit mit den Nachbarwissenschaften für die Stadtgeographie lebenswichtig ist. Rechts- und

diesem Aufsatz nicht angestrebt wird. — Der Unzulänglichkeit gewisser notwendig werdender Vereinfachungen ist sich der Verfasser nach der Durchsicht von über 480 Arbeiten allein der Jahre 1938—1952 wohl bewußt. Das Manuskript wurde im Januar 1953 abgeschlossen.

³⁾ Siehe dazu bereits das Vorwort bei *Schlüter* (1903, 11).

⁴⁾ Damit soll keinem naheliegenden All-round-Dilettantismus und keiner Verwässerung der Aufgabenstellung das Wort geredet werden. Es kommt in jedem Fall auf sachgerechte Arbeit an.

Verfassungsgeschichte wie überhaupt alle historischen Disziplinen, Statistik, Wirtschafts- und Verkehrswissenschaft, Volkskunde und Soziologie, Bevölkerungswissenschaft, Medizin und Klimatologie, Kunstwissenschaft, Architektur, Technik und Planung haben teil an der Erforschung der Stadt und ihrer Bewohner. Es wäre vermessen und unsinnig, wenn die Geographie den Anspruch erheben würde, mit dem Begriff ihrer Stadtganzheit über all diesen Fachwissenschaften und Fachgebieten zu thronen und deren Ergebnisse in sich zu vereinigen. Es ist klar, daß die Geschichte wie die Wirtschafts- und Gesellschaftswissenschaften ebenfalls ihren ganzheitlichen, wenn vielleicht auch nicht gleich umfassenden Stadtbegriff haben und Städtebau und Planung nur aus einer ganzheitlichen Sicht überhaupt schaffen können — oder sollten. Auch ihnen ist die Stadt eine funktionale Einheit. Doch geht ihre Synthese eben noch in andere Bereiche hinein, die zu der räumlichen Ganzheit der geographischen Forschung nur noch lockere Beziehungen haben.

Natürliche und geschichtliche Grundlagen der Stadtentwicklung

Im Gegensatz zu dieser ganzheitlichen Stadterfassung hat lange Zeit die Erforschung der natürlichen Raumgrundlagen und ihrer Bedingungen und Auswirkungen für die Siedlungsentwicklung als der eigentliche Beitrag der Geographie zur Stadtkunde gegolten. Wissenschaftlich-geschichtlich ist das verständlich. Nach der Feststellung von Lage, Zahl, Verteilung und Größe der städtischen Siedlungen war das Problem der kausalen Abhängigkeit von den Naturgrundlagen der erste Schritt von einer nur die Erdoberfläche beschreibenden Geographie zu einer kausalen Beziehungswissenschaft gewesen. Als später die gestaltenden Kräfte des Menschen in den Mittelpunkt kultur-geographischer Betrachtungen traten und im Landschaftsbegriff einen zentralen Mittelpunkt fanden, gelang die Überwindung deterministischer Raumideen. Man sah ein, daß Lagewerte Potenzen und nicht Kräfte und physisch-geographische Bedingungen eben nur Grundlagen und Möglichkeiten bieten, die vom Menschen zu nutzen und in Wert zu setzen sind.

Vereinzelt schlug das Pendel der Forschungsrichtung nach der anderen Seite aus. Die natürlichen Grundlagen schienen unwichtig oder wurden in einem Eingangskapitel als unvermeidlicher Ballast einer stadtgeographischen Arbeit „abgehandelt“, ohne daß man ihre fördernden und hemmenden Bedingungen bis zur komplexen Struktur der Gegenwart verfolgt hätte. Zweifellos werden die Beziehungen der Stadt zu ihrem Naturraum immer ein integrierender Bestandteil der

Stadtgeographie bleiben, um so mehr, als viele Historiker, Architekten, Wirtschaftsplaner u. a. mit der Vernachlässigung dieser Grundlagen nur zu oft wahrhaft den Boden unter den Füßen verlieren. Zudem hat es sich gerade in der modernen Großstadt gezeigt, daß auch bei hochentwickelter Technik und scheinbar bodengelöster „Kulturballung“ die physischen Grundlagen wichtig bleiben. So hat *Randzio* (1951, 12) in seinem grundlegenden Werk auf die Bedeutung des Untergrundes für die immer differenzierter werdenden Anlagen des unterirdischen Städtebaues hingewiesen, u. a. *Lembke* (1952, 13) vom städtebaulichen Gesichtspunkt die entscheidende Rolle des Wassers für das Werden und Wachsen deutscher Städte in den Mittelpunkt gestellt, während *Egli* (1951, 14) in globaler Schau klimabedingte Stadtlandschaften zeichnete. Als Beispiel umfassender Bearbeitung der natürlichen Grundlagen von Städten können *Köhlers* Arbeit über Köln (1941, 15) und des von *Grigoriev* (1947, 16) herausgegebenen Sammelwerkes über Moskau gelten⁵⁾.

Neben diese für eine geographische Erfassung unabdingbare Untersuchung der natürlichen Standortbedingung und der topographischen und regionalen Lage tritt die Würdigung der geschichtlichen Grundlagen; neben den Blick in die Tiefe des Raumes der in die Tiefe der Zeit.

Das lange Zeit umstrittene Problem der Entstehung und Frühgeschichte der nordwesteuropäischen Stadt des Mittelalters⁶⁾ ist durch die Forschungen von *Ganshof*, *Planitz*, *Pirenne*, *Rörig*, *Steinbach* u. a.⁷⁾ in den letzten beiden Jahrzehnten dahingehend geklärt worden, daß die wirtschafts- und verfassungsgeschichtliche Wurzel der frühstädtischen Entwicklung nicht in den örtlichen Gewerbe-, Markt- und Burgfunktionen, sondern in den Kaufmannsniederlassungen der fränkischen Zeit, den Wiken, als Umschlags- und Rastorten

⁵⁾ Es muß darauf verzichtet werden, auf die Fülle der Forschungserkenntnisse aus dem physisch-geographischen Bereich näher einzugehen.

⁶⁾ Hier ist die Forschung am meisten in Bewegung gekommen. Ein kurzer Überblick scheint deshalb nötig. Für Süddeutschland z. B. bleibt die vor allem von *Gradmann* betonte Bedeutung des Nahmarktes unbestritten.

⁷⁾ Hier sei nur auf die wichtigen Arbeiten von *Rörig* (1928, 17), *Pirenne* (1939, 18), *Ganshof* (1941, 19) *Planitz* (1943, 20) und *Steinbach* (1948/49, 21, 22) aufmerksam gemacht. Zur Kontinuitätsfrage orientiert neuerdings von *Petrikovits* (1950, 23). Gegen das banale Suchen nach geographischen Primärursachen nahm temperamentvoll *van Vuuren* (1936, 24) Stellung. Als Forschungs- und Literaturberichte führen in die zentralen Problemstellungen ein die Aufsätze von *Keyser* (1937, 25), *Ennen* (1941, 26, 1942, 27, 1949, 28, 1952, 29) und *Nabholz* (1949, 30). Auf die neuerschienene Bibliographie zur deutschen Rechtsgeschichte von *Planitz-Buyken* (1952, 32) und den für Bd. 90 (1953) der Bl. f. dt. Landesgeschichte angekündigten stadtschichtlichen Literaturbericht von *Keyser* sei verwiesen.

des Wanderhandels, und rechtsgeschichtlich nicht in den hof- und landesherrlichen Verhältnissen, sondern im Wikrecht der Kaufleute zu suchen ist. Dabei ist der Dualismus von kaufmännisch-wirtschaftlicher Initiative und die Bedeutung von politischen, militärischen und kirchlichen Funktionen der Siedlungsgeographie, die in der Zweiteit von Kaufmannssiedlung und politisch-militärisch-kulturellem Zentrum ihren Niederschlag finden, ein Grundmotiv der Entwicklung.

Diesen führenden alten Fernhandelsstädten zwischen Loire und Elbe, die die Ausbreitung des Städtewesens in Gang gebracht haben, galt das besondere Interesse der Forschung, während die jüngere Gruppe der mittelalterlichen Städte, die Masse der landesherrlichen Gründungen und Marktorde, dagegen zurücktrat. Hier aber setzt das besondere Interesse der Geographie ein, die in der Diskussion der rechtsgeschichtlichen Theorien, von deren verallgemeinernden Tendenz sich die mittelalterliche Stadtgeschichte erst in jüngster Zeit freimacht, auf die Besonderheiten von Lage und Raum und mit der Wirtschaftsgeschichte auf die differenzierenden Auswirkungen der historischen Prozesse hinweisen muß.

Wie fruchtbar die Begegnung von Geographie und Geschichte in der Erforschung der europäischen Stadt sein kann, dafür zeugen außer den grundlegenden Arbeiten von *Hassinger*, *Dörries*, *Gradmann*, *Metz* u. a. in der Vergangenheit, auch neuere Arbeiten, in denen bedeutende Forscher gegen Ende ihrer vielseitigen Lebensarbeit dem Problem der Stadtentwicklung in tiefgreifender historisch-geographischer Untersuchung oder in souverän abgewogener Synthese noch einmal ihre Aufmerksamkeit schenken: *Sölch* (1938, 32), *Krebs* (1940, 33), *Leyden* (1941, 34) u. a., *Hassinger* (1946, 35), *Philippson* (1947, 36). In Zusammenarbeit mit Archäologie (*Nahrgang*, 1949, 37), antiker Topographie (*Philippson-Kirsten*, 1950 ff., 38) und Straßenforschung (*Cavillès*, 1943, 39) wie in betont individueller Wertung (*Regelink*, 1941, 43; *Taylor*, 1942, 41; *Mayer*, 1943, 42; *Dion*, 1951, 43) haben Meister- wie auch Schülerarbeiten (*Kueßner*, 1949, 44; *Bott*, 1950, 45; *Detle*, 1951, 46; *Schuknecht*, 1951, 47) wesentliche Beiträge zur Erkenntnis stadtgeschichtlichen Werdens geliefert.

Andererseits wird die genetisch-geographische Forschung durch die neuen historischen Einzeluntersuchungen von *Rörig* (1950, 48), *v. Winterfeld* (1950, 49), *Timme* (1950, 50), *Schlesinger* (1952, 51), *Goetting* (1952, 52), *Engel* (1952, 53) und die archäologische Stadtforschung von *Jankuhn* (1949, 54), *Tischler* (1949, 55), *Engel* (1951, 56) — um nur einige der wichtigeren deutschen Arbeiten zu nennen — vielfache Anregung erhalten.

Für eine regional-vergleichende Orientierung kann das von *Keyser* (1939 ff., 57) herausgegebene „Deutsche Städtebuch“ als geschichtliches Nachschlagewerk von besonderer Bedeutung sein⁸⁾. Daneben verspricht der Ausbau der deutschen Städteatlanten⁹⁾ ausgezeichnetes Material für tiefer dringende Stadtanalysen. Der erste Band des „Niederrheinischen Städteatlas“, *Gorissen: Kleve*, zeigt in seiner methodischen Anlage die Überwindung der isolierenden Betrachtung des Stadtkörpers von seiner Landschaft. Dadurch, daß die kartographische Darstellung der geschichtlichen Entwicklung von Stadt und Raum ganz im Mittelpunkt steht, gewinnt das Werk eine eminente geographische Bedeutung, die freilich noch größer wäre, wenn die vielseitige Bearbeitung auch bis zur jüngsten Vergangenheit durchgeführt wäre. Damit ist ein wunder Punkt im Verhältnis von Geschichte und Geographie berührt. Die „Geschichte“ endet für viele Historiker leider immer noch mit dem Mittelalter. Doch von der Intensivierung der sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Forschung der Stadt wird in erster Linie diese Lücke zu überbrücken sein. Die vorzüglichen Arbeiten des Schweizer Wirtschaftshistorikers *Amann*, die im besonderen der Erforschung der Schweizer Kleinstadt gelten (60—63), sind auf diesem Wege bahnbrechend.

Dem Geographen aber muß klar sein, daß seine spezifisch historisch-geographische Fragestellung der Stadtforschung des Historikers entgegenkommen kann. Es genügt nicht, Entstehung und Entwicklung der Stadt als eigene Abschnitte in die geographische Untersuchung einzubeziehen. Die Einheit des Stadtganzen, die erstrebt wird, muß in ihrem Leben — das heißt ja doch: in ihrer Entwicklung — erfaßt werden. So wichtig zeitliche Querschnitte für das Verhältnis des Ineinandergreifens der analysierten Elemente sind, die Fäden der Entwicklung müssen von diesen Querschnitten jeweils aufgenommen und durchgezogen werden bis zur nächsten Gesamtschau und zur heutigen Struktur. Vielfach wird der zeitliche Rückwärtseinschnitt von der Gegenwart aus einer Deutung zugute kommen. So ist das genetische räumlich vergleichende Prinzip nicht eine Möglichkeit geographischer Erkenntnis unter anderen, sondern Notwendigkeit für jede dynamische Betrachtung. Das haben auch die stadtfunktionalen Untersuchungen erfahren müssen, die glaubten, eine Analyse der Gegenwartsstrukturen allein bringe tiefere Erkenntnismöglichkeit. Doch erst

⁸⁾ Über Beziehungen und Mitarbeit der Geographie s. Bespr.: *Ber. z. dt. Ldskdte* 1944 (4/1—2) S. 14—19 (*Bobek*), 1951 (10/1) S. 49—53 (*Keyser*).

⁹⁾ Als erster Atlas erschien früher *Meier: Braunschweigische Städte* (1926, 58).

bei räumlich-zeitlichem Vergleich ergab sich ein wirklicher Einblick in das dynamische Gefüge der Stadt, in ihre Kräfte, Probleme und Entwicklungstendenzen — in ihr städtisches Leben.

Wachstum und Ausdehnung der Städte

Bei der vergleichenden Untersuchung der Stadtentwicklung darf das Problem des quantitativen Wachstums nicht vernachlässigt werden, weil — darauf wird bei der Frage der Klassifizierung der Städte noch zurückzukommen sein — bestimmte Größenordnungen auch qualitative Änderungen im Stadtgefüge bedingen.

Darüber hinaus ist die zunehmende Verstädterung in allen Erdteilen der Gradmesser einer kulturlandschaftlichen Revolution, die heute noch nicht abgeschlossen ist. Die allgemein starken Zentralisationstendenzen, die *Jefferson* (1931, 64) und *Ollbricht* (1937, 65) in früheren Arbeiten vor allem für das Anwachsen der Großstädte darstellten, sind in bestimmten Entwicklungsphasen (*Jefferson*, 1941, 66; *Fehre*, 1949/50, 67) weiter wirksam; in den USA (*Harris*, 1942, 68) und Westeuropa (*Fischer*, 1950, 69) sowohl wie in der Schweiz (70) und in Skandinavien (*Hägerstrand*, 1951, 71)¹⁰, besonders stark in der Sowjetunion (*Harris*, 1945, 73), wo die Stadtbevölkerung von 18 % im Jahre 1926 (gegen 3 % 1863) auf 33 % im Jahre 1939 zugenommen hat und weiter stark ansteigt. *Mecking* (1948, 74) und *Schwind* (1950, 75; 1952, 76) konnten zeigen, daß auch in Japan die durch den Krieg bedingte Entwicklungsanomalie überwunden ist, während in Deutschland die Nachwirkungen der Kriegszerstörungen im Urbanisierungsprozeß spürbar sind (*Fischer*, 1951, 77; *Krüger*, 1952, 78).

Erst der steile wirtschaftliche Aufstieg der letzten Jahre hat für die Großstädte der Bundesrepublik wieder Wanderungskräfte ausgelöst, die ein Vielfaches über der normalen Bevölkerungszunahme liegen¹¹). Die unterschiedlichen Wachstumserscheinungen der westdeutschen Großstädte nach ihrer Zerstörung können uns, wie die Interpretation von *Fischer* zeigt, dabei Einblick in die agglomerierenden Kräfte gewähren. Denn setzt man die von Stadt zu Stadt unterschiedliche Aufgabe der Stammbevölkerungsrückführung in Beziehung zum jeweiligen Zuwachsbetrag, so können die ortsbedingten Auftriebkräfte deutlich gemacht werden. Es ergibt sich u. a. ein allgemein starkes

Anwachsen der Landeshauptstädte durch die Aus- und Umgestaltung der öffentlichen Verwaltung, die Bedeutung der zentralisierenden Kräfte bestimmter Industriegruppen, aber auch industrieller Initiative.

Die Frage nach dem „Warum“ der anhaltenden Verstädterung trotz starker Dezentralisationsbestrebungen in fast allen Ländern der Erde wird ebenso wie die Erforschung der charakteristischen Gruppenbildung von Größentypen und ihrer Wachstumsperioden von seiten der Geographie noch weit stärkere Beachtung finden müssen. Schon *Mecking* (1949, 3) zeigte, daß allgemein summarische Urteile dem komplexen Problem nicht gerecht werden. Lebensstil, Sozial- und Kulturkontakt, aber auch die elementaren Bereiche des Alltags, die Bewertung von Schul- und Arbeitsweg, Kanalisation, Müllabfuhr und Gasversorgung werden in eine Erfassung des „städtischen Lebens“ einbezogen werden müssen.

Eingehende Wachstumsuntersuchungen erfordern die komplexen Verhältnisse in Ballungsräumen der Großstädte. Neben der charakteristischen Erscheinung der Doppelgrößtädte, die auch als Zwillings- und Konkurrenzorte immer stärker zur Funktionsteilung gezwungen werden, ist vor allem in USA, England und Deutschland die Berücksichtigung der Gruppengroßstadt immer wichtiger geworden. In seiner Pionierstudie „Cities in Evolution“ prägte *Geddes* 1915 (79) den Begriff der conurbation¹²), dem *Soulas* (83) am Beispiel des Raumes Lille-Raubaix-Tourcoing die Beziehung „Agrégat urbain“ an die Seite stellte. Die räumliche Ausweitung dieser Stadttagglomerationen und Einkerngrößtädte war lange Zeit planlos dem freien Spiel der Kräfte überlassen. Sie hat weitgehend die überkommene gegliederte Stadt-Land-Struktur ausgelöscht und zu schweren sozialwirtschaftlichen Gefügeschäden geführt, die die Ausbildung einer übergeordneten Stadt- und Landesplanung nötig machten.

In geographischen Einzelarbeiten sind das wilde Außenwachstum an Großstadträndern (*Baarsel*, 1951, 84; *Fehn*, 1950, 85), die Ausdehnung selbst auf fruchtbarste landwirtschaftliche Böden und intensiv bewirtschaftetes Bewässerungsland — so die Reisfelder von Szetschuan (*Yu-Sheng*, 1947, 86), die Weinbaugebiete um Bordeaux (*Barrère*, 1949, 87) und die Huerta Valencias (*Houston*, 1951, 88), sowie das Problem der Vorortbildung und Vorortentwicklung untersucht worden. Wäh-

¹⁰) Der Arbeit von *Hägerstrand* wie der von *Bradley* (1949, 72) verdanken wir in besonderem Maße Einblick in den nach Stadtgrößen gestuften Wachstumsvorgang.

¹¹) Die Großstadtbevölkerung nahm von 1946—1951 um 34,2 % gegen 3,3 % der übrigen Bevölkerung zu und erreichte damit den Anteil von 28,3 % (gegen 23,3 % 1946 und 33,3 % 1939).

¹²) Der Begriff setzte sich durch und gewann an Bedeutung. *Fawcett* (80) konnte bereits 1932 nachweisen, daß mehr als die Hälfte der Bevölkerung Englands in den 3 conurbations von Groß-London, Groß-Birmingham und Groß-Manchester konzentriert war. Für die weitere Entwicklung u. a. *Gilbert* (1952, 81), *Conzen* (1952, 82).

rend schon die Übersichtsstudie von *Reichert* (1936, 89) mehr die Unmöglichkeit allgemeiner Aussagen bewies, als daß sie tiefere Einblicke in die Strukturwandlungen bringen konnte, zeigt ein Vergleich der Arbeiten von *Boerman-Zeegers* (1938, 90), *Feyer* (1948, 91), *Wülker* (1940, 92), *Wülker-Weymann* (1941, 93), *Lechner* (1951, 94), *Barrère* (1949, 87), *Heine* (1938, 95), *Buse* (1942, 96), *Beyn* (1941, 97) und *Anton* (1948, 98), daß nur eine auch sozialgeographisch tiefgreifende Untersuchung der Sadeinflüsse den diffizilen Umwandlungsprozessen in der Kontaktzone zwischen Stadt und Umland gerecht werden kann. So hat *Barrère* neben den das ländliche Gefüge zerstörenden Einflüssen der Stadt Bordeaux auch die sozialen Widerstände gegen die Stadtextension herausgearbeitet, *Buse* das eigenartige Phänomen der Tanyen-Aussiedlung aus dem Stadtraum von Debrezin dargestellt, während *Wülker* und *Wülker-Weymann* in ihren Studien über drei Bauerndörfer am Rande der Großstadt Hannover die Bevölkerungs- und Wirtschaftswandlungen des 19. und 20. Jahrhunderts analysierten. Dabei konnten sie für die Randzone Hannovers zwei Anpassungsstufen herausstellen:

1. Das Dorf wird Arbeiterwohngemeinde, aber Absatz-Intensivierung gibt der sich umstellenden Landwirtschaft (Milchwirtschaft der Großbauern, Feldgemüsebau der Kleinbauern und des anwachsenden dorffremden Kleinstbetriebes) noch einmal Aufschwung.
2. Vorortbildung; Abdrängung der bäuerlichen Wirtschaft; Umstellung auf Abmelkwirtschaft (nur Stallfütterung) und Eindringen von Erwerbsgartenbetrieben; Bildung eines landwirtschaftlichen Rentnerstandes und gestufter Übergang der soziologischen Schichten in das Bürgertum.

