

BIBLIOTEKA  
Instytutu  
Bałtyckiego  
w Bydgoszczy

~~2633 II~~

Jg 7.

Dr. Frida Reiche

# GREIFSWALD

Eine Stadtmonographie  
auf geographischer Grundlage

Mit 5 Tafeln

Gedruckt mit Unterstützung der Stadt  
und Geographischen Gesellschaft Greifswald



Greifswald  
Verlag von Bruncken & Co.  
1925



Acc 50/30  
1103092  
v. Jg. 58  
Fr  
570914

Dr. Frida Reiche

# GREIFSWALD

Eine Stadtmonographie  
auf geographischer Grundlage

Mit 5 Tafeln

Gedruckt mit Unterstützung der Stadt  
und Geographischen Gesellschaft Greifswald



Greifswald  
Verlag von Bruncken & Co.  
1925

Nie wypożyczyć się do domu

|| 410362



 **Biblioteka Główna**  
Uniwersytetu Gdańskiego



1100545669

Die Arbeit hat im Jahre 1924 der Philosophischen Fakultät der Universität Greifswald als Dissertation vorgelegen und hat den Stoff bis 1923 verwertet.

D 119/23/05

201-

## Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung: Methode und Ziel geographischer Stadtbeschreibung	5
A. Propädeutischer Teil:	
I. Kapitel: Siedlungsraum und Siedlungsgrenze . . . . .	6
II. Kapitel: Physiogeographische Grundzüge des Stadt- gebiets . . . . .	10
III. Kapitel: Natürliche und wirtschaftliche Bedingungen für die Anlage der Ursiedlung . . . . .	14
B. Morphologischer Teil:	
IV. Kapitel: Die Analyse des Stadtplans	
a) im allgemeinen . . . . .	18
b) im besonderen	
1. Moderne Orientierungspläne . . . . .	22
2. Stadtgrundrisse aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts . . . . .	23
3. Perspektivische Stadtpläne des 17. Jahr- hunderts . . . . .	24
V. Kapitel: Der Grundriß der Innenstadt	
a) Die Straßen . . . . .	26
b) Die Plätze . . . . .	31
Ergebnis der Plananalyse	
VI. Kapitel: Der Aufriß	
a) Die Stadtsilhouette . . . . .	45
b) Der Marktaufriß . . . . .	49
c) Die Wohnhaustypen . . . . .	53
C. Physiologischer Teil . . . . .	62
VII. Kapitel: Die Kulturorgane	
a) Die Universität . . . . .	63
b) Die Kirchen . . . . .	65
c) Die Schulen . . . . .	66
VIII. Kapitel: Die Wirtschaftsorgane . . . . .	66
a) Das Salzwerk und sein Verfall . . . . .	67
b) Die Räucherindustrie . . . . .	68
c) Der Schiffbau . . . . .	71
d) Die Eisenbahnwerkstätte . . . . .	71
e) Die Organe der Landwirtschaft . . . . .	72

	Seite
IX. Kapitel: Die Verkehrsorgane . . . . .	78
a) Verkehrsstätten )	
Verkehrsmittel	
Verkehrslinien	
Verkehrsobjekte	} für den Seeverkehr . . . 79
b) Verkehrsstätten )	
Verkehrsmittel	
Verkehrslinien	
Verkehrsobjekte	} für den Landverkehr . . . 81
Schluß:	
X. Kapitel: Bevölkerungsbewegung und Wohndichte . . .	86
Anhang:	
Literaturverzeichnis . . . . .	90
Tafel I—V.	

---

## Einleitung.

### Methoden und Ziele geographischer Stadtbeschreibung.

Die Stadt ist ein Element der Kulturlandschaft und als solches Gegenstand geographischer Forschung. Nicht nur ihre „geographische Bedingtheit“, ihr ursächlicher Zusammenhang mit der Landesnatur, sondern ihre sichtbare körperliche Erscheinung unterliegt der wissenschaftlichen Analyse.

In diesem Sinne suchten *Schlüter* und *Hassinger* durch methodische Schriften<sup>1)</sup> und Beispiele<sup>2)</sup> zu Spezialarbeiten auf dem Gebiete der Stadtgeographie anzuregen, die der modernen einheitlichen Auffassung von physischer Erdkunde und Anthropogeographie mehr gerecht würden als jene älteren durch *Ritter* und *Ratzel* beeinflussten Darstellungen, die das Problem der Abhängigkeit der menschlichen Ansiedlungen von den geographischen Faktoren in den Vordergrund stellten, dagegen eine erklärende Beschreibung und kartographische Wiedergabe des Siedlungsbildes vermissen ließen.

Analog der modernen Entwicklung der Länderkunde, wo an Stelle der kombinatorischen Methode die „planvolle Landschaftszergliederung“ (*Passarge*) oder „Zellanalyse“ (*Braun*) getreten ist, erstrebt auch die Siedlungskunde eine analytische Untersuchungsmethode, deren Ergebnisse dann nach Möglichkeit kartographisch festgelegt werden sollen.

Ansätze nach dieser Richtung zeigen fast alle jüngeren Arbeiten auf dem Gebiet der Stadtgeographie. Doch ist das

---

1) *Schlüter*: „Bemerkg. z. Siedlungsgeog.“ (Geogr. Ztschr. V, 1899). — *Hassinger*: „Über Aufgaben der Städtekunde“, *Peterm. Mitt.* 56. Jg. 2. Hbb. 1910.

2) *Schlüter*: „Die Siedlungen im nordöstl. Thüringen“. Berlin 1903. — *Hassinger*: „Verkehrs- u. Siedlungsgeog. von Wien“. *Mitt. Geog. Ges. Wien* 1910.

analytische Prinzip vielfach durchbrochen. Neben solchen Kapiteln, in denen die Darstellung entwicklungsgeschichtlich fortschreitet, zeigt dies meist schon der Anfang. Hier pflegt der Verfasser die „Lage“ der betreffenden Siedelung zu erörtern. Daraus ergeben sich sofort eine Unsumme von Beziehungen. Denn mit der Lage sind zugleich ganz bestimmte klimatische, geologische und morphologische Verhältnisse gegeben, die dem Stadtbilde ihren Stempel aufdrücken und einen entsprechenden baulichen und wirtschaftlichen Typus schaffen. In diesem Sinne bezeichnet *Ratzel* die Lage als den „inhaltsreichsten geographischen Begriff“. Hier wurzelt letzten Endes jeder Versuch der kausalen Erfassung einer Erscheinungsform der Erdoberfläche. So ist es nur natürlich, daß wir im Verlaufe unserer Untersuchung immer wieder auf ihn zurückgeführt werden. Jedoch von dem Begriff der Lage *a u s z u g e h e n*, bedeutet eine Umkehrung der Methode, die das Abzuleitende schon in den Ansatz aufnimmt.

Dieser Fehler wird vermieden, wenn wir von der unmittelbaren Anschauung des gegebenen Siedlungsraumes ausgehen und zunächst seinen besonderen Formcharakter rein beschreibend zum Ausdruck bringen. Dabei werden sich die Probleme, die einer wissenschaftlichen Aufklärung harren, ganz von selbst herauschälen. Ihre Lösung wird dann sowohl jene allgemeine Gesetzmäßigkeit, die sich in der „Lage“ und der „historischen Entwicklung“ ausdrückt, als auch die besonderen lokalen Verhältnisse zu berücksichtigen haben.

## A. Propädeutischer Teil.

### I. Kapitel:

#### Siedlungsraum und Siedlungsgrenze.

Der Gesamteindruck, den die Stadt Greifswald in dem Beschauer hervorruft, ist der eines klar gegliederten, in seinen Teilen regelmäßigen Organismus: In elliptischer Krümmung umschließt ein zum Teil noch heute über das Stadtniveau erhöhter Wall den zentralen Stadtkörper. Peripherisch lagern sich daran die sogenannten

Vorstädte, deren jede einen nach Größenordnung, Bebauung und Wirtschaftscharakter von der anderen unterschiedenen Typus aufweist. Ein gemeinsames Merkmal dieser Vorstädte jedoch bildet ein Straßenzug, der wie die Hauptader eines Blattes die bebaute Fläche durchzieht und sie an den Zentralkörper der Innenstadt anheftet.

Die nördlich gelegene Stralsunder Vorstadt zeigt ein frühes Stadium der Vorstadtentwicklung, wo die Hauptader noch keine Ansätze zur seitlichen Verzweigung aufweist; die südlich gelegene Gützkower und Anklamer Vorstadt hingegen bieten das Bild einer reifen Entwicklung, die durch vollständige Aufteilung der Fläche charakterisiert ist. Grimmer und Wolgaster Vorstadt im Westen und Osten nehmen eine Zwischenstellung ein.

In jedem Falle aber beobachten wir, daß sich die oben erwähnte Hauptader über das Weichbild der Stadt hinaus fortsetzt und als Landstraße die Nachbarstädte Stralsund, Grimmen, Gützkow, Anklam, Wolgast erreicht. Diese Wahrnehmung läßt uns das Prinzip erkennen, das der für Greifswald charakteristischen Form der Stadterweiterung zugrunde liegt und für den Verlauf der Siedelungsgrenze bestimmend wird: Es ist das Prinzip des strahlenförmigen Wachstums, das allen Verkehrsstädten eigen ist und durch Anlehnung der Bebauung an die Verkehrsstraßen als Leitlinien entsteht.

*Ratzel* bezeichnet es als das „natürliche Wachstum“ aller offenen Städte im Gegensatz zu dem durch Erweiterung der Stadtmauer erzwungenen unnatürlichen Wachstum einer mittelalterlichen Siedelung. Seitdem die Städte aufgehört haben, sich durch Mauern, Wälle und Gräben von ihrer Umgebung abzuschließen, hat somit ihre Peripherie die künstlich erzwungene Regelmäßigkeit eingebüßt; die geschlossene Siedelungsfläche erscheint aufgelöst in langgestreckte Siedelungszungen; der Übergang von Stadt zu Land vollzieht sich in der Form einer allmählichen Auflockerung.

Die Gruppen der im Kern der Stadt dicht zusammengedrängten Häuser rücken immer weiter auseinander, werden

getrennt durch Gärten, Arbeitsplätze und Werkstätten, bis endlich Äcker, Wiesen und Wälder das eigentliche Land zwischen die letzten Gebäude der Stadt hineinziehen lassen. So entsteht rings um den Kern der geschlossenen städtischen Bebauung eine Zone, in der sich städtische und ländliche Elemente durchdringen.

Allgemein gestaltet sich die Aufgabe der Grenzziehung daher um so schwieriger, je breiter diese Durchdringungszone ausgebildet ist. Ihre räumliche Ausdehnung steht in einem bestimmten Verhältnis zur Größe und zum Wirtschaftscharakter der betreffenden Stadt. „Verschwommenheit des Grenzverlaufs ist eines der wesentlichsten Merkmale der Großstädte, während Kleinstädte, besonders jene, welche fernab von den Weltverkehrswegen liegen und ihren Wirtschaftscharakter während der letzten Jahrzehnte nur wenig veränderten, auch ihre scharfe Grenze ziemlich rein erhalten haben“<sup>1)</sup>.

Die *Stadtfäche* von Greifswald — d. h. das Gebiet der städtischen Bebauung nebst Höfen und Gärten, gewerblichen und landwirtschaftlichen Betrieben, soweit sie in ununterbrochenem räumlichen Zusammenhang stehen — besitzt eine in der Natur deutlich markierte Umrißlinie.

Die *Siedelungsgrenze* läßt die Abhängigkeit von den Bodenverhältnissen klar hervortreten. Der feste ebene Baugrund der diluvialen Grundmoränenlandschaft im Süden von Greifswald gestattet ein natürliches Wachstum der Siedelung nach dem Gesetz der strahlenförmigen Erweiterung. Leider bildet die Anlage der Eisenbahn ein künstliches Hindernis für die freie Entwicklung nach Südwesten. Im Norden umklammert die sumpferfüllte Ryckniederung die Stadt. Neues Baugelände muß infolge der drohenden Grundwassergefahr durch Aufschüttungen mühsam errungen werden; die Häuser der Stralsunder Vorstadt sind zum Teil auf Pfahlrosten errichtet. So ist es verständlich, daß nach dieser Richtung hin die moderne Stadt gegenüber der mittelalterlichen kaum an Raum gewonnen hat. Im Nordwesten be-

1) *Hassinger*, a. a. O.

zeichnet die alte Stadtmauer noch heute die Grenze der Bebauung. Nur längs der Stralsunder Landstraße ist die mittelalterliche Ryckgrenze überschritten worden, und die Stadt versucht keilförmig in das Sumpfbereich vorzustoßen. Das nördliche Ryckufer wird nur von einem Straßenzug begleitet, ebenfalls auf aufgeschüttetem Baugrund; dahinter dehnt sich die sumpfige Niederung, durch einen Deich abgegrenzt. Diesem Deich folgt die Siedelungsgrenze bis zur Spruthschen Werft und springt dann auf das südliche Ryckufer über, das hier analog dem nördlichen auch nur eine Häuserreihe auf künstlich erhöhtem Gelände aufweist. Sumpf und Busch drängt die Siedelungsgrenze auch im Osten fast bis an die mittelalterliche Umwallung. Erst längs der Wolgaster Landstraße ist mit dem diluvialen Geschiebelehm der Grundmoräne wieder fester Baugrund gewonnen, auf dem sich die Stadt fächerförmig ausbreiten kann. In langausgezogenen Strahlen begleitet die Grenze Wolgaster, Anklamer und Gützkower Landstraße. Dann bildet die Barriere der Eisenbahn zugleich die Siedelungsgrenze. Ein einziger Übergang verbindet im Westen die Grimmer Vorstadt mit dem zentralen Stadtkörper. Das sumpfige Gelände des ehemaligen Brandteiches, der im Norden mit dem Ryck in Verbindung steht, verhindert auch hier ein weites Vorspringen der Grenze nach Westen. Sie folgt daher dem Entwässerungsgraben längs der Grimmer Landstraße und begleitet schließlich die Hafentbahn, die Parkanlagen außerhalb der nordwestlichen Stadtmauer einschließend, bis zum Ryck.

Der von der Siedelungsgrenze umschlossene Siedelungsraum bedeckt eine Fläche von 306 ha.

Zusammenfassend läßt sich demnach feststellen, daß die Greifswalder Siedelungsgrenze, in der Natur deutlich wahrnehmbar, entsprechend dem Gesetz des strahlenförmigen Wachstums einer offenen Siedlung verläuft. Wo sich Abweichungen vom normalen Grenzverlauf finden, sind diese durch die besonderen Bodenverhältnisse bedingt, die das folgende Kapitel ausführlicher schildern soll.

## II. Kapitel:

**Physiogeographische Grundzüge des Stadtgebietes.**

Der Verlauf der Siedelungsgrenze wies darauf hin, daß Höhenlage und Formen des Geländes teils fördernd, teils hemmend die Entwicklung des Siedlungsraumes beeinflussen können. Es ist vom geographischen Standpunkt daher unmöglich, die Stadt losgelöst von ihrem Boden und dem natürlichen Zusammenhange mit der Landschaft zu betrachten. Dieser wird um so enger sein, je näher die Stadt dem dörflichen, um so loser, je näher sie dem großstädtischen Typus steht. Aber selbst in diesem Grenzfall würde der Rückschluß von dem Straßengrundplan auf die morphologischen Verhältnisse der Urlandschaft und ihren Einfluß auf die ursprüngliche Ansiedelung das Verständnis für das heutige Siedlungsbild fördern.

Die vergleichende Siedelungskunde hat, indem sie diese Untersuchungsmethode über größere Gebiete ausdehnte, gesetzmäßig sich wiederholende Beziehungen zwischen Lage und Gestalt der Städte nachweisen können. Die Analogien zeigten, daß die Auswahl der Siedlungsstellen keineswegs willkürlich erfolgte, sondern unter bewußter Ausnutzung der physischen Verhältnisse des Bauplatzes und der näheren Umgebung.

*Hahn*<sup>1)</sup>, dem wir die erste zusammenfassende Arbeit über die „Städte der norddeutschen Tiefebene“ verdanken, schreibt: „Man kann sich der Überzeugung nicht verschließen, daß Ansiedelungen und Verkehrswege in dem anscheinend so einfachen norddeutschen Tieflande sogar noch strenger von ihrer Naturumgebung abhängen als in den Gebirgsländern.“

Die gemeinsamen Merkmale der vorpommerschen Städte sind von *Deecke* in einem „Die Beziehungen der vorpommerschen Städte zur Topographie und Geologie ihrer Umgebung“ betitelten Aufsatz<sup>2)</sup> behandelt worden.

1) *Hahn*, „Die Städte der Norddeusch. Tiefebene“. Forschg. zur dtsh. Landes- und Volkskunde I, 3.

2) IX. Jahresbericht der Geogr. Gesellschaft Greifswald 1903/05.

Die Topographie Greifswalds und seiner Umgebung ist typisch für die Stadtanlagen in Vorpommern überhaupt. Die Schilderung<sup>3)</sup> möge von der unmittelbaren Anschauung der Formelemente ausgehen, wie sie ein Rundblick vom Turm der Greifswalder Nikolaikirche darbietet. Entfernungen und Höhenzahlen seien aus dem Meßtischblatt ergänzt:

Unser Gesichtsfeld ist gegen Osten und Norden bis zum Greifswalder Bodden und der gegenüberliegenden Küste von Rügen erweitert, im Süden säumt ein waldbedeckter Landrücken den Horizont. Rings um die Stadt breitet sich flaches ebenes Gelände, wie es die Küstenniederung charakterisiert. Die Küstenlinie selbst ist nur 5 km vom Stadtgebiet entfernt. Durch den Ryckfluß steht Greifswald mit dem Bodden in Verbindung. Er bildet den Abfluß der weiten von Moorflächen und Wasser eingenommenen Niederungen nördlich der Stadt, die sich nur 0,2—0,7 m über den Meeresspiegel erheben. Nur in der Höhe von Neuenkirchen (6 m über NN) taucht trockener Boden aus dem Sumpfgebiet empor. Isoliert ragen buckelförmig flache Rücken auf, so der Friedhofshügel im Westen der Stadt, der Dornberg zwischen dem eigentlichen Rosental und den Sümpfen westlich Klein-Ladebow, der Kooser Berg bei Wampen (11,4) und endlich der Stadthügel selbst (Marktplatz 7,3 m).

Gegen Süden zeigt die Landschaft einen ganz anderen Charakter: Trockenes Gelände erhebt sich in sanften Wellen allmählich ansteigend bis zum Niveau eines geradlinig am Horizont abschneidenden Landrückens. Der Anstieg zwischen Stadt und Landrücken ist jedoch kein gleichmäßiger: Gützkower und Anklamer Landstraße halten sich zunächst stetig in 5—7 m Höhe, gewinnen dann in schnellem Höhenwechsel 20—30 m und kreuzen schließlich bei Helmsbagen und Diedrichsbagen in 34 m Höhe die Plateaufläche, die jenseits wieder zum Peenetal abfällt.