Welche Strukturänderungen die moderne Stadtentwicklung in wechselseitigen Beziehungen mit Industrie- und Verkehrsausbau über die städtische Kontaktzone hinaus im gesamten Beziehungssystem der Kulturlandschaft hervorruft, haben die Arbeiten von *McGaugh* (1950, 99) für Michigan, *Matthews* (1949, 100) für Nordost-Ohio, *Winz-Lembke* (1939, 101) für die Mittelmark, *Götz* (1949, 102) für den Wienerwald, *Leyden* (1939, 103) für die östlichen Niederlande¹³⁾ — um nur einige der wichtigeren Arbeiten zu nennen — beispielhaft zeigen können.

¹³⁾ Besonders interessant das Ergebnis seiner Arbeit über Hilversum, Zeist, Amersfoort: Forensensiedlungen aus Amsterdam und Utrecht haben aus ehemaligen Landsitzen, Post- und Militärstationen der Franzosenzeit im Endmoränengebiet zwischen Eem und Vecht, der alten Grenzwildnis zwischen Holland und dem Niederstift Utrecht, Mittelpunkte für Villensiedlungen mit Vorstadtcharakter geschaffen.

Ein besonderes Problem der Stadtgeographie ist daher immer die räumliche Abgrenzung von Stadt und Umland gewesen. Denn die statistische und politische Abgrenzung ist durch die moderne Entwicklung vielfach überspielt worden, und auch die mathematische Abgrenzung, die *Knibbe* (1934, 104) für Hannover versucht hat, kann geographisch nicht befriedigen. Seit *Jefferson* (1909, 105) die Abgrenzung von Städten durch einen absoluten Dichtegrenzwert und *Hassinger* kurz darauf (1910, 106; noch einmal 1942, 107) durch die Isochronenmethode am Beispiel Wiens unternommen hatte, sind zahlreiche weitere Untersuchungen entstanden, die zu beweisen scheinen, daß eine allgemeingültige Methode für die Vielzahl grundverschiedener Stadtstrukturen nicht angebracht ist, sondern die Methodik den Besonderheiten des jeweiligen Objekts empirisch angepaßt werden muß. Immerhin gewann *Aagesen* für Kopenhagen (1942, 108), Aarhus (1943, 109) und schließlich für ganz Dänemark (1943, 110) mit seiner Methode mittlerer Isochronen wichtige Stadtverkehrsabgrenzungen, und *Kok* (1951, 111) erprobte in einer gründlichen und mit vielen Karten gut belegten Arbeit den methodischen Aussagewert der Isochronen am Beispiel Den Haags¹⁴⁾. Dagegen hat *Jefferson* in einer weiteren Arbeit (1933, 112) die morphologische Stadtabgrenzung (zusammenhängende Region hoher Bebauung) ausgestaltet. Methodisch führten die Arbeiten von *Mayer* (1936, 113) und *Bonnoure* (1950, 114) zu weiterer Differenzierung, weil beachtet werden muß, daß Industriedezentralisation und Bevölkerungsrandwanderung den Dichteunterschied Stadt-Land immer mehr verwischen (u. a. *Heine*, 1938, 95; *Boerman*, 1937, 115). Daß die Verhältnisse der Landnutzung nicht nur in Ostasien (*Yoshimura*, 1938, 116) einen wesentlichen Indikator für geographische Stadt-abgrenzungen bieten können, ergab die Übereinstimmung charakteristischer Gartenlandgrößen mit der Grenze von Kanalisation und Müllabfuhr am Stadtrand von Münster in Westfalen¹⁵⁾. In jedem Fall wird das Netz der städtischen Versorgungsleitungen und Abfuhrdienste von Wichtigkeit sein (*Detle*, 1951, 46). Es ist das Verdienst der französischen Geographen, daß die Gesichtspunkte sozialgeographischer Abgrenzung mit Schwergewicht in die Diskussion Eingang gefunden hat. So besitzen wir über Paris nach *Demangeon* (1934, 117, dazu *Gallois* 1934, 118) neuerdings ein von

¹⁴⁾ Vergleich der Jahre 1928, 1937 und 1949 für die 10-, 20-, 30-, 40-, 50-, 60-Minuten-Isochronen ergab auffallend verschiedene Formen in den einzelnen Stufen und Querschnitten als Ausdruck der Siedlungs- und Verkehrsdynamik.

¹⁵⁾ Nach Mitteilung von Herrn Prof. Müller-Wille, Münster in Westf.

George (1950, 119) herausgegebenes Sammelwerk „Études sur la banlieue de Paris“, das Erscheinungen und Intensität des sozialen Lebens mit starker Betonung in die Abgrenzung der Großstadt einbezieht.

Einen kurzen vorzüglichen Überblick über die Vielzahl der Indikatoren zur geographischen Stadt-Abgrenzung gibt unter Mitverarbeitung der russischen und südosteuropäischen Literatur *Rubic* (1949/50, 120) in einem Forschungsbericht, während das Problem der veraltungsmäßigen Gliederung, durch die Inkongruenz von politischen und siedlungsmäßigen Grenzen besonders für die Metropolitan areas der USA drängend (County City Consolidation und Local Government), durch *Harris* (1942, 121), *Fairlie* (1949, 122), *Gilbert* (1948, 123) und in größerem Rahmen durch *Dickinson* (1948, 9) zusammenfassend Bearbeitung gefunden hat¹⁶⁾.

Die innere Gliederung der räumlichen Grundstruktur von Städten

Ein wichtiges, allgemein bedeutsames Ergebnis der Arbeit von *Louis* (1936, 124) war die Erkenntnis, daß jede Stadtgrenze, die längere Zeit bestehen bleibt, sich in einer Reihe charakteristischer randständiger Erscheinungen auswirkt, und die Übergangszone zum neuen Wachstumsraum zu einem Gebiet gesteigerten städtischen Lebens werden kann. So steht das Flächenwachstum der Stadt in enger innerer Beziehung zur räumlichen Grundstruktur des Siedlungskörpers. Das Wachstums-erbe bleibt erhalten. Ob verschiedene, aber einander gleichwertige Städte (wie Elberfeld und Barmen) zusammenwachsen, ob selbständige, aber untergeordnete Kerne von Trabantenorten (Hamburg-Altona) oder dörfliche Strukturen (Berlin-Dahlem) im größeren Siedlungsverband aufgehen, wirkt in dem morphologisch-funktionalen Stadtaufbau ebenso nach wie eine gleichmäßige, nur von einem Hauptkern mit Siedlungsspitzen vorgetriebene Breitenausdehnung (Münster in Westfalen). Wenn es der geographischen Forschung um die Interpretierung des gegenwärtigen Stadtgefüges geht, wird sie die innere Gliederung von Stadträumen mit verfeinerten Methoden zu ergründen haben.

Seit *Dörries* 1930 und 1940 (125; 1) die letzten umfassenden Berichte über den Stand der Stadt-

geographie gegeben hat, ist die funktionale Stadtanalyse im Arbeitsbereich der Geographie immer wichtiger geworden. Hatte *Bobek*, der wohl als der entschiedenste Vertreter der funktionellen Stadtgeographie in Deutschland gelten kann, auch schon 1927 (126) die funktionellen Unterschiede als entscheidend erkannt, so setzte der eigentliche Ausbau der funktionalen Stadtforschung jedoch nicht in Deutschland ein, obwohl hier, wie *Fead* (1933, 127) zeigte, auch die frühesten Ansätze zu funktionalen Stadtkartierungen und Grundrißplänen zu finden sind¹⁷⁾. Als erste wirklich bahnbrechende Arbeit kann m. E. *Sten de Geers* Untersuchung über Groß-Stockholm (1923, 132) mit ihrer Gliederung in zahlreiche funktionale Stadtviertel und Quartiere gelten. Mit differenzierter Methode unterschied *Leighly* (1928, 133) einige Jahre später in einer amerikanischen Arbeit über schwedische Städte zwischen Vierteln verschiedener Wohndichte und sozial gestaffelten Wohnquartieren. Kurz darauf folgten weitere wichtige Spezialarbeiten u. a. von *Dickinson* (1929, 134), *Tuominen* (1930, 135), *Jones* (1931, 136) und *James*, dessen Karten der functional areas von *Vicksburg* (1931, 137) und Rio de Janeiro — São Paulo (1933, 138) noch heute zu den besten die Gliederung des städtischen Gefüges ganzheitlich erfassenden Darstellungen gezählt werden können.

Dann aber tritt die skandinavische Stadtgeographie mit einer Reihe bedeutender und heute schon klassisch zu nennender Stadtuntersuchungen an die Spitze. „Stockholms inre differentiering“ von *Ahlmann — Ekstedt — Jonsson — William-Olsson* (1934, 139) ist das erste Großwerk. Jönköping von *Weiler* (1937, 140), Oslo von *Sund-Isachsen* (1942, 141) und Bergen (*Sund*, 1947, 142) folgen und bestätigen den Wert quantitativer Funktionsanalysen. Wichtig ist hierbei vor allem, wie *William-Olsson* 1940 (143) noch einmal betonte, das konsequente Ernstmachen mit der Würdigung der Stadt als eines dynamischen Phänomens, dessen Lebensäußerungen in innerer Abhängigkeit voneinander stehen. Die kartographische Absolutdarstellung von Wohn- und Arbeitsbevölkerung, Sozialverhältnissen, innerstädtischem Pendlerverkehr, Industrie-, Handels- und Geschäftszentren, Kultur-, Verwaltungs- und Vergnügungsstandorten mit zum Teil sehr differenzierten Methoden¹⁸⁾ erlaubt die analytische Problemvertiefung

¹⁶⁾ Für Deutschland bieten die zahlreichen Gutachten und Denkschriften, die während der Eingemeindungspsychose in den Jahren 1927—30 entstanden, reiches, aber keinesfalls objektives Material. — Als jüngste Verwaltungs-umbildungen seien erwähnt: „Groß-Budapest“ (seit 1. 1. 1950; etwa 1,6 Mill. Einwohner) und die Vereinigung von Danzig, Gdingen und Zoppot zu einer Großstadt von 450 000 (?) Einwohnern.

¹⁷⁾ Wenn man auch mit ihr streiten mag, ob *Kröchers* Dissertation über Stettin (1913, 128), *Geislers* erste Danziger Stadtstudie (1918, 129) und *Pobles* Arbeit über Riga (1920, 130) — an den Anfang gehört zweifellos *Hansliks* Biala-Monographie (1909, 131) — bereits einer funktionalen Stadtplanforschung zuzurechnen sind, Ansätze zu einer vertieften Erfassung des Stadtbildes sind unbestreitbar.

¹⁸⁾ Bodenpreise, Handelsumsätze, Tag- und Nachtbevölkerung usw.

wie die synthetische Gliederung in funktionale Stadtgebiete als Stufen auf dem Wege zu einer tieferen Einsicht in das gegenwärtige Stadtgefüge. Doch erst der Gesichtspunkt der Entwicklung, die vergleichende Darstellung verschiedener Zeiträume in der Funktionsdarstellung (Stockholm: 1880—1930, Bergen: 1910—1939) führte zu einer echten Erkenntnis der Dynamik der zentrifugalen und zentripetalen Kräfte der Stadtgeographie, die Colby (1933, 144) und Hoyt (1941, 145) in zwei wichtigen Aufsätzen zusammenfassend würdigten.

Bei den entscheidend wirtschaftlich bestimmten jungen Städten Nordamerikas muß sich die moderne Entwicklung nicht wie in Europa gegenüber dem Erbe einer langen Vergangenheit durchsetzen. Das mag ein Grund dafür sein, daß neben dem skandinavischen Beitrag zur Stadtgeographie, zu dem als jüngste Arbeit die saubere Untersuchung Aarios über die innere Differenzierung der großen Städte Finnlands (1951, 146) zu rechnen ist, heute die USA in der funktionalen Analyse der modernen Stadt führend sind¹⁹⁾. Die besondere Leistung der Amerikaner scheint mir einmal in der Anwendung verfeinerter sozialgeographischer Methoden, zum anderen in der Konzentration auf Einzelprobleme zu liegen, die in eingehender Analyse enge Verbindung zur Planungspraxis aufweisen und in späterer Verknüpfung mit der Gesamtstruktur das Kräftespiel des Ganzen von einem Punkt her aufrollen. So haben etwa die Arbeiten der Chikagoer Schule über „Educational land use“ von Eisen (1948, 148), Gross (1949, 149) und die methodisch wohl am besten durchgearbeitete Studie von Philbrick (1949, 150) ihren besonderen Wert als Bausteine zu einer Gesamtsicht der „Metropolitan area“²⁰⁾. Ebenso führen die Einzeluntersuchungen über Verkehrs- und Industriefunktionen von Fellmann (1950, 151)²¹⁾ und Meirleir (1950, 147) in grundsätzliche Fragen der „structural units“, während die Dissertation von

Sorensen (1951, 152) die innere Gesamtstruktur des Stadtgebietes von Springfield, Ill., insbesondere die Dynamik des central business district, vorbildlich anpackt.

Wenn sich auch Funktionskartierung und Ausgliederung von funktionalen Stadtvierteln — dem Objekt entsprechend — in den USA besonders erfolgreich erwiesen haben²²⁾, so führten die Probleme von City-Bildung, Zentrenwandel und Quartierstruktur doch auch in anderen Ländern zu tieferer Einsicht in die Stadtstruktur. Die Fragen wurden u. a. aufgegriffen²³⁾ für die niederländischen Städte früher von Leyden (1934/35, 153), dann Boerman (1941, 154), für Sidney von Zierer (1942, 155) und Robinson (1952, 156); durch Borstorff (1948, 157) und Schöller (1953, 158) für Berlin, Hartke für Frankfurt am Main (1951/52, 159) und Wise (1949, 160) für Birmingham. Auch Cloziers berühmtes Großwerk über den Nordbahnhof von Paris (1940, 161) gehört in die Reihe dieser Teiluntersuchungen. Daß die Analyse von wichtigen oder charakteristischen Straßenzügen Strukturwandlungen ganzer Stadtgebiete oft besonders deutlich macht, haben die Ergebnisse von Roux (1913)²⁴⁾, Aufrère (1950, 163), Pownall (1950, 164), Martin (1950, 165) und Hübschmann (1952, 166) bewiesen. In sämtlichen neueren Arbeiten ließen sich durch Gliederung in homogene Straßenabschnitte die Kräfte und Ausprägungen der starken Funktionsänderungen fassen. Der hier erkannte Trend zur Kommerzialisierung alter Repräsentativstraßen (Champs-Élysées, Zeil, Queen Street) und die Umstellung vom funktionsaktivierenden Durchgangsverkehr zum bedienenden Zielverkehr könnte durch eine Fülle weiterer Beobachtungen aus anderen Städten bestätigt werden. Allgemein zeigt es sich, daß die Struktur von Hauptgeschäftsstraßen in ihrer Bedeutung für das moderne Leben einer Stadt nicht leicht überschätzt werden kann.

Neben diesen mehr oder weniger monographisch bearbeiteten Struktureinheiten tritt die Erforschung rein sozial bestimmter Stadteinheiten (social areas) als Teilgebiet der funktionalen Gliederung immer stärker in den Vordergrund. In enger Verbindung mit der soziologischen Forschung ist die amerikanische Sozialgeographie hierin heute

¹⁹⁾ Das hat aber auch zur Folge, daß die methodischen wie inhaltlichen Ergebnisse der amerikanischen Forschung nicht als allgemein verbindlich für Europa gelten können. Die Stadtuntersuchungen Amerikas haben z. B. gegenüber Europa den Vorteil, in dem Schachbrett-Schematismus des Grundrisses mit den oft gleich großen Häuserblocks eine gute Beziehungsgrundlage für statistische Vergleiche zu besitzen. (So z. B. die Arbeit von Meirleir, 1950, 147).

²⁰⁾ Dazu gibt die Schule „as a formative and stabilizing influence on a community“, (Philbrick, 1949, 150, S. 157) im freien Spiel der Kräfte Amerikas die besten Möglichkeiten zu einer indirekten Lenkung der starken Bevölkerungsfuktuation in der Bildung beharrender kultureller Stadtmittelpunkte.

²¹⁾ Die Arbeit entstand im Rahmen weiterer Einzelanalysen über das Verkehrsgefüge Chicagos, der leider unveröffentlichten Dissertation von Hartshorne (Seeverkehr, 1924) und Harold M. Mayer (Eisenbahnsystem, 1943).

²²⁾ Die meisten der amerikanischen Arbeiten erlauben daneben einen Einblick in das reiche, differenzierte Kartenmaterial der jeweiligen Planungskommission, von der die stadtgeographische Forschung vor allem aktiviert wird.

²³⁾ Von nochmaliger Aufführung der bereits gewürdigten umfassenden nord- und westeuropäischen Arbeiten muß hier, wie in anderen Fällen, abgesehen werden.

²⁴⁾ Die von Blanchard angeregte Studie über Grenobles Cours Berriat ist die erste „Geographie einer Straße“.

am weitesten entwickelt²⁵) und auch für die meisten der sozialräumlichen Arbeiten Europas anregend (z. B. *Moscheles*, 1937, 168; *Haughton*, 1949, 169; *Winz*, 170). Hatte aber schon *Leyden* in seinen Arbeiten zur Sozialgeographie niederländischer Städte (1936, 1939/40, 1940, 171—173) gegenüber der weithin unhistorisch arbeitenden Soziographie das entwicklungsgeschichtliche Moment bei bevölkerungsgeographischen Arbeiten betont, so wies in jüngster Zeit *J. Bernard* (1951, 174) nachdrücklich auf die Notwendigkeit der in Amerika völlig vernachlässigten sozialpsychologischen Forschung hin. Quantitative Analyse genügt letztlich nicht. Die geistvolle Studie von *Ritter* (1950, 175), doch auch die gedankenreiche Arbeit von *Hartke* (1952, 176) zeigen z. B. die Bedeutung sozialpsychologischer Sonderung. Wesen und Individualität von Städten, aber auch von Vororten und Stadtteilen werden nur unter Berücksichtigung von Bevölkerungseigenart und „Viertelsgeist“ erfaßt werden können.

Überhaupt wird eine nach den gestaltenden Kräften fragende Forschung den Bevölkerungsgrundlagen auch nach der biologisch-anthropologischen und kulturell-geistigen Seite hin Rechnung zu tragen haben. Die deutsche Stadtgeographie ist in der glücklichen Lage, über die Bevölkerungsbiologie der Großstadt modernes, aufbereitetes Material in den grundlegenden Werken von *Rudder-Linke* (1940, 177), *Eickstedt* (1941, 178), *Pfeil* (1951, 179) und *Hellpach* (1952, 180), sowie Einzeluntersuchungen wie die von *Vietinghoff* (1938, 181), *Seiwert* (1941, 182) und *Eichler* (1941, 183) zu besitzen. Als Geograph hat besonders *Schrepfer* (1944, 184) auf die Großstadtlandschaft als Umweltfaktor hingewiesen. Doch auch die gesellschaftsbildenden Prozesse, Siebungsvorgänge (*Müller*, 1942, 185), Berufswahl und sozialer Aufstieg (*Mitze*, 1941, 186), Zuwanderung (*Brepohl*, 1948, 187; *Schwidetzky*, 1949, 188; *Bianchini*, 1952, 189), Herkunft — Beruf — Beziehungen (*Blendinger*, 1940, 190; *Donay*, 1941, 191), Konfession und politisch-soziale Schichtung (*George*, 1947, 192) werden für ein Gesamtbild wichtig sein. Außerdem kann eine sorgfältige Beobachtung der Dichteentwicklung die Richtung der städtischen Ausdehnung bestimmen helfen (*Chatelain*, 1950, 193).

Besonders interessant wird die Bevölkerungsgliederung für den Geographen, wenn sie Struktur und Bild der Stadt durch gruppenmäßige Eigenquartiere gestaltet. Wie *Roßnagel* 1928 (194)

in einer guten, aber mehr das allgemeine wertenden Arbeit die verschiedenen Typen der rassischen, ethnischen, wirtschaftlichen, sprachlichen und religiösen Viertelsbildung in den Städten der USA nach Umfang und Auswirkung herausgestellt hatte, zeigte *Bailey* (1950, 195) die Bedeutung indianischer, mexikanischer und anglo-amerikanischer Einflüsse auf die Orte Arizonas und *Hager* (1934, 196) den verschiedenen Beitrag der Nationalitäten für das Baubild polnischer Städte. Für den Balkan besitzen wir neuere Arbeiten über Banja-Luka (197), Gostivar (198) und Presevo (199), die Auswirkungen alter und neuer Zuwanderung für den Stadtaufbau hervorheben, während *Lacarra* (1950, 200) durch Luftbilder mit Deckblättern die Rekonstruktion der alten Kerne und Viertel in den arabisch-christlich überschichteten Städten Spaniens zeigt.

Damit ist die Beziehung zwischen den Sozialräumen und der Stadt morphologie unmittelbar gegeben. Die starke Betonung der modernen funktionalen Stadtgeographie besagt nicht, daß die morphologische Analyse der Stadt, Grundrißstruktur, Profil und Aufriß heute nicht mehr im Zentrum geographischer Betrachtung stehen sollten. Wohl ist auch hier die Zeit nur physiognomischer Erfassung vorüber, und *Geißlers* nomenklatorisch überspitzte Morphographie (1924, 201) kennzeichnet als — im doppelten Sinne des Wortes — „erschöpfendes“ Werk den Kulminationspunkt dieser Epoche. Aber die Grundlegung der morphologisch-geographischen Betrachtung der städtischen Siedlungen ist nicht nur als notwendige Entwicklungsphase der Forschung zu werten, sondern bleibt, wenn wir nur an die grundlegenden Werke von *Schlüter*, *Dörries*, *Blanchard*, *Hassinger* denken, voll bedeutsamer Anregungen und wichtiger klärender Vorarbeiten. Die historisch-geographische Betrachtung, der Stadtplanforschung (*Oberhummer*, 1907, 202) immer bedeutungsvoll, hat zum Verständnis von Anlage, Entwicklung und Struktur Entscheidendes geleistet²⁶). Weniger ist ins Blickfeld geographischen Interesses die Beziehung zwischen den gesellschaftlichen Verhältnissen und dem Stadtplan getreten. Obwohl *Riehl* bereits vor 90 Jahren darüber Wichtiges sagen konnte (1862, 210) und *Hamm* (1941, 211) an reichem Beispielmateriale die Auswirkungen politisch-sozialer Bedingungen auf Plantypus, Straßenführung, Hofstättengröße, Marktplananlage der mittelalterlichen Gründungsstädte Zentraleuropas

²⁵) *Winz*, der wohl als der beste Kenner der amerikanischen soziologischen Stadtforschung in Deutschland gelten kann, hat über den Begriff „natural area“ auf dem Deutschen Geographentag 1951 (167) vorgetragen. Die grundlegende Literatur ist in seiner Abhandlung genannt.

²⁶) Grundlegend vor allem *Gantner* (1928, 203), aber auch die weniger bekannten Arbeiten von *Werner* (1935, 204) und *Wünsche* (1937, 205). An neueren Spezialarbeiten u. a. *Coppolani* (1943, 206), *Wright* (1937, 207), *Leyden* (1938, 208), *Dziewonski* (1947, 209).

würdigte, ist diese wichtige Frage zusammenhängend noch nicht behandelt worden²⁷⁾.

In der vertikalen Gliederung der Stadt hat dagegen das Verhältnis der Bauweise zu kultur- und kunstgeschichtlichen Stilperioden mehr Beachtung gefunden. Zur Typisierung von Bauperioden und zur Methodik stadtmorphologischer Arbeitsweisen geben die neueren deutschen Arbeiten von *Hundertmark* (1941, 213), *Sauerteig* (1940, 214) *Kresing* (1947, 215) *Beuermann* (1951, 216) und *Schwarz* (1952, 217) Anregungen. Die nach Stilperioden und Stockwerkhöhe gegliederte Straßenfrontenkarte von Braunschweig, die Kartierung des Baubestandes von Hann.-Münden sowie die vergleichende Betrachtung der Grundformen der Baugestaltung zwischen Weser und Elbe verdienen besondere Beachtung. — Straßen- und Stadtprofile aus den USA zeigten *Parkins* (1930, 218) und *van Cleef* (1932, 219). In England sind die Gebäudetypen fast unbeachtet geblieben.

Wenn es so in der Stadtgeographie auch darum geht, im Wandel des Stadtbildes zeitliche Schichten gesellschaftlicher Raumprägung zu erkennen, wird ein Grundproblem in mannigfachen Variationen immer wieder auftauchen: die Frage nach dem Verhältnis von Physiognomie und Funktion. Ein bekanntes Beispiel für Funktionswechsel bei gleichbleibendem Bild bieten viele Altstadtkomplexe unserer Städte. Einst die Heimat wohlhabender Handwerker und Kaufleute, sind sie heute meist Wohngebiet der ärmeren Bevölkerung, manchmal haben sie sogar Slumcharakter angenommen. Auch Straßen- und Villenviertel können hinter der physiognomischen Erscheinung ihr Wesen verändern, und Citybildung läßt sich im Anfangsstadium oft nur schwer am äußeren Bild erkennen. Wie aber Funktionsgewinn sehr schnell das Bild einer Stadt verändern kann, dafür bietet die moderne Entwicklung von Bonn interessantes Material. Verhängnisvoll ist demgegenüber der Verlust der Hauptstadtfunktionen in Berlin zu spüren. Am Beispiel dieser Großstadt hat *Louis* schon 1936 (124) in einer genetisch unterbauten

Stadtgliederung das Problemverhältnis Bild — Funktion aufgeworfen und in seinen Karten die funktionalen Merkmale miteinbezogen, die mit entsprechenden physiognomischen Unterschieden verknüpft sind. Überzeugend konnte *Coppolani* (1942, 220) in seiner Studie über Physiognomie und Funktion der Stadtviertel von Toulouse die Konstanz der ererbten Struktur im Kern der Stadt feststellen, während *Hartke* (1951/52, 159) und *Hübschmann* (1951, 166) an Beispielen aus Frankfurt am Main die Divergenz beider Merkmale herausstellten und *Roewer* (1951, 221) bei linksnieder-rheinischen Städten die unterschiedliche Auswirkung von Funktionswandlungen zu verschiedenen Zeiten betonte.

Die Beispiele könnten vermehrt werden. Sie zeigen besonders deutlich, daß heute die Forschung zu einer synthetischen Untersuchung der Stadtstruktur drängt. Morphologische und funktionale Arbeitsrichtung können nur zusammen, in ihren gegenseitigen Beziehungen, das Gefüge der städtischen Landschaft interpretieren. Es widerspräche den Tatsachen, wollte man behaupten, daß eine solche innere Verbindung zwischen den beiden Arbeitsrichtungen noch nicht gelungen sei. Gerade den bedeutendsten Stadtmonographien (s. Seite 176) geht es ja letztlich um eine ganzheitliche Schau, und in vielen der bereits besprochenen Einzelarbeiten ist ein einseitiger Gesichtspunkt vermieden. Doch sei mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß die allgemeine Problemforschung den grundsätzlichen Fragen synthetischer Stadtgliederung noch zu wenig nachgegangen ist. So haben *Conzen* (1942, 222), *Schrepfer* (1944, 184) und *Tricart* (1950, 223) gegenüber dem — forschungsgeschichtlich verständlichen — Pendelausschlag nach der funktionalen Seite die Gesamtheit der Beziehungen und Erscheinungen mit Recht betont.

Es ist in diesem Forschungsbericht nicht der Raum, auf die Möglichkeiten und Unmöglichkeiten einer formal-funktional-genetischen Gliederung näher einzugehen. Ansätze sind mannigfach vorhanden²⁸⁾. Eine Arbeit aber, die Übereinstimmung und Abweichung von funktionalen Vierteln, baulich homogenen Quartieren und Entwicklungszonen zum Zentralproblem erhöhe, steht, soviel ich sehe, noch aus.

Funktionstypen und Klassifizierung der Städte

Bei der komplexen inneren Gliederung der Stadt wird man in jedem Fall den besonderen, spezifischen Kräften der Entwicklung nachzuspüren haben. Die Funktionsforschung städtischer Siedlungen kann

²⁷⁾ Im Sinne dieses Gedankens lohnt es auch, die Pläne zu verfolgen, die als Auswirkung totalitärer Staats- und Parteiprinzipien des Nationalsozialismus Gesicht und Charakter unserer Städte tiefgreifend verändert hätten. Die Kriegsbände der Zeitschrift „Raumforschung und Raumordnung“ bringen reiches Planungsmaterial für das Bauen nach dem Kriege und den Neuaufbau der „Ostgebiete“. Es wurde gefordert, daß den Hoheitsbereichen der Partei klar ablesbare Einheiten im Siedlungsraum entsprechen sollten: Blöcke, Zellen und Ortsgruppenverbände mit zentralen Gemeinschaftshäusern. Im Kern der Stadt waren neben den Hoheitsbauten Versammlungsplatz und Feierhalle vorgesehen. Die Anlagen sollten „weniger die Individualität der einzelnen Städte zum Ausdruck bringen, als vielmehr den das ganze Reich umfassenden Willen der Führung“, das Typische, die „Idee“. (*Umlauf*, 1941, 212).

²⁸⁾ Eine interessante Gesamterfassung von Baubild, Funktion und Entwicklungsperioden bietet z. B. die differenzierte aber dabei unübersichtliche Kartierung von Duisburg-Meiderich (*Dörmann*, 1951, 224).

dabei isolierende Wege gehen, um in vertiefter Analyse z. B. die industrielle und gewerbliche Struktur einer Stadt zu erarbeiten (z. B. *Engström — Jonsson*, 1937, 225; *Hilden*, 1945, 226; *Forchhammer*, 1946/47, 227; *Dussart — Sporck — Alexandre — Malburuy*, 1952, 228). Sie wird aber erst unter Berücksichtigung und Wertung aller anderen Siedlungsfaktoren und Ergänzungsfunktionen zur „Stadtgeographie“ werden. Wohl gibt es heute recht einseitige Industrie- und Bergbaustädte, wie sie uns *Zierer* (1927, 229), *Perrin* (1937, 230), *Weis* (1950, 231), *Dörnmann* (1951, 224) und *Roewer* (1952, 221) geschildert haben, extrem sogar im Fall der neuen Atomstadt Richland, Wash. (*McCann*, 1951/52, 232). Aber im Normalfall ist auch der große Industrieort multifunktional, meist stärker, als man gemeinhin annimmt. Vielfach ist die Industrie erst zum Anstoßfaktor der städtischen Entwicklung geworden, die, einmal konsolidiert, auf dem Wege der Selbstverstärkung andere Funktionen anzieht³⁰⁾. Wächst die industrielle Bedeutung aber noch an, so kann sie auch zentrale Funktionen verdrängen, wie *Vollans* (1951, 233) bei Derby zeigte. Die entwicklungsgeschichtliche Erhellung, wie sie *Fichefet* für Charleroi (1935, 234) und *Leborgue* für Douai (1950, 235) anwandten, wird auch hier die Rolle der Industriefunktionen im Gesamtgefüge der Orte erst ins rechte Licht zu setzen.

Die Diskussion über die Häfenfunktionen ist neuerdings wieder in Fluß gekommen. Gegenüber *Amphoux* (1950, 236; 1951, 237) und

²⁹⁾ In welchem Maße noch stadtgeographisch Neuland umzubereiten ist, hat diese unkonventionelle Arbeit über die Ruhrgebietsstadt Meiderich gezeigt. Die unhomogene Agglomeration von Industrie- und Arbeitersiedlungen, landwirtschaftlichen Hofstellen und Geschäftsgebäuden läßt sich nur mit großen Vorbehalten irgendwie gliedern. Bemerkenswert ist, daß die Industrie, der doch diese Stadt ihre heutige Existenz verdankt, eigentlich geringfügig an der direkten Wohnraum- und Zentrenbildung beteiligt ist. Fossile Reste der alten bäuerlichen Kulturlandschaft haben sich konservativ im Stadtgebiet erhalten, zeigen erstaunlicherweise aber kaum Intensivierung der Bodennutzung. Das verkleinerte Bauernhaus konnte sich als Arbeiterhaus vorherrschend im Stadtbild durchsetzen, mischt sich mit städtischem Mietshaus, modernem Wohnhaus, Villa und Bauerngehöft, so daß bei der peripheren Anordnung der Industrie keine Siedlungsgürtel entstanden. Doch dieser uneinheitliche und fast wüst wirkende Ort, dessen City-Bildung in Anfängen stecken blieb, ist trotz Eingemeindung nach Duisburg noch eine sozial-psychologische Einheit mit ausgeprägtem Heimatbewußtsein und Viertelszugehörigkeit. (Nach *Dörnmann*).

³⁰⁾ So ist bei den aneinandergereihten Großstädten des Ruhrgebietes heute ein Konkurrenzkampf um die Anziehung von Kultur-, Verwaltungs- und Geschäftsfunktionen zu beobachten. — Vielfach wird die Industrie schlechthin für das Größenwachstum der Städte verantwortlich gemacht. Dabei ist aber zu beachten, daß Grundstoff- und Konsumgüterindustrie in ganz verschiedener Weise und verschieden stark agglomerierend wirken.

Vigarié (1950, 238), die dem geographischen Hinterland im Vergleich zu den immer wichtiger werdenden Seebeziehungen nur noch sekundäre Bedeutung beimessen wollen, hält *Boerman* (1951, 239) an der bestimmenden Bedeutung des Hafenhinterlandes fest³¹⁾. Mag diese Frage auch stärker wirtschafts- als stadtgeographisch bestimmt sein, die Verkehrsverlagerung vom Tramp- zum Liniendienst und die Konzentration in weniger und großen Häfen mit natürlich und technisch guten Hafenbedingungen werden stadtgeographisch durchaus bedeutsame Auswirkungen nach sich ziehen. Während die meisten Hafengeographien für die geographische Struktur der Hafenstadt selbst wenig ergiebig sind, werten die Untersuchungen von *Ullmann* (1940, 241), *Jones* (1946, 242), *Ouren* (1946, 243), *Thoman* (1951, 244) und *Brookfield* (1952, 245) die Hafen- und Handelsfunktionen im umfassenden Beziehungssystem der städtischen Entwicklung.

Von den politisch-verwaltungsmäßigen Funktionen sei hier nur die Hauptstadtfrage aufgegriffen. *Jefferson* (1939, 246) und *Spate* (1942, 247) haben statt der schiefen Unterscheidung von „natürlichen und künstlichen“ Hauptstädten den Begriff der „führenden Stadt“ (the primate city) verwandt und auf die anformende und prägende Rolle ihrer Vormachtstellung hingewiesen. Gilt doch für die Hauptmetropolen eines Landes in besonderem Maße das Wort, mit dem *Munro* (1949, 248) die kulturpolitische Bedeutung der Stadt allgemein kennzeichnete: „As the city is, so will the Nation be.“ Aber auch die Wahl der Regierungshauptstadt ist geographisch immer diskutiert worden, jüngst für die Slowakei (249) und Pakistan (250). Wie die Verlegung der chinesischen Hauptstadt nach Nanking und im Fernostkrieg nach Chungking anomal sprunghaftes Wachstum bis zur parasitären Übersteigerung bewirkte, haben die Untersuchungen von *Chao-Pei* (1950, 251) und *Spencer* (1939, 252) herausgearbeitet. *Beynon* zeigte für Budapest (1943, 253), wie das gewaltige Wachstum der Hauptstadt mit der starken Zunahme des Magyarentums Hand in Hand ging. Daß eine politische Hauptstadt trotz ungünstiger Lage bedeutende Handels- und Kulturfunktionen an sich ziehen kann, ist das Ergebnis von *Robequains* Aufsatz über Tananarive (1949, 254).

Über religiöse Zentren und Wallfahrtsorte liegen außer der Arbeit *Credners* (1947, 255) neuere geographische Aufsätze über Lourdes (256), Altötting (257) und Le Puy (258) vor. Besonders *Ganssin* hat die Bedingungen und Auswirkungen der Wallfahrten von Le Puy zu einem auch stadtgeographisch bedeutsamen Bild verflechten können.

³¹⁾ Dazu auch *Weigend* (1952, 240).

Die Bedeutung des Erholungs- und Fremdenverkehrs in seinen zentripetalen und zentrifugalen Komponenten³²⁾ ist von der Stadtgeographie stets gewürdigt worden. Als reiner Funktionstyp treten aber Kur-, Vergnügungs- und Kulturstädte immer seltener auf. Für Brighton (261), Oxford (262), Chula Vista, Calif. (263), selbst Miami und Luzern (264, 265) ist zunehmende Industrialisierung und multifunktionale Entwicklung gezeigt worden³³⁾.

Die Beispiele mögen bereits deutlich gemacht haben, daß eine Klassifizierung von Städten nur noch vorherrschender, nicht alleiniger Funktion und nur mit differenzierten Methoden möglich ist. Unter diesen Voraussetzungen hat Harris (1943, 266) seine viel beachtete Funktionstypisierung von 605 Städten der USA nach primären und sekundären Kriterien durchgeführt und kartographisch die Dominanz der Faktoren zu einer Ausscheidung von wirtschaftlichen Stadtregionen benutzt. Keuning (1950, 267) hat jüngst am Beispiel der Niederlande gezeigt, daß sich diese den amerikanischen Verhältnissen angepaßte Klassifizierung nicht ohne weiteres für Europa übernehmen läßt. Doch auch seine Einteilung ist stark wirtschaftsbestimmt (3 Industrie-, 2 Handels-, 1 Verkehrs-, 1 Land-, 1 Misch-Typ)³⁴⁾ und unterscheidet sich somit stark von der seit Arousseaus grundsätzlicher Arbeit (1921, 269) geläufigen Unterscheidung in Hauptstädte, Militär-, Kultur-, Produktions-, Handels- und Erholungsstädte, an der ja auch im Prinzip Chabot (1948, 5) noch festhält.

Doch wie man auch im einzelnen hier zur Deutung der mannigfaltigen Erscheinungen nie völlig einheitliche und allgemeinverbindliche Formeln finden wird³⁵⁾, — eine grundsätzliche Erkenntnis brachte die Funktionsforschung der Städte: die neue Würdigung der Größenverhältnisse. Zwar soll man auch hier nichts überspitzen, aber die krasse Ablehnung der statistischen Größengliederung, die in Geographenkreisen lange Zeit Mode war, erwies sich doch als unhaltbar. Es kann heute als gesichert gelten, daß bei bestimmten Größenordnungen qualitative Änderun-

gen im Stadtgefüge eintreten und die Großstadtgrenze um 100 000 Einwohner nicht so zufällig ist, wie sie scheint. Hochholzer (1937, 270), Mecking (1949, 3) und Pfeil (1951, 179) betonen die Wichtigkeit von Schwellenwerten für die Entwicklung der Städte.

Diese Erfahrung ist aber weder als allgemeines Gesetz im Sinne des Umschlages von Quantität in Qualität noch als „the Law of Retail Gravitation“ mathematisch im Sinne von Reilly (1931, 271) zu werten. Daß aber etwa das Hauptgeschäftsgelände einer Stadt von der Größe der Gesamttagglomeration abhängig ist, konnte die skandinavische wie die amerikanische Forschung genau belegen. Daneben ist die Ausdehnung des städtischen Ergänzungsgebietes natürlich wichtig, oft aber nur graduell von Bedeutung. So hat auch Keuning (1950, 267) zu seiner Typologie der niederländischen Städte wieder Größenklassen herangezogen.

Besonders komplex und schwer einheitlich festzulegen ist die Untergrenze der städtischen Siedlungen, also der geographische „Stadt-begriff“. Zur Berichtigung der in der deutschen Statistik seit 1887 festgesetzten Grenze von 2000 Einwohnern schlug Fürst (1930, 272) Berücksichtigung der Siedlungsform und Thirring (1937, 273), dem sich Vooy (1938, 274) für die Niederlande anschloß, Wertung nach der Berufs- und Sozialstruktur vor. Die Frage der dörflich-städtischen Übergangsformen, als „Märkte“, „Flecken“, „Lischken“ und „bourgs“ immer ein Gegenstand besonderen geographischen Interesses³⁶⁾, ist durch Enequist (1947, 278; 1951, 279) für Schweden grundsätzlich neu aufgegriffen worden. Denn hier führen Siedlungsverdichtung und Siedlungsausbau in besonderem Maße zu neuen Formen des Überganges zwischen Einzelsiedlung, Dorf und Stadt, die in ein überkommenes Schema nicht hineinpassen. Enequists Untersuchungen ergaben, daß die statistisch für den „tätort“ festgelegte Untergrenze von 200 Einwohnern nicht genügt, um Siedlungsdichte und städtischen Charakter hervorzubringen. Erst bei einer Einwohnerzahl von 500 bis 1000, je nach den vorherrschenden Funktionen des Ortes, beginnt die Bildung eines Geschäftszentrums und damit die innere funktionale Differenzierung, die neben der sozialen Sonderung und geschlossener hoher Bauweise heute der geographischen Stadtbestimmung zugrunde liegt.