---

3) Im Anschluß an Braun: „Die Stadt Greifswald“. Greifsw. Univ.-Taschenbuch 1919/20.

Überschauen wir nächst der Bodenplastik die Verteilung von Wald, Feld und Sumpf, so zeigt sich als charakteristisches Merkmal der Kulturlandschaft die Verdrängung des natürlichen Waldbestandes zugunsten des Kulturlandes. Feldflur und Weideland sind das beherrschende Element in der Landschaft. Sie legen sich ringförmig um die Stadt und gliedern somit der Zone städtischer Bebauung die Zone des Kulturlandes an, welche wiederum in einem mittleren Abstände von 5 km durch eine Waldzone umsäumt wird. Diese ist jedoch in einzelne selbständige Komplexe aufgelöst: im Südosten der Stadt die Wälder von Eldena — Diedrichshagen — Hanshagen, im Süden der Forst von Potthagen — Weitenhagen, im Westen das Buschholz zwischen Wackerow und Petershagen, im Norden die schmale Waldzone von Kieshof und Neuenkirchen.

Die Verteilung von Wald und Feld gibt zugleich ein Abbild der Bodenzusammensetzung und diese wiederum gestattet Rückschlüsse auf die Entstehungsgeschichte; so leitet die reine Naturbeobachtung zu einer genetischen Betrachtungsweise über.

Die Ausdehnung des Kulturlandes entspricht im wesentlichen der Verbreitung des Geschiebelehms der Grundmoränenlandschaft. Die Nadelwälder südlich Helmshagen-Potthagen-Weitenhagen-Diedrichshagen verraten Sandboden. Entwicklungsgeschichtlich ist diese Zone als Sandrgebiet aufzufassen <sup>4)</sup>, welches eine kürzere Stillstandslage des Eisrandes in der Linie Hinrichshagen-Helmshagen-Weitenhagen-Diedrichshagen-Hanshagen markiert. Die Sandflächen, welche die Forsten von Kieshof und Neuenkirchen tragen, sind als

---

4) *Elbert*: „Die Entwicklung des Bodenreliefs von Vorpommern und Rügen“. X. Jahresber. der Geogr. Ges. Greifswald 1905/06 erwähnt S. 183 diese Zone als „Geröllsandstreifen“. „Derselbe ist ca. 24 km lang und zieht sich in ostwestlicher Richtung von Helmshagen über Hanshagen bis Hohendorf, südwestlich Wolgast.“ — Geröllsandstreifen werden definiert als flachwellige breite Sandfelder, welche als selbständige Glieder der Grundmoränenebene auftreten und dann eine kurze Stillstandslage des Eisrandes bezeichnen.

Talsande <sup>5)</sup> mit der Moräne von Jeesser-Kirchdorf in genetischen Zusammenhang zu bringen. Dazwischen liegt die flachwellige Grundmoränen-Landschaft des Greifswalder Zungenbeckens.

Während also die Grundformen diluvial angelegt sind, verdankt die Küstenregion und die Ryckniederung ihre besondere Ausgestaltung dem Senkungsvorgang der Litorinazeit, welcher die Bodden und Föhrden schuf. Als Verzweigung einer Föhrde ist die Ryckfurche aufwärts bis Wackerow in Verbindung mit der Dänischen Wiek angelegt, ehe hier pflanzliche Verlandung die Moore von Wackerow — „Rosental“ — bis Klein-Ladebow bildete und nur an ihrem Südrande den Wasserlauf des heutigen Ryck freiließ.

Über die Bodenplastik des Stadtgebietes selbst läßt sich außer der Höhenzahl 7,3 auf dem Marktplatz aus dem Meßtischblatt nichts entnehmen, da die Isohypsen innerhalb des Siedlungsraumes nicht gezeichnet sind. Diese Lücke möge der beigefügte Stadtplan mit eingetragenen Isohypsen <sup>6)</sup> im Abstände von 0,5 m ausfüllen (Taf. I).

Das gesamte Stadtgebiet liegt im Mittel 2—7 m über N.N. Die höchsten Punkte finden sich in der Mitte der Lappstraße bei 7,6 und auf dem Marktplatze bei 7,3 m, die tiefsten Stellen in der Mitte der Stralsunder Straße bei 1,3 m und an der Ecke der Hafen- und Marienstraße mit 1,5 m über N.N.

Der Verlauf der Isohypsen entspricht einem flachaufgewölbten ovalen Hügel, der in seiner westöstlichen Längsrichtung im Zuge der Langestraße sanft ansteigt und im Schuhhagen wieder abfällt, auf der ganzen Länge aber gegen Norden und Süden stark nach dem Ryck bzw. dem Stadtgraben abdacht.

5) Talsande bilden auch die Geländewelle in der Linie Elisenhain—Koitenhagen—Gützkower Vorstadt.

6) Die von Ingenieur *Warnhöfer* festgestellten Höhenkurven wurden der Abhandlung von *M. Scholz* „Über die geologischen Verhältnisse der Stadt Greifswald und ihrer Umgebung, besonders in bezug auf die bei Anlage der neuen städt. Wasserleitung gewonnenen Ergebnisse“ — Berlin 1890 — entnommen.

Unter den Veränderungen und Aufschüttungen von mehr als 7 Jahrhunderten ist das geologische Bild der Stadt zwar schwierig, aber dennoch vollständig zu erkennen: Unter der in der Altstadt 1—1,5 m, in den Vorstädten nur 0,3—1 m im Mittel hohen Kulturschicht aus Schutt, Ziegelbrocken und Schlick zieht sich eine 2—4 m starke sandig-lehmige Geschiebemergeldecke hin, die einen durch Bohrungen nachgewiesenen Kern von unterer und mittlerer Kreide einschließt.

In seinem Bau entspricht der Stadthügel dem südlich angrenzenden Diluvialgebiet, mit dem er jedoch nur durch eine schmale Landbrücke zwischen Bahnhof und Gymnasium zusammenhängt. Der Nordfuß des Stadthügels wird unmittelbar von jener Moorschicht berührt, die sich über den Geschiebemergel schiebend, im Westen und Osten mit zwei flachen versumpften Buchten um den Hügel herumschlingt. Dieser feste, höher gelegene Diluvialkern inmitten eines niedrigen alluvialen Verlandungsgebietes erscheint bei Eintritt von Hochwasser, das sich bei Sturmfluten in die Niederungen ergießt, als Insel. Dies charakterisiert am besten die Eigenart der topographischen Lage, welche zugleich für viele Stadtanlagen Pommerns<sup>7)</sup>, ja Norddeutschlands überhaupt, typisch ist.

### III. Kapitel.

#### Natürliche und wirtschaftliche Bedingungen für die Anlage der Ursiedelung.

Aus den Bedingungen der Gegenwart ist es nicht zu erklären, warum gerade die Lage inmitten eines Sumpfbgebietes zur Stadtgründung gewählt wurde. Trotzdem wäre es verfehlt, eine Willkür in der Platzwahl vorauszusetzen. Was heute willkürlich scheint, kann einstmals wohlwogen und streng bedingt gewesen sein; denn mit fortschreitender Kultur

7) Vgl. Kartenausschnitte bei *Deecke*: „Die Beziehungen der vorpommerschen Städte zur Topographie und Geologie ihrer Umgebung“. IX. Jahresbericht d. Geogr. Gesellschaft Greifsw. 1903/05.

tritt eine Umwertung der Ortslagen ein. „Nur die Lage neuer Städte, oder die Lage der Städte in Ländern mit stationärer Kultur läßt sich ganz aus den Bedingungen der Gegenwart erklären. Ältere Städte in geschichtlich fortschreitenden Ländern lassen sich nur aus den Bedingungen der Vergangenheit und Gegenwart zugleich verstehen“<sup>8)</sup>. So müssen wir annehmen, daß in unserem Siedlungsgebiet zur Zeit der ersten Anlage folgende Vorzüge der nächsten Umgebung für die Auswahl der Ortslage maßgebend waren: geeigneter Baugrund, fruchtbarer Boden, die Nachbarschaft von Wasser und ein durch die topographischen Verhältnisse gewährleisteter Schutz gegen feindliche Überfälle.

Im vorigen Kapitel ist der Nachweis erbracht, daß diese Vorbedingungen für die Anlage von Greifswald erfüllt waren: Der ovale 7 m hohe Hügel aus Geschiebemergel bot einen guten und sicheren Baugrund. Durch seine Größe, seine Lage am Ryck und die leichte Zugängigkeit von Süden her war er vor den oben angeführten Hügeln seiner Umgebung ausgezeichnet. Den natürlichen Schutz gegen feindliche Überfälle boten die unpassierbaren Sümpfe und Moore, die den Hügel rings umgürten. Das Schutzmotiv erklärt die entsprechende Bevorzugung der Sumpflage auch bei anderen vorpommerschen Städten (Stralsund, Grimmen, Loitz, Demmin, Barth, Neubrandenburg). In der Ebene sind Wasser und Sumpf das von der Natur gebotene Befestigungsmittel. Ohne Zweifel ist es in strategischer Hinsicht günstig, wenn der feste Boden sich in Gestalt einer Landzunge in das sumpfige Gebiet vorschiebt, wie es bei unserer Stadt der Fall ist. Eine solche Ansiedlung ist dann auf drei Seiten durch Wasser und unwegbares Bruchland geschützt und braucht nur den Zugang vom Lande her künstlich zu schließen. Dieser befindet sich bei Greifswald, wie oben erwähnt, im Süden zwischen Bahnhof und Gymnasium.

Zu diesen allgemeinen Vorbedingungen (Baugrund — Wasser — Schutz) tritt gewöhnlich noch ein besonderes wirt-

8) *Hettner*, „Die Geographie des Menschen“. Verhandlungen des XVI. Dtsch. Geogr.-Tages 1907, S. 279.

schafftliches Moment, welches die Dauer der Niederlassung gewährleistet. So verdankt Stralsund der bequemen Schifffahrt, Demmin alten Handelswegen und Greifswald der Salzgewinnung seine früheste geschichtliche Stellung.

Denn jenseits des Stadthügels treten am nördlichen Ryckufer im Rosental Salzquellen zutage. Ihr Vorhandensein muß schon in prähistorischen Zeiten bekannt gewesen sein; denn in trockenen Sommern blühte an besonders salzreichen Stellen das Salz aus, und noch heute verrät zuzeiten eine weißliche Kruste ausgeschiedener Salzkristalle die Durchtränkung des Bodens mit Sole. Von der Stralsunder Straße bis zur Spruthschen Schiffswerft ist der gesamte Boden mit Salzwasser getränkt, derart, daß vor der Legung der Wasserleitung die Bewohner der Vorstadt Schwierigkeiten hatten, trinkbares Wasser in ihren Pumpen zu finden und sich solches von der andern Seite des Ryck oder aus den nördlicher gelegenen Häusern holen mußten<sup>9)</sup>.

Die Länge dieser Salzzone beträgt etwa 500, die Breite 200—300 m. Salzstellen mit der typischen Vegetation salzliebender Pflanzen finden sich aber weiter vereinzelt bis zur Meierei Ladebow und ebenso nach der anderen Seite bis Heilgeisthof. Genauere Bohr- oder Brunnenprofile liegen aus den Jahren 1824—29 vor. Sie erweisen einen zusammenhängenden Solwasserzug im Norden und Nordwesten der Stadt, vom Rosental bis Heilgeisthof reichend, mit einzelnen Quellen bei der alten Saline, in der Naugangswiese, im Stadtpark, in der Ryckwiese bei Heilgeisthof und am Schulhause von Hinrichshagen. Außerdem wurde Sole im Untergrunde der Stadt nachgewiesen: am Markt, in der Eisenbahnwerkstätte, am Kleinbahnhofe, in der Vulkanstraße, südlich der Grimmer Straße und in einem Tiefbohrloche an der Loitzer Straße<sup>10)</sup>.

9) *Deecke*: „Die Solquellen Vorpommerns“, Greifswald 1898, S. 17.

10) Vgl. die Bohrprofile bei *Scholz*: „Über die geologischen Verhältnisse der Stadt Greifswald und ihrer Umgebung“, Berlin 1890, S. 22; und die Zusammenstellung bei *Deecke*: „Geologie von Pommern“, Berlin 1907, S. 27.

Zweifelhaft erschien es, ob die Quartärschichten ihren Salzgehalt durch Infiltration von der See her oder infolge Durchtränkung mit Sole aus den darunterliegenden älteren Formationen erhalten hätten. Die Streitfrage ist zugunsten der letzteren Auffassung entschieden worden, da mit der Zunahme der Tiefe auch der Salzgehalt der Sole zunimmt. Das Salzwasser steht bei Greifswald im Gaultsande, bei Treptow im Tertiärsand, bei Kolberg im Diluvial- und Dünensand, bei Kammin dagegen in den Liassanden; dies beweist, daß keiner dieser Horizonte der wirkliche Ursprung ist. Die Sole entquillt dem obersten Zechstein, steigt in Spalten zu wechselnden Horizonten auf, von wo aus sie weiter verteilt schließlich an die Oberfläche gelangt <sup>11)</sup>).

Wie schon aus den angeführten Vergleichen ersichtlich, ist das Greifswalder Salzvorkommen keine isolierte Erscheinung. Die vorpommerschen Solstellen ordnen sich nach *Deecke* zu vier „Solstreifen“, die zu den parallelen NW — SO gerichteten Verwerfungen in Beziehung stehen. Das Greifswalder Vorkommen gehört zu dem Zuge: Stralsund — Meesekenhagen — Greifswald — Coblenz b. Pasewalk — Stettin.

Auf die wirtschaftliche Nutzung des Salzvorkommens deutet heute nur noch das Pumpwerk, welches sich am Ende der „Salinen“straße an der Stelle befindet, wo der Weg ins Rosental <sup>12)</sup> abzweigt. Die gewonnene Sole wird in einem Sol- und Moorbad ausschließlich zu Heilzwecken verwandt. Den frühesten Ansiedlern dagegen bedeutete das Salz sowohl Nahrungsmittel als auch Handelsgegenstand. „Wahrscheinlich entnahmen die uralten pommerschen Burgen Wolgast, Groswin, Gützkow, Loitz und Demmin von dort ihren Küchenbedarf in derselben Weise wie die Klöster Stolpe bei Anklam, Grobe auf Usedom, während uns von dem Kloster Dargun

11) *Deecke*: „Geologie von Pommern“, Berlin 1907, S. 22.

12) *Metzner*: „Redos und Rosdal“. IX. Jahresbericht d. Geogr. Ges. Greifswald leitet den Namen „Rosental“ vom wendischen „Rozsoldol“ her. rozsol = Salzlake, dol = Tal, Brunnen. Demnach „Rosental“ = „Salzwassertal“ oder „Salzbrunnen“.



urkundlich bezeugt ist, daß es (1193—99) in den Besitz dieses Salzwerkes am Hildafluß (Ryck) gelangte<sup>13)</sup>.

Die Geschichte des Greifswalder Salzwerkes ist von *Berghaus*<sup>14)</sup> ausführlich dargestellt worden. An dieser Stelle soll ausschließlich die Bedeutung der Salzsiederei als Hauptstützpunkt für die erste Ansiedelung betont werden, aus der die Stadt Greifswald hervorging.

Wir müssen annehmen, daß sich die wirtschaftliche Abhängigkeit von dem Orte der Salzgewinnung in dem frühesten Siedelungsbilde wiedergespiegelt hat. Unter dieser Voraussetzung soll im nächsten Abschnitt von dem gegenwärtigen Stadtbilde ausgehend eine Rekonstruktion der Ursiedelung versucht werden.

## B. Morphologischer Teil.

### IV. Kapitel:

#### Die Analyse des Stadtplans.

##### a) Im allgemeinen.

Es bezeichnet einen Wendepunkt in der methodischen Behandlung der Städtekunde, als man neben der allgemeinen geographischen Lage der Städte ihre besondere Anlage zu betrachten begann, wie sie in dem typischen Grundriß und Aufriß jeder einzelnen Siedelung zum Ausdruck kommt.

Der Unterschied zwischen einer mittelalterlichen deutschen Stadt mit ihren engen, winkligen Straßen und hohen schmalen Giebelhäusern und der nüchternen Schachbrettanlage eines modernen amerikanischen Städtebildes war bis dahin wohl immer wieder beschrieben, aber nie wissenschaftlich-methodisch erfaßt worden. Die erste Anregung in dieser

13) *Pyl*: „Geschichte der Greifswalder Kirchen und Klöster, sowie ihrer Denkmäler, nebst einer Einleitung vom Ursprunge der Stadt Greifswald“, Greifswald 1885, S. 5.

14) *Berghaus*: Landbuch von Pommern und Rügen. Anklam 1866.

Richtung gab die Arbeit von Joh. *Fritz*<sup>1)</sup> mit dem Titel „Deutsche Stadtanlagen“, worin sich dieser gegen die Einseitigkeit der Städteliteratur wendet und zugleich die Forderung aufstellt, die Städte nach ihrer Bauart, Anlage und ganzen äußeren Erscheinung anzusehen und zu vergleichen, d. h. eine „Morphologie“ der Städte zu schreiben.

Nachdrücklich weist er auf die Bedeutung des Stadtplans hin als Ausgangspunkt und allgemeine Grundlage der Siedlungskunde. Damit war eine gemeinsame Basis gewonnen für alle stadtgeographischen Untersuchungen der Folgezeit. In der neueren Literatur bildet eine Analyse des Stadtplans die Grundlage sowohl für Monographien einzelner Städte (z. B. *Braun*: „Straßburg“, *Graf*: „Die Entwicklung des Stadtgrundrisses von Berlin“ u. a.) wie für die vergleichende Betrachtung von Städtegruppen (z. B. *Siedler*: „Märkischer Städtebau“). Im Rahmen einer Länderkunde wurden Stadtpläne zuerst in *G. Brauns* „Deutschland“ verwandt. Wie eine solche Stadtplananalyse vorzunehmen sei, darüber äußert sich derselbe Verfasser an anderer Stelle<sup>2)</sup>: „Liegt ein Stadtgrundriß vor, so ist die erste Aufgabe die, den Stadtkern aus den späteren Erweiterungen herauszuschälen und möglichst unversehrt wiederherzustellen. Die alten Befestigungen werden meist geschwunden sein, da gilt es, dem Zug der Straßen, ihren Namen und anderen Merkmalen nachzugehen, um die jeweilige Ummauerung ungefähr festzustellen. Der zurückbleibende Kern zeigt dann, wenn er nicht gar zu sehr durch spätere Eingriffe verstümmelt ist, oft überraschend klar den ursprünglichen Charakter der Stadt als Marktort, Straßenkreuzung, Brückenstadt, Schutzsiedelung, Residenz usw. Vom Kern ausgehend, läßt sich dann auch die weitere Entwicklung genetisch verstehen und das oft spärliche Bild der Quellen mit treffenden Farben ausschmücken. Den Quellen und der Literatur ist dann die Datierung der ein-

1) *Fritz*: „Deutsche Stadtanlagen“, Beilage zum Programm Nr. 520 des Lyzeums zu Straßburg i. Els. 1894.