Damit wird aber letztlich deutlich, daß der Größenbegriff selbst ebensowenig wie die funktionale Einteilung an sich eine ganzheitliche Klassifikation der Städte ersetzen kann. Es wird eine wesentliche Zukunftsaufgabe sein, hier synthetisch

³²⁾ Siehe die verschiedene Blickrichtung der Arbeiten von Strzygowski (1942, 259) und Burckhardt (1946, 260).

³³⁾ Martin hat in seiner gründlichen Arbeit nachweisen können, daß Luzern nur durch Verbreiterung der ökonomischen Basis, insbesondere durch die Verflechtung mit industrialisierten Vororten vor wirtschaftlich-siedlungsmäßigem Rückgang bewahrt blieb.

³⁴⁾ Zur wirtschaftsgeographischen Stadtklassifizierung ist auch die oft vergessene Arbeit von Nelson (1928, 268) wichtig.

³⁵⁾ Das Klassifizieren ist noch nie die Lebensfrage einer Wissenschaft gewesen und sollte es auch nie werden! Klassifizieren ist Ordnen und damit Erkenntnishilfe.

³⁶⁾ Neuerdings dazu die Arbeiten von Filipovic (1949, 275), Spitta (1949, 276) und Grafe-Nagel (1951, 277).

weiterzuarbeiten. Dem englischen Sprachbereich ist durch die Unterscheidung von town und city bereits ein wesentlicher Anstoß zu ganzheitlicher Sicht gegeben. Wenn *Finch-Trewartha* (1949, 280) city von town nicht nur durch die Größe, sondern auch durch die Zahl der städtischen Funktionen sowie der funktionalen Stadtviertel abgrenzen, sollte der morphologische Aspekt aber doch nicht ganz verlorengehen. Gewiß wird er nicht mehr als entscheidend angesehen werden können, aber er bleibt integrierender Teil der Stadtgeographie³⁷⁾.

Die funktionalen Stadt-Land-Beziehungen

Als ein bedeutungsvoller Erkenntnissschritt auf dem Wege zu einer Synthese kann innerhalb der funktionalen Siedlungsgeographie die Erforschung der zentralen Orte gewertet werden. Weil von hier aus nicht nur Klassifikation, Verteilung und Entwicklung der Städte, sondern mit reichem Untersuchungsmaterial vor allem das Problem der Stadt-Land-Beziehungen in neuer Sicht aufgerollt wurden, mag der Versuch eines methodischen Überblicks besonders wichtig sein.

Nachdem *Christaller* 1933 am Beispiel Süddeutschlands (281) ein umfassendes System einer geometrisch-hierarchischen Rangordnung von zentralen Orten entworfen hatte und aus dem Angebot und dem Bedarf zentraler Dienste zu einer allgemeinen, ökonomisch bedingten Gesetzmäßigkeit gekommen war, sind zahlreiche Untersuchungen entstanden, die — vielfach in der Absicht, *Christallers* Gedanken zu prüfen, zu verifizieren oder zu widerlegen — weitere Erkenntnisse zur Frage der zentralen Orte erbracht haben. Es ist heute sicher, daß *Christallers* deduktive Theorie als ein wichtiges Ordnungsprinzip der Kulturlandschaft Bestand haben wird, wengleich sein hierarchisches Sechseckschema ebenso wie die Verkehrsfiguren eines *Kohl* und die konzentrischen Ringe *Thünens* in der geographischen Wirklichkeit tausendfältig abgewandelt erscheinen³⁸⁾. So ist die empirische Erforschung der tatsächlichen Verteilung und Struktur von zentralen Orten sowie des Gefüges ihrer Bereiche zu einer wesentlichen Arbeitsaufgabe der Stadtgeographie geworden³⁹⁾.

³⁷⁾ Zu einer Gesamterfassung der Städte gibt *Taylor* (1949, 8) Anregungen, wenn auch sein Versuch von Entwicklungsstufen mehr vergewaltigt als ordnet. Ähnlich der Zyklenlehre von *Davis* unterscheidet er infantile, juvenile, adolescente, early mature und mature Stufe.

³⁸⁾ Sehr klar dazu der Diskussionsbeitrag von *Troll*, Deutscher Geographentag 1951, Ber. u. Abh., Remagen 1952.

³⁹⁾ Dabei muß klar sein, daß sich das Wesen der Stadt nicht im zentralen Bereich erschöpft. Die Beispiele des vorigen Kapitels haben gezeigt, daß „singuläre“ (*Neef*) und überregionale Funktionen beherrschend sein können. Andererseits gibt es Dörfer, die auf der Stufe der Markttorte zentrale Orte sind, ohne doch die Differenzierung und Verdichtung städtischen Lebens erreicht zu haben.

Grundsätzlich anerkannt wurden *Christallers* Begriffsbestimmungen: Unter zentralen Orten werden die Siedlungen verstanden, die Mittelpunkt eines Gebietes sind, Dienste und Güter anbieten, deren Gesamtbedeutung über die eigene Einwohnerzahl hinausgeht und die zur Versorgung dieses Gebietes dienen. Zentralität ist damit die relative Bedeutung einer Siedlung in bezug auf das sie umgebende Gebiet, oder der Grad, in dem der Ort zentrale Funktionen ausübt.

Wenn diese systematische methodische Grundlegung für eine intensive Einzelforschung anerkannt wird, soll nicht vergessen werden, daß Stadt-Land-Beziehungen in der Anthropogeographie immer gewürdigt wurden. Ohne hier tiefer schürfen zu können, sei nur an *Kohl*, *Thünen* und *Ratzel*, aber auch an die allgemeinen Ausführungen bei *Schlüter* (1899, 282), *Hassinger* (1910, 106) und *Olbricht* (1913, 283) erinnert. Daß eine Vertiefung des Problems im Zuge der Entwicklung der funktionalen Stadtgeographie dann aber geradezu „in der Luft lag“, beweist nichts besser, als daß bereits vor *Christaller* ausgesprochene Spezialstudien städtischer Einflußbereiche auch außerhalb Mitteleuropas vorlagen. Ebenso, wie *Christaller* z. B. die Arbeiten von *Isachsen* (1928, 284), *Dickinson* (1929/30, 285; 1932, 286), *Platt* (1931, 287) und *Chabot* (288) nicht kannte, ist die angelsächsische Regionalforschung mit seinem ökonomischen System erst durch *Dickinson*, *Ullmann* (1940/41, 289) und *Smailes* (1946, 290) näher bekannt geworden. Doch weder die Frage der Priorität noch die methodengeschichtlichen Auswirkungen des Internationalen Geographenkongresses in Amsterdam 1938 (mit den wichtigen Beiträgen u. a. von *Bobek*, *Christaller*, *van Cleef*) und der in Deutschland vor allem durch *Schrepfer* und *Spreitzer* angeregten Dissertationen sind hier zu untersuchen. Die grundsätzlichen Ergebnisse und Probleme aus der Arbeit der letzten 15 bis 20 Jahre sollen im Vordergrund stehen und durch Beispiele aus neueren Arbeiten angedeutet werden.

Methodisch war dem Problem der Stadt-Land-Beziehungen auf verschiedenen Wegen beizukommen:

1. Durch die Analyse einzelner Dienste und ihrer Ergänzungsräume werden repräsentative zentrale Funktionen ermittelt. Neben dem Schülereinzugsbereich (*Bartosewicz*, 1948, 291) und dem Verbreitungsgebiet von Tageszeitungen (*Haughton*, 1950, 292; *Hartke*, 1952, 176) als Indikatoren für die kulturellen Funktionen hat sich besonders die Untersuchung der Marktbeziehungen als grundlegend erwiesen. Nach Arbeiten zur Lebensmittelversorgung von *Plauen* (*Lorenz*, 1934, 293), *Frankfurt am Main* (*Brosius*, 1934, 294), *Zürich* (*Meyer*, 1945, 295) haben *Baumann* (1935, 296), *Bucht*

(1944, 297) und *Kwantes* (1950, 298) die zentralörtliche Verteilung und besonders den Einzelhandelsbereich untersucht und als repräsentativ für das wirtschaftliche Ergänzungsgebiet einer Stadt erkannt. Zum selben Ergebnis kamen unabhängig voneinander *Keuning* (1948, 299) und *Neef* (1950, 300) in grundsätzlichen Arbeiten.

Andererseits ist es ein Ergebnis der Forschung, daß die Methoden dem jeweiligen Untersuchungsgebiet und seiner kulturgeographischen Struktur angepaßt werden müssen. Wohl hat der Autobus-Nahverkehr auch für Toulouse (*Suret-Canale*, 1944, 301) und Schonen (*Godlund*, 1951, 302) zur Abgrenzung von Hinterlandbereichen geholfen; doch nicht in allen Ländern wird die Eliminierung von zentralen Einfluszbereichen und Verkehrsscheiden so klare Strukturen ergeben, wie sie *Green* und *Fleming* für Großbritannien (1948 ff., 303—307) durch „motor-bus services“ ermitteln konnten. Für Schweizer Verhältnisse zeigten *Carols* (1949, 308) ausgedehnte Studien die Bedeutung der sanitären Dienste, die in seinem System an erster Stelle rangieren. Wenn auch Industriefunktionen mehr singulär und überregional als zentral bestimmt sind, so haben jedoch die Arbeiten von *Hartke* (1938, 309, 310; 1939, 311; 1948, 312) und *Dumont* (1950, 313) auch die Arbeitereinzugsbereiche als elementare Bildner von raumfunktionalen Beziehungen erwiesen.

Von grundlegender Bedeutung sind in agrarisch bestimmten Gebieten noch heute die Zuwanderungsräume der Bevölkerung. Für Estland (*Kant*, 1946, 314) und Südschweden (*Bergsten*, 1951, 315) liegen methodisch interessante Studien vor. Die historisch-geographische Untersuchung der Bevölkerungszuwanderung nach Rosenheim (Obb.) bei *Willi* (1951, 316) ist vorbildlich. Es sollte aber versucht werden, trotz wachsender Fluktuation und Labilität und zunehmender Bedeutung überregionaler Industriefunktionen die Bevölkerungsergänzungsräume in der Gegenwart weiter aufzuklären. Der sozialgeographischen Stadtforschung werden diese Raumbeziehungen wichtig sein, denn gerade „in der Großstadtbevölkerung finden sich sämtliche Eigenschaften des Hinterlandes in gesteigertem Maße“ (*Huth*, 1950, 317 S. 173).

2. Der komplexen Struktur einzelner zentraler Orte und der synthetischen Erfassung ihrer landschaftlichen Nah- und Fernbereiche haben zahlreiche Arbeiten der letzten Jahre gegolten. Stärker monographisch ausgerichtet, suchten *Temme* (1936/37, 318), *Mathiesen* (1938/39, 319, 1951, 320), *Höhl* (1942/43, 321), *Zierer* (1941, 322), *Tietzsch* (1949, 323), *Jones* (1950, 324) und *Früh* (1950, 325) die Verbindung zwischen städtischem Lebensraum und innerstädtischer Gliederung und Entwicklung herauszuarbeiten.

Diesem übergreifenden Gesichtspunkt, der die zentralen Funktionen im Gesamtgefüge der Siedlungen würdigt, muß das besondere Interesse der Forschung weiterhin gelten. Dabei wird zu beachten sein, in welchem Maße zentrale Funktionen Entstehung, Entwicklung und heutige Struktur von Städten beeinflußt haben und inwieweit der zentrale Ort stärker Motor oder Spiegel sozialwirtschaftlicher Veränderungen — Wohlstands- und Krisenzeiten — in seinem landschaftlichen Bereich war und ist. *Keuning* (1938, 326) und *Pownall* (1947, 327) machten in Einzelstudien darauf aufmerksam, in welchem Maße auch Industriefunktionen vom Absatz im Ergänzungsgebiet abhängig sein können, und *Nelson* (1949, 328) gab ein imponierendes Bild von der Fülle der wechselseitigen Beeinflussungen zwischen Des Moines und seinem großen landwirtschaftlich reichen Einzugsgebiet im Corn belt der USA.

Neben diesen auf die Ganzheit strebenden Arbeiten sind jedoch genaue Bereichsanalysen weiterhin eine Notwendigkeit. Ihnen verdanken wir in starkem Maße methodische Anregungen und bleibende Erkenntnisse. In der Reihe der Ergänzungsgebietuntersuchungen über Darmstadt (*Schilling*, 1935, 329), Kamenz (*Kühne*, 1937, 330), Elmwood (*David*, 1937, 331), Hanau (*Klemt*, 1940, 332), Klagenfurt (*Paschinger*, 1950, 333), Basel (*Annaheim*, 1950, 334), Portsmouth (*Manshard*, 1952, 335) ist neben *Ajos* Werk über den Verkehrsraum von Tampere (1944, 336) als die gründlichste und bis heute m. E. auch beste analytische Einzelarbeit die von *Tuominen* über Turku (1949, 332) hervorzuheben. Auf der Grundlage umfangreicher Fragebogenaktionen und Eigenerhebungen erforscht und kartiert *Tuominen* die sanitären Gebiete der Ärzte, Zahnärzte, Krankenhäuser und Apotheken, die kulturellen Gebiete der höheren Schule, der gesellschaftlichen Beziehungen und der Zeitungen, die wirtschaftlichen Gebiete als Verteilungsbereiche alltäglicher und langfristiger Bedarfsgüter und als Einzugsgebiete von Milch, Obst, Kartoffeln, Gemüse usw., um schließlich synthetisch zu allgemeinen Einflußgebieten und sozialen Einflußkreisen von Turku und seinen Unterzentren zu kommen. Wenn wir vielleicht seine abschließenden theoretischen Folgerungen nicht immer anerkennen werden, so bleibt doch eine Fülle allgemein wichtiger Erkenntnisse. So die der sozialen Staffelung der Einzugsgebiete, die steigend anziehende Tendenz administrativer Grenzen und die Mechanik der Verkehrsscheiden im Gebiet über- und untergeordneter Zentren.

Den genetischen Gesichtspunkt in den funktionalen Stadt-Land-Beziehungen hat *Früh* in seiner vorbildlichen Stadtgeographie von Schaffhausen (1951, 325) fruchtbar gemacht. Es dürfte

die erste geographische Arbeit sein, die umfassend und quellenmäßig exakt die mittelalterlichen Einzugsbereiche erfaßt und in die historische Stadtgeographie einzubauen verstanden hat⁴⁰⁾. Es wird deutlich, wie Schaffhausen, durch die angewachsenen Zentralen Basel, Zürich und Konstanz eingeeignet, auf ein weites Einzugsgebiet im Norden angewiesen war. Die Stadt, berufen, weit in den Schwarzwald hineinzuwirken, sank durch den Beitritt zur Eidgenossenschaft, die Abschließung der Reichsgrenze und konfessionelle Verhältnisse im 18. und 19. Jahrhundert zur Bedeutungslosigkeit herab, bis moderne Industriefunktionen der Kantonshauptstadt neue Impulse gaben. Der regionale Ergänzungsbereich aber blieb begrenzt.

In der deutschen Forschung haben vor allem *Spitta* (1949, 276) und *Neef* (1950, 338; 1951, 339) die historische Entwicklung miteinbezogen. Am Beispiel Sachsens konnte *Neef* zeigen, wie die auf dem Versorgungsprinzip basierende zentrale Ordnung seit 100 Jahren durch die Industrialisierung zerstört worden ist. Das alte Gefüge zerbricht an der großen Zahl der industriellen Bevölkerungszentren ebenso wie das *Thünen* System beim Auftreten zahlreicher Absatzmärkte. *Neef* hat dabei die Beharrung historisch ererbter Grundlagen und die selbstverstärkende Tendenz neuer Funktionen gegeneinander abgewogen. Er zeigte, daß Industriestädte mit vorwiegend singulären Funktionen doch durch überhöhte Kaufkraftbedürfnisse und andere Kaufgewohnheiten der eigenen Bevölkerung Dienste entwickeln, die sekundär auch für das Umland der Stadt wichtig werden. An dieser Arbeit *Neefs* ist bereits deutlich geworden, welche besondere methodische Bedeutung dem dritten methodischen Weg bei der Erforschung der Stadt-Land-Beziehungen zukommt: den Vergleichsuntersuchungen von Gruppen zentraler Orte.

Hier ist an erster Stelle *Carol* zu nennen, von dem nach *Christaller* und *Löschs* (1940, 340) ökonomischer Grundlegung wohl die stärksten Anregungen im Hinblick auf die geographisch-empirische Verarbeitung ausgegangen sind (1946, 341; 1949, 308; 1951, 342; 1952, 343). In seiner Analyse der zentralen Funktionen der Region Zürich unterscheidet er die Funktionen unterer, mittlerer und höherer Ordnung, die er in einer synthetischen Karte wertend zusammenfassen kann. Der Grad der Besetzung von jeweils 12 aus-

gewählten charakteristischen Diensten, die in einem Radialsystem zahlenmäßig und damit unmittelbar durchsichtig dargestellt werden, erlaubt auf jeder Stufe die Unterscheidung von voll-, semi- und subzentralen Orten. Die empirische Ermittlung der zugehörigen Bereiche nach Kern- und Übergangszonen gibt ein eindrucksvolles Bild von der komplexen, hierarchisch gestuften funktionalen Struktur der modernen Kulturlandschaft Mitteleuropas. Seine Prinzipien hat kürzlich *Wylder* (1952, 344) in einer mit Karten gut belegten Arbeit auf die alpine Struktur des Kantons Tessin anwenden können. Er ist zu einer exakten analytischen Erfassung der Südschweizer Talschaften gekommen.

Entsprechend den anders gearteten kulturgeographischen Verhältnissen spanischer Landschaften gab *Casas Torres* mit seinen Schülern aus Zaragoza in einer Reihe kartographisch gut ausgestatteter Veröffentlichungen (1945 ff., 345 — 350) eine anthropogeographisch-funktionale Gliederung in Handels- und Marktgebiete. Die Unterscheidung von lokalen, regionalen und überregionalen Märkten und die besondere Berücksichtigung der Viehmärkte erlaubt ein differenziertes Bild einer entscheidend auf dem landwirtschaftlichen Marktverkehr beruhenden funktionalen Ordnung.

In Deutschland haben vergleichende Untersuchungen zentraler Orte vor allem an *Christaller* (1933, 281; 1941, 351) angeknüpft. Im Gegensatz zu seinem rational-deduktiven Prinzip, dessen gewaltsame Verifizierung (1950, 352; 1951, 353) der geographischen Wirklichkeit nicht gerecht wird, hat *Klöpper* (1951, 354) in Niedersachsen aus der empirischen Erforschung zentraler Orte die Bedeutung regionaler Verkehrsbeziehungen erwiesen, die mehr ein quadratisches Maschennetz als ein Sechseckschema hervorbrachten, während *Schultze* (1951, 355) an Untersuchungen aus Thüringen die Theorie *Christallers* einer grundsätzlichen methodischen Kritik unterzogen hat. *Spitta* (1949, 276) und *Hottes* (1950, 356) haben mit umfassenden Regionalerhebungen wertvolle Beiträge zur funktionalen Siedlungsstruktur deutscher Landschaften und methodisch wesentliche Bereicherungen gebracht. Unabhängig von *Tuominen* hat *Hottes* besonders auf die Verbindung der zentralen Orte und ihrer Bereiche mit der Sozialstruktur der Bevölkerung aufmerksam gemacht. Von Bonn aus (*Schöller*, 1951, 357) entstand eine Arbeit, die die Auswirkungen der alten rheinisch-westfälischen Grenze auf die zentralen Orte des bergisch-märkischen Landes untersuchte und auf die stark traditionelle Verankerung von Zentralfunktionen hinwies. Für die regionalen Lebensgemeinschaften der zentralen Bereiche wiegen Zugehörigkeitsbewußtsein der Bevölkerung zu „ihrer“ Stadt und ihrem engeren Umweltkreis, das Gefühl der Eigen-

⁴⁰⁾ Die fruchtbare Verbindung mit der wirtschaftshistorischen Forschung eines *Amman* und *Schib* wird an dieser Arbeit besonders deutlich. — Es sei daran erinnert, daß schon *Krebs* 1921 angeregt hatte, „die Einflusssphäre einzelner Verkehrsiedlungen kartographisch festzulegen und zu zeigen, welche Momente die Umgestaltung herbeiführten“. (Die Verbreitung des Menschen auf der Erdoberfläche, Leipzig und Berlin 1921, S. 65).

art, des Sichabsetzens vom Nachbarbereich, Gewöhnung und historische Verbundenheit manchmal schwerer als Fahrpreis und Entfernung. Der Begriff der sozialpsychologischen Attraktivität einer Stadt wird unter diesen Gesichtspunkten noch viel stärker berücksichtigt werden müssen.