2) *Braun*: „Mitteleuropa u. seine Grenzmarken“. Leipzig 1917, S. 61.

zelen Entwicklungsphasen zu entnehmen und diese städtische Entwicklung ist zum Zweck erklärender Beschreibung mit der allgemeinen Kulturentwicklung der Landschaft in dem betreffenden Zeitalter in Verbindung zu bringen.“

Der Stadtplan erfüllt also eine zweifache Aufgabe: Er ist zugleich eine Projektion des gegenwärtigen Stadtbildes und eine Quelle zur Rekonstruktion vergangener Siedlungsbilder. Der Umriß der modernen Stadt ist ein Ausdruck der heutigen Beziehungen, der Grundriß der alten Stadtteile bildet einen unmittelbaren Niederschlag des historischen Werdegangs der Ansiedelung. Obwohl die Stadtentwicklung dem Geographen niemals Selbstzweck sein kann, ist ihre Kenntnis für eine erklärende Beschreibung des modernen Siedlungsbildes doch unerlässlich. Die Berechtigung, in dem Stadtgrundriß gewissermaßen eine Urkunde zu erblicken, leiten wir aus der allgemeinen Beobachtung der „Konstanz des Straßennetzes“ ab. Zwar sind die Baufluchtlinien bis zu einem gewissen Grade elastisch, dagegen bilden die Straßenachsen ein sprödes und starres System, welches sich trotz Nivellierung und Planierung des Geländes und wechselnder Bebauung der Grundstücke erhält: „Mögen die schmalfrontigen Holzgiebel durch steinerne Renaissancebauten und diese durch moderne Etagenhäuser ersetzt worden sein, mögen Wälle und Mauern beseitigt und Promenaden an ihre Stelle getreten sein, unverwischbar treten uns fast immer die Hauptlinien der ersten Anlage entgegen“<sup>3)</sup>. Aber nicht nur im Innern des Stadtkörpers erweist sich das Straßennetz als unverschiebbar, auch das System der einmündenden Landstraßen pflegt sich unverändert zu erhalten. Allgemein gilt der Satz: „Der Weg ist im Siedlungsbild das konservativste Element.“

Daraus erhellt, welche Bedeutung dem Stadtplan, der das Wegbild und seine Anpassung an die Erdoberfläche kartographisch weit getreuer festhält als es mit Worten aus-

3) Graf: „Die Entwicklung des Stadtgrundrisses von Berlin“. Mitt. d. Ver. d. Stud. d. Geog. a. d. Univ. Berlin, Heft 2, 1918, S. 20.

4) Genzmer: „Stadtgrundrisse“. Städtebauliche Vorträge, IV, 1.

gedrückt werden könnte, für die wissenschaftliche Forschung zukommt. Diesen Anforderungen werden jedoch die weitaus meisten Stadtpläne bisher nicht gerecht, da sie, lediglich dem Zwecke der Orientierung dienend, den Charakter eines bloßen Hilfsmittels der Praxis tragen und in die wissenschaftliche Literatur bisher noch wenig Eingang fanden. Die Planzeichnung ist gegenüber der Kartenzeichnung noch weit im Rückstand. Während die Karte durch perspektivische Geländezeichnung neben den horizontalen auch die vertikalen Dimensionen zum Ausdruck bringt, hat der Plan mit dem Verzicht auf perspektivische Darstellung auf die dritte Dimension überhaupt verzichtet. Die Wiedergabe der Bodenformen beschränkt sich bestenfalls auf eine schematische Darstellung, die in keiner Weise an die Technik unserer Terrainkarten heranreicht. Sie versagt aber vollständig innerhalb der zusammenhängend bebauten Fläche, die wir in der Regel, wie groß auch die Niveauunterschiede seien, einfach als Ebene behandelt sehen<sup>5)</sup>. Die Einzeichnung von Isohypsen ist die bescheidenste Forderung, die der Geograph an einen brauchbaren Stadtplan stellt. Die Bedingungen eines „idealen“ Stadtplans werden von *Oberhummer* folgendermaßen zusammengefaßt:

„Der Stadtplan muß, soll er geographisch nutzbar sein, möglichst allen Verhältnissen Rechnung tragen, die bei der geographischen Betrachtung einer Erdenstelle von Bedeutung sind. Vor allem muß das Terrainbild mit der Bewässerung, wenn möglich in seiner ursprünglichen Form, klar hervortreten; eine geologische Karte muß die Zusammensetzung des Bodens veranschaulichen; die historische Entwicklung und die Bevölkerung nach ihrer Dichte, Zusammensetzung und ihren Wirtschaftsformen, auch die Verkehrslinien, soweit dies nicht im Hauptplan möglich, müssen durch besondere Planskizzen zum Ausdruck gebracht werden.“

5) *Oberhummer*: „Der Stadtplan, seine Entwicklung und geog. Bedeutung“. Verhandlg. d. XVI. Dtsch. Geographentages 1907, S. 94--96.

So erwächst die Aufgabe, das vorhandene Planmaterial unserer Stadt älteren und neueren Datums zu sichten, und zu prüfen, wie weit obige Forderungen erfüllt sind und die Lücken durch eigene Planskizzen zu schließen.

#### b) Im besonderen.

Die für eine geographische Analyse verwertbaren Pläne von Greifswald lassen sich drei verschiedenen Gruppen zuordnen:

##### 1. Moderne Orientierungspläne:

Ihrem Zwecke entsprechend bieten die Pläne dieser ersten Gattung ein übersichtliches Abbild des Straßennetzes, dem eine exakte Vermessung zugrunde liegt. Diese wurde in Greifswald 1812 von *Quistorp*, 1861—64 von *G. Berlin* durchgeführt. Sie erstreckte sich jedoch nicht bis auf das Innere der Baublöcke. Eine kartographische Darstellung, die auch die Grenzen der einzelnen Grundstücke wiedergibt, besitzen wir von Greifswald nicht. Auf einem aus dem Jahre 1863 herrührenden Plan ist ein Anfang dazu gemacht. Dagegen sind die Grundrisse aller öffentlichen Gebäude eingetragen; ihre Verteilung über das Stadtgebiet ist für den Geographen von Interesse, da sie ihm Aufschlüsse sowohl über die Physiognomie als über die Entwicklungsgeschichte der Siedlung zu geben vermag.

Durch die Einzeichnung des Ryckflusses und der Eisenbahnlinie Anklam—Stralsund ist auf allen modernen Orientierungsplänen die Ortslage angedeutet. Das Relief des Stadtbodens ist auf einem Plane im Maßstab 1 : 2500 aus dem Jahre 1907 durch Isohypsen wiedergegeben. Die Niveaulinien sind vermutlich dem von *Scholz* 1890 veröffentlichten Plan 1 : 10 000 entnommen. Auf letzteren müssen wir auch zurückgehen, um eine Übersicht über die geologischen Verhältnisse Greifswalds und seiner Umgebung — wie sie infolge der Bohrungen bei Anlage der Wasserleitung gewonnen wurde — zu erhalten, da die Veröffentlichung der Blätter Greifswald und Neuenkirchen der geologischen Landesanstalt

erst in nächster Zeit erfolgen wird<sup>6)</sup>. Die besprochenen Orientierungspläne lassen natürlich, da diese Forderung über ihren Zweck hinausgeht, keinen Einblick in die Bodenzusammensetzung zu. Auch haben sie keine Signaturen für Gärten, Äcker, Wiese, Sumpf, welche doch die Physiognomie des Siedlungsraumes mitbestimmen. Nur die öffentlichen Parkanlagen sind durch eine besondere Schraffierung oder Farbengebung hervorgehoben. Sie ordnen sich zu einem schmalen Bande, welches in elliptischer Krümmung, einen ovalen Stadtkern aus der Gesamtfläche herauslösend, von Ryck zu Ryck verläuft und sich nur im Nordwesten der Stadt zu einem ausgedehnteren Park verbreitert. Diese Anlage erscheint keineswegs willkürlich, sondern ist in ihrem typischen Verlauf entwicklungsgeschichtlich begründet. Ein Vergleich mit den historischen Plänen vom Anfange des 19. Jahrhunderts und den perspektivischen Stadtansichten des 17. Jahrhunderts soll diese Behauptung beweisen.

## 2. Stadtgrundrisse aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts.

Zu dieser Gruppe gehört der Plan von *Woerishofer*: „Grundriß von Greifswald im Jahre 1826“, und der aus dem Jahre 1842 stammende „Grundriß von Greifswald und den Vorstädten, entworfen von *Friedr. v. Hagenow*“, 1 : 6000. Verglichen mit den modernen Plänen zeichnen sie sich durch größere Anschaulichkeit und Vielseitigkeit aus. Sie tragen den Charakter eines historischen Dokumentes, während jene lediglich ein Hilfsmittel der Praxis darstellen.

Der Karteninhalt ist innerhalb der bebauten Fläche vermehrt durch die Angabe der Wohnhausdichte, indem die einzelnen Häuser nach ihrer Breite maßstäblich eingetragen sind. Die unbebaute Fläche ist durch besondere Signaturen gegliedert in Acker, Wiese, Hütung, Rohr, Gärten usw. Diese erfüllen einen großen Teil des Siedlungsraumes, der heute in die geschlossen bebaute Stadtfläche einbezogen ist. Die Vor-

6) Diese seit kurzem veröffentlichten Blätter waren bei Bearbeitung vorliegenden Stoffes noch nicht erschienen.

stadtentwicklung ist jedoch schon eingeleitet durch eine offene Bauweise längs der Landstraßen nach Wolgast, Anklam, Gützkow, Grimmen und Stralsund. Dazwischen deuten Feldwege das heutige Straßensystem an. Es besteht also in dieser Phase der Stadtentwicklung, welche die Pläne von *Hagenow* und *Woerishofer* darstellen, ein scharfer Kontrast zwischen der Innenstadt Greifswald und ihren „Vorstädten“ sowohl in städtebaulicher als in wirtschaftlicher Beziehung. Den Grenzzaum zwischen beiden bildet jener Wall, den heute die obenerwähnten Parkanlagen bekleiden. Seine Erhebung über das Stadtniveau ist durch Schraffen besonders hervorgehoben. Dadurch erscheint er in der kartographischen Wiedergabe als wichtige und planmäßig angelegte Umgrenzung der inneren Stadt, die ihren mittelalterlich abgeschlossenen Charakter noch bewahrt, während in den peripherischen Teilen die Vorstadtentwicklung fortschreitet.

### 3. Perspektivische Stadtpläne des 17. Jahrhunderts.

Den geometrischen Grundrissen sind die perspektivischen Stadtpläne vorangegangen. Sie zeigen eine Verbindung von Grundriß und Aufriß, jedoch ohne maßstäbliche Treue. Ein anschauliches Stadtbild zu entwerfen, ist der leitende Gedanke der Darstellung. Wir verdanken dieser Epoche der Planzeichnung die wertvollen Kupferstiche von *Merian* in den bekannten Topographien von *Zeiler*<sup>7)</sup>. Der *Meriansche* Plan von Greifswald<sup>8)</sup> (1652) ist die zuverlässigste Quelle für das Studium der mittelalterlichen Siedlung, deren Physiognomie in der perspektivischen Wiedergabe einen zwar schematisierten, aber dennoch charakteristischen Ausdruck gefunden hat.

7) Daneben sei die „Delineatio oppidi Grypswaldae“ von *Swidde* (Stockholm 1688) genannt, welche den Stadtgrundriß perspektivisch darstellt, die öffentlichen Gebäude im Aufriß einzeichnet und durch ein sorgfältig ausgeführtes Terrainbild die Ortslage demonstriert.

8) *M. Zeileri*: „Topographia Electoratus Brandenburgici et Ducatus Pommeraniae“, 1652, S. 62—65.

Der Grundriß zeigt ein nicht ganz regelmäßiges Oval, welches durch die einzelnen Baublöcke schachbrettartig aufgeteilt ist, so daß die Straßenzüge sich rechtwinklig kreuzend, teils nordsüdlich, teils ostwestlich orientiert sind. Sie münden auf die Stadtmauer, welche die Siedlung rings umgürtet und — von einem dreifachen Grabensystem begleitet — gegen die von Feld, Wasser und Sumpf erfüllte Landschaft abgrenzt. Ein Vergleich der *Merianschen* Stadtansicht mit dem *Hagenowschen* oder einem modernen Plane belehrt uns, daß der Saum zwischen dem innersten und mittleren Stadtgraben identisch ist mit dem obenerwähnten Wall, welcher in eine Promenade umgewandelt noch heute den historisch älteren Stadtteil von den jüngeren Vorstädten abgliedert<sup>9)</sup>. Somit ist durch die Analyse der Stadtpläne aus drei verschiedenen Siedlungsepochen die oben aufgestellte Forderung erfüllt, den Stadtkern aus den späteren Erweiterungen herauszuschälen, eine Aufgabe, die sich im vorliegenden Falle, wo noch Zeugen der alten Befestigung im Stadtbilde erhalten sind, ungleich leichter gestaltet, als wenn jene Spuren durch eine Großstadtentwicklung verwischt werden.

Für die Datierung müssen wir geschichtliche Urkunden heranziehen<sup>10)</sup>: Danach erhielt Greifswald im Jahre 1264 das Recht der Selbstverteidigung „auf Grund dessen es sich

9) An Stelle der modernen Parkanlagen im Nordwesten der Stadt findet sich auf dem *Merianschen* Plan eine durch Stauung des *Ryck* entstandene Wasserfläche, der sog. „*Boltenhäger Teich*“.

Vgl. *Gesterding*: „Beitrag zur Geschichte d. Stadt Greifswald“, 1827, Stadturkunde 35, Anm. 2: „Der *Boltenhäger Teich* — ein an der Nordwestseite von der Stadt anhebendes, sodann die Grenzen von *Heilgeisthof* und das dann folgende *Eldenasche Klostersgut* *Boltenhagen* nebst einigen andern Feldern erreichendes, den heutigen *Ryckgraben* mit aufnehmendes und so den ehemaligen jenseitigen *Klostersgütern* *Wackerow*, *Steffenshagen*, *Petershagen* und *Jarmshagen* gegenübergelegenes großes Wasser, wovon jetzt nur noch der nordwestwärts von der Stadt befindliche *Teich* außer dem *Ryckgraben* übrig, alles übrige aber ausgetrocknet und in weit ausgedehnte *Wiesen* umgeschaffen ist —.“

10) *Pommersches Urkunden-Buch* Nr. 751; *Dähnert*: „*Pomm. Bibl.*“ III, S. 407; *Gesterding*, a. a. O. Nr. 12.

mit drei hohen Wällen, vorspringenden Bastionen und drei tiefen und breiten Gräben umgab. Auf dem inneren Wall war eine starke hohe Mauer mit vier festen Toren, einigen Ausgangspforten nach dem Ryck und vielen starken Türmen aufgeführt. Diese Befestigungswerke wurden bis zum Ende des Nordischen Krieges sorgsam instand gehalten. Dann aber (1720) gab die schwedische Regierung die Unterhaltung derselben auf, die Werke verfielen und die Mauer wurde in verschiedenen Zeiträumen stückweise abgebrochen<sup>11)</sup>. Der äußere Wall, welcher sich in der Richtung der heutigen Bahnhofstraße hinzog, wurde 1810—1820 abgetragen, der äußere Graben verschüttet. In diese Zeit fallen die Anfänge der Vorstadtentwicklung.

Nunmehr ergibt sich die weitere Forderung, die Struktur dieses soeben räumlich und zeitlich begrenzten Stadtkernes zu bestimmen: Handelt es sich um ein einfaches oder zusammengesetztes Plangefüge? Liegt diesem wiederum eine Ursiedelung zugrunde, deren Spuren sich noch in der Straßenanlage erhalten haben?

Zur Beantwortung dieser Fragen ist die Methode der zergliedernden Planforschung auf die Innenstadt auszudehnen. Die Elemente des Grundrisses: Straßen — Baublöcke — Plätze (Märkte) sollen im folgenden Kapitel gesondert betrachtet und ihre wechselseitigen Beziehungen untersucht werden.

## V. Kapitel:

### Der Grundriß der Innenstadt.

#### a) Die Straßen.

Innerhalb des Ringes, den die alten Befestigungsanlagen bilden, zeigt der Grundriß der Innenstadt eine planvoll-regelmäßige Straßenanlage: Dem Ryck als Leitlinie<sup>1)</sup> folgt

11) *Ziegler*: „Geschichte d. Stadt Greifswald“, 1896, S. 5—6.

1) Über die Abhängigkeit der Straßenrichtung vom Wasserwege vgl. *Reinhard*: „Die wichtigsten deutschen Seehandelstädte“. *Forschg. zur Dtsch. Landes- und Volkskunde XIII*, 6. „Ein Blick auf die Pläne unserer Städte läßt uns sofort bemerken, daß die in der Nähe des Wassers führenden Straßen die deutliche Tendenz

ein System paralleler, westöstlich verlaufender Straßenzüge: Hafenstraße — Roßmühlenstraße — Langefuhrstraße — Langestraße nebst Schuhhagen — Domstraße. Diese werden rechtwinklig von einem zweiten System nordsüdlich verlaufender Straßen geschnitten: Wollweberstraße — Kapauenstraße — Rotgerberstraße — Weißgerberstraße — Nikolai- und Steinbeckerstraße — Bader- und Fischstraße — Fleischer- und Bismarckstraße — Rakower- und Knopfstraße — Brüggstraße — Kuhstraße. Einschränkend müssen wir jedoch gleich bemerken, daß die Geradlinigkeit und die Parallelität der Straßen nur annähernd eingehalten ist<sup>2)</sup>, so daß die im allgemeinen rechteckigen Baublöcke nicht selten Trapezform annehmen, beispielsweise zwischen Knopf- und Brüggstraße, zuweilen sogar in die Dreiecksform übergehen, wie zwischen Schuhhagen und Mühlenstraße. Daneben spricht sich in der wechselnden Straßenbreite eine auffallende Ungleichwertigkeit der einzelnen Straßen aus, die in ihrer besonderen Bestimmung ihre Begründung findet. Je nach Zweck und Bedeutung muß unterschieden werden zwischen Verkehrsstraßen, Wohnstraßen und Wirtschaftsstraßen<sup>3)</sup>.

Den Typus der Verkehrsstraße repräsentiert die Langestraße mit ihrer Fortsetzung, dem „Schuhhagen“. In ununterbrochenem Zuge durchzieht sie die Innenstadt in der Richtung der Längsachse und dient so zur Aufnahme des Durchgangs- und Marktverkehrs, der im Westen von der Grimmer und Loitzer Landstraße durch das „Vettetor“, im

---

haben, der Wasserkante parallel zu laufen oder rechtwinklig auf sie zu treffen. — Das entspricht einem längst erkannten anthropogeographischen Gesetz, nach dem der Verkehr in der Nähe des Wassers diese beiden Hauptrichtungen annimmt.“

2) Aus diesen Gründen wird die irreführende Bezeichnung „Schachbrettsystem“ vermieden und für moderne Anlagen vorbehalten.

3) Diese Begriffe sind natürlich nicht im modernen, sondern im Sinne des Mittelalters zu fassen, welches diese Straßenanlage schuf, wie denn überhaupt die „Breite“ der Straßen nur relativ zu verstehen ist, da für die befestigte Stadt des Mittelalters das Prinzip der Raumausnutzung in erster Linie maßgebend ist.

Osten von der Anklamer und Wolgaster Landstraße durch das „Mühlentor“ einströmt<sup>4)</sup>. Dieser Bedeutung entspricht im westlichen Abschnitt der Langestraße eine Breite, die zwischen den Werten 14,2 m bis 16,7 m schwankt:

*Verl. (21-9)  
20 00  
P. C.  
1720 05*

Breite am „Vetteter“	16,5 m,
„ Ecke Wollweberstraße	14,2 „
„ Ecke Kapauenstraße	16,7 „
„ Ecke Rotgerberstraße	15,0 „

Zwischen Weißgerber- und Hunnenstraße verengt sie sich plötzlich auf 10,5 m, eine Breite, die der des Schuhhagens auf das genaueste entspricht (Schuhhagen, Ecke Knopfstraße = 10,5 m). Damit ist trotz der Namenverschiedenheit ein Zusammenhang zwischen Schuhhagen und diesem Abschnitt der Langestraße von der Weißgerberstraße bis zum Markt gegeben<sup>5)</sup>, während die Anlage des westlichen Teiles der Langestraße einen abweichenden und der eigentlichen Verkehrsbedeutung besser entsprechenden Charakter aufweist.

Diese Normalbreite der mittelalterlichen Verkehrsstraße von ca. 14 m wird jedoch auch von der Steinbeckerstraße und der Gruppe Fisch-, Bismarck-, Knopf-, Brüggestraße annähernd erreicht:

	Ecke Langefuhr- straße	Ecke Hafens- straße
Steinbeckerstr. .	14,5 m	14,0 m
Fischstr. . . .	14,0 „	12,0 „
Bismarckstr. . .	13,0 „	15,0 „
Knopfstr. . . .	13,0 „	14,0 „
Brüggestr. . . .	15,0 „	16,8 „

Wir werden damit sowohl auf eine zweite Richtung als auf eine zweite Form des Verkehrs hingewiesen. Die Steinbeckerstraße nimmt den von Norden kommenden Verkehr

4) Die Vereinigung zweier oder mehrerer Landstraßen vor dem Eintritt in das Stadttor ist eine charakteristische Erscheinung ehemals befestigter Städte, welche auf strategische Gründe zurückzuführen ist.

5) Vgl. die Ausführungen auf S. 30 und 35.

der Stralsunder Landstraße auf. In ihrem Zuge führt die einzige Brücke über den Ryck, die für den Wagen- und Fußgängerverkehr in Frage kommt<sup>6)</sup>. Daneben kommt ihr eine weitere Bedeutung zu, die sie mit der Gruppe Fischstraße bis Brüggstraße teilt: die Vermittlung des Hafenverkehrs, welcher sich zwischen dem Ladeplatz am südlichen Ryckufer und dem Marktplatz abspielt.

Trotz dieser Eignung für den Hafenverkehr sind wir nicht berechtigt, diese zum Wasser führenden Straßen als reine Verkehrsstraßen anzusprechen; denn sie weisen daneben alle charakteristischen Züge der Wohnstraßen auf. Unter diesen nehmen sie jedoch infolge ihrer günstigen Lage zwischen Hafen und Markt eine bevorzugte Stellung ein, die sich eben in ihrer besonderen Breite widerspiegelt.

Ihre südlichen Verlängerungen jenseits des Marktes: die Bader-, Fleischer- und Rakowerstraße, weisen die Normalbreiten der reinen Wohnstraße auf.

	am Markt	Ecke Domstraße
Baderstr. . . .	12,5 m	11,5 m
Fleischerstr. . .	9,7 „	10,5 „
Rakowerstr. . .	8,5 „	9,0 „

Widersprechend erscheint dies bei der Fleischerstraße, da sie den Verkehr der Gützkower Landstraße zum Markt leitet. Ihre geringe Breite dürfte dadurch zu erklären sein, daß dieser Verkehr früher einen anderen Weg einschlug: durch die „Langereihe“ und das „Mühlentor“ (wie es auf dem „Plan von Greifswald de anno 1712“, kopiert von *Petzoldt* 1823, zu erkennen ist).

Auch in der westlichen Stadthälfte haben alle rippenförmig von der Langestraße abzweigenden Straßen ausgesprochenen Wohnstraßencharakter. Wollweber- und Kapauenstraße haben die normale Breitenbemessung (12,5 und 11,7 m an der Ecke der Langestraße). Dagegen weisen Rot-

6) Die zweite nordwestlich der Stadt gelegene Brücke dient nur als Eisenbahnübergang.

gerber-, Weißgerber- und Hunnenstraße nur Breiten von 4,8 bis 9,5 m auf, Werte, welche entschieden unterhalb der Normalgrenze für eine „Wohnstraße“ liegen.

	Ecke Langestraße	Ecke Langefuhr- straße
Rotgerberstr. .	8,5 m	7,2 m
Weißgerberstr. .	4,8 „	6,0 „
Hunnenstr. . .	9,5 „	8,6 „

Wie sind diese auffallend schmalen Gassen, denen selbst ein Bürgersteig teils an einer, teils an beiden Seiten fehlt, im Innern der alten Stadt zu erklären?

Entsprechende Breitenbemessungen finden wir sonst nur in den peripherisch gelegenen Straßen, welche den Zug der alten Stadtmauer begleiten: Hirtenstraße (Ecke Langestraße 5,6, Ecke Domstraße 7,0 m) und Wallstraße (Ecke Baderstraße 4,0, Ecke Fleischerstraße 4,8 m). Die Analogie kann eine scheinbare sein, aber dennoch liegt die Vermutung nahe, daß die genannten Straßenzüge einmal eine ähnliche Funktion gehabt haben. Gestützt wird diese Annahme durch unsere vorher gemachte Beobachtung, daß der auffallende Breitenwechsel der Langestraße an eben dieser Stelle — gegenüber der Weißgerberstraße — erfolgt. Aber diese Beobachtungen, die sich lediglich auf das Kriterium der Straßbreite gründen, sind allein nicht beweiskräftig. Aber auch andere Belege stützen unsere Theorie, daß wir es hier mit einer älteren Stadtgrenze zu tun haben, so daß der scheinbar so einheitliche Stadtkörper der Innenstadt zwei verschiedene Entwicklungsphasen in sich schlosse.

Zunächst scheint die planmäßige Durchführung der Langefuhr- und Domstraße einer Doppelanlage zu widersprechen. Um diesem Einwande zu begegnen, vergleichen wir die Straßennamen des modernen Stadtplans mit denen des erwähnten Grundrisses von Greifswald von *Hagenow* (1842). Der Name „Domstraße“ ist hier auf den Abschnitt der heutigen Domstraße zwischen Rotgerber- und Papen-(Nikolai-)straße beschränkt; der westliche Abschnitt führt da-

gegen die Bezeichnung „Collegienstraße“, die Osthälfte der heutigen Domstraße ist aufgeteilt in die „Pferdestraße“, „Parkhausstraße“, „Frohnerstraße“<sup>7)</sup>. Ebenso wenig wurde früher die Langefuhrstraße als einheitlicher Straßenzug aufgefaßt. In den Urkunden führt der östliche Abschnitt den Namen „Vilterhagen“, während die westliche Fortsetzung anfangs „platea transversalis (!) qua proceditur ad predicatorum“, später „Harmakerstraße“ genannt wird<sup>8)</sup>. Die scheinbar so starren Längsachsen der mittelalterlichen Stadt zerfallen also in einzelne, nur in loser Verbindung miteinander stehende Straßenabschnitte, wodurch unsere Hypothese eine neue Stütze erhält. In diesem Zusammenhange sei noch erwähnt, daß die nördlichste Parallelstraße, die „Roßmühlenstraße“<sup>9)</sup>, in ihrem Verlauf auf die östliche Stadthälfte beschränkt ist. Sie repräsentiert zugleich den Typus einer Wirtschaftsstraße, welche den rückwärtigen Zugang zu den Gehöften vermittelt, dagegen infolge ihrer Schmalheit und der Versetzung an den Kreuzungspunkten zur Aufnahme eines Durchgangsverkehrs ungeeignet ist.

Indem wir jetzt von der Betrachtung der Straßen zu dem zweiten Planelement, den Plätzen und Märkten übergehen, wollen wir auch hier unser Hauptaugenmerk darauf richten, ob ihre Funktion und Verteilung für ein einfaches oder zusammengesetztes Planschema spricht.

#### b) Die Plätze.

Infolge der engen Beziehung zwischen Straßenrichtung und Platzform haben alle Plätze der Innenstadt eine regelmäßig quadratische oder rechteckige Grundrißform, wie sie

7) *Pyl*: „Geschichte der Greifswalder Kirchen“, 1885, S. 97, Anm. „Die Pferdestraße, benannt nach dem Gewerbe der Pferdeköufer, wird zuerst 1355 als ‚Alteperdekoperstraße‘ in der Folge als ‚Perdeköperstr.‘ erwähnt. Der Name ‚Frohnerstr.‘ weist auf die Wohnung des Frohsvogtes, welche in der Querstraße zur Fleischer- und Rakowerstraße gelegen war.“

8) Vgl. *Pyl*, a. a. O. S. 97.

9) Die Roßmühlenstraße empfing ihren Namen von ihrer Richtung auf die ehemalige Stadtwassermühle oder „Roßmühle“, welche auf dem Merianschen Plan abgebildet ist.

entsteht, wenn an bestimmten Stellen ein Häuserblock von der Bebauung ausgeschlossen bleibt. Ihrer Zweckbestimmung nach gehören die erwähnten Plätze drei verschiedenen Platzarten an. Auf dem Plan ist dieser Unterschied an der entsprechenden Raumfüllung zu erkennen. Demnach betrachten wir: a) den Marktplatz, b) den Kirchplatz, c) den Zierplatz.

Der Marktplatz liegt innerhalb des Stadtkörpers der Innenstadt exzentrisch nach Osten verschoben, angelehnt an die Längsachse und zugleich Hauptverkehrsstraße, die Langestraße, die sich östlich des Marktes im Schuhhagen fortsetzt. Seine Länge entspricht der Breite von zwei Baublöcken (175 m an der Nordseite, 165 m an der Südseite), seine Breite dem Abstände Schuhhagen — Mühlenstraße (85 m an der Ostseite, dagegen nur 50 m an der Westseite). Der Bau des Rathauses, an das sich nach Norden, der Langestraße zugekehrt, eine Hausreihe anlehnt, unterteilt die freie Fläche des Platzes, so daß er in einen Haupt- und Nebenmarkt zerfällt<sup>10)</sup>, der „große Markt“ von annähernd quadratischem Grundriß (ca. 80 mal 80 m) und der Fischmarkt von ungefähr doppelter Straßenbreite (ca. 30 m).

Verlängert man die Diagonale des „großen Marktes“ nach Nordosten, so schneidet diese den Marienkirchplatz ebenfalls diagonal. Damit ist eine räumliche Beziehung des Marktplatzes zum Kirchplatz festgestellt, welche nicht nur örtliche Bedeutung hat, sondern einer allgemeinen städtebaulichen Regel zu entsprechen scheint; denn man begegnet dieser diagonalen Verschiebung auch in anderen pommerschen Städten wie Anklam, Pasewalk, Stargard, Stolp und weiterhin in Rostock, Braunschweig, Breslau usw.<sup>11)</sup>.

10) Darin erblicken wir keine lokale Eigentümlichkeit, sondern ein Beispiel einer weit verbreiteten Erscheinung. Vgl. *Rappaport: Städtebauliche Vorträge* VII, 3: „Die Entwicklung des dtsh. Marktplatzes“ Seite 28.

11) Diese Anordnung ist sowohl vom praktischen als vom ästhetischen Standpunkt zu würdigen: Sie stellt die Kirche abseits vom Marktverkehr und erzielt andererseits eine gute Bildwirkung dadurch, daß die architektonische Masse der Kirche die freie Fläche des Marktplatzes beherrscht.

Greifswald nimmt unter diesen Städten jedoch insofern eine Ausnahmestellung ein, als hier der Kirchplatz nicht unmittelbar an den Marktplatz grenzt, sondern ein Baublock zwischen beide eingeschaltet ist. Es entsteht die Frage, ob diese Abweichung von der normalen Anordnung durch die spezielle örtliche Entwicklungsgeschichte ihre Erklärung findet. Vor der Beantwortung dieser Frage bleibt noch zu untersuchen, wie sich die übrigen Kirchplätze der Nikolai- und Jakobikirche dem Gesamtgrundriß einfügen.

Ein enges Gäßchen von nur  $4\frac{1}{2}$  bis 5 m Breite <sup>12)</sup>, welches den Baublock zwischen Lange- und Domstraße zerschneidet, führt uns vom Markt zum Nikolaikirchplatz; ein noch schmalerer Durchgang von nur 3 m Breite vermittelt den Zugang von der Langestraße. Diese Gassen, nahe dem Zentrum der Innenstadt, stehen in keiner harmonischen Beziehung zu dem übrigen Straßennetz. Die Regelmäßigkeit dieses Straßennetzes scheint vielmehr durch die Einfügung des Nikolaikirchplatzes gestört und unterbrochen: Denn während sich alle nordsüdlich verlaufenden Straßenzüge jenseits der Langestraße sonst ausnahmslos gleichnamig oder ungleichnamig nach Süden fortsetzen, sind Weißgerber- und Hunnenstraße gezwungen, blind auf die Langestraße zu endigen. Aus diesen Gründen erblicken wir im Nikolaikirchplatz im Gegensatz zum Markt und Marienkirchplatz, welche sich dem Grundrißschema zwanglos einfügen, ein sekundäres Planelement.

Der Jakobikirchplatz hat in bezug auf die westliche Stadthälfte eine ähnliche Lage wie der Marienkirchplatz in bezug auf die östliche: Zwischen Wollweber-, Kapaunen- und Domstraße ist ein Baublock für die Anlage des Kirchplatzes aufgespart; von der verkehrsreichen Langestraße ist auch hier der Platz durch eine Hausreihe getrennt.

Unmittelbar daneben, zwischen Kapaunen- und Rotgerberstraße liegt der einzige Zierplatz, den die Innenstadt aufzuweisen hat. Die Anlage von Schmuck- und Luxus-

12) Vgl. Abbildung in *G. Wolf*: „Die schöne deutsche Stadt“ (Norddeutschland) S. 55.

plätzen gehörte zweifellos nicht zum Programm des mittelalterlichen Städtebaues. „Ästhetische Gründe für die Platzanlage gab es für die damalige städtebauliche Kultur nicht. Im Mittelalter ist grundsätzlich eine Platzanlage stets einem realen Grunde und Bedürfnisse entsprungen“<sup>13)</sup>.

Worin bestand nun dieser „reale Grund“ im vorliegenden Falle? Von seiten der Geschichtsforscher ist die Hypothese aufgestellt worden, daß es sich hier ursprünglich um einen Marktplatz handele, der zunächst neben dem „großen Markt“ bestand und später einging, als er durch die Zentralisation des Marktverkehrs überflüssig geworden war<sup>14)</sup>. Die Lagebeziehung zwischen dem Rubenowplatz und dem Jakobikirchplatz spricht zweifellos für die Annahme dieser Markthypothese: wir haben hier die typische axiale Anordnung von Markt und Kirche vor uns, wofür die vergleichende Stadtplanforschung zahlreiche Beispiele liefert<sup>15)</sup>. In den Städten mit axialer Anordnung von Markt und Kirche bildet diese Anlage zugleich das wirtschaftlich-geistliche Zentrum der Siedelung. Man wird daher mit der Annahme nicht fehlgehen, daß auch der Rubenowplatz und Jakobikirchplatz ehemals den Kristallisationspunkt einer Niederlassung bildeten, welche selbständig neben der östlichen Stadtsiedelung bestand.

Damit ist die oben aufgeworfene Frage, ob es sich bei der Innenstadt Greifswald um ein einfaches oder zusammen-

13) *Klaiber*: „Die Grundrißbildung der deutschen Stadt im Mittelalter“. Diss. Berlin 1910, S. 9.

14) *Pyl*, a. a. O. S. 124/25. „Mit Wahrscheinlichkeit können wir aber den Platz vor dem Universitätsgebäude (früher der „wüste Platz“, jetzt „Rubenowplatz“ genannt) als die Stelle des Neustädtischen Marktes bezeichnen.“

Diese Hypothese, daß ehemals zwei Märkte existierten, stützt sich auf eine Bestimmung Wartislaws III. vom 17. Mai 1264, nach welcher von jener Zeit an nur ein einziger Markt (innun sit forum) in Greifswald bestehen sollte.

15) *Siedler*: „Märkischer Städtebau im Mittelalter.“ Berlin 1914. „Die Beziehungen des Marktplatzes zum Kirchplatz waren entweder axial oder diagonal.“ — Dieser Satz, den Siedler für die märkischen Städte aufstellt, findet auch in Pommern seine Bestätigung.

gesetztes Planschema handele, zugunsten der letzteren Ansicht entschieden. Zugleich erhellt daraus, welche Bedeutung den verschiedenen Beobachtungen zukommt, welche wir im Laufe unserer Plananalyse machen konnten: 1. Die plötzliche Verengung der Langestraße zwischen Weißgerber- und Hunnenstraße bezeichnet die Stelle, wo die östliche und westliche Niederlassung in ihrem Hauptstraßenzuge miteinander verschmolzen. 2. Die übereinstimmende Breite des östlichen Abschnitts der Langestraße und des Schuhhagens beweist, daß sie ein- und demselben Plansystem angehören. 3. Die anormal geringe Breitenbemessung der Weißgerberstraße läßt darauf schließen, daß in ihrem Zuge die älteste Stadtgrenze verlief. Pyl hat weiterhin den Nachweis erbracht, daß diese Grenze in einem Graben<sup>16)</sup> bestand, welcher erst bei der Vereinigung beider Siedlungen mit Schutt und Erde gefüllt wurde, so daß an seiner Stelle eine Straße angelegt werden konnte, welche abwechselnd den Namen „in Fossato“ und „Weißgerberstraße“ führte<sup>17)</sup>. 4. Denken wir uns die alte Stadtgrenze längs der Weißgerberstraße in den Grundriß eingezeichnet, so wird die exzentrische Lage des Marktplatzes zur Zentral-lage in bezug auf den östlichen Stadtbezirk. 5. „Großer Markt“ und Marienkirchplatz weisen die diagonale Raumbeziehung auf. Sie bilden den wirtschaftlichen und geistlichen Mittelpunkt der östlichen Niederlassung. 6. Der Nikolaikirchplatz unterbricht die regelmäßige Durchführung des Planschemas; er ist als sekundäres Planelement zu betrachten, welches an der Grenze beider Siedlungsbezirke durch schmale Gassen dem schon vorhandenen Straßensystem angegliedert wurde. 7. Die Anlage des Rubenow-

16) Pyl, a. a. O. S. 98—99. Den Verlauf des Grabens in der Richtung der Weißgerberstraße „vermögen wir daraus zu erkennen, daß im Jahre 1303 das Heiligengeisthospital und im Jahre 1330 das Dominikanerkloster in seiner Nachbarschaft erwähnt ist (lib. Civ. XIV: ‚Her. quas habuit domus St. Spiritus iuxtra fossatum‘ und ‚curia sita in cono fossati iuxtra fratres Predicadores‘). Sein Gefäll hatte solche Kraft, daß es eine neben dem Hospital belegene Wassermühle zu treiben vermochte. . . .“

17) Pyl, a. a. O. S. 100—101 und S. 1235.

platzes, der heute als Schmuckplatz dient, muß einem realen Bedürfnis entsprungen sein. Er bildete wahrscheinlich als Markt den wirtschaftlichen Mittelpunkt der westlichen Niederlassung. 8. Die axiale Anordnung von Jakobikirchplatz und Rubenowplatz bestätigt die Annahme, daß an dieser Stelle der Kern einer Sonderniederlassung zu suchen sei.