Einige weitere Grunderkenntnisse seien hier angeschlossen:

1. Die Zentralität eines Ortes wird nie durch Addition und Korrelation statistischer Unterlagen allein, sondern nur unter Einschaltung wertenden Urteils und wissenschaftlich kritischer Zusammenschau festzustellen sein.
2. Solange noch nicht differenzierte Methoden gewonnen sind, um die sozialen Unterschiede der Einwohner, ihr unterschiedliches Anspruchsniveau, ihre Lebens- und Kaufgewohnheiten zu berücksichtigen, wird eine direkte Umrechnung zentraler Dienste und Bereiche auf die Bevölkerungszahl nicht zu wahrer Erkenntnis der Zentralität führen.
3. Klar ist heute auch, daß die Ausscheidung einer in zentralen Diensten tätigen Bevölkerungsschicht im Sinne *Schliers* (1937, 358) nur eine grobe Klassifikation für Übersichtsarbeiten ergeben kann. Man muß die zentralen Funktionen unmittelbar fassen und ihre verschieden gestuften Raumbeziehungen festzulegen versuchen.
4. Die isolierte Erfassung von Ergänzungsgebieten ist nicht möglich. Erst die Berücksichtigung von über-, neben- und untergeordneten Zentren der Nachbarschaft erlaubt die quantitative und qualitative Abgrenzung.
5. Dabei ist zu unterscheiden zwischen
 - a) dem Umland (eng und dauernd dem z. O. auch in unteren Funktionen verbunden.)
 - b) dem Hinterland (dauernd dem z. O. in mittleren, labil in unteren Funktionen verbunden.)
 - c) dem Einflußgebiet (labiles Konkurrenzgebiet in mittleren Funktionen, dauernd dem z. O. in höheren Diensten verbunden)⁴¹.
6. In der Typisierung von zentralen Orten und zentralen Funktionen wird die Hauptgruppierung *Carols* in eine untere, mittlere und höhere

⁴¹ Auf die klärenden Begriffsbestimmungen bei *Enequist* (1951, 359) und *van Cleef* (1941, 360), der für die Durchsetzung der deutschen Begriffe Umland und Hinterland eingetreten ist, sei hingewiesen. — Die hier versuchte Dreigliederung entspricht etwa der Einteilung in voll-, eng- und lose verbundenes Hinterland bei *Kühne* (1937, 330) und der Gliederung: nahes, weiteres und fernes Hinterland in der methodisch vorbildlichen Studie von *Annenheim* (1950, 334), vor allem aber der gleichen Dreistufung bei *Hottes* (1950, 356). — Die grundsätzliche Verbindung der hier angegebenen zonalen Dreigliederung mit drei Hauptstufen zentraler Funktionen (*Carol*) wird als Vorschlag zur Diskussion gestellt. (*Schöller*, 1953, 361). Siehe dazu die schematische Abbildung.

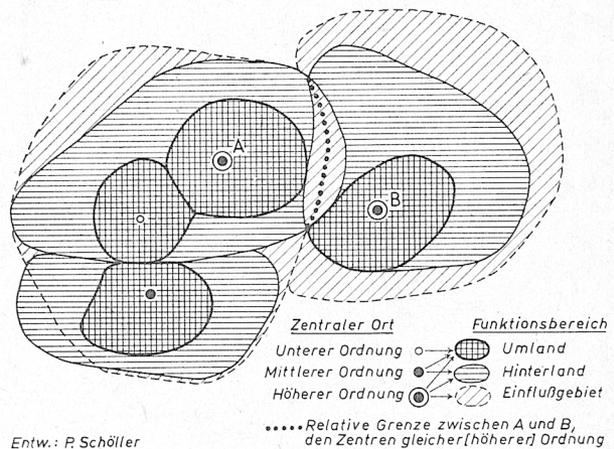


Abb. 1: Die Funktionsbereiche zentraler Orte (3-Stufen-Strukturschema)

Stufe sowie die Unterscheidung von voll-, semi- und subzentralen Orten einen sachgerechten Vergleichsmaßstab bieten.

Da es wohl ebenso viele Klassifizierungen wie Einzelarbeiten gibt, ist eine solche Zusammenfassung erforderlich. Im einzelnen mag jeder Bearbeiter nach subjektivem Ermessen und nach der Struktur seiner Landschaft weiter untergliedern; bei einer vergleichenden Arbeit über ein größeres Gebiet wird er — schon aus Gründen der kartographischen Darstellung — zu einer Synthese gelangen werden.

Die Ergebnisse der bisherigen Arbeiten haben gezeigt, daß es in der Rangordnung und Verteilung von städtischen Siedlungen kein allgemeingültiges Gesetz gibt. Wohl ist das zentralörtliche Ordnungsprinzip der „Bauplan der Kulturlandschaft“ (*Otremba*, 1951/52, 362) und setzt sich in landwirtschaftlich bestimmten Räumen mit Abwandlungen, die ja *Christallers* Verkehrs- und Absonderungsprinzip z. T. auch einbezieht, vielfach entscheidend durch. Studien über die alte Siedlungsstruktur Polens und Rußlands haben das zeigen können (*Bromek*, 1948, 363; *Gley*, 1951/52, 364). Doch für die Ausbildung von Netz, Größen- und Bedeutungsverteilung moderner Städte in Industriestaaten sind die zentralen Funktionen nur ein Faktor. Das betonten *Mecking* (1949, 3) und für England vor allem *Smailes* (1944, 364 a; 1946, 290; 1947, 365) in wichtigen Arbeiten. Gegen *Smailes* wird man allerdings einwenden müssen, daß eine Verallgemeinerung, die die zentralen Funktionen nur als sekundär wertet, ebensowenig statthaft ist. Auch in England gibt es primäre zentrale Orte, die nicht nur aus sich selbst leben. Vielfach repräsentieren gerade diese Regionalzentren die beharrende, stetige Entwicklung, während die singulären überregionalen Funktionen ihre labilere Struktur ihren Siedlungsträgern aufzuerlegen

pflügen. Mag die weitere Entwicklung der Städte unter dem Zug zu multifunktionaler und über-regionaler Differenzierung stehen, — die Erforschung der Stadt-Land-Beziehungen wird ein wichtiges Anliegen der Stadtgeographie bleiben.

Stadtindividualität, Stadttypen und internationale Nivellierung

Wie eine Stadt in und mit ihrem Raum lebt, wie die Beziehungen zum Ergänzungsgebiet ihren besonderen und einmaligen Ausdruck im Stadtkörper finden und dadurch die individuelle Ganzheit der städtischen Landschaft mitprägen und mitgestalten, kann in den Monographien zu besonderem Ausdruck kommen. Der Dualismus zwischen Allgemeiner Geographie und Länderkunde hat auch in der Erforschung der Stadt zu einem notwendigen Miteinander idiographischer und monothetischer Betrachtungsweisen geführt. Die Stadtmonographien erhalten die Schärfung ihrer methodischen Waffen von der allgemeinen Problemforschung. Diese aber wird von den länderkundlichen Gesamtdarstellungen immer wieder auf die Fülle des individuellen Lebens, auf Querverbindungen und die Einheit des Ganzen hingewiesen. Zwei Beispiele sollen das andeuten: Bevor die Stadt-Land-Beziehungen ihren methodischen Ausbau innerhalb der allgemeinen Stadtgeographie gefunden hatten, waren *Hassinger* und *Bobek* bei der ganzheitlichen Erfassung von Basel und Innsbruck (1927, 366; 1928, 367) zu einer Würdigung der städtischen Lebens- und Ergänzungsräume gekommen, die für die allgemeine Forschung bis heute anregend bleibt. Das Gegenbeispiel bietet einen Vergleich der ersten und dritten Auflage von *Blanchards* bahnbrechender Monographie über Grenoble (1911—1935, 368). Während Gesamtanlage und Aufbau des Werkes erhalten blieben, trat als neuer Abschnitt der von der Spezialforschung inzwischen stark entwickelte Gesichtspunkt der inneren Gliederung (Quartiers urbains) hinzu.

Die Beispiele der wechselseitigen Befruchtung könnten vermehrt werden. Hier sei jedoch nur auf eine Reihe noch nicht genannter Monographien hingewiesen, die in ihrer methodischen Anlage und inhaltlichen Verarbeitung beachtenswert und vorbildlich bleiben werden⁴²⁾. Neben Kurzabrisen,

⁴²⁾ Von älteren wegweisenden Stadtmonographien seien genannt vor allem die klassischen Werke der französischen Schule: *J. Levainville*: Rouen, Paris 1913; *Ph. Lecouturier*: Liège, Liège 1930; *R. Lespès*: Alger, Paris 1930, und: Oran, Paris 1938; *G. Rambert*: Marseille, Marseille 1934, und das zweibändige Großwerk von *M. Clerget*: Le Caire, Kairo 1934. Drei deutsche Arbeiten sind daneben vorbildlich geworden: *A. Wagner*: Los Angeles, Leipzig 1935; *G. Pfeijer*: Stadtgeographische Skizze von San Francisco, MGes München 1936; *H. Wilhelmy*: Sofia, SchrGInstUnivKiel V, 3 1936.

die die Gesamtheit städtischer Züge fassen (z. B. *Aagesen*, 1946/47, 369; *Caput*, 1947/48, 370; *De Smet*, 1950, 371), stehen die größeren Arbeiten über Salt Lake City (*Harris*, 1940, 372), Uppsala (*Ekstedt-Löfberg-Rudberg*, 1944, 373), Solothurn (*Wyss*, 1947, 374), Nürnberg (*Otremba*, 1950, 375), Gent (*Dumont*, 1951, 376), Rosenheim (*Willi*, 1951, 316), Buxtehude (*Fick*, 1952, 377). In der hier aufgeführten zeitlichen Reihenfolge nebeneinandergelegt, ergeben sie auch ohne die Beispiele aus anderen Kulturbereichen ein wahrhaft buntes Bild grundverschiedener einmaliger Stadtindividuen.

Wie aber im personalen Bereich die Besonderheit des Individuellen erst recht in einem „Gegenüber“ erkannt wird, so hat auch die Stadtgeographie zur Erkenntnis der Wesenseigenart ihrer Objekte in besonderem Maße den Vergleich, das „Experiment der Geographie“ anwenden können. Doch nicht jedes Nebeneinanderstellen ist Vergleich. So bleibt etwa die thesenhafte Darstellung von Großstädten, die *Morandi* (1943, 378) unter Einschaltung geopolitischer Skizzen gegeben hat, unbefriedigend, während z. B. *Murphy* (1935, 379) in methodisch gut durchgehaltenem Vergleich zweier amerikanischer Industriestädte wesentliche Erkenntnismöglichkeiten gewinnt. Ein besonderer Meister des Städtevergleichs war *Leyden*. In seinen kurzen Studien über die Ijsselstädte (1937, 380), die alten Festungsorte Nijmegen, Maastricht und Herzogenbusch (1938, 381) und die Entwicklung von vier kleinen Industriorten im agrarischen Twente (1938, 382) hat er in Abwägung gemeinsamer Grundlagen und spezifischer Faktoren bedeutsame Entwicklungsmotive erhellen können. Ob das einer Städtegruppe Gemeinsame die natürlich-topographische Situation (*Fick*, 1949, 383), die regionale und geschichtliche Lage (*Geddes*, 1945, 384; *Mayer*, 1940, 385) oder die moderne Industrialisierung (*Klöpper*, 1941, 386) darstellt — immer wird in einem durchgeführten Vergleich neben der Herausarbeitung des Individuellen auch das Streben nach Erkenntnis des Typischen stehen.

Im Eingangskapitel zu ihrem Werk über regionale Stadttypen im niedersächsischen Raum zwischen Weser und Elbe (1952, 217) und in ihrem Referat auf dem Deutschen Geographentag 1951 (387) hat *Schwarz* das Problem der regional gebundenen Stadttypen vertieft aufgegriffen. Sie stellt die Aufgabe, nicht nur ein Element zur Typisierung heranzuziehen, sondern alle analytisch faßbaren Momente zu berücksichtigen und die Erscheinungen mit der geistig-kulturellen Grundlage ihrer Bevölkerung zu begreifen. In kritischer Wertung bringt ihr Städtebuch den ersten vertieften Beitrag zu dieser Wesenserfassung landschafts-

bezogener Städtegruppen im mitteleuropäischen Raum.

Für fremde Kulturbereiche haben ältere Arbeiten z. B. von *Busch-Zantner* (1932, 388), *Lehmann* (1936, 389) und vor allem die Beiträge in dem von *Passarge* herausgegebenen Sammelwerk „Stadlandschaften der Erde“ (1930, 390) eine Typisierung von Städten unter dem Einfluß von Landschaft und Kultur versucht. Im Rahmen dieses Aufsatzes geht es im folgenden Abschnitt aber nur darum, die bisher notwendigermaßen vernachlässigten besonderen Probleme und einige Ergebnisse der stadtgeographischen Forschung in Südamerika, Afrika und Asien aufzuzeigen, im besonderen dabei den gewaltigen Umformungsprozeß anzudeuten, der, bei den Großstädten ansetzend, die alte Siedlungslandschaft tiefgreifend wandelt.

Den Gestaltwandel der Städte in Südamerika „vom kolonialen Barock zum Eisenbeton“ hat *Wilhelmy* in neuesten Arbeiten (1950 ff., 391 bis 393) recht eindrucksvoll herausgestellt. Einmal geht es ihm in seinen historisch-geographischen Untersuchungen um die Analyse der geschichtlichen Bedingungen und Formkräfte, die den Typus der bestimmenden kolonial-spanischen Stadtanlage geprägt haben. Im Vergleich mit der portugiesischen Stadt Südamerikas wird deutlich, wie nicht nur die Stadt Ausgangspunkt der besonderen kolonialen Durchdringung des Kontinents geworden ist, sondern in sich das gesamte Leben der kolonialzeitlichen Epoche widerspiegelt. An der modernen Umbildung des Stadtcharakters, seiner Funktionen und Baugestaltung zeigt *Wilhelmy* zum anderen die Entwicklung zu einem eigenständigen neuen Südamerika, dessen nationalstaatliche Emanzipation mit einer städtebaulichen „Internationalisierung“ Hand in Hand geht. Nur an den Rändern der Großstädte ist die Individualität des autochthonen Kulturlebens noch erhalten, die Zentren gleichen denen amerikanischer Metropolen mit zunehmender Differenzierung funktionaler Viertel, Hochhäusern, und Trennung von City und Wohnquartieren. Neuere Arbeiten über das Wachstum von Buenos-Aires (*Fugier*, 1949, 394) und Georgetown (*Lighthorn*, 1950, 395) sowie die Entwicklung einer vor 50 Jahren im Hinterland von São Paulo angelegten Kleinstadt (396) belegen im einzelnen Züge dieser Wandlungen. Sind so die Groß- und Neustädte die stärksten Kräfte für zivilisatorischen Fortschritt und zugleich internationale Nivellierung, so bleibt zu beachten, daß die Kleinstädte und indianischen Marktorte, wie sie *Stanislawski* (1950, 397) in Mexiko untersucht hat, in den kulturellen Bindungen ihrer einheimischen Bevölkerung starke Beharrungskraft entwickeln.

Für Afrika stellt sich das Stadtproblem noch komplexer dar. Die Prinzipien von „Apartheid“

und „Segregation“ können weder in Südafrika noch in anderen Gebieten in der Form zu einer Lösung führen, daß man die Eingeborenenviertel der Europäerstädte sich selbst überläßt. Vielmehr ist es eine grundlegende Erkenntnis des Städtebaues in Kolonialländern, daß man nicht Europäerhygiene ohne Eingeborenenhygiene treiben kann und zumindest in Arealnutzung, Wasserversorgung und Abwasserfrage eine Symbiose zwischen der Europäer- und Eingeborenenstadt gefunden werden muß. (*Rodenwaldt*, 1941, 398; *Dresch*, 1950, 399). — *Whittlesey* (1941, 400), *Joly* (1948, 401), *Emsalem* (1951, 402), *Morestin* (1950, 403) und *Jarrett* (1951, 404) haben die vielgliedrige Struktur west- und nordafrikanischer Küstenstädte gezeigt, die gewaltige Ausbreitung der überbevölkerten arabischen Vororte und der monoton-homogenen Außendörfer der Neger sowie die Differenzierung der europäisch-syrisch-jüdischen Kerne in Hafen-, Handels- und Verwaltungsviertel, Industrie- und Wohnquartiere und moderne Geschäftsstraßen. Die Europäerstadt, einst vorwiegend Sitz von allein lebenden Offizieren, Beamten und Kaufleuten, wird heute immer mehr zur Familienstadt. Mit dieser sozialen Wandlung aber steigen die Ansprüche an Kultur- und Geschäftsfunktionen, sanitäre Einrichtungen, Luxus und bequeme Wohngelegenheiten. Der Tendenz zu weiterer Auflockerung der Wohnviertel stehen jedoch ansteigende Bodenpreise (durch Wasserversorgung und Abwässerbeseitigung), Straßenkosten und lange Pendlerwege des Personals gegenüber.

Meisterhaft hat es *Dresch* (1948, 405; 1950, 399) verstanden, die Stadthauptgruppen West- und Zentralafrikas herauszuarbeiten und damit den ersten gründlichen Überblick über das moderne Städtewesen zwischen Sahara und Kongo zu geben. Als sehr beachtlicher Beitrag zur Struktur und Entwicklung funktionaler Räume und städtischer Einflußzonen ist die Dissertation von *Munger* (1951, 406) über Kampala, den zentralen Hauptort Ugandas (Funktionsteilung mit Entebbe), zu werten. Das weite Beziehungsnetz der wirtschaftlichen, religiösen, kulturellen und sanitären Dienste — im einzelnen durch die unterschiedlichen Einflußzonen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen bemerkenswert — zeigt starke Anlehnung an politische Grenzen. Methodisch scheint m. E. gerade die Betonung der Beziehungen zu den politischen Gebietseinteilungen von größter Bedeutung zu sein. Denn hier ist ein Beispiel durchgearbeitet, wie die politische Grenzziehung über die sich daran anlegenden regionalen Lebensbeziehungen einheitliche Bevölkerungsräume zu individuellen aufspaltet. Der Vergleich mit der Guinea-Küste, Rhodesien usw. liegt auf der Hand.

In A s i e n, wo die Stadtprobleme noch weniger einheitlich als in Afrika gesehen werden können, läßt sich allgemein wohl überhaupt nur feststellen, daß mit dem zweiten Weltkrieg Verstädterung und „Verwestlichung“ der Städte stark zugenommen haben. *Chesneaux* (1950, 407) hat über die Stufen der Entwicklung und ihre Auswirkungen auf die städtische Struktur einen Überblick gegeben, während *Dobby* (1940, 408), *Spate-Trueblood* (1942, 409), *Ghosh* (1950, 410) und *Hughes* (1951, 411) die Wandlung in Studien über Singapur, Rangoon, Kalkutta und Hongkong zeigten. Für fünf Großstädte der Gangesebene gaben *Spate-Ahmad-Enayat* (1950, 412) einen interessanten Vergleich kulturgeschichtlicher Entwicklung und heutiger innerstädtischer Struktur. (Gliederungseinheiten: Geschäfts-, Verwaltungs-, Eingeborenen- und Garnisonviertel, z. T. Industrie- und Eisenbahnquartiere.) Für alle fünf Städte ist die Aufnahme von Spezialfunktionen wirtschaftlicher Art neben den alten Markt-, Handwerks- und Kulturgrundlagen bezeichnend. — Für die Entwicklung der Oasenstadt Aleppo durch alle Stufen seiner vielbewegten Vergangenheit bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts besitzen wir in dem kartographisch reich ausgestatteten Werk von *Sawaget* (1941, 413) ein historisch-geographisches Quellenwerk allerersten Ranges.

Das Großstadtproblem Ostasiens ist von *Haushofer* (1942, 414) recht objektiv gewürdigt worden. Man wird ihm zustimmen müssen, „daß der ostasiatische Flügel der Monsunländer für sein eigenes Kulturbedürfnis und seine technischen Mittel vor seinem Aufbruch durch Fremdeinflüsse das Großstadtproblem befriedigend gelöst hatte. China und Japan gehörten zu den regionalistisch und urbanistisch best gegliederten Großlandschaften der Erde“ (S. 273). Für die Strukturwandlungen, aber auch die Beharrungskräfte des Alten im modernen Japan haben schon *Meckings* Hafenerwerb (1931, 415) und im folgenden die Arbeiten von *Trewartha* (1934, 416) und *Schubert* (1944, 417), sowie die bereits genannten Studien von *Mecking* und *Schwind* (74—76) Grundsätzliches ausgesagt und begründet. Am Beispiel chinesischer Städte zeigen Arbeiten von *Ginsburg* (1947, 418; 1948, 419) und *Ven* (1948, 420) den Einbruch neuer Verkehrs- und Handelsfunktionen in das traditionale Siedlungsgefüge. Das Neben- und Miteinander von Beharrung und Wechsel mag für die Städte Ostasiens in besonderer Weise bezeichnend sein. Wie einerseits die alten Hausbootsiedlungen der Flußgabelstadt Chukiang (1948, 420) Hotelfunktionen übernehmen und so mit neuem Inhalt die alte Form bewahren, setzt sich in einem anderen Beispiel die moderne Eisenbahnstation als Sekundärzentrum gegenüber dem alten um einen

Tempel gebildeten Geschäftsmittelpunkt im Süden Tokios durch (*Keiji Tanaka*, 1952, 421).