Nach alledem lassen sich im Rahmen der Innenstadt zwei gesonderte Siedlungszentren feststellen, mit ihren wirtschaftlichen Schwerpunkten „großer Markt“ einerseits, heutiger „Rubenowplatz“ andererseits. Beide Siedlungen sind später zu einem einheitlichen Organismus verschmolzen. Dabei rückten die ursprünglich peripher angelegten Straßen — Hunnenstraße, Weißgerberstraße — ins Innere der vereinigten Stadt. Zum Wahrzeichen wurde die Nikolaikirche errichtet und der Nikolaikirchplatz als neues Planelement dort eingefügt, wo beide Siedlungen aneinandergrenzten.

Es bleibt nun, nachdem die räumlichen Verhältnisse geklärt sind, noch die Frage zu beantworten, in welchem zeitlichen Verhältnisse die beiden Siedlungen zueinander stehen, die heute zur Innenstadt vereinigt sind. Haben sich beide unabhängig voneinander entwickelt und erst später zu einem Gemeinwesen vereinigt, oder liegt eine Abhängigkeit in dem Sinne vor, daß die eine als Hauptort, die andere als Pertinenz aufzufassen ist?

Betrachten wir zunächst die östliche Stadthälfte gesondert und richten wir unser Augenmerk jetzt nicht auf die einzelnen Elemente des Grundrisses, sondern auf ihren Zusammenhang, auf das Planschema als Ganzes, so weist dieses alle charakteristischen Züge des Kolonialstadt-Typus auf, welchen *Fritz* folgendermaßen beschreibt: „eine annähernd kreis- oder ovalrunde Baufläche zeigt in der Mitte einen quadratischen oder oblongen Platz (Markt), von dessen vier Ecken oder Seitenmitten gerade, meist breite Straßen an die Peripherie führen. Diese Straßen sind wieder durch ebenso gerade, oft etwas schmälere, sie rechtwinklig schneidende Querstraßen untereinander ver-

bunden, so daß das ganze Bauterrain in eine Anzahl regelmäßiger, quadratischer oder rechteckiger Bauvierecke zerlegt wird<sup>18)</sup>. Indem wir anerkennen, daß diese Planungsformel der Altstadt Greifswald zugrunde liegt, ordnen wir unsere Siedlung der großen Gruppe der Kolonisationsstädte zu, deren Verbreitungsgebiet sich östlich der Elbe von der Ostsee bis zu den Karpathen erstreckt. Mit dieser Zuordnung ist zugleich ein Zeitraum abgesteckt, innerhalb dessen die Anlage unserer Stadt erfolgt ist. Die deutschen Städtegründungen rechts der Elbe fallen in die zweite Kolonisations-epoche, die mit dem Beginn des 13. Jahrhunderts einsetzt und dieses Jahrhundert erfüllte. So sind im 13. Jahrhundert die pommerschen Orte Stralsund (1234), Bahn (um 1234), Loitz (1242), Stargard (1243), Treptow a. Toll. (1245), Gartz und Altdamm (1249), Demmin (um 1249), Greifswald (1250), Pasewalk (nach 1250), Barth (vor 1255), Kolberg (1255), Wolgast (vor 1259), Damgarten (1258), Pölitz (1260), Pyritz (vor 1263), Anklam (vor 1264), Köslin (1266), Gollnow (1268), Kammin (1274), Labes (um 1275), Wollin (vor 1277), Treptow (1277), Massow, Lassan (um 1291), Belgard (1295), Schivelbein (um 1296), Usedom (1298), Belgard (1299) rechtlich zu deutschen Städten geworden<sup>19)</sup>. Bei der Übernahme dieser Jahreszahlen muß jedoch auf den grundlegenden Unterschied zwischen der Stadt als Rechtsbegriff und der Stadt als Siedlungsform hingewiesen werden, und diese interessiert den Geographen

18) *Fritz*: „Deutsche Stadtanlagen“, Straßburg 1894, S. 18. Zur Charakteristik des Kolonialschemas vgl. auch: *Heil*: „Die Gründung d. nordostdtsch. Kolonialstädte“, Wiesbaden 1896, S. 13—14. *Püschel*: „Das Anwachsen d. dtsch. Städte zur Zeit der mittelalterlichen Kolonialbewegung.“ Berlin 1910, S. 7. *Braun*: „Das Ostseegebiet.“ Leipzig 1912, S. 70—71.

19) *Wehrmann*: „Geschichte von Pommern“ in Allgem. Staaten-geschichte, hrsg. von Lamprecht. (Abt. III, Gotha 1904, S. 113.) Über die Verleihung des lübischen Rechtes an Greifswald durch Herzog Wartislaw III. vgl. *Klempin*: „Pomm. Urk.“ Nr. 514. *Gesterding*: „Beitrag z. Geschichte d. Stadt Greifswald.“ Greifswald 1827, S. 8. *Pyl*: a. a. O. S. 64, 145. *Ziegler*: a. a. O. S. 27.

mehr als jene. Demnach betrachten wir das Jahr 1250 für die Altstadt Greifswald nur als obere Grenze eines Zeitraumes, innerhalb dessen sich der Anbau nach dem Muster der Kolonialstadt vollzogen hat. „Daß diese nach einem fest angelegten Plane erbaut worden und dieser Plan auch in der Folgezeit beim Weiterbau innegehalten, ist um so mehr anzunehmen, als keine Überlieferung vorhanden, welche Kunde gebe, die Stadt sei von einer allgemeinen Feuersbrunst zerstört worden, infolge deren der Grundriß derselben, die Verteilung der Straßen eine Veränderung erlitten habe“<sup>20)</sup>. Die gegenteilige Ansicht Pyls, welcher einige Unregelmäßigkeiten im Straßenverlauf betont und daher die Anwendung eines Normalplans bestreitet<sup>21)</sup>, läßt sich durch den Hinweis entkräften, daß es sich bei dem sogenannten „Kolonialschema“ in keinem Falle um ein starres Dogma handelt, sondern um ein elastisches bildsames Gefüge, welches in steter Anpassung an die morphologischen Verhältnisse und die Bedingungen des Marktverkehrs verschiedene Entwicklungsstadien — von der spindelförmigen Längsanlage bis zur reinen Zentralanlage —<sup>22)</sup> aufzuweisen hat. An die frühe Form des „Spindeltypus“ erinnert das Doppelstraßensystem Schuhhagen und Mühlenstraße, das am Markt den Abstand eines Baublockes besitzt. Gegen das „Mühlentor“ nähern sich beide Straßen: die Mühlenstraße in bogenförmig geschwungenem, der Schuhhagen dagegen in plötzlich abgelenktem Verlauf, um sich vor dem „Mühlentore“ zu vereinigen<sup>23)</sup>. Neben dieser Besonderheit des Planschemas, welche im westlichen Stadtteil kein Gegenstück findet, weist die Anlage der Greifswalder Altstadt noch Kennzeichen allgemeiner Art auf: die langgestreckte Rechteckform des Marktplatzes bei völliger räumlicher Geschlossenheit, daneben die Hauptstraße, die

20) *Berghaus* a. a. O.

21) *Pyl*, a. a. O. S. 93 Anm.

22) *Meurer*: „Der mittelalterliche Stadtgrundriß im nördlichen Deutschland.“ Diss. Berlin 1914.

23) *Geisler*: „Eine Wanderung durch Greifswald.“ „Unser Pommernland“ 1921, Heft 10, S. 327, führt die Krümmung der Mühlenstraße auf die Geländegestaltung zurück.

sich längsseitig an den Platz anlegt und so mit diesem in inniger Beziehung bleibt. Es wird damit dem Durchgangsverkehr der Straße und dem örtlichen auf dem Markt eine Art Gleichberechtigung in grundrißlicher Hinsicht eingeräumt. Diese Hauptstraße aber ergibt, unterstützt durch die anderen ebenfalls bevorzugten Längsstraßen weiterhin eine Längstendenz im Gesamtgrundriß. Diese Charakteristik entspricht nach *Meurer*, welcher die Frage nach der Entstehung des Kolonialschemas<sup>24)</sup> untersucht und eine systematische ununterbrochene Grundrißentwicklung im Städtebau des Mittelalters nachgewiesen hat, einem Stadium der Stadtplanung, welches in Marktform und Gesamtgrundriß noch den Ursprung aus der natürlich verlaufenden Handelsstraße verrät, obwohl es bereits dem Endstadium der reinen Zentralanlage zustrebt<sup>25)</sup>.

Nachdem nun feststeht, daß die Altstadt Greifswald, angelegt um die Mitte des 13. Jahrhunderts, den Typus der Kolonialstadt in der soeben beschriebenen besonderen Form vertritt, wiederholen wir die Frage, in welchem Verhältnis der westliche Stadtteil zwischen Weißgerberstraße und Vettetor zu letzterer steht? Der enge Anschluß der Straßenführung an das der östlichen Siedlung zugrunde liegende Kolonialschema läßt darauf schließen, daß der westliche Stadtteil annähernd gleichzeitig und in bewußter Anlehnung entstanden ist, während andererseits der eigene Markt eine gewisse wirtschaftliche Unabhängigkeit betont. Beide Merkmale, die einander nur scheinbar widersprechen, sind das Kennzeichen der mittelalterlichen Stadterweiterung. Die Erweiterungen der Kolonialstädte<sup>26)</sup> entsprechen dem Allgemeinbegriff der Stadterweiterung und namentlich dem der modernen Zeit nicht. Ihre Eigentümlichkeit besteht darin, daß die Erweiterung nicht in konzen-

---

24) Diese Frage ist bereits von *Fritz*, a. a. O. S. 37/38, *Rietschel*, „Markt und Stadt“ S. 129 und *Schlüter*, a. a. O. S. 315 aufgeworfen worden.

25) *Meurer*, a. a. O. S. 95/96.

26) Vgl. *Heil*, a. a. O. S. 18.

trischen Zonen oder strahlenförmig geschah, sondern dadurch bewirkt wurden, daß man eine zweite, zuweilen selbst eine dritte Anlage gleicher Art neben die erste legte. Der Grund für diese Form der Erweiterung liegt nach *Meurer* in folgendem: „Wenn wir uns nämlich der früheren Feststellungen erinnern, daß das Schutzbedürfnis der Kolonisierungsstädte eine sehr sorgfältige Positionswahl und die Bevorzugung einer möglichst insulären oder peninsulären begrenzten Situation zur Folge hatte, so ergibt sich vom rein technischen Standpunkt aus die Erkenntnis, daß eine wörtlich zu nehmende Stadt, „erweiterung“, also eine solche, die einer ununterbrochenen Fortsetzung des einmal angenommenen Plansystems gleichkam, im allgemeinen nicht möglich gewesen sein dürfte“<sup>27)</sup>. Für Greifswald lagen die Siedlungsverhältnisse insofern besonders günstig, als die Ausdehnung des Diluvialhügels in westlicher Richtung einen unmittelbaren Anschluß an die Hauptanlage gestattete. Die 4-m-Isohypse — wie aus der Höhenschichtenkarte ersichtlich — buchtet sich bis jenseits des Vettetors aus, so daß eine hochwasserfreie Lage der „Neustadt“ gewährleistet war. Ihr Marktplatz konnte in einer Höhe von 5 m an der Stelle des heutigen Rubenowplatzes angelegt werden, während die Höhenlage des Altstädtischen Marktplatzes 7,3 m beträgt. Die nord-südlich verlaufenden Straßen der Neustadt dachen sich ebenso wie diejenigen der Altstadt zum Ryck hin ab, jedoch nicht unter 3 m. Aus ihren Namen „Weißgerberstraße“ — „Rotgerberstraße“ — „Wollweberstraße“ können wir noch heute auf die Gründe schließen, welche eine Erweiterung der Altstadt ehemals veranlaßt haben. „Ihre erste Entstehung verdankt die Neustadt wahrscheinlich denjenigen Gewerben, welche eine Gemeinde, um ihre mittelbare Nachbarschaft zu vermeiden, gern außerhalb ihres Straßennetzes verlegt. Aus diesem Grunde siedelten sich diejenigen Handwerker, welche die Tierhäute gerbten und verarbeiteten . . . längs des alten Stadtgrabens, wo jetzt die Weißgerberstraße läuft, an und begründeten dort . . . mehrere Gerbehöfe und Häuser, nach

27) *Meurer*, a. a. O. S. 80.

denen die Rot- und Weißgerberstraße . . . ihre Namen empfangen. Das Wasser des Grabens und des Boltenhäger Teiches <sup>28)</sup>, in welchen jener mündete, hatte . . . auch für die Wollen- und Leinweber . . . seine große Bedeutung, insofern die betreffenden Gewerbe in den beiden westlich von der Rotgerberstraße belegenen Straßen der Neustadt ihren Wohnsitz aufschlugen“ <sup>29)</sup>. Die alten Straßennamen besitzen hier für den Historiker sowohl wie für den Geographen den Wert von Urkunden, durch welche die Analyse des Grundrisses ergänzt wird. Letztere haben wir bisher so weit durchgeführt, daß es gelang, die Doppelanlage der Kolonialstadt und ihrer Erweiterung herauszuschälen, zu beschreiben und zu deuten.

Wir wenden uns nun zu der Frage der *Ursiedlung*: Die Entscheidung darüber, ob eine Ursiedlung als Vorläuferin der Kolonialstadt Greifswald an eben dieser Stelle anzunehmen ist, kann, da das Urkundenmaterial hier versagt, nur auf Grund eines charakteristischen Wegnetzes, entsprechender Straßenbezeichnungen und der besonderen physio-graphischen und wirtschaftlichen Vorbedingungen, gefällt

28) Vgl. S. 25 Anm. 9.

29) *Pyl*, a. a. O. S. 118/19. Bezüglich der Tradition, nach welcher die Gründung der Neustadt dadurch veranlaßt sei, daß Stralsund im Jahre 1277 von den Lübeckern zerstört und ein Teil seiner Bewohner nach Greifswald übergesiedelt wäre, führt *Pyl*, S. 117, folgendes aus: „Als wirkliches Ergebnis jener Nachrichten mag unter der Voraussetzung, daß im Jahre 1249 bereits der Bau der Neustadt begonnen war, eine Übersiedlung eines Teils der Stralsunder Bewohner schon nach dem Überfall der Lübecker im Jahre 1249 und auch nach dem Brande 1272 (nicht aber nach einem irrtümlich angenommenen zweiten Überfall 1273—77) stattgefunden haben. Ebenso mag aber auch eine ähnliche Einwanderung infolge der Aufhebung der in Stralsunds Nähe belegenen Stadt Schadegard im Jahre 1269 geschehen sein. Alle drei Übersiedlungen entbehren jedoch einer so hervorragenden Bedeutung, wie sie ihnen von Taccius, Erich und Schwarz beigelegt ist, vielmehr sind sie nur einzelne Erscheinungen jener größeren Volksbewegung, welche infolge der Verleihung des Greifswalder Marktprivilegiums vom Jahre 1241 von Westen nach Osten angeregt wurde.“

werden. Theoretisch bestehen für die Kolonialstadt und ihre Beziehung zu einer älteren Stammsiedlung folgende Möglichkeiten:

a) Gründungen aus „wilder Wurzel“: Die Kolonialstadt wird vollkommen unabhängig von älteren Ortschaften auf jungfräulichem Boden angelegt. Rein und unbeeinflusst kommt bei solchen Städten das Kolonialschema im Stadtplan zum Ausdruck.

b) Gründungen auf Neuland in angemessener Entfernung von älteren Siedlungen. Der Stadtplan kann sich durch vorhandene Verkehrslinien und Besitzgrenzen unbeeinflusst noch frei entfalten.

c) Gründung in unmittelbarem Anschluß an eine ältere Siedlung, deren Wegnetz dann im Stadtplan als Fremdkörper erscheint.

d) Gründung auf dem Boden einer älteren Siedlung, welche eingegangen ist und nur noch in Flurnamen u. dgl. als Wüstung fortlebt.

Beobachten wir daraufhin die Kolonialstadt Greifswald, so finden wir deutliche Hinweise auf eine Ursiedlung, einmal in der unregelmäßigen Linienführung der Hauptstraße zwischen Markt und Mühlentor, sodann in der eigentümlichen Straßenbezeichnung „Schuhhagen“. Die Endung „hagen“, welche einen eingehegten, mit einer Hecke umfriedigten Besitz bezeichnet, findet sich in der Umgebung unserer Stadt zu vielen Malen als Endung eines Dorfnamens. Blatt Greifswald der Karte des Deutschen Reiches 1 : 100 000 verzeichnet 18, das benachbarte Blatt Grimmen 37 Hagedörfer und -höfe, von welchen nur die in anderem Zusammenhange schon erwähnten Dörfer Hanshagen, Weitenhagen, Potthagen, Hinrichshagen genannt seien.

Der Gedanke liegt daher nahe, daß auch an der Stelle des heutigen Schuhhagens sich ehemals ein solches Hagedorf befunden habe, welches gleich den anderen Hagedörfern von deutschen Kolonisten angelegt wurde. Sein Name lautete

jedoch ursprünglich „Roremundshagen“<sup>30)</sup> nach dem nieder-rheinischen Roermond, der Heimat der ersten Ansiedler.

Die Besiedlung dieses Landstriches ging von dem Zisterzienserkloster Eldena aus, dessen Grundbesitz sich in einer Ausdehnung von drei Meilen Länge und zwei Meilen Breite zu beiden Seiten des Ryck erstreckte und heute den wesentlichen Bestandteil der Stadt- und Universitätsgüter bildet. Wie spärlich diese Gegend vordem angebaut war, welche gegenwärtig mehr als dreißig Dörfern mit ihren Nebenhöfen Raum gewährt, ergibt sich aus der geringen Zahl von Ortschaften, welche in einer diesbezüglichen Urkunde aus dem Jahre 1207 angeführt werden: So werden östlich der Dänischen Wiek nur die slawischen Dörfer Darsin (das heutige Ludwigsburg) und Kemnitz, nördlich vom Ryck die wendischen Ortschaften Redoswitz<sup>31)</sup>, der „Salzort“ und Leist, sowie die dänische Ansiedlung Wampen erwähnt, während sich südlich vom Ryckfluß bis an die Ufer desselben der große Gützkower Wald erstreckte. Zur Rodung der Wälder, zur Austrocknung der Sümpfe, zur Umwandlung der gewonnenen Landstriche in Äcker und zur Gewinnung des Salzes aus den Salzquellen im Rosental wurden deutsche Kolonisten in das Klostergebiet berufen und unter der Leitung von Hagemeistern angesiedelt. Unter diesen Siedlungen war der Roremundshagen durch die Nachbarschaft des Salinengebiets vor anderen ausgezeichnet, so daß sich sein schnelles Wachstum aus dieser wirtschaftlichen Begünstigung herleiten läßt.

In dem Namen der „Brüggstraße“ besitzen wir einen wichtigen Hinweis, an welcher Stelle sich die Brücke befand, die die Verbindung zwischen dem Salzwerk und dem Hagedorf herstellte. Von der „alten Brücke“, deren Errichtung

30) Die Identität des Roremundshagen mit dem Schuhhagen ergibt sich nach *Pyl*, a. a. O. S. 69 Anm., aus einer Urkunde des Jahres 1391 („her. sita in Ruremundeshagen, dicta Schohagen“).

31) *Pyl*, a. a. O. S. 46. Die weiten Grenzen von Redosvitz umfaßten wahrscheinlich auch den slavischen Ort Dammae, das heutige Neuenkirchen, und die dänische Ansiedelung Wackerow.

die Bebauung der nach ihr benannten Brüggestraße <sup>32)</sup> zur Folge hatte, ist heute keine Spur mehr erhalten. Sie wurde 1364, als das Dorf in der Kolonialstadt aufgegangen war, abgebrochen und nach dem Steinbeckertor verlegt. Die Knickung, welche der Feldweg ins Rosental genau an der Stelle erfährt, wo die über den Ryck verlängerte Brüggestraße ehemals in ihn einmündete, läßt sich vielleicht durch diese Brückenverschiebung erklären.

Durch die Anlage des Schuhhagens einerseits, die der Brüggestraße andererseits sind schon in der dörflichen Ursiedlung die beiden Hauptrichtungen vorgezeichnet, die dem Planschema der späteren Kolonialstadt zugrunde liegen. Die unregelmäßige Fluchtlinie des Schuhhagens weist nur noch heute hin auf die Entstehung aus einzelnen Höfen und Hagen, deren ursprünglicher Siedlungsraum jedoch schwer abzugrenzen ist. Es ist zu vermuten, daß auch der die Brüggestraße kreuzende östliche Teil der heutigen Langefuhrstraße in den Siedlungsbereich des Hagendorfes einzubeziehen ist, da der überlieferte Name „Vilterhagen“ <sup>33)</sup> auf eine ähnliche Entstehung hinweist. Auch die Lage des Marienkirchplatzes scheint diese Annahme zu rechtfertigen.

*Pyl* macht es durchaus wahrscheinlich, daß die Marienkirche als älteste Kirche Greifswalds von Eldena aus bald nach 1209 gegründet wurde. Sie bildete den religiösen Mittelpunkt des Salzdorfes, noch ehe sich dieses zur Kolonialstadt erweiterte. Hieraus erklärt sich die oben erwähnte Tatsache einer losereren räumlichen Beziehung zwischen Marktplatz und Kirche, als sie bei gleichzeitiger Anlage die Regel ist. Und wir können demnach auch in dieser individuellen Abweichung von der normalen Anordnung einen Hinweis auf die Ursiedlung erblicken, deren Elemente das

32) *Pyl*, a. a. O. S. 70 Anm. 3. Vgl. lib. Civ. XIV o. a. 1300 „her. in Platea antiqui Pontis in angulo“, 1309 „her. angularis iuxta cimiterium domine nostre sita in platea antiqui pontis“. Aus diesen urkundlichen Zeugnissen geht deutlich hervor, daß diese Straße nach der dort ursprünglich gelegenen Brücke benannt ist.

33) *Pyl*, a. a. O. S. 70.

Kolonialschema in ihrer ursprünglichen Anlage seinem Organismus eingliedern mußte.

Auf dem entwicklungsgeschichtlichen Plane (Taf. II) ist die Ursiedlung, die wir entsprechend ihrem Wirtschaftscharakter als „Salzdorf“ bezeichnet haben, durch dunkle Schraffen hervorgehoben. Die übrigen Entwicklungsstadien, welche sich mit Hilfe der Plananalyse gegeneinander abgrenzen ließen, sind durch entsprechend hellere Schraffen gekennzeichnet. Wir unterscheiden demnach — nunmehr im fortschreitenden Sinne der Stadtentwicklung:

1. das Salzdorf („Roremundshagen“),
2. die Kolonialstadt Greifswald,
3. die zur Doppelanlage erweiterte Kolonialstadt,
4. die durch Vorstadtbildung charakterisierte moderne Stadt.

## VI. Kapitel:

### Der Aufriß.

Die besondere Physiognomie einer Stadt spricht sich nicht allein im Grundriß aus; daneben spielt der Aufriß eine entscheidende Rolle, sofern wir eine Siedelung entsprechend unseren einleitenden Bemerkungen als Formelement der Kulturlandschaft betrachten und wissenschaftlich zergliedern wollen. Die Betrachtung geht auch hier wie im vorigen Abschnitt am sichersten von der Beobachtung aus, wie sich der Stadtkörper als Gesamtheit im Aufriß darstellt. Die Zergliederung führt dann bis zum letzten Element des Aufbaus: dem Stadthaus in seiner für die betreffende Siedlung typischen Erscheinungsform.

#### a) Die Stadtsilhouette.

Da Greifswald auf dem flachwelligen Boden des Zungenbeckens inmitten einer durch planmäßige Rodung entstandenen Lichtung erbaut ist, genießt der Wanderer, ganz gleich, ob er sich von Norden, Süden, Ost oder West nähert, einen freien Blick auf die Silhouette der Stadt. Von allen Seiten der gleiche Eindruck: die flache, breit dahingelagerte

Masse der Wohnhäuser, überragt von monumentalen Kirchenbauten. Vereinzelte Fabrikschornsteine an der Peripherie weisen darauf hin, daß Greifswald auch an der modernen industriellen Entwicklung bescheidenen Anteil hat. Jedoch scheint das Gesamtbild davon wenig berührt; die Kirchtürme als Zeugen der historischen Vergangenheit beherrschen die Silhouette. Es ist die typische Erscheinung der norddeutschen Küstenstadt, die zur Zeit der Hansa ihre bauliche Ausgestaltung erfuhr. Städte wie Lübeck und Stralsund zeigen das gleiche „historische Element“ im Stadtbilde der Gegenwart.

Interessant ist ein Vergleich mit der zeichnerischen Darstellung der Stadtsilhouette, wie sie uns aus dem 17. Jahrhundert auf der *Lubinschen Karte* von Pommern<sup>1)</sup> und in *Merians „Topographia“* vorliegt. Auf diesen Quellen beruhen die Rekonstruktionen des mittelalterlichen Stadtbildes von Gottlieb *Giese*<sup>2)</sup> und C. A. *Hube*<sup>3)</sup>.

In bezug auf Naturtreue und künstlerische Darstellung hält Lubinus' Profilansicht einen Vergleich mit derjenigen Merians nicht aus. Wir können sie, da sie als ältestes Stadtbild Greifswalds mehr historisches als geographisches Interesse beansprucht, an dieser Stelle übergehen, zumal sie (im Zusammenhange mit der Stadtbeschreibung des *Micälius*) von *Haas* bereits besprochen worden ist<sup>4)</sup>.

---

1) *Lubinus* (Eilert Lübben), seit 1595 Professor der Rostocker Universität, wurde 1610 von d. pomm. Herzögen berufen, eine kartographische Darstellung von Pommern in großem Maßstabe anzufertigen. Darauf finden sich 49 bildliche Darstellungen von pomm. Städten, teils Profilansichten, teils Zeichnungen aus der Vogelperspektive. Vgl. Tafel IV.

2) Ölgemälde im Besitz von Dr. Pogge-Stralsund. Abbildg. bei *Ziegler*, a. a. O.

3) Aquarell nach *Merian* und *Giese* im Besitz d. Univ.-Bibl. Greifsw. Lithographie in „Pomm. Gesch.-Denkmäler“ III, 1870, S. 108.

4) *Haas*: „Das älteste Stadtbild von Greifswald“. Unser Pommernland, 6. Jg. 1921, Heft 10.

Der Stadtaufriß, wie ihn *Merian* um das Jahr 1650 zeichnete, unterscheidet sich von der modernen Aufnahme<sup>6)</sup> durch die Geschlossenheit des architektonischen Aufbaus und die scharfe Begrenzung des Stadtgebiets durch den Gürtel der Stadtmauer, von welcher heute nur spärliche Rudimente übriggeblieben sind. Die Lage dieser Stadtmauerreste ist in dem Plan Taf. II eingetragen. Von dem ursprünglichen Aussehen der Befestigung geben diese teils zerfallenen, teils notdürftig restaurierten Überbleibsel nur eine schwache Vorstellung. Hier leistet der Meriansche Stadtaufriß gute Dienste zur Rekonstruktion des ehemaligen Eindrucks. Der auf der Abbildung sichtbare Teil der Stadtmauer in der Hafenstraße wurde erst 1856 niedergelegt. Nur der östliche Eckturm am Schützenwall hat sich als isoliertes Denkmal bis auf die Gegenwart erhalten<sup>7)</sup>. Die bei Merian dargestellten Tore wurden gleichzeitig mit der Stadtmauer abgebrochen, zum Teil durch Tore im Renaissancestil ersetzt, welche jetzt bis auf das Steinbeckertor (1833 in Schinkelscher Art erbaut) auch wieder entfernt worden sind.

Ein zweiter wesentlicher Gegensatz im Silhouettenbild der Stadt damals und heute beruht auf der Verarmung der charakteristischen Umrißlinie. Der Rhythmus der Türme des Franziskaner- und Dominikanerklosters, des Rathauses und des Collegiums schufen eine reiche Gliederung des Stadtprofils, welche von der einstigen Blüte und Handelsbedeutung Zeugnis ablegt. Der Rathausturm wurde im Jahre 1736 durch eine Feuersbrunst zerstört, welche gleichzeitig 28 Häuser in der Langestraße, Fischstraße und am Markt in

---

6) Die künstlerische Darstellung der Stadtsilhouette aus dem 19. Jh. von Casp. Dav. *Friedrich* und der Stich von *Winkler* nach einer Zeichnung von Peters (in Willkomm, „Wanderungen a. d. Ostsee“ 1850) sind für wissenschaftl. Vergleiche nicht brauchbar.

7) In den Urkunden als „Gefangenturm“ bezeichnet, wurde er 1774 als Sternwarte benutzt. Außerdem befanden sich an der Nordwestecke der Stadt der „Ravensturm“, am Ausgange der Kuhstraße der „runde Turm“, am Ausgange der Brüggestraße der „blaue Turm“.

Asche legte <sup>8)</sup>. Das neue Türmchen in der Mitte des Rathauses, welches heute in der Stadtsilhouette kaum in Erscheinung tritt, wurde 1738 in dem damals üblichen Kuppelstil ausgeführt. — Das Franziskanerkloster mit seinem schlanken Dachreiter wurde 1781 abgebrochen und am gleichen Platz eine Stadtschule errichtet <sup>9)</sup>. — An der Stelle des Dominikanerklosters, welches bei Merian (vgl. Plan aus der Vogelperspektive) in zwei verschiedenen Gestalten erscheint, die wohl beide der Wirklichkeit nicht entsprechen haben, befinden sich heute die Universitätskliniken. — Das von Merian dargestellte „Collegium“ wurde 1747 abgebrochen und durch ein neues Universitätsgebäude ersetzt, welches in der Silhouette nicht mehr hervortritt.

So sind von den mittelalterlichen Monumentalbauten nur die drei Stadtkirchen für die charakteristische Ausprägung der Stadtsilhouette maßgebend geblieben: Die gegenwärtige äußere Erscheinung der Marienkirche datiert seit dem Jahre 1678, in welchem der Turm, der ursprünglich in eine schlanke hohe Pyramide auslief <sup>10)</sup>, infolge der brandenburgischen Belagerung zertrümmert und bei der Restauration durch eine kurze vierseitige Pyramide ersetzt wurde. Der Nikolai- Kirchenturm erhielt seine jetzige Form im Erscheinungsjahr der Merianschen Topographie 1652 <sup>11)</sup>, nachdem seine hohe schlanke Spitze, die mit den Stettiner und Stralsunder Türmen an Höhe verglichen wurde, und den Schiffen als Seezeichen diente, zweimal (1515 und 1550) durch den Sturm niedergerissen worden war <sup>12)</sup>. Die Restauration geschah nach einem holländischen Muster, wie wir es auch bei der Wiederherstellung der Türme in Stralsund, Hamburg, Kopenhagen angewandt sehen: drei zwiebelartige Kuppeln, unterbrochen von zwei offenen Laternen und gekrönt von einer kleinen achteckigen Pyramide. Neben der

8) *Gesterding*, a. a. O. Nr. 1168. *Pyl*, a. a. O. S. 186/87.

9) *Gesterding*, a. a. O. Nr. 1430. *Pyl*, a. a. O. S. 1099.

10) *Pyl*, a. a. O. S. 487—88.

11) Vgl. die zwei voneinander abweichenden Darstellungen bei *Merian*.

12) *Pyl*, a. a. O. S. 285, 88, 93, 95.

monumentalen Erscheinung der Nikolaikirche erhebt sich der in seiner heutigen Gestalt mehr an eine Dorfkirche erinnernde Turm der Jakobikirche nur zu unbedeutender Höhe. Die ursprüngliche Turmspitze in Form einer achteckigen Pyramide fiel dem Brande zum Opfer, welcher 1461 die Neustadt verheerte. Der neue in formlosem Ziegelfachwerk ausgeführte Turm trägt nur eine flache vierseitige Pyramide als Abschluß.

Zusammenfassend können wir nach diesem Vergleich der Merianschen Stadtansicht mit dem modernen Stadtprofil feststellen, daß trotz aller Renovierungen, Schleifung von Mauer und Tortürmen, Ersatz der alten Klosterbauten durch moderne öffentliche Gebäude (Kliniken usw.) das historische Element im Silhouettenbild der Stadt gewahrt blieb. Die Errichtung von wissenschaftlichen Instituten und einigen industriellen Werken in den Vorstädten hat zwar die Physiognomie der Stadt nicht wesentlich verändert, zeigt aber dennoch, daß Greifswald am kulturellen und wirtschaftlichen Leben der Gegenwart lebhafteren Anteil nimmt als die reinen Ackerbaustädte seiner Umgebung.

#### b) Der Marktaufriß.

Für die Innenansicht unserer Stadt liegen leider entsprechende Vergleichsmöglichkeiten nicht vor. Es ist eine allgemein festzustellende Tatsache, daß die mittelalterlichen Maler und Stecher das Silhouettenbild bevorzugen und fast nie innere Stadtbilder zur Darstellung bringen. Wir sind also auf die eigene Beobachtung angewiesen.

Die innere Physiognomie der Stadt offenbart sich am ausdrucksvollsten in ihrem wirtschaftlichen und baulichen Zentrum, dem Marktplatz. Er bildet das wichtigste Glied der ostdeutschen Kolonialstadt und hat daher im Grundriß wie im Aufriß eine planvolle Ausgestaltung erfahren, welche auf eine repräsentative Raumentwicklung abzielt. Davon zeugen private und öffentliche Bauten, von letzteren im besonderen Rathaus und Kirche.

Die Diagonalstellung der Marienkirche wurde schon oben besprochen. Sie bietet eine ästhetisch einwandfreie Lösung des in der städtebaulichen Literatur vielfach erörterten Problems, wie die Marktkirche aufzustellen sei, so daß sie den Marktraum beherrsche, ohne doch vom Verkehre berührt zu werden.

Für die Gesamterscheinung des Marktaufrisses kommt als zweites wichtiges Moment die Lage des Rathauses in Frage. In der Mehrzahl der ostdeutschen Kolonialstädte hat man die freie Aufstellung auf der Marktplatzfläche bevorzugt, während in Westdeutschland in die Häuserflucht eingebaute Rathäuser vorherrschen. Die „Platzmittenbebauung“, welche *Meurer*<sup>13)</sup> als Charakteristikum der Kolonialstädte anführt, ist in Greifswald nicht gewählt worden, vielmehr hat man die Gesamtbreite des Marktplatzes, welche der Ausdehnung von zwei Baublöcken entspricht, in einem Verhältnis von 3 : 6 : 8 unterteilt, so daß eine annähernd quadratische Fläche von der Breite eines Baublocks für den „Großen Markt“ freiblieb, während die Breite des benachbarten zu einem Drittel vom „Fischmarkt“, zu zwei Dritteln vom Rathausbau eingenommen wird. Dieser ist im Stile der nordischen Renaissance errichtet, nachdem das in frühgotischer Zeit<sup>14)</sup> erbaute Rathaus im Verlaufe des Nordischen Krieges 1714 durch eine Feuersbrunst bis auf das Erdgeschoß zerstört worden war<sup>15)</sup>. Die heute vermauerten und verputzten Bogenöffnungen im Erdgeschoß verraten den alten Laubengang, ein charakteristisches Element der ostdeutschen Marktbauten.

An die Nordwand des Rathauses lehnt sich eine Hausreihe, bestehend aus der Apotheke und vier Wohnhäusern. Dadurch wird der freistehende Eindruck des Rathauses verwischt, die räumliche Trennung von Haupt- und Nebenmarkt

13) *Meurer*, a. a. O. S. 72.

14) Über den älteren frühgotischen Rathausbau und die späteren Restaurationen vgl. *Pyl*, a. a. O. S. 173—77 und 180—87.

15) *Gesterding*, a. a. O. S. 319—22, gibt eine ausführliche Schilderung des Brandes von 1714.

vervollständigt, und zugleich die Langstraße auf eine Breite von 7 m eingeengt. Diese auffallende Straßeneinschnürung mitten im Verkehrszentrum steht zu dem planvoll durchgeführten Straßenschema einer Kolonialstadt in offenbarem Widerspruch und fordert eine besondere Erklärung. In der Tat bildet dieser Häuserkomplex ein sekundäres Element des Marktaufrisses: Er ist hervorgegangen aus einer Reihe von Marktbuden, in welchen die Kaufleute ihre Waren feilzuhalten pflegten<sup>16)</sup>. Die Buden bestanden wohl anfangs aus Holz, wandelten sich jedoch im Laufe der Zeit zu Steinbauten um. In ihrer jetzigen Gestalt unterscheiden sich diese Häuser in keiner Weise von den Wohnhäusern der gegenüberliegenden Marktwandungen.

Es bleibt nunmehr die *Randbebauung des Marktes* zu betrachten und ihre Beeinflußung durch Klima, Volkscharakter, Wirtschaftsform und Stadtentwicklung zu untersuchen. Wir wählen zunächst diesen Ausschnitt aus dem Häuserkonglomerat der inneren Stadt, da sich auf dem Marktplatz in räumlich beschränktem Umkreise die charakteristischen Haustypen der Innenstadt zusammenfinden. Einheitlichkeit in der Ausgestaltung der Marktwandungen, wie sie von vielen Kolonialstädten, insbesondere den schlesischen, gerühmt wird, läßt sich von Greifswald nicht aussagen. Im Gegenteil herrscht hier eine gewisse Ungleichheit der Massen, wird doch die Südseite des „großen Marktes“ fast allein von dem Gebäudekomplex des Postamtes eingenommen, während sich auf der Nordseite acht Wohnhäuser auf die entsprechende Frontlänge verteilen. Diese wieder zeigen untereinander und verglichen mit den

16) *Pyl*, a. a. O. S. 189. „Die Krämerbuden . . . lagen an der Ecke des Fischmarktes, wo jetzt das Haus Marktstr. Nr. 8 belegen ist, dessen Besitzer noch die alte Urkunde vom Jahre 1679 bewahrt, in welcher die Krambude genau beschrieben ist. Zwischen dieser und der Ratsapotheke befanden sich an der Stelle, wo jetzt in der Marktstraße die Häuser 9, 10, 11 liegen, die Buden der Riemen-schneider und Tuchscherer . . ., welche als öffentliche, der Stadt gehörige Institute bis zum Jahre 1738 bestanden, dann aber in Privatbesitz übergingen.

Wohnhäusern der Ost- und Westwand mancherlei Verschiedenheiten in bezug auf alle für den einheitlichen Aufbau in Betracht kommenden Faktoren: Höhe und Breite, Baumaterial und Farbe, Giebel- und Dachbildungen.

Die Differenzen der Haushöhen und Hausbreiten, zahlenmäßig ausgedrückt durch die Anzahl der Stockwerke<sup>17)</sup> und Fenster pro Stockwerk, möge nachfolgende Tabelle veranschaulichen:

Markt	Anzahl der Häuser mit Stockwerken				Anzahl der Häuser mit Fenstern				
	1	2	3	4	3	4	5	6	7
N-Seite . . .	—	4	8	2	9	—	4	—	1
S-Seite . . .	—	1	4	—	2	1	1	1	—
O-Seite . . .	—	4	1	—	—	2	3	—	—
W-Seite . . .	—	4	1	—	1	2	1	—	1
	—	13	14	2	12	5	9	1	2

Vorherrschend ist somit das Dreifensterhaus. Diese relativ schmalen Gebäude besitzen eine um so größere Tiefenausdehnung. Sie demonstrieren die raumsparende Tendenz der mittelalterlichen Grundstücksverteilung. Durch Zusammenlegen mehrerer Grundstücke wurden späterhin die 4- bis 7fenstrigen Fassaden ermöglicht.

Zweistöckige und dreistöckige Häuser kommen an Zahl einander fast gleich; erstere entsprechen der Durchschnittshöhe der Innenstadt, letztere deuten die Staffelung der Bebauung an, welche im Stadtmittelpunkt ihre größte Aufhöhung zu erfahren pflegt. Richten wir unser Augenmerk auf Material und Farbwerte der Markthäuser, so fällt uns der Gegensatz zwischen dem unverkleideten Backsteinbau mit seiner erdig-roten Färbung und den hellen verputzten Fassaden auf, welche das Baumaterial nicht erkennen lassen.

17) Das Erdgeschoß ist als 1. Stockwerk mitgezählt, Dachgeschosse werden ausgeschieden.

Den alten aus dem Anfange des 14. Jahrhunderts stammenden Backsteinbauten an der Ostseite des Marktes suchte sich das 1896 aufgeführte Postgebäude mit zweifelhaftem Erfolge anzupassen. Die ursprüngliche Randbebauung mit zweistöckigen Wohnhäusern<sup>18)</sup> bot jedenfalls eine größere Geschlossenheit im Aufriß des Marktes.

Wesentlich tragen heute zu dem unausgeglichenen Eindruck der Marktwandungen die verschiedenen Giebel- und Dachbildungen bei. In der neueren städtebaulichen Literatur ist verschiedentlich versucht worden, eine Klassifikation der städtischen Hausformen unter besonderer Berücksichtigung der Dachbildungen durchzuführen. Diejenigen Wohnhaustypen, welche in Greifswald vertreten sind, sollen im folgenden eingehender untersucht und bezüglich ihrer Verteilung über Innenstadt und Vorstädte verfolgt werden.

### c) Die Wohnhaustypen.

Feststehende Begriffe für eine morphologische Betrachtungsweise der Stadthäuser bestehen zur Zeit noch nicht. „Dies mag vielleicht darin seine Ursache haben, daß der Zusammenhang zwischen dem Stadthaus und den physischen Verhältnissen der Landschaft ein loserer ist als beim Bauernhaus und man daher geneigt war, das Stadthaus als ein rein willkürliches Kulturerzeugnis aus der geographischen Betrachtung auszuschließen“<sup>19)</sup>. Demgegenüber wies *Hassinger* auf die engen Beziehungen zwischen Klima, Baumaterial und Hausbau hin und empfahl das Baumaterial als Einteilungsprinzip zu verwenden. Als weitere Gesichtspunkte fügte *Schlüter* hinzu: „Form und Zweck der Gebäude müssen die obersten Einteilungsgründe bleiben“<sup>20)</sup>. Sein Schüler

18) Abbildung veröffentlicht in *Gaedertz* „Im Reiche Reuters“. Leipzig 1905.

19) *Hassinger*: „Über Aufgaben der Städtekunde“. *Peterm. Mitteilg.* 56. Jg., 2, 1910.

20) *Schlüter*: „Bemerkungen zur Siedlungsgeographie“. *Geog. Zschr.* V, 1899.

W. Geisler<sup>21)</sup> unternahm die Prägung bestimmter Begriffe für die verschiedenen Hausformen, welche wir im folgenden mit geringen Abänderungen übernehmen.

Das Baumaterial kommt für uns als Einteilungsprinzip nicht in Frage, da das obenerwähnte Verputzen der Fassaden in den meisten Fällen eine Entscheidung darüber unmöglich macht, ob wir einen Fachwerk- oder Backsteinbau vor uns haben. Ist somit eine zahlenmäßige Erfassung in dieser Hinsicht ausgeschlossen, so lehrt doch schon die flüchtige Betrachtung, daß Backsteinbauten überwiegen. Die Verwendung des Ziegels als Baumaterial reicht in die früheste Entwicklungsperiode unserer Stadt zurück. Seit dem 12. Jahrhundert durch die niederländischen Kolonisten eingeführt, verbreiten sich im 14. Jahrhundert die Ziegelbrennereien durch ganz Deutschland. Die zum Brennen der Ziegel notwendige Tonerde war infolge des reichlichen Auftretens des Geschiebemergels in der Umgebung unserer Stadt überall vorhanden. Pyl<sup>22)</sup> berichtet, daß die Ziegelerde dem westlichen Teil des Rosentals zwischen der Baberow und der alten Saline, der später sogenannten Kuhlenweide, entnommen wurde, während der Abt die erforderlichen Formsteine aus Dänemark zu Schiff einführen ließ. Neben der Baberow wurde eine Ziegelei errichtet, in welcher die zum Bau der Marienkirche bestimmten Steine gebrannt wurden. Später, als sich die Tonerde des Rosentals erschöpfte, wurde die Ziegelei der Marienkirche vor das Mühlentor an die Stelle verlegt, wo sich heute der alte Friedhof befindet; hier bestand sie bis zum Dreißigjährigen Kriege. Daneben finden weitere Ziegelhäuser Erwähnung, ihre Lage wird jedoch nicht bezeichnet.

Von dem Steinhaus (*domus Lapidea*) wird in den Urkunden das Fachwerkhaus (*domus argillea* = Lehmhaus) unterschieden. Es ist anzunehmen, daß insbesondere der aus dem Hagendorf hervorgegangene Stadtteil ursprünglich mit

21) Geisler: „Beiträge zur Stadtgeographie“. Zeitschr. d. Ges. f. Erdk. Berlin 1920.

22) Pyl, a. a. O. S. 78—79.

Fachwerkhäusern bebaut war. Sicher ist die Anwendung des Fachwerkbaues bei allen Nebengebäuden, Scheunen und Ställen. Ein Einblick in die Hofräume der inneren Stadt bezeugt uns noch heute, daß die Seitenflügel des Hauses, Speicher- und Lagerräume überwiegend als Fachwerkbauten aufgeführt sind. Aber auch dort, wo — wie in der Roßmühlen- und Hafenstraße — die Seitenwände der Eckhäuser nicht durch die geschlossene Bauweise verdeckt sind, schimmert unter dem Verputz oft das Holzgerüst des Fachwerkhauses hindurch.

Die Einteilung der städtischen Gebäude nach Zweck und Verwendungsart als Wohn- oder Schul-, Verkehrs- oder Verwaltungs-, Geschäfts- oder Fabrikgebäude, die späterhin noch eingehender zu besprechen sein wird, läßt noch immer die Masse der Wohnhäuser als ungegliederte Einheit bestehen. Zwar bilden diese im Stadtaufriß den neutralen Grund, von dem sich die monumentalen Einzelgebäude durch die Herausbildung individueller Bauformen abheben; dennoch sind es gerade die typischen Formen der Wohnhäuser, welche die Physiognomie der Stadt am meisten beeinflussen: Die Verschiedenheit der Wohnhausformen der norddeutschen und süddeutschen, der mittelalterlichen und der modernen, der Land- und Fabrikstadt sind ohne weiteres einleuchtend; daß aber auch innerhalb ein- und derselben Stadt räumliche, zeitliche und wirtschaftliche Gegensätze in den Bauformen der Wohnhäuser ihren Ausdruck finden, zeige nachfolgende Untersuchung der Greifswalder Wohntypen.

Wenn zunächst Übergangs- und Mischformen jeglicher Art unberücksichtigt bleiben, so ergeben sich als Haupttypen 1. das Giebelhaus, 2. das Langhaus, 3. das Kastenhaus, 4. das Reihenhaus, 5. das Gartenhaus, von welchen die beiden ersteren als ältere Formen <sup>23)</sup> vornehmlich in der Innenstadt,

23) Giebelhaus und Langhaus werden in den Urkunden des 14. Jh. als „Hereditas“ und „curia“ unterschieden. — „Hereditas“ war ein Giebelhaus aus Ziegelstein, der Stall in Fachwerk; „curia“ eine quadratische Anlage mit innerem Hof und mehreren Nebengebäuden. Vgl. *Pyl*, a. a. O. S. 72—73.

die drei letzteren als jüngere Ausbildungen hauptsächlich in den Vorstädten verbreitet sind.

Das Giebelhaus ist gekennzeichnet durch die senkrechte Stellung der Firstlinie zur Straßenflucht. Sein Grundriß bildet ein Rechteck, dessen Schmalseite der Frontbreite, dessen Langseite der Tiefe des Hauses entspricht. Im Aufriß kehrt es den meist hohen spitzen Giebel der Straße zu. So erklärt es sich, daß die Giebelseite zur Zeit der wirtschaftlichen Blüte Greifswalds im 14. und 15. Jahrhundert als Schauseite reich verziert wurde, wie es die gotischen Giebelhäuser (am Markt 11 und 13) zeigen; das Haus Fischstraße 39 veranschaulicht daneben den einfachen Typus des Giebelhauses, der seine Abstammung vom niederdeutschen Bauernhause, dem „altsächsisch-ostelbischen Längsflurhause“<sup>24)</sup>, noch deutlich verrät. Das altsächsische Bauernhaus schiebt aus seiner Wohnstube einen kleinen Vorbau heraus: die „Auslucht“. In verkümmerter Form ist diese hier an einem alten Bürgerhause erhalten. Die Umwandlung des Dorfhauses in das Stadthaus ist das Ergebnis der Anpassung an einen anderen Wirtschaftszweck: das Ackerbürgertum tritt hinter den gewerbe- und handeltreibenden Bevölkerungsklassen zurück, deren höhere Lebensgestaltung in dem Nachobestreben der Giebelhäuser ihren Ausdruck findet, da ein Indebreibebauen bei den beschränkten Raumverhältnissen der ummauerten Stadt unmöglich ist. Der hohe Giebel, der bei den Greifswalder Giebelhäusern, die uns noch erhalten sind, zu meist auf dem zweiten Stockwerk aufsitzt, dient, seinerseits wieder in 2 bis 5 kleinere Stockwerke gegliedert, zur Bergrung der Handelsware. Die wirtschaftlichen Rangunterschiede prägen sich deutlich im Formenreichtum der Giebelfassade aus. Diese Regel bestätigt sich einmal innerhalb Greifswalds durch einen Vergleich der Haupt- und Nebenstraßen, andererseits durch eine Gegenüberstellung der ehemals bedeutenderen Hansestädte wie Lübeck, Rostock, Stralsund. — Den Treppen- oder Staffelgiebel, die natürlichste

24) Peßler: „Die Haustypengebiete im Deutschen Reich“. Deutsche Erde 1908. S. 19.

Erscheinungsform bei den konstruktiven Bedingungen der horizontalen Backsteinschichten zeigen die Häuser in verschiedenen Spielarten: wulstige Rippen aus Formsteinen (Markt 11 und 13, Baderstraße 2) betonen die vertikale Tendenz der Gotik, welche auch in den Giebelformen der nordischen Renaissance noch nachklingt; reich verzierte Renaissancegiebel besitzen die Häuser Knopfstraße 33 und Brüggstraße 9. Giebel in dem Stile des Barock und Rokoko sind nicht vertreten, da sich um diese Zeit der wirtschaftliche Verfall der Hansestädte vollzieht.

Sonderformen des Giebelhauses, welche zum Langhaus überleiten, bilden das „Doppelgiebelhaus“ (Sparkasse am Markt) und das durch eine hochgezogene Fassade „maskierte Giebelhaus“, welches in besonders schöner Ausprägung am Markt 12 (zwischen den beiden gotischen Giebelhäusern) vertreten war, bis es 1865 einem formlosen Neubau weichen mußte.

Durch **F e u e r s b r u n s t** und **K r i e g** ist der größte Teil der alten Giebelhäuser vernichtet worden: 1461 zerstört ein Brand die ganze Neustadt<sup>25)</sup>; — den Verwüstungen des Dreißigjährigen Krieges fallen 66 Häuser zum Opfer<sup>26)</sup>; — während der ersten Belagerung des Großen Kurfürsten 1659 geraten 16 Häuser in der Büch- (Bismarck-), Knopf-, Brügg- und Kuhstraße in Brand<sup>27)</sup>; — während der zweiten Belagerung 1678 werden 144 Gebäude beschädigt, davon 30 Wohnhäuser in Asche gelegt<sup>28)</sup>; — die beiden oben erwähnten Stadtbrände 1714 und 1736 vernichten 36 bzw. 28 Häuser in der Langestraße, Fischstraße und am Markt<sup>29)</sup>; — die Explosion des Pulverturms während der Besetzung Greifswalds durch preußische Truppen 1758 zerstört fast alle Häuser der Brügg- und Kuhstraße<sup>30)</sup>.

25) Pommersche Gesch.Denkmäler III, S. 160.

26) *Ziegler*, a. a. O. S. 45.

27) *Gesterding*, a. a. O. Beitr. Nr. 883. *Ziegler*, S. 52.

28) *Gesterding*, a. a. O. Beitr. Nr. 941. *Ziegler*, S. 54.

29) *Gesterding*, a. a. O. Beitr. Nr. 1020 und 1168.

30) *Ziegler*, S. 62.

Berücksichtigen wir diese Daten, so wird es verständlich, daß von der ursprünglichen Bebauung der Innenstadt mit Giebelhäusern — wie es schematisch der Meriansche Plan darstellt — nur noch wenige Exemplare erhalten sind. Ihre Verbreitung ist naturgemäß auf das Gebiet der Innenstadt und insbesondere auf die Altstadt beschränkt. Aber auch hier kommen sie inmitten anderer Haustypen nur einzeln, seltener zu zweien nebeneinander vor. In geschlossener Bauweise ganze Straßenzüge zusammensetzend wie beispielsweise in Lübeck (Fischstraße), Rostock (Mühlenstraße), Stralsund (Semlowerstraße) treten Giebelhäuser in Greifswald nicht auf.

Charakteristisch für den Straßenaufriß der Innenstadt ist die geschlossene Bebauung mit Langhäusern. Das Langhaus kann als typische Hausform der kleinen und mittleren Stadt Norddeutschlands gelten. Im Gegensatz zum Giebelhaus läuft seine First- und Traufenlinie parallel zur Straßenschaft, so daß die benachbarten Häuser mit den Giebelseiten aneinanderstoßen, während sie ihre Langseiten als Fassaden entwickeln. Dem ein- bis zweistöckigen, seltener dreistöckigen Gebäude sitzt ein steiles Satteldach auf, in welches zuweilen noch ein weiteres Stockwerk, oder einzelne Wohnräume eingebaut sind. Durch diese Bauart werden die Dachformen in ganz charakteristischer Weise belebt. Besonders an Eckhäusern, bei denen auch die Giebelseite der Straße zugekehrt ist, beobachten wir zuweilen die Formen des Walm- oder Krüppelwalmdaches; durch Höhe oder öffentliche Bedeutung hervorragende Gebäude (Steinbeckerstraße 15, Universität) zeichnen sich durch Mansarddächer aus. Die Mehrzahl sämtlicher Wohnhäuser der Innenstadt gehören dem schlichten Typus des Langhauses mit dem einfachen durch Dachausbauten gegliederten Satteldach an.

In der Verteilung kommt im allgemeinen die Staffelung der Haushöhen von der Peripherie <sup>31)</sup> gegen das Zentrum zum Ausdruck. In einzelnen Straßen jedoch — besonders in der Grenzzone der ehemaligen Alt- und Neustadt — springen

31) Die einstöckigen Langhäuser sind hier unmittelbar an der Stadtmauer angebaut.

Trauflinien und Firstlinien in unruhigem Wechsel auf und ab, ein Bild der Unausgeglichenheit im Aufriß bietend. Einheitlicher in bezug auf die Haushöhen sind die beiden Längsstraßen Langefuhr- und Domstraße, in welchen das zwei-stöckige Langhaus vorherrschend vertreten ist. Die Lange-straße als Hauptverkehrsstraße weist dagegen den höchsten Prozentsatz an jüngeren Einbauten auf: Geschäftshäuser und Mietshäuser des 19. und 20. Jahrhunderts, welche die gleich-mäßige Bebauung mit zwei- und dreistöckigen Langhäusern unterbrechen. Der Typ des dreistöckigen Langhauses, wie es vorzüglich in der Umgebung des Marktes anzutreffen ist, deutet in der Abflachung des Satteldaches, dagegen stärkerer Betonung der Fassade bereits den Übergang zum Kastenhaus an.