Versucht man ein allgemeines Ergebnis aus dem groben Überblick der modernen Stadtentwicklung zu gewinnen, so ist die Tendenz zur Vereinheitlichung und Internationalisierung des Städtewesens nicht zu leugnen. Mag man die kapitalistische Kommerzialisierung positiv — als „Hilfe für notleidende und unentwickelte Länder“ — oder negativ — als „kosmopolitischen Formalismus und amerikanisch-kapitalistischen Weltstil“ — werten — und sicher nicht eines ohne das andere — der Zug der Entwicklung scheint unaufhaltbar⁴³).

Ebenso folgerichtig wie hier vollzieht sich in einem anderen Teil der Welt die Nivellierung der Städte unter anderen Triebkräften: die „neue Stadt des Kommunismus“ will zwar das „nationale Kulturerbe und die fortschrittlichen Traditionen der Vergangenheit mit der sozialistischen Weltkultur“ vereinigen⁴⁴), aber der zentral von Regierungs- und Parteistellen geleitete Aufbau der Städte im Rahmen der Volkswirtschaftspläne zeigt doch die Einheitlichkeit des neuen Stadtypus im ganzen sowjetischen Einflußbereich. Schon *Harris* (1945, 422) hat auf die assimilierende Kraft der sowjetischen Städte für die Kultur des Nationalitätenstaates hingewiesen, aber diese Assimilierung geht, sieht man auf Osteuropa, bis tief in die geographische Struktur der Städte hinein.

Wenn wir auch über die moderne Entwicklung der sowjetischen Städte fast gar nichts wissen und die russische Siedlungsgeographie selbst über die Bildung der Agrostädte als politisch-kulturelle Zentren für Großkolchonen wissenschaftlich m. K. noch nicht berichtet hat, der Aufbau der ersten sozialistischen Städte in Polen (Nowa Huta⁴⁵), Bulgarien (Dimitroffgrad) und Ostdeutschland (Wohnstadt Eisenhüttenkombinat Ost bei Fürstenberg a. d. Oder) macht uns mit den gleichen Prinzipien bekannt. Für die „Deutsche Demokratische Republik“ sind sie festgelegt in den „16 Grund-

⁴³) Wohin diese Übersteigerung der Megapolis (*L. Mumford*) führen wird, ist nicht abzusehen. Daß vielfach die aus übergeordnetem Gemeininteresse schaffende Planung vor der Macht des Geldes kapitulieren muß, steht außer Zweifel. Aber daß die Widersprüche des Kapitalismus zu einem notwendigen Zerfall auch des Städtewesens führen müssen, ist wunschbestimmte Theorie des Marxismus.

⁴⁴) Dazu *E. Hoffmann*: Ideologische Probleme der Architektur in: *Dt. Architektur* 1952 H. 3, Berlin (Ost), und *K. Liebknecht*: Fragen der deutschen Architektur, Berlin (Ost) 1952.

⁴⁵) Nowa Huta entsteht als Hütten- und Stadtkombinat in der Nähe von Krakau. Die Wohnstadt, die auf 100 000 Einwohner mit 300 staatlichen Handelsgeschäften, 40 Kulturheimen und 9 zentralen Kulturhäusern geplant ist, soll zugleich zum politisch-kulturellen Zentrum der Wojewodschaft Rzeszów entwickelt werden.

sätzen des Städtebaues“, die nach der Studienreise einer Delegation des Ministeriums für Aufbau in die Sowjetunion und somit aus der Kenntnis sowjetischer Erfahrungen am 27. Juli 1950 beschlossen wurden. Es heißt dort (423) u. a.:

„Die Stadt ist in Struktur und architektonischer Gestaltung Ausdruck des politischen Lebens und des nationalen Bewußtseins (1). Das Wachstum der Stadt wird von den städtebildenden Faktoren bestimmt, d. h. von der Industrie, den Verwaltungsorganen und den Kulturstätten, soweit sie mehr als örtliche Bedeutung haben. Die Bestimmung und Bestätigung der städtebildenden Faktoren ist ausschließlich Angelegenheit der Regierung (3). Das Zentrum bildet den bestimmenden Kern der Stadt... ist der politische Mittelpunkt... beherrscht die architektonische Komposition des Stadtplanes und bestimmt die architektonische Silhouette der Stadt (6). Die Plätze sind die strukturelle Grundlage der Planung (9).“

Dabei ist beachtenswert, daß die städtebildenden Faktoren grundsätzlich als über die Stadt hinauswirkend, also zentral und überregional, gesehen werden. In den Städten der SU soll sich das Verhältnis zwischen der in örtlichen und der in überörtlichen Diensten beschäftigten Stadtbevölkerung im Durchschnitt auf 2 : 3 belaufen. Die Verkehrsfunktion, zeitweilig in der SU sehr stark bewertet, tritt im Stadium der heutigen sowjetischen Stadtplanung ganz zurück; sie rechnet nicht zu den städtebildenden Faktoren. Dafür zeigen die ersten Veröffentlichungen über Planung und Aufbau von 53 Städten der DDR (424—426), daß für die gesamte Stadtanlage doch eine, allerdings recht spezifische, Verkehrsfunktion zum entscheidenden

Faktor der baulichen Gliederung wird: Demonstrationzüge, politische Aufmärsche und festliche Volksfeiern bestimmen die Anlage der repräsentativen Feststraße und der zentralen Versammlungsplätze im Kern. Die Stadt wird bewußt als Ausdruck der politisch-gesellschaftlichen Struktur gewertet und dementsprechend gestaltet, gestaltet als Ganzes für das kollektive Leben der „neuen Gesellschaft“. —

In welchem starkem Maße gesellschaftliche Strukturänderungen stadtgeographische Auswirkungen nach sich ziehen, beweist die jugoslawische Arbeit von *Vrhovac* (1951, 427) über Svetozarevo. Die Stadt, nach der türkischen Feudalherrschaft zu einem wichtigen Marktzentrum erwachsen, wird im sozialistischen Aufbau zum Industrieort umgewandelt und verliert durch die Einrichtung zahlreicher dörflicher Konsumgenossenschaften ihre intensiven Marktfunktionen. —

Es muß darauf verzichtet werden, dem Beispiel zentraler staatlicher Planung die Grundsätze, Arbeitsrichtungen und Methoden der Stadtplanung des Westens gegenüberzustellen und die Möglichkeiten und Notwendigkeiten geographischer Mitarbeit aufzuzeigen. Nur das sei noch einmal betont: So vielfältig die Probleme und so differenziert die Methoden der Stadtgeographie geworden sind, die Frage nach den Kräften der Umgestaltung und der Blick auf die Einheit der Zusammenhänge sind unabdingbar. Denn auch für den Geographen ist letztlich die Stadt kein totes Objekt, sondern Leben, das er begreifend mitgestalten will.

Literatur:

Abkürzungen: A = Arbeiten. Abh. = Abhandlungen. Ak. = Akademie. Am. = American. Ann. = Annals. Anz. = Anzeiger. Arch. = Archiv. Ass. = Association. B = Bulletin. Bl. = Blätter. Ber. = Berichte. CR = Comptes Rendus. Dt. = Deutsch. E = Erdkunde. Ec. = Economisch. Ed. = Editor. F = Forschungen. G = Geographie. Ges. = Gesellschaft. Gesch. = Geschichte. H = Heft. J = Journal. Jb. = Jahrbuch. Ldk. = Landeskunde. LP = Landesplanung. M = Mitteilungen. (M) = Manuskript. Mag. = Magazin. Pap. = Papers. PM = Petermanns Mitteilungen. R = Reihe. RF = Raumforschung. Res. = Research. Rev. = Revue. Rh. = Rheinisch. RO = Raumordnung. S = Société. Sci. = Science. Soc., Soz. = Social, Soziologie. Schr. = Schriften. T = Tijdschrift, Tidskrift. Tr. = Transactions. Univ. = Universität. V = Veröffentlichung. Vb. = Verband. Vj. = Vierteljahrs-. Vk = Volkskunde. Z = Zeitschrift. (Spezielle Abkürzungen wie im Geographischen Jahrbuch.)

1. *Dörries, H.*: Siedlungs- und Bevölkerungsgeographie (1908—38), GJb 1940 (55). *Hassinger, H.*: Anthropogeographie, Hb. d. GWiss. Allg. G. II, Potsdam 1933. 3. *Mekking, L.*: Die Entwicklung der Großstädte in Hauptländern d. Industrie, Planung 2. F. Hamburg 1949. 4. *Lavedan, P.*: Géographie des villes, Paris 1936. 5. *Chabot, G.*: Les villes, Paris 1948. 6. *Sorre, M.*: Les Fondements de la Géographie Humaine, III. L'Habitat, Paris 1952. 7. *Tulippe, O.*: Cours de géographie humaine, IV. Géographie de l'habitat, Liège 1944. 8. *Taylor, G.*: Urban geography, London 1949.

9. *Dickinson, R. E.*: City, Region and Regionalism, London 1947. 10. *Dickinson, R. E.*: The West European City, London 1951.

11. *Schlüter, O.*: Die Siedlungen im nordöstlichen Thüringen, Berlin 1903. 12. *Randzio, E.*: Unterirdischer Städtebau, besonders mit Beispielen aus Groß-Berlin, VAKRFLP Abh. 20, Bremen-Horn 1951. 13. *Lembke, C.*: Städte am Wasser, Berlin-Zehlendorf 1952. 14. *Egli, E.*: Die neue Stadt in Landschaft u. Klima, Zürich 1951. 15. *Köhler, H.*: Köln. Natürliche Grundlagen des Werdens einer Großstadt, Diss. Köln 1941. 16. *Grigoriev, A. A.* (Ed.): Die Natur der Stadt Moskau u. Umgebung (russ.), Ak.dWissUdSSR, Moskau 1947.

17. *Rörig, F.*: Hansische Beiträge zur deutschen Wirtschaftsgeschichte, Breslau 1928. 18. *Pirenne, H.*: Les villes et les institutions urbaines I, II, Paris 1939. 19. *Ganshof, F. L.*: Over Stadsontwikkeling tuschen Loire en Rijn gedurende de middeleeuwen, Antwerpen u. a. 1941. 20. *Planitz, H.*: Frühgeschichte der deutschen Stadt, ZSavignystiftung f. Rechtsgesch. (germ. Abt.) 1943 (63), 1—91. 21. *Steinbach, F.*: Landgemeinde und Stadtgemeinde, RhVjBl 1948 (13), 11—50. 22. *Steinbach, F.*: Geburtsstand, Berufsstand u. Leistungsgemeinschaft, RhVjBl 1949 (14), 35—96. 23. *Petrikovits, H. v.*: Das Fortleben römischer Städte an Rhein und Donau im frühen Mittelalter, Trierer Z 1950 (19), 72—81. 24. *Vuuren, L. van.*: Richtlijnen voor de Stadsgeografie, TECg 1936 (27), 88—94. 25. *Keyser, E.*: Neue Forschungen zur Geschichte der deutschen Städte, BldtLandesgesch. 1937 (83), 46—53. 26. *Ennen, E.*: Die europäische

Stadt des Mittelalters als Forschungsaufgabe unserer Zeit, RhVjBl 1941 (11), 119—146. 27. *Ennen, E.*: Burg, Stadt und Territorialstaat in ihren wechselseitigen Beziehungen, RhVjBl 1942 (12). 28. *Ennen, E.*: Neuere Arbeiten zur Geschichte des nordwesteuropäischen Städtewesens, Vjschr. Sozial- u. Wirtschaftsgesch. 1949 (38), 48—69. 29. *Ennen, E.*: Neues Schrifttum zur Stadtgeschichte des Mittelalters, Rh. VjBl. 1952 (17/1—2), 233—242. 30. *Nabholz, H.*: Die Anfänge der hochmittelalterlichen Stadt und ihre Verfassung als Forschungsmethode betrachtet, Ber. Vers. Vb. österr. Gesch. Vereine, Wien 1950, 11—31. 31. *Planitz, H.-Buyken, Th.*: Bibliographie zur deutschen Rechtsgeschichte 1849—1950, Frankfurt a. M. 1952.

32. *Sölch, J.*: Die Städte in der vortechischen Kulturlandschaft Englands, GZ 1938, 41—56. 33. *Krebs, N.*: Krakau und Warschau als Spiegelbilder polnischer Geschichte, ZGesE 1940, 29—42. 34. *Leyden, F.*: Het ontstaan der Nederlandsche steden, TAardrGen 1941 (58). 35. *Haslinger, H.*: Boden und Lage Wiens, WienerGSt 14, 1946. 36. *Philippson, A.*: Die Stadt Bonn. BonnerGAbh 2, 1947. 37. *Nahrgang, K.*: Die Frankfurter Altstadt, RhMainF 27, 1949. 38. *Philippson, A.*: Die Griechischen Landschaften I. Bd. 1—3, m. Anh. v. E. Kirsten, Frankfurt a. M. 1950 ff. 39. *Cavaillès, H.*: Les accès de Bordeaux, RevGPyrenées 1943 (19). 40. *Regelink, Z.*: Het ontstaan van Amersfoort, TAardrGen 1941 (58), 453—465. 41. *Taylor, G.*: Environment, Village and City, AnnAmG 1942. 42. *Mayer, R.*: Städtegenerationen im Donaauraum, MGesWien 1943 (86). 43. *Dion, R.*: Paris. Lage, Werden und Wachsen der Stadt, Frankf. GH 1951 (25) H. 1. 44. *Kuesfner, H. J.*: Entstehung, Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung der Kleinstädte und Flecken im Raum Hannover, Diss. phil. (M) Göttingen 1949. 45. *Bott, G.*: Die Städte in der Wetterau und im Kinzigtal, RhMainF 29, 1950. 46. *Detle, H. G.*: Freiheit Hüsten, Diss. phil. (M) Münster 1951. 47. *Schuknecht, F.*: Wege und Ziele siedlungskundlicher Untersuchungen im südwestlichen Münsterland, Vestisches Jb 1951 (53), 5—26.

48. *Rörig, F.*: Magdeburgs Entstehung und die ältere Handelsgeschichte Misc. Acad. Berol. II, 1, Berlin 1950. 49. *Winterfeld, L. v.*: Die Entstehung der Stadt Dortmund, Beitr. zGesch. Dortmunds u. d. Grafschaft Mark 1950 (48). 50. *Timme, F.*: Ostsachsens früher Verkehr und die Entstehung alter Handelsplätze, Braunsch. Heimat 1950 (36), 107—136. 51. *Schlesinger, W.*: Die Anfänge der Stadt Chemnitz u. anderer mitteldeutscher Städte, Weimar 1952. 52. *Goetting, H.*: Die Anfänge der Stadt Gandersheim, BldtLandesgesch. 1952 (89). 53. *Engel, G.*: Die Stadtgründung im Bielefeld und das Münstersche Stadtrecht, Bielefeld 1952. 54. *Jankuhn, H.*: Ergebnisse und Probleme der Haithabu-Grabungen 1930—1939, ZG Schleswig-Holst. Gesch. 1949 (73). 55. *Tischler, F.*: Zur Frühgeschichte der Stadt Duisburg, Forsch. u. Fortschr. 1949 (25), 255—258. 56. *Engel, F.*: Stadtgeschichtsforschung mit archäologischen Methoden, ihre Probleme und Möglichkeiten, BldtLandesgesch. 1951 (88). 57. *Das Deutsche Städtebuch*, H. v. E. Keyser, 1. Bd Nordostdt, 1939, 2. Bd. Mitteldeutschland, 1941, Bd. 3—5 West- und Süddeutschland i. Bearbeitung. 58. *Meier, J. P.*: Niedersächsischer Städteatlas, I. Die braunschweigischen Städte, 1926 (2. Aufl.) 59. *Gorissen, F.*: Kleve, Niederrhein. Städteatlas, I. Klevische Städte 1, H., Kleve, 1952. 60. *Amman, H.*: Alt-Aarau, Aarau, 1944. 61. *Amman, H.*: Wirtschaft und Lebensraum der mittelalterlichen Kleinstadt, I. Rheinfelden, Frick. o. J. 62. *Amman, H.*: Die Talschaftshauptorte der Innerschweiz in der mittelalterlichen Wirtschaft, Geschichtsfreund 1949 (102), 105—144. 63. *Amman, H.*: Schaffhauser Wirtschaft im Mittelalter, Thayngen 1949.

64. *Jefferson, M.*: Distribution of the World's City Folks, GRev. 1931 (21). 65. *Ollbricht, K.*: Der Stand der Vergrößerung

auf der Erde außerhalb des Deutschen Reiches, GAnz. 1937. 66. *Jefferson, M.*: The great cities of the United States 1940, GRev. 1941 (31). 67. *Febvre, H.*: Zyklisches Wachstum der Großstädte, BerdtLdk 1949/50 (7) H. 2. 68. *Harris, Ch. D.*: Growth of the larger cities in the United States 1939—1940, J. of G. 1942 (40). 69. *Fischer, L.*: Über das Wachstum großer Städte, in: Städtestatistik in Verwaltung und Wissenschaft, Berlin 1950. 70. Die Landflucht und ihre Bekämpfung (Sammelreferate), Horgen 1949. 71. *Hägerstrand, T.*: Migration and the growth of culture regions, LundStG. B 3 1951. 72. *Bradley, V.*: Functional patterns in the Guadalupe Counties of Edwards Plateau, Res. pap. 9, Univ. Chicago 1949. 73. *Harris, Ch. D.*: The cities of the Soviet Union, GRev. 1945 (35). 74. *Mecking, L.*: Die Verstädterung im räumlich-zeitlichen Bilde Japans, Göttinger GAbh. 1 (Meinardus-Festschrift) 1948, 28—36. 75. *Schwind, M.*: Die Verstädterung Japans, Erdkunde 1950 (4) 218—226. 76. *Schwind, M.*: Bericht über den japanischen Zensus von 1950 und über Arbeiten zur Typisierung japanischer Städte, Erdkunde 1952 (6), 278—284. 77. *Fischer, L.*: Zur Entwicklung der Einwohnerzahlen in Köln sowie in den großen Städten des Landes Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesrepublik 1946—1950, BerdtLdk 1951 (10) H. 2, 321—341. 78. *Krüger, B.*: Die Großstädte des Bundesgebietes und West-Berlin, Berliner Statistik, 1952 (6), 289—293.

79. *Geddes, P.*: Cities in Evolution, London 1915. 80. *Fawcett, C. B.*: Distribution of the urban population in Great Britain, GJ 1932. 81. *Gilbert, E. W.*: English conurbations in the 1951 Census, GJ 1952 (118). 82. *Conzen, M. R. G.*: Geographie und Landesplanung in England, Coll.G. 2, Bonn 1952. 83. *Soulas, J.*: Conurbations françaises, AnnG 1939. 84. *Baarsel van Oven, P. van.*: Der soziale und wirtschaftliche Aufbau einer Vorortsgemeinde (Herrliberg/Zürich), ArbInstLP ETH Zürich 1951. 85. *Fehn, H.*: Zeitbedingte Wachstumserscheinungen an den Großstadträndern der Gegenwart, BerdtLdk 1950 (8). 86. *Ju-Sheng, Sh.-Min-Yen, S.*: Chengtu — a study in Urban Geography, JGSChina, 1947 (14) Nr. 3—4. 87. *Barrière, P.*: Le paysage girondin autour de Bordeaux, RevG Pyrenées 1949 (20), 222—253. 88. *Houston, J. M.*: Urban geography of Valencia, Tr. Pap. 1949 InstBritG 1951. 89. *Reichert, M.*: Die Vorortsbildung der süd- und mitteldeutschen Großstädte, Stuttgartar GStR A 45/55, 1936. 90. *Boerman, W. E. - Zeegers, G. H. L.*: Rotterdam et ses environs, CongIntG Amsterdam 1938, Exc.B3. 91. *Feyer, U.*: Die Vorortentwicklung von Hannover außerhalb des politischen Stadtgebietes, Diss. (M) TH Stuttgart 1948. 92. *Wülker, H.*: Bauerntum am Rande der Großstadt. I. Bevölkerungsbiologie der Dörfer Hainholz, Vahrenwald und List (Hannover), Leipzig 1940. 93. *Wülker-Weymann, G.*: II. Bevölkerungs- und Wirtschaftswandlungen im 19. und 20. Jahrhundert, Leipzig 1941. 94. *Lechner, I. L.*: Mödling, eine stadteographische Untersuchung, Diss. (M), Innsbruck 1951. 95. *Heine, W.*: Die Einwirkung der Großstadt Kiel auf ihre ländliche Umgebung, Kiel 1938. 96. *Buse, K.*: Stadt und Gemarkung Debrezin, Kiel 1942. 97. *Beyn, H.*: Die Alsterdörfer in der großstädtischen Entwicklung Hamburgs, Diss. (M), Hamburg 1941. 98. *Anton, H.*: Beiträge zur Struktur der Agrarlandschaft mit besonderer Berücksichtigung der Gartenbauzone Wiens, Diss. (M), Innsbruck 1948. 99. *McGaugh, M. E.*: The Settlement of the Saginaw Basin, Res. pap. 16 Univ. Chicago 1950. 100. *Matthews, J. S.*: Expressions of urbanism in the sequent occupance of Northeastern Ohio, Res. pap. 5, Univ. Chicago 1949. 101. *Winz, H. - Lembke, H.*: Die Intensivkulturen der Mittelmark, ZfE 1939, 562—582. 102. *Götz, E.*: Die Verstädterung des nördlichen Wiener Waldes, Diss. (M), Innsbruck 1949. 103. *Leyden, F.*: Hilversum—Zeist-Amersfoort, TEcG 1939 (30) 244—258.

104. *Knibbe, H.*: Die Großsiedlung Hannover, MStatAm Hannover NF 9, 1934. 105. *Jefferson, M.*: The anthropogeography of some great cities; BAmGSoc. 1909, 537—566. 106. *Hassinger, H.*: Beiträge zur Verkehrs- und Siedlungsgeographie von Wien, MGG Wien 1910. 107. *Hassinger, H.*: Großstadtgrenzen erörtert an dem Beispiel Wiens, RFuRO 1942. 108. *Aagesen, A.*: Om Københavns geografiske afgrænsning, GT. 1942 (45), 123—139. 109. *Aagesen, A.*: Et Bidrag til Aarhus Bygeografi, GT. 1943 (46), 10—39. 110. *Aagesen, A.*: Om Isochronkort, GT. 1943 (46), 40—57. 111. *Kok, R.*: Isochronenkaarten voor het locale en regionale openbaar personenvervoer van s'Gravenhage, TEcSocG 1951 (42), 261—278. 112. *Jefferson, M.*: Great cities of 1930 in the United States with a comparison of New York and London, GRev. 1933, 90—100. 113. *Mayer, R.*: Methoden zur Bestimmung der Stadtgrenze, ZfE 1936, 548—554. 114. *Bonnoure, P.*: Etudes sur les éléments de l'organisme urbain, I. La banlieue, RG Lyon 1950 (25), 229—240. 115. *Boerman, W. E.*: Een en ander over de ontwikkeling van het bedrijfsleven in haar betekenissen voor den stedenbouw, TEcG 1937 (28), 285—294. 116. *Yoshimura, Sh.*: The rate of land cultivation as an indication of the boundary of a large city with special reference to Tokyo, Congr IntG Amsterdam 1938, II SV. 117. *Demangeon, A.*: Paris, la ville et sa banlieue, Paris 1934. 118. *Gallois, L.*: Paris, la ville et sa banlieue, AnnG 1934, 313—315. 119. *George, P.* - *Agulhon, M.* - *Lavaudryra, L. A.* - *Elhair, H. D.* - *Schaeffer, E.*: Etudes sur la Banlieue de Paris, Cah FondNatSciPol. 12, Paris 1950. 120. *Rubic, J.*: The geographical limitation surrounding a town, GGlasnik, Zagreb 1949/1950 (11/12), 45—60. 121. *Harris, Ch. D.*: The Metropolitan districts in 1940, JofG 1942 (41), 340—343. 122. *Fairlie, J. A.*: County-city Consolidation, EncyclSocSci. Bd. 4 New York 1949, 499—501. 123. *Gilbert, E. W.*: The Boundaries of Local Government Areas, GJ 1948 (111), 172—206.
124. *Louis, H.*: Die geographische Gliederung von Groß-Berlin, Stuttgart 1936. 125. *Dörries, H.*: Der gegenwärtige Stand der Stadtgeographie, PM ErgH 209 (Wagner-Gedächtnisschrift) 1930. 126. *Bobek, H.*: Grundfragen der Stadtgeographie, GAnz. 1927, 213—224. 127. *Fead, M. I.*: Notes on the development of the cartographic representation of cities, GRev. 1933 (23), 441—456. 128. *Kröcher, H.*: Stettin, ein Beitrag zur modernen Stadtgeographie, Diss. Greifswald 1913. 129. *Geisler, W.*: Danzig, ein siedlungsgeographischer Versuch, Diss. Halle 1918. 130. *Pohle, R.*: Riga, Meereskunde Bd. 13 Nr. 8, Berlin 1930. 131. *Hanslike, E.*: Biala, eine deutsche Stadt in Galizien, Wien u. a. 1909. 132. *Geer, Sten de.*: Greater Stockholm, GRev. 1923 (13), 497—506. 133. *Leighly, J. B.*: The towns of Mälardalen in Sweden, UnivCalif. Berkely 1928 Vol. 3 Nr. 1. 134. *Dickinson, R. E.*: The commercial functions of the Nuclei of the English conurbations, SocRev 1929 (21), 38—49. 135. *Tuominen, J.*: Das Geschäftszentrum der Stadt Turku, Fennia 1930 (54). 136. *Jones, W. D.*: Field mapping of Residential Areas in Metropolitan Chicago, AnnAssAmG 1931 (21), 207—213. 137. *James, P. E.*: Vicksburg, GRev. 1931 (21), 243—243. 138. *James, P. E.*: Rio de Janeiro and São Paulo, GRev. 1933 (23), 271—298.
139. *Ahlmann, H. W.*: son — *Ekstedt, J.* — *Jonsson, G.* — *William-Olsson, W.*: Stockholms inre differentiering, Stockholm 1934. — 140. *Weiler, G.*: Jönköping, Gothia 1937 (4), 1—192. 141. *Sund, T.* — *Isachsen, F.*: Bosteder og arbeidssteder i Oslo, Oslo 1942. — 142. *Sund, T.*: Bergens Byområde og dets geografiske utvikling 1900—1940, Bergen 1947. 143. *William-Olsson, W.*: Stockholm: Its structure and development, GRev. 1940 (30), 420—436. 144. *Colby, C. C.*: Centrifugal and Centripetal Forces in Urban Geography, AnnAssAmG 1933 (23), 1—20. 145. *Hoyt, H.*: Forces of urban Centralization and Dezentralization, AmJSoc. 1941 (46), 843—852. 146. *Aario, L.*: The inner differentiation of the large cities in Finland, Fennia 1951 (74,2). 147. *Meirleir, M. J. de.*: Manufactural occupation in the West Central Area of Chicago, Res. pap. 11 UnivChicago 1950. 148. *Eisen, E. E.*: Educational land use in Lake County, Ohio, Res. pap. 2 UnivChicago 1948. 149. *Groß, H. H.*: Educational land use in the River Forest-Oak Park Community, Res. pap. 1 Univ Chicago 1948. 150. *Philbrick, A. K.*: The Geography of education in the Winnetka and Bridgeport communities of Metropolitan Chicago, Res. pap. 8 UnivChicago 1949. 151. *Fellmann, J. D.*: Truck transportation patterns of Chicago, Res. pap. 12 UnivChicago 1950. 152. *Sorensen, C. W.*: The internal structure of the Springfield, Ill., urbanized area, Res. pap. 20 UnivChicago 1951.
153. *Leyden, F.*: Die Entvölkerung der Innenstadt in den größeren Städten von Holland, TEcG 1934 (25), 73—87; 1935 (26), 169—86. 154. *Boerman, W. E.*: De industriele structuur van de Rotterdamsche Binnenstad, TEcG 1941 (32), 25—34. 155. *Zierer, C. M.*: Land use differentiation in Sidney, Australia, AnnAssAmG 1942 (32), 255—315. 156. *Robinson, K. W.*: Sydney, 1820—1952. A comparison of developments in the heart of the city, Austr. Geographer 1952 (4). 157. *Borstorff, H.*: Stadt ohne Zentrum, Berlin 1948. 158. *Schöller, P.*: Stadtgeographische Probleme des geteilten Berlin, Erdkunde 1953 (7). 159. *Hartke, W.*: Stadtbesichtigung, Die Erde 1951/52 (3) 258—271. 160. *Wise, M. J.*: On the Evolution of the Jewellers and Gun Quarters in Birmingham, Tr. Pap. 1949. InstBritG 1951, 59—72. 161. *Clozier, R.*: La gare du Nord, Paris 1940. 162. *Roux, Ch. A.*: Grenoble. Le cours Berriat, RecTravInstGAlpine I, 1913, 91—178. 163. *Aufrère, L.*: Introduction à l'étude morphologique et démographique de l'Avenue des Champs-Élysées, AnnG 1950 (59), 13—37. 164. *Pownall, L. L.*: Metropolitan Auckland 1740—1945, New Zealand Geographer 1950 (6), 107—124. 165. *Martin, D.*: La Grande Rue de la Guillotière, étude géographique d'une voie Lyonnaise, RevGLyon 1950 (25), 169—214. 166. *Hübschmann, W.*: Die Zeil. Sozialgeographische Studie über eine Straße, Diss. (M) Frankfurt a. M. 1952.
167. *Winz, H.*: Die soziale Gliederung von Stadträumen, DtGTag 1951, Remagen 1952. 168. *Moscheles, J.*: The demographic, social and economic regions of Greater Prague, GRev. 1937 (27). 169. *Haughton, J. P.*: The social geography of Dublin, GRev. 1949 (39), 257—277. 170. *Winz, H.*: Sozialgeographische Karten von Groß-Berlin, Berlin 1950. 171. *Leyden, F.*: De demografische ontwikkeling van de Binnenstad, TEcG 1940 (31), 201—214. 172. *Leyden, F.*: Nieuwe bijdragen tot de sociale geografie der Nederlandsche steden. TEcG 1936 (27), 25—29; 131—136; 212—215. 173. *Leyden, F.*: u. a., TEcG 1939 (30); 1940 (31). 174. *Bernard, J.*: Social-psychological aspects of community study, BritJSoc. 1951 (2), 12—30. 175. *Ritter, P. H.*: Le citadin d'Amsterdam et celui de la Haye, Rev.Psych. des peuples, 1950 (5), 50—67. 176. *Hartke, W.*: Die Zeitung als Funktion sozialgeographischer Verhältnisse im Rhein-Main-Gebiet, RhMainF 32, 1952.
177. *Rudder, B. de — Linke, F.*: Biologie der Großstadt, Dresden und Leipzig 1940. 178. *Eickstedt, E. Frbr. v.*: Bevölkerungsbiologie der Großstadt, Stuttgart 1941. 179. *Pfeil, E.*: Großstadtforschung, VAKRFLPAbh. 19, Bremen-Horn 1950. 180. *Hellpach, W.*: Mensch und Volk der Großstadt, Stuttgart 1952. 181. *Vietinghoff, W.*: Großstadt — Industriestadt. Ein volksbiologischer Vergleich, ArchBev.wiss.Bev.pol. 1938. 182. *Seiwert, Th.*: Untersuchungen über Ursachen der Unterschiede in den Geburtenziffern von 10 Städten des rheinisch-westfäl. Industriegebietes, ArchBev.wiss.Bev.pol. 1941. 183. *Eichler, H. W.*: Unterschiede zwischen deutschen Großstädten mit hoher und

- niedriger Geburtenzahl, ArchBev.wissBev.pol. 1941. 184. Schrepfer, H.: Zur Geographie der Großstadt und ihrer Bevölkerung, ZfE 1944 (12), 264—268. 185. Müller, V.: Siebungsvorgänge bei der Bildung von Großstadtbevölkerungen, Arch.Be.v.wissBev.pol. 1942. 186. Mitze, W.: Die strukturtypologische Gliederung einer westdeutschen Großstadt, 11. Beitr. ArchBev.wissBev.pol. 1941. 187. Brepohl, W.: Der Aufbau des Ruhrvolkes im Zuge der Ost-West-Wanderung, Sozialforsch. Dortmund 8, 1948. 188. Schwidetzki, I.: Die Mobilität der Geschlechter und die Land-Stadt-Wanderung, Forsch. u. Fortschr. 1949 (25). 189. Bianchini, M.: L'immigrazione a Roma nel decennio 1941—1950, BSGItal. 1952, 214—237. 190. Blendinger, F.: Bevölkerungsgeschichte einer deutschen Reichsstadt im Zeitalter der Glaubenskämpfe, 8. Beih.ArchBev.wissBev.pol. 1940. 191. Donay, E.: Die Beziehungen zwischen Herkunft und Beruf... in der Dortmunder Bevölkerung, Bd. 3 Volkstum i. Ruhr., Essen 1941. 192. George, P.: Etude préliminaire des conditions économiques et sociales de la vie politique dans une commune de la Seine: Bourg-La-Reine, CahFondNatSciPol. 1, Paris 1947. 193. Chate-lain, A.: Les forces démographiques d'expansion urbaine, RevGLyon 1950 (25). 194. Roßnagel, P.: Die Stadtbevölkerung der Vereinigten Staaten von Amerika nach Herkunft und Verteilung, Diss., Tübingen 1928. 195. Bailey, W. C.: A typology of Arizona communities, EcG 1950 (26). 196. Hager, K.: Die polnischen Städte, Stuttgarter GSt. A 43, 1934. 197. Ilesic, S.: Banja Luka, GWestnik 1939 (25), 36—54. 198. Trifunovski, J. F.: Gostivar, BGS Belgrade 1947 (27), 94—107. 199. Trifunovski, J. F.: La ville de Presevo, BSSerbeG 1951 (31), 139—147. 200. Lacarra, J.: El desarrollo urbano de las ciudades de Navarra y Aragón en la Edad Media, Pirineos 1950 (6), 5—29.
201. Geisler, W.: Die deutsche Stadt, Stuttgart 1924. 202. Oberhammer, E.: Der Stadtplan, seine Entwicklung und geographische Bedeutung, 16. dtGTag 1907. 203. Gantner, J.: Grundformen der europäischen Stadt, Wien 1928. 204. Werner, H.: Das bastionäre Befestigungssystem und seine Einwirkung auf den Grundriß deutscher Städte, Würzburg 1935. 205. Wünsche, A.: Die Gestalt der Städte im Bereich des ehemaligen Fürstbistums Münster, Diss. Münster, Gütersloh 1937. 206. Coppolani, J.: Les lotissements dans l'extension de la ville de Toulouse, RevG Pyrénées 1943 (14), 169—203. 207. Wright, A. J.: Ohio town patterns, GRev. 1937 (27). 208. Leyden, F.: De Hoofsteden der drie noord-oostelijke Provincien, TEcG 1938 (29), 1—14. 209. Dziewonski, K.: Changes in polish urban settlement, CzasopismoG 1947 (17), 202—232. 210. Riehl, W. H.: Augsburger Studien, in: Kulturstudien aus 3 Jahrhunderten, Stuttgart 1862. 211. Hamm, E.: Deutsche Städtegründungen im Mittelalter, RFuRO 1941. 212. Umlauf, J.: Zur Stadtplanung in den neuen deutschen Ostgebieten, RFuRO 1941.
213. Hundertmark, E.: Stadtgeographie von Braunschweig, Prov.Inst.LPLdVk Niedersa UnivGöttingen A I 9, Oldenburg 1941. 214. Sauerteig, H.: Stadtgeographie von Duderstadt, Wirtsch.wiss.Ges. Niedersa A 55, Oldenburg 1940. 215. Kresing, F. J.: Hamm als Stadtsiedlung, Phil.Diss. (M) Münster 1947. 216. Beuermann, A.: Hann.-Münden, Göttinger GA 9, 1951. 217. Schwarz, G.: Regionale Stadttypen im niedersächsischen Raum zwischen Weser und Elbe, FdtLdkd 66, Remagen 1952. 218. Parkins, A. E.: Profiles of the Retail Business Section of Nashville, Tenn. and their interpretation, AnnAssAmG 1930 (20), 164—175. 219. Cleef, E. van: The urban profile, AnnAssAmG 1932 (22), 237—241. 220. Coppolani, J.: Physionomie et répartition fonctionnelle des quartiers de Toulouse, RevGPyrénées 1942 (13), 17—59. 221. Roe-wer, H.: Funktionale Stadttypen am Beispiel linksnieder-rheinischer Städte, Diss. (M) Göttingen 1952. 222. Con-zen, M. R. G.: The scandinavian approach to urban geog-raphy, NorskGT 1942 (12), 86—91. 223. Tricart, G.: Contribution à l'étude des structures urbaines, RevGLyon 1950 (25), 145—156. 224. Dörmann, H.: Duisburg-Mei-derich, Frankf.GH. 1951 (25) H 2.
225. Engström, G. — Jonsson, O.: Industrien i Göteborg, Gothia 1937 (4), 193—223. 226. Hilden, K.: The indu-ustrial structure of the towns in Finland, Terra 1945. 227. Forchhammer, G.: Københavns Industris Lokalisering, GT 1946/47 (48), 74—109. 228. Dussart, F. — Spork, J.—Alexandre, J. — Malburuy, P.: Contributions à l'étude géographique de la region industrielle liégeoise, Cercle GLiégeois 76 Trav, 1952. 229. Zierer, C. M.: Scranton as an urban community, GRev. 1927 (17), 415—428. 230. Perrin, M.: Saint-Etienne et sa région économique, Tours 1937. 231. Weis, D.: Die Großstadt Essen, FdtLdk 59, Landshut 1951. 232. McCann, C. C.: Studie über eine Atomstadt, KölnerZSoz. 1951/52 (4), 475—489. 233. Vol-lans, E. C.: Derby: a railway town and regional centre, Tr.pap. 1949, InstBritG 1951. 234. Fichet, J.: Charleroi, Charleroi 1935. 235. Leborgue, J. R.: Le site et l'évolu-tion urbaine de Douai, AnnG 1950 (59), 109—121.
236. Amphoux, M.: Géographie portuaire et économie portuaire, La Porte Océane 1951 (7). 237. Amphoux, M.: Cadre géographique et fonctions portuaires, La Porte Océane, 1950 (6). 238. Vigarié, A.: La notion d'arrière-pays en économie portuaire, La Porte Océane 1950 (6). 239. Boerman, W. E.: The need for special examination of particular aspects of port geography TEcSocG 1951 (42). 240. Weigend, G. H.: Ports: Their hinterlands and „forelands“, GRev. 1952 (42). 241. Ullmann, E. D.: Mo-bile: Industrial seaport and trade center, Diss. Chicago 1940. 242. Jones, J.: The growth of Bristol, Tr. pap. 1946, InstBritG 1946. 243. Ouren, T.: The traffik in the port of Fredrikstad, NorskGT 1946 (11), 97—137. 244. Thoman, R. S.: Portland, Maine, EcG 1951 (27). 245. Brookfield, H. C.: Cobh and Passage West, IrishG 1952 (2), 156—167.
246. Jefferson, M.: The Law of the Primate City, GRev. 1939 (29). 247. Spate, O. H. K.: Factors in the develop-ment of capital cities, GRev. 1942 (32), 622—631. 248. Munro, W. B.: City, EncyclSocSci. Bd. 3, New York 1949. 249. Hromádka, J.: Le problème de la capitale de la Slovaquie, BSSerbeG 1949 (29), 77—86. 250. Khalil Ullah Kureishy: Choice of Pak Capital, Pakistan GRev. 1950, 13—25. 251. Sung-Chiao Chao-Pei: A preliminary study on the urban geography of Nanking, JGShina 1950 (17). 252. Spencer, J. E.: Changing Chungking, GRev. 1939 (29), 46—60. 253. Beynon, E. D.: Budapest: An Ecological Study, GRev. 1943 (33), 256—275. 254. Robequain, Ch.: Une capitale montagnarde en pays tropicale: Tananarive, RevGAlpine 1949 (37), 273—330.
255. Credner, W.: Kultbauten in der hinterindischen Landschaft, Erdkunde 1947 (1). 256. Laserre, P.: Lourdes, Pirineos 1949 (5). 257. Fehn, H.: Der Wallfahrtsort Alt-ötting, MGGesMünchen 1949/50 (35). 258. Ganssin, P. G.: La ville du Puy en Velay et ses pèlerinages RevGLyon 1950 (26), 243—272. 259. Strzygowski, W.: Erholungs-räume und Reiseziele der Bevölkerung Wiens, MGGes Wien 1942 (85). 260. Burkhardt, H.: Der Wiesbadener Fremdenverkehr und seine wirtschaftliche Bedeutung, Diss. Frankf. (M) 1946. 261. Gilbert, E. W.: The growth of Brighton, GJ 1949 (114), 30—52. 262. Gilbert, E. W.: The industrialisation of Oxford, GJ 1947 (109), 1—25. 263. Thomas, L. B.: Development of Chula vista, Calif. EcG 1950 (24), 65—69. 264. Martin, R.: Miami, GHel-vetica 1951 (6), 115—123. 265. Martin, R.: Beiträge zur Stadtgeographie von Luzern, Diss. Zürich 1951.
266. Harris, Ch. D.: A functional classification of cities in the United States, GRev. 1943 (33), 86—99. 267. Keu-