Im Gegensatz zum Giebelhaus, dessen Verbreitungsgebiet auf die Innenstadt beschränkt ist, hat sich das Langhaus auch über die Vorstädte verbreitet. Teils in offener (Grimmer Straße), teils in geschlossener Bauweise (Gützkower Straße) säumen ein- und zweistöckige Langhäuser vor allem die alten Landstraßen nach Stralsund, Grimmen, Gützkow, Anklam und Wolgast, längs derer die städtische Bebauung zuerst über die Grenzen der mittelalterlichen Befestigung hinausgriff. So erklärt sich die merkwürdige Erscheinung, daß die Hauptadern der Vorstädte teilweise ältere und niedrigere Hausformen aufweisen als die Querstraßen<sup>32)</sup>. Längs der Grimmer Straße haben die kleinen durchweg ein-stöckigen Langhäuser noch einen ausgesprochen ländlichen Typus bewahrt, der sich im Wechsel mit neuzeitlichen Mietshäusern sonderbar ausnimmt. Die offene Bauweise läßt die Fachwerkkonstruktion an einzelnen Gehöften deutlich hervortreten. Die Bebauung der Gützkower, Anklamer und Stralsunder Straße entspricht dem schlichten Typus des ein-bis zweistöckigen Langhauses der Innenstadt. Auf der Nord-seite der Wolgaster Straße deuten Vorgärten und eine in-dividuelle Bauweise die vornehmere Wohnvorstadt an.

32) Vgl. beispielsweise Gützkower Straße und Burgstraße.

Dem Einheitshaus in der Form des Giebel- und Langhauses steht das Mietshaus in der Form des Kasten- und Reihenhauses gegenüber, wie es die wirtschaftliche Entwicklung in der letzten Hälfte des vorigen Jahrhunderts in den Großstädten ausgebildet und von dort in die Mittel- und Kleinstädte verpflanzt hat. Der Hausbau unserer Städte hat dadurch den Charakter der Bodenständigkeit verloren. Das Prinzip der erhöhten Raumausnutzung infolge der durch Spekulation erhöhten Bodenpreise zeitigte hochstehende Hausformen. Allein durch seine Höhe — vorwiegend drei- und viergeschossig — stört das **K a s t e n h a u s** dort, wo es in der Mittelstadt vereinzelt auftritt, den harmonischen Aufbau der Straße, ganz abgesehen von seiner sonstigen Stillosigkeit. Diese besteht im besonderen in der Vernachlässigung der Dachform; an Stelle des malerisch wirkenden Satteldaches aus rotem Ziegelstein tritt das flache oder nach hinten abgeschrägte Dach, zumeist mit schwarzer Dachpappenbekleidung.

Da das letzte Halbjahrhundert gerade mit der Periode des größten Städtewachstums zusammenfällt, hat sich das Kastenhaus in allen entwicklungsfähigen Städten über ganze Stadtteile verbreitet. So bestimmt es in Greifswald vorherrschend den Charakter der südlichen Vorstadt, die in rasch fortschreitendem Wachstum im Anschluß an die Eisenbahnlinie (Betriebsöffnung 1863) und die gleichzeitige Gründung der Eisenbahnwerkstätten, welche eine zahlreiche Arbeiterbevölkerung nach sich zog, entstand. Der Eindruck, welchen der Reisende auf der Strecke Berlin—Stralsund von den peripherischen Teilen der Gützkower Vorstadt erhält, weicht kaum von demjenigen ab, den man beim Durchfahren einer großstädtischen Grenzzone zu empfangen pflegt. Drei-, seltener zweigeschossige Mietshäuser vom Typus des Kastenhauses bilden in der Gützkower und Anklamer Vorstadt geschlossene Straßenzüge. Eingestreut inmitten anderer Haustypen finden sie sich in der Grimmer, Wolgaster und Stralsunder Vorstadt. In der Innenstadt sind Einbauten von Mietshäusern insbesondere für die Langestraße als Geschäfts-

und Verkehrsachse kennzeichnend. In den Nebenstraßen wirkt das Kastenhaus als Fremdkörper; die älteren Häusergenerationen beherrschen hier allen modernen Einflüssen ungeachtet das Aufrißbild.

Die Verbreitung des Reihenhauses schließt sich räumlich und zeitlich eng an die des Kastenhauses an. Es trägt gleich diesem den Charakter des Mietshauses, unterscheidet sich jedoch vom Kastenhaus durch eine gefälligere Fassade und sorgfältige Gestaltung der Dachformen. Der Name „Reihenhaus“ charakterisiert die neuzeitliche Tendenz des Hausbaues: Das Haus wird nicht mehr als Individuum, sondern als „Stück Straße“ betrachtet und demgemäß geformt. Bruchstücke solcher Straßen mit moderner Reihenhausbebauung finden sich in Greifswald vorwiegend in der Grenzzone der Anklamer und Wolgaster Vorstadt. (Gebr.-Witte-, Georgenstraße etc.) Zur Bildung ganzer Reihenhausesbezirke ist die Stadterweiterung noch nicht fortgeschritten. Die Verbreitung der Reihenhäuser in den Vorstädten kann als Maßstab gelten für die bauliche Entwicklung seit dem Anfange des 20. Jahrhunderts. In der Innenstadt bilden die Reihenhäuser nur Einsprenglinge.

Als letzter Typ in der Reihe der Hausformen, welche die Physiognomie unserer Stadt bestimmen, ist das Gartehaus zu erwähnen. Da es ebenfalls keine bodenständige Bauform darstellt, unterscheidet es sich in keiner Weise von dem Typus der „Villa“ anderer Städte.

Im Gegensatz zum Kasten- und Reihnhaus gehört es zur Gruppe der Einfamilienhäuser. In offener und halboffener Bauweise ist es ausschließlich in der Wolgaster Vorstadt und in der Grenzzone von Innen- und Außenstadt („am Mühlentor“, „am Graben“, Karlstraße) vertreten, wo sich nach der Niederlegung des Außenwalles freies Baugelände in günstiger Lage bot.

Die vorstehende Übersicht ließ erkennen, daß sich in Greifswald eine gewisse Mannigfaltigkeit der Hausformen auf verhältnismäßig engem Raume entwickelt hat. Diese Unausgeglichenheit in bezug auf den

Wohnhaustypus ist ein allgemeines Kennzeichen der Mittel- und Kleinstadt gegenüber der Großstadt, welche im Reifestadium der Entwicklung übereinstimmende Haushöhen und nach Wirtschaftsgebieten gesonderte Hausformen der jüngeren Gattungen aufzuweisen hat.

Ansätze zu dieser Sonderung (wenn auch keine Ausgeglichenheit innerhalb der einzelnen Stadtteile) lassen sich immerhin wahrnehmen, wenn man die „Vorstädte“ miteinander vergleicht: Unter Ausscheidung der Stralsunder Vorstadt, welche über das Stadium einer städtisch bebauten Landstraße noch nicht hinausgekommen ist, läßt sich die Grimmer Vorstadt als Gebiet ländlich-städtischer Mischwirtschaft, die Gützkower und Anklamer Vorstadt als Arbeiter- bzw. Fabrikviertel, die Wolgaster Vorstadt als Wohnbezirk der wirtschaftlich besser gestellten Bevölkerungsklassen charakterisieren.

## C. Physiologischer Teil.

### Die Stadt als Organismus.

Eine Gliederung der öffentlichen Gebäude entsprechend den Wohnhaustypen ausschließlich nach morphologischen Gesichtspunkten durchzuführen, würde den Stempel der Einseitigkeit an sich tragen. Es muß hier eine andere Betrachtungsweise einsetzen, welche die einzelnen Bestandteile des Stadtkörpers (Gebäude, Straßen etc.) nicht mehr als isolierte Formen eines größeren Formgebildes, nämlich der Stadt als Element der Kulturlandschaft, auffaßt, sondern in ihnen lebensnotwendige Glieder des städtischen Organismus erblickt, welcher seinerseits wiederum dem Gesamtorganismus des Staates einverleibt ist. Es gilt die Lebensvorgänge zu erfassen, welche in den oben besprochenen Formgebilden gleichsam einen symbolischen Ausdruck gefunden haben.

In diesem Sinne mögen zunächst die im vorigen Abschnitt ausgeschiedenen öffentlichen Gebäude unserer Stadt gesondert nach ihren Funktionen für das wirtschaftliche und kulturelle Leben Greifswalds betrachtet werden.

## VII. Kapitel :

### Die Kulturorgane.

Unter der Bezeichnung „Kulturorgane“ seien alle kulturfördernden Institutionen zusammengefaßt, soweit sie Zentren des wissenschaftlichen, künstlerischen und religiösen Lebens bilden und ihren Sitz innerhalb des Stadtkörpers haben: Universität, Kirchen, Schulen, Theater etc.

a) Die Universität verdient an erster Stelle Erwähnung zu finden; denn der Hochschule verdankt die Stadt ihr besonderes Gepräge gegenüber den Nachbarorten Stralsund, Anklam, Wolgast. Als „Universitätsstadt“ hat sie unter den pommerschen Städten eine bevorzugte Stellung behauptet, unabhängig von den Vorzügen oder Nachteilen ihrer geographischen Position. Diese Stellung ist seit dem Gründungsjahre der Greifswalder Universität 1456 nur einmal gefährdet gewesen, als Karl XI. von Schweden mit dem Plane umging, die Hochschule nach Stettin zu verlegen <sup>1)</sup>. Die Erwägung, daß die Stadt Greifswald dadurch zurückgehen und ihre Umgebung, das Herz Schwedisch-Pommerns, infolge der verringerten Konsumtion und des Rückgangs des Erwerbslebens zu leiden haben werde“, brachte den Plan jedoch zum Scheitern. Wir greifen diese Tatsache aus der wechselvollen Geschichte der Universität heraus, weil sie zu beleuchten vermag, welche Schädigungen kultureller und materieller Art die Herauslösung dieses Organs für den Stadtkörper im Gefolge gehabt hätte. Im übrigen soll die Geschichte der Universität, die von K o s e g a r t e n <sup>2)</sup> ausführlich behandelt wurde, hier nicht im Auszuge wiederholt, sondern nur unter besonderer Berücksichtigung der Baugeschichte dargestellt werden.

Die Universitätsgebäude finden wir heute in drei räumlich getrennten Komplexen angeordnet: die Hauptgebäude südlich des Rubenowplatzes, die Kliniken an der Nordwestecke der Innenstadt und die jüngsten Institute jenseits der

1) *Melander*: „Zur Greifswalder Universitätsgeschichte“. Pomm. Jahrbuch VII S. 107. Material im Staatsarchiv zu Stockholm.

2) *Kosegarten*: „Geschichte der Universität Greifswald“ 1856/57.

Bahnlinie in der Grimmer Vorstadt. Ursprünglich war die ganze Anlage auf das Grundstück am ehemaligen „wüsten Platz“ beschränkt, auf welchem zwei Privathäuser mit Nebengebäuden angekauft und zum Collegium maius und minus umgebaut wurden. Diese Collegia bestanden anderthalb Jahrhunderte und wurden 1591 durch einen Neubau ersetzt, dessen Aufriß uns die Pläne von Merian und Swidde veranschaulichen. Nach abermals anderthalb Jahrhunderten erbaute man 1747 an der gleichen Stelle das dritte Collegiengebäude, welches 1884 um einen Flügel erweitert bis heute besteht. — Der zweite Gebäudekomplex, welcher in der Hauptsache von den Kliniken eingenommen wird, erhebt sich auf dem Gelände des ehemaligen Dominikanerklosters<sup>3)</sup>, dessen Grundstück 1564 der Universität zugewiesen wurde<sup>4)</sup>. Die Konventgebäude wurden zu Wohnungen umgebaut, das Klosterrefektorium als mensa communis eingerichtet und im Klostergarten der erste Botanische Garten angelegt<sup>5)</sup>. Bei der vierten Säkularfeier der Universität 1856 wurde der Grundstein der Universitätsklinik gelegt. — Die Institute in der Grimmer Vorstadt sind Neubauten aus dem Anfange dieses Jahrhunderts. Die steigende Frequenz der Universität, welche solche Erweiterungen notwendig machte, überschritt nach dem Weltkriege die Zahl 2000. Die Zahlen der immatrikulierten Studenten in den vorhergehenden Jahrhunderten<sup>6)</sup> bieten ein getreues Spiegelbild der politischen Verhältnisse. Der reiche Grundbesitz der Universität, welche 1634 das Erbe des aufgehobenen Zisterzienserklosters Eldena angetreten hatte<sup>7)</sup>, sicherte jedoch ihren Bestand auch zu

3) Vgl. Kap. VI S. 45 ff.

4) *Kosegarten*, a. a. O. S. 209. *Gesterding*, a. a. O. S. 189—91.

5) *Schultze*: „Geschichts- und Kunstdenkmäler der Universität Greifswald“. 1906.

6) *Ziegler*, a. a. O. S. 123—130.

7) Vgl. *Kosegarten*, a. a. O. I, 245 und II, 138; ferner *Gesterding*, a. a. O. S. 264. Die herzogliche Schenkungsurkunde überträgt auf die Universität: das Kloster Eldena mit den dazugehörigen Höfen, Ackerwerken und Dörfern: Neuendorf, Kemnitz, Kemnitzerhagen, Diedrichshagen, Koitenhagen, Friedrichshagen, Schönwalde, Derse-

Zeiten des politischen Verfalls. Gegenwärtig „umschließen die ehemaligen Universitätsdomänen die Stadt wie ein eiserner Ring, — sperren sie vom Meer ab — und hindern empfindlich ihre natürliche Entwicklung nach dem Osten zu. — Es geht daher zur Zeit das lebhafteste Streben nach allmählicher Aufteilung solcher Universitätsgüter, deren Besitz für die Universität selbst kein Lebensbedürfnis mehr ist, die aber der Stadt in ihrer Entwicklung Schwierigkeiten bereiten“<sup>8)</sup>. Eine Ausdehnung der Stadt bis nach Eldena und zum Bodden — wie sie der neue Bebauungsplan vorsieht — würde eine neue Entwicklungsphase für Stadt und Universität einleiten.

b) Die Greifswalder Kirchen als Kulturorgane der Stadt haben in dem mehrfach zitierten Werk von Pyl „Geschichte der Greifswalder Kirchen und Klöster sowie ihrer Denkmäler“ eine ausführliche Monographie erhalten. Ihre Machtstellung im kulturellen Leben der Vergangenheit wird durch die bevorzugte Lage innerhalb des Stadtkörpers und den monumentalen Aufriß bezeugt. Demgegenüber ist es bemerkenswert, daß die Vorstädte bisher keinen Kirchenbau aufzuweisen haben, ausgenommen die südlich des Walles erbaute katholische Kirche. Ihre Lage am Rande der Innenstadt, auf dem durch die Niederlegung des Außenwalles freigewordenen Gelände, ist charakteristisch. Denn vergleichende stadtgeographische Untersuchungen zeigen, daß alle ehemals befestigten Städte dieses Baugelände infolge seiner günstigen Lage zum Stadtkern zur Aufführung öffentlicher Gebäude bevorzugt haben. Wir finden diese Regel weiterhin bestätigt durch die Lage des Gymnasiums, des Privatlyzeums, der katholischen Schule, einer Volksschule und des Stadttheaters.

kow, Ungnade, Levenhagen, Hennekenhagen, Leist, Wampen, Neuenkirchen, Ladebow, Wieck, Hanshagen, Kessin, Radelow, Thurow mit Äckern, Wiesen, Mooren und Waldungen, wogegen die Universität alle auf dem Amt haftenden Schulden übernimmt.

8) *Wiegand*, „Besitz und Kleinodien der Universität“. Unser Pommernland, 6. Jg. 1921, Heft 10.

c) Schulen streben, wie alle kulturfördernden Institutionen, im Reifestadium der Stadtentwicklung eine gleichmäßige Verteilung über die Stadtfläche an. In Greifswald können wir heute lediglich die ersten Anfänge einer solchen Dezentralisation beobachten: Gützkower und Anklamer Vorstadt, die am dichtesten bevölkerten Stadtteile, haben mit dem Neubau von Schulen begonnen.

Universität, Kirchen, Schulen, Theater etc. stellt *Hanslik* <sup>9)</sup> als „ideelle Kulturorgane“ den „materiellen“ gegenüber; hierunter fallen Verwaltungsorgane, Wohlfahrts-einrichtungen und militärische Anlagen. Auf die Funktionen der letzteren einzugehen, liegt außerhalb des Rahmens einer stadtgeographischen Untersuchung. Ihre räumliche Anordnung läßt das Bestreben erkennen, sich dem Mittelpunkt der Stadt zu nähern. Derselbe ermöglicht zugleich eine Orientierung über die innerstädtischen Wirtschafts- und Verkehrsorgane, die im folgenden den Gegenstand unserer Untersuchung bilden sollen.

### VIII. Kapitel:

#### Die Wirtschaftsorgane.

Die Wirtschaftsorgane stehen im Dienste der landwirtschaftlichen und industriellen Produktion. Je nachdem Organe der einen oder anderen Gattung überwiegen, pflegt man die Siedlung dem Agrartypus oder dem Industrietypus zuzurechnen. Ersterer setzt günstige Anbauverhältnisse voraus, die ihrerseits wieder von Klima und Bodenzusammensetzung der betreffenden Erdstelle abhängen, letztere ist an das Vorkommen natürlicher Bodenschätze gebunden, welche einen Abbau unter Verwendung aller Hilfsmittel der modernen Technik lohnend erscheinen lassen.

Das Greifswalder Salzvorkommen genügt diesen Anforderungen nicht. Bereits 1872 ist das Gradierwerk im Rosental außer Betrieb gesetzt, weil sich die Salzgewinnung

<sup>9)</sup> *Hanslik*, „Biala, eine deutsche Stadt in Galizien“. Wien, Leipzig 1908.

nicht mehr ertragsfähig zeigte. Heute erinnert nur noch das Pumpwerk am Ende der Salinenstraße, von dem aus das solehaltige Wasser in einer Röhrenleitung zum Sol- und Moorbad geleitet wird, an das ehemals blühende Gewerbe, das die wirtschaftliche Grundlage der Ursiedlung bildete. Die Geschichte seines Verfalls sei an dieser Stelle eingeschaltet: Infolge der Sturmflut des Jahres 1304<sup>1)</sup>, welche die Salzbrunnen verschüttete und die aus Stroh und Lehm aufgeführten Siedehäuser wegschwemmte, wurde der Salinenbetrieb zum ersten Male unterbrochen. Die Konkurrenz des spanischen Salzes hinderte in der Folgezeit einen Aufschwung der bodenständigen Industrie. Erst im Verlaufe des Dreißigjährigen Krieges veranlaßte ein plötzlich eingetretener Salz-mangel ein Wiederaufleben derselben. Aber kaum waren Brunnen und Siedehäuser wieder instandgesetzt, so vernichteten neue Sturmfluten die ganze Anlage. Über hundert Jahre stockte der Salinenbetrieb gänzlich. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts von privater Seite wieder aufgenommen, dauerte er bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts fort, litt jedoch beständig