- ning, H. J.: Een Typologie van Nederlandse steden, TEc SocG 1950 (41), 187—206. 268. *Nelson, H.*: Les caractères des villes et des agglomérations urbaines en Suède au point de vue de la géographie économique, SvenskGÅrsbok 1928 (4), 7—19. 269. *Aurousseau, M.*: The distribution of population, GRev. 1921 (11), 563—592. 270. *Hochholzer, H.*: Geographische Betrachtungen zur Großstadtfrage, GZ 1937 (43), 41—57. 271. *Reilly, W. J.*: The Law of Retail Gravitation, New York 1931. 272. *Fürst, G.*: Stadt und Land in der Methode der Statistik, Allg.Stat.Arch. 1930. 273. *Thirring, L.*: Einige Bemerkungen zur Statistik der Agglomerationsverhältnisse der Bevölkerung, Bevölkerungsfragen 1937. 274. *Vooy, A. C. de.*: „Stad“ en „Platteland“ in de Statistiek, TEcG 1938 (29). 275. *Filipovic, M.*: A propos des „bourgs“ dans les villages, BullSSerbeG 1949 (24), 33—39. 276. *Spitta, P.*: Die nahzentralen Orte der Stadt Oldenburg, DtGBL. 1949 (45), 85—206. 277. *Grafen-Nagel, E.*: Die Fleckensiedlungen um Göttingen, Göttinger GAbh. 1951. 278. *Enequist, G.*: Sveriges mindre tätorter, Ymer 1947, 241—285. 279. *Enequist, G.*: Väd är en tätort? In: Tätorter och omland (Ed. Enequist), Lund 1951. 280. *Finch, C.* — *Trewartha, G.*: Elements of Geography, New York u. a. 1949.
281. *Chrastaller, W.*: Die zentralen Orte Süddeutschlands, Jena 1933. 282. *Schlüter, O.*: Bemerkungen zur Siedlungsgeographie, GZ 1899. 283. *Olbricht, K.*: Deutsche Großstädte als geographische und wirtschaftliche Einheiten, PM 1913, II. 284. *Isachsen, F.*: Les traits géographiques principaux du commerce de distribution d'Oslo dans l'intérieur, SvenskGÅrsbok 1928 (4), 91—116. 285. *Dickinson, R. E.*: The regional functions and zones of influences of Leeds and Bradford, Geography 1929/30 (15), 548—557. 286. *Dickinson, R. E.*: Markets and market areas of East Anglia, EcG 1932. 287. *Platt, R. S.*: An urban field study: Marquette, Mich. AnnAssAmG 1931 (11). 288. *Chabot, G.*: Les zones d'influence d'une ville, CR CongrIntG Paris 1931 III, Sect. IV—VI, Paris 1934. 289. *Ullmann, E.*: A Theory of Location for Cities, AmJ Soc 1940/41 (46). 290. *Smailes, A. E.*: The urban mesh of England and Wales, Tr. pap. 1946, InstBritG, London 1946. 291. *Bartosewicz, L.*: Essai de déterminer la sphère de l'influence culturelle de Lublin, AnnUniv. Curie Lublin BIII, 6, 1948. 292. *Haughton, J. P.*: Irish Local Newspapers, IrishG 1950 (2), 52—57. 293. *Lorenz, H.*: Die Lebensmittelversorgung Plauens, Würzburg 1934. 294. *Brosius, W.*: Die Lebensmittelversorgungsgebiete der Stadt Frankfurt a. M., RhMain F 10, 1934. 295. *Meyer, K.*: Die Gemüseversorgung der Stadt Zürich, Diss. Zürich 1945. 296. *Baumann, G.*: Geographische Studien über Eksjö, Nässjö, Vetlanda, Tranas und deren Handelsgebiete, SvenskGÅrsbok 1935 (11), 7—34. 297. *Bucht, L.*: Das Handelsgebiet der Stadt Härnosand, SvenskGÅrsbok 1944, 146—173. 298. *Kwantes, J.*: Enige beschouwingen over het bepalen van de reikwijdte en intensiteit van de verzorgingsfunctie van Streekcentra, TEcSocG 1950 (41). 299. *Keuning, H. J.*: Proeve van een economische hiërarchie van de Nederlandse steden, TEcSocG 1948 (39). 300. *Neef, E.*: Das Problem der zentralen Orte, PM 1950 (94), 6—17.
301. *Suret-Canale, J.*: Les liaisons routières de Toulouse et de sa région, RevGPyrénées 1944 (15). 302. *Godlund, S.*: Bus services, Hinterlands, and the Location of urban settlements in Sweden, specially in Scania, LundStG B 3 1951. 303. *Green, F. H. W.*: Motor-bus Centres in Southwest England considered in relation to population and shopping facilities, InstBritG Publ. 14 1949. — 304. *Green, F. H. W.*: Town and Country in Northern Ireland, Geography 1949 (34), 89—96. 305. *Green, F. H. W.*: Urban Hinterlands in England and Wales: An Analysis of Bus Services, GJ 1950 (116), 84—88. 306. *Green, F. H. W.*: Bus services in the British isles, GRev. 1951 (41). 307. *Fleming, J. B.* — *Green, F. H. W.*: Some relations between country and town in Scotland, ScottGMag 1952 (68), 2—12. 308. *Carol, H.* — *Werner, M.*: Städte — wie wir sie wünschen, Zürich 1949. 309. *Hartke, W.*: Das Arbeits- und Wohnortgebiet im Rhein-Mainischen Lebensraum, RhMainF 18, 1938. 310. *Hartke, W.*: Pendelwanderung und kulturgeographische Raumbildung im Rhein-Main-Gebiet, PM 1939, 185—190. 311. *Hartke, W.*: Gliederung und Grenzen im kleinen, Erdkunde 1948 (2), 174—179. 313. *Dumont, M. E.*: Les migrations ouvrières du point de vue de la délimitation des zones d'influence urbaine et la notion de zone d'influence prédominante, BSBelgeEtG 1950 (19). 314. *Kant, E.*: About migration in Estonia in connection with complementary areas of Estonian towns, SvenskGÅrsbok 1946 (22). 315. *Bergsten, K. E.*: Variability in Intensity of Urban Fields as illustrated by Birth-places, LundStG B 3, 1951. 316. *Willi, A.*: Die Stadt Rosenheim, FdtLdk 51, Landshut 1951. 317. *Huib, A.*: Regionale Begabungsunterschiede in der bayerischen Jugend, in: Raum und Gesellschaft, Bremen-Horn 1952. 318. *Temme, A.*: Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie einer niedersächsischen Stadt und ihres Lebensraumes, JbGGes Hannover 1936/37. 319. *Mathiesen, I.*: Verden und sein Lebensraum, JbGGesHannover 1938/39. 320. *Mathiesen I.*: Die Stadt als geographisches Problem, Landschaft und Land (Obst-Festschrift), Remagen 1951, 149—168. 321. *Höhl, G.*: Bayreuth, die Stadt und ihr Lebensraum, MGGesMünchen 1942/43 (34). 322. *Zierer, C. M.*: Melbourne as a functional center, AnnAssAmG 1941 (31), 251—288. 323. *Tietzsch, I.*: Stadtgeographie von Weimar, Jena 1949. 324. *Jones, E.*: Tregaron, a welsh market town, Geography 1950 (35), 20—31. 325. *Früh, H.*: Beiträge zur Stadtgeographie Schaffhausens, Diss. Zürich 1950.
326. *Keuning, H. J.*: Meppel als Vestingsplaats van industrieën, TEcG 1938 (29), 57—63. 327. *Pownall, L. L.*: Feilding: A rural township and its region, New Zealand G 1947 (3), 161—177. 328. *Nelson, H. J.*: The livelihood structure of Des Moines, Iowa, Res. pap. 4 UnivChicago 1949. 329. *Schilling, M.*: Analytische Untersuchung der wirtschaftlichen und kulturellen Einflußsphäre der Stadt Darmstadt, Darmstadt 1935. 330. *Kühne, G.*: Die Stadt Kamenz in den Beziehungen zu ihrem Hinterland, Dresden 1937. 331. *David, L. M.*: Service Areas of Elmwood, Indiana, Diss. Chicago 1937. 332. *Klemet, H.*: Die Stadt Hanau und ihr Umland, RhMainF 24, 1940. 333. *Paschinger, H.*: Die Stadt Klagenfurt in ihren Beziehungen zu ihrem Hinterland, Carinthia 22 1950 (139/140), 87—107. 334. *Annabeim, H.*: Die Raumgliederung des Hinterlandes von Basel, Wirtsch. u. Verw. Basel 1950, 3. 335. *Manshard, W.*: Die Abgrenzung des großstädtischen Einflußbereiches von Portsmouth, Erdkunde 1952 (6), 27—34. 336. *Ajo, R.*: Tampereen liikennealue, PublUniv. Helsinki 11, 1944. 337. *Tuominen, O.*: Das Einflußgebiet der Stadt Turku im System der Einflußgebiete SW-Finnlands, Fennia 1949 (71). 338. *Neef, E.*: Das Problem der zentralen Orte, PM 1950 (94), 6—17. 339. *Neef, E.*: Die zentralen Orte als Glied der Kulturlandschaft, DtGTag 1951, Remagen 1952. 340. *Lösch, A.*: Die räumliche Ordnung der Wirtschaft, Jena 1940. 341. *Carol, H.*: Die Wirtschaftslandschaft und ihre kartographische Darstellung, GHelvetica 1946 (1), 246—279. 342. *Carol, H.*: Industrie und Siedlungsplanung, Plan 1951, No. 6. 343. *Carol, H.*: Das agrargeographische Betrachtungssystem, GHelvetica. 1952 (7). 344. *Wylder, P. H. A.*: La struttura funzionale del Canton Ticino, Diss. Zürich 1952. 345. *Casas Torres, J. M.*: Primeros resultados de una encuesta sobre mercados y comarcas naturales de Aragón, EstudG 1945, 443—459. 346. *Casas Torres, J. M.* — *Floristán Samanes*: Un mapa de los mercados de la provincia de Huesca, EstudG 1945, 461—487. 347. *Casas Torres,*

- J. M. — Pardo Cajal, J.*: Un mapa de los mercados de la provincia de Zaragoza, *EstudG* 1945, 489—523. 348. *Casas Torres, J. M. — Araus Azlor, J.*: Un mapa de los mercados de la provincia de Teruel, *EstudG* 1945, 525—557. 349. *Casas Torres, J. M. — Abascal Garayoa*: Mercados geográficos y ferias de Navarra, *Monogr. EstudPirenaicos G 3*, Zaragoza 1948. 350. *Basterrecha Ichaso, J.*: Mercados geográficos y ferias de Vascongadas, *Pirineos* 1951 (7), 49—308.
351. *Christaller, W.*: Raumtheorie und Raumordnung, *Arch. f. WirtschPl.* 1941, 1. 352. *Christaller, W.*: Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa, *Frankfurter GH* 1950 (24) H 1. 353. *Christaller, W.*: Die Parallelität des Verkehrs und der zentralen Orte, dargestellt am Beispiel der Schweiz, *DtGTag* 1951, Remagen 1952. 354. *Klöpper, R.*: Das Netz der zentralen Siedlungen in Niedersachsen, *DtGTag* 1951, Remagen 1952. 355. *Schultze, J. H.*: Zur Anwendbarkeit der Theorie der zentralen Orte, *PM* 1951 (95), 106—110. 356. *Hottes, K. H.*: Die zentralen Orte im oberbergischen Lande, *Diss. Köln* 1950 (M). 357. *Schöller, P.*: Die rheinisch-westfälische Grenze zwischen Ruhr und Ebbegebirge. Ihre Auswirkungen auf die Sozial- und Wirtschaftsräume und die zentralen Orte, *FDtLdk Remagen* 1953. 358. *Schlier, O.*: Die zentralen Orte des deutschen Reiches, *ZGesE* 1937, 161—170. 359. *Enequist, G.*: Tätorter och omland (Sammelwerk) *LundStG B 3*, 1951. 360. *Cleef, E. van*: Hinterland and Umland, *GRev.* 1941 (31), 308—311. 361. *Schöller, P.*: Methoden zur Erfassung zentraler Orte und ihrer Bereiche (M. unveröff.) 1953. 362. *Otremba, E.*: Der Bauplan der Kulturlandschaft, *Die Erde* 1951/52 (3), 233—245. 363. *Bromek, K.*: The system of service centers in Poland with special consideration to the Krakow Voivodship, *PrzeglagG* 1948 (21), 287—292. 364. *Gley, W.*: Lage und Verteilung der Städte im alten Rußland, *Die Erde* 1951/52 (3), 319—338. 364a) *Smailes, A. E.*: The Urban Hierarchy in England and Wales, *Geography* 1944 (29). 365. *Smailes, A. E.*: The Analysis and Delimitation of Urban Fields, *Geography* 1947 (32):
366. *Hassinger, H.*: Basel, ein geographisches Städtebild, *Breslau* 1927. 367. *Bobek, H.*: Innsbruck, eine Gebirgsstadt, *FDtLdk* 25, 3, Stuttgart 1928. 368. *Blanchard, R.*: Grenoble, Paris 1911 (1. Aufl.) 1935 (3). 369. *Aagesen, A.*: Træk af Næstveds Bygeografi, *GT* 1946/47 (48), 8—26. 370. *Caput, J.*: L'Evolution géographique d'une petite capitale régionale: Pau, *RevGPyrénées* 1947/48 (18). 371. *Smet, L. de*: Steden van Zuid-Ostvlaanderen, *TBelgV AardrSt* 1950 (19), 149—168; 169—182; 1951 (20), 133—164; 1952 (21), 113—114. 372. *Harris, Ch. D.*: Salt Lake City, a regional capital, *Chicago* 1940. 373. *Ekestvedt, G. - Löfberg, S. — Rudberg, S.*: Stadsgeografiska studier över Uppsala, *Geografica* 15, 1944. 374. *Wyß, F.*: Solothurn, Solothurn 1947. 375. *Otremba, E.*: Nürnberg, *FDtLdk Landshut* 1950. 376. *Dumont M. E.*: Gent, 2 Bd Brugge 1951. 377. *Ficke, E.*: *Buxtehude*, *HamburgerGSt* 1, 1952.
378. *Morandi, M.*: Saggi di geografia urbana, *PublIstG UnivTrieste* 2, 1943. 379. *Murphy, R. E.*: Johnstown and York, *AnnAssAmG* 1935 (25), 176—196. 380. *Leyden, F.*: Arnhem, Apeldoorn en de IJsselsteden, *TEcG* 1937 (28), 161—182. 381. *Leyden, F.*: Drie voormalige Vestingen, *TEcG* 1938 (29), 81—96. 382. *Leyden, F.*: Het urbanisme in Twente, *TEcG* 1938 (29), 107—120. 383. *Ficke, K.*: Typen niederelbischer Geestrandstädte, *Mecking-Festschr. Bremen-Horn* 1949. 384. *Geddes, A.*: Burls of Laich and Brae, *ScottGMag.* 1945 (61). 385. *Mayer, R.*: Die Alföldstädte, *AbhGGesWien* 1940. 386. *Klöpper, R.*: Niedersächsische Industriekleinstädte geographisch betrachtet, *Prov. Inst. LPLdVKNiedersa. Univ. Göttingen AI*, 14, 1941. 387. *Schwarz, G.*: Das Problem der regionalen Städtetypen an europäischen Beispielen, *DtGTag* 1951, Remagen 1952.
388. *Busch-Zantner, R.*: Zur Kenntnis der osmanischen Stadt, *GZ* 1932. 389. *Lehmann, H.*: Das Antlitz der Stadt in Niederländisch-Indien, in: *Ldk. Forsch.* (Krebs-Festschrift), Stuttgart 1936. 390. *Passarge, S.*: Stadtlandschaften der Erde, Hamburg 1930. 391. *Wilhelmy, H.*: Die spanische Kolonialstadt in Südamerika, *GHelvetica* 1950 (5), 18—36. 392. *Wilhelmy, H.*: Gestaltwandel der Städte Südamerikas, *Die Erde* 1950/51 (2). *Wilhelmy, H.*: Südamerika im Spiegel seiner Städte, Hamburg 1952. 394. *Fugier, A.*: Buenos-Aires et ses problèmes de croissance, *Cah. d'outre-mer*, 1949 (2), 97—111. 395. *Lighton, G.*: Georgetown and its trade, *Geography* 1950 (35), 228—239. 396. *Pereira de Aranjó-Goulart, E.*: A cidade de Olimpia, *Bol PaulistaG São Paulo* Nr 9 1951. 397. *Stanislawski, D.*: The anatomy of eleven towns in Michoacan, *Univ.Texas Inst.Latin-Am.St.* 10, Austin 1950. 398. *Rodenwaldt, E.*: Probleme des Städtebaues in Kolonialländern, *Tropenhygien.Schr. R.* 1, Stuttg. 1941. 399. *Dresch, J.*: Villies d'afrique occidentale, *Cah. d'outre-mer* 1950 (3), 200—230. 400. *Whittlesey, D.*: Dakar and the other Cape Verde Settlements, *GRev.* 1941 (31) 401. *Joly F.*: Casablanca, *Cah. d'outre-mer* 1948 (1), 119—148. 402. *Em-salem, R.*: Les villages indigènes d'Oran, *RevGLyon* 1950 (25), 289—299. 403. *Moresin, H.*: Les faubourgs indigènes de Rabat, *Cah. d'outre-mer* 1950 (3), 66—76. 404. *Jarrett, H. R.*: Bathurst, *Geography* 1951 (36), 98—107. 405. *Dresch, J.*: Villes congolaises, *RevGHumaine d'Ethn.* 1948 (1) Nr. 3, 3—24. 406. *Munger, E. S.*: Relational patterns of Kampala, Uganda, *Res. pap. 21 UnivChicago* 1951. 407. *Chesneaux, J.*: Notes sur l'évolution récente de l'habitat urbain en Asie, *L'inf. G.* 1949 (13); 1950 (14). 408. *Dobby, E. H. G.*: Singapore: Town and country, *GRev.* 1940 (30), 84—109. 409. *Spate, O. H. K. — Trueblood, L. W.*: Rangoon, *GRev.* 1942 (32), 56—73. 410. *Ghosh, S.*: The urban pattern of Calcutta, India, *EcG* 1950 (26), 51—58. 411. *Hughes, R. H.*: Hong Kong, *GJ.* 1951 (117), 1—23. 412. *Spate, O. H. K. — Ahmad Enayat*: Five Cities of the Gangetic Plain, *GRev.* 1950 (40). 413. *Sauvaget, J.*: Alep, Paris 1941. 414. *Haushofer, K.*: Großstadtproblem der Monsunländer, *Arch.Bev. wiss. Bev. pol.* 1942, 257—273. 415. *Mecking, L.*: Japans Häfen, ihre Beziehungen zur Landesnatur und Wirtschaft, *MGGesHamburg* 1931 (42). 416. *Trewartha, G. T.*: Japanese cities, *GRev.* 1934 (24), 404—417. 417. *Schubert, K.*: Die Großstädte Japans, *MGGesHamburg* 1944 (48). 418. *Ginsburg, N. S.*: Ch'Ang-ch'ung, *EcG* 1947 (23), 290—307. 419. *Ginsburg, N. S.*: Ch'ung-Tao, *EcG* 1948 (2), 181—200. 420. *Wen, C. W.*: Chukiang, *JGSChina* 1948 (15), No. 1. 421. *Keiji Tanaka*: The transformation of a shopping thoroughfare in Skegami, *The HumanG(Jin-bun-Chiri)* 1952 (4) I.
422. *Harris, Ch. D.*: Ethnic groups in cities of the Soviet Union, *GRev.* 1945 (35). 423. Das neue Bauschaffen und die Bauindustrie, *Schr.Reihe „Der Fünfjahrplan“* H 2, Berlin (Ost) 1951. 424. *Collein, E.*: Fragen des deutschen Städtebaues, Berlin (Ost) 1952. 425. *Ulbricht, W.*: Der Aufbau der Städte und die Fragen der Architektur, *Dokumente der DDR* H 13, Berlin (Ost) 1950. 426. *Leucht, K. W.*: Die sozialistische Stadt des Eisenhüttenkombinates Ost, *Dt.Architektur* 3/1952, Berlin (Ost). 427. *Vrhovac, O.*: Caractéristique économo-géographique de Svetozarevo, *Acad.Serbe, Rec. Trav. T.* 14, InstG Nr. 3, Belgrad 1951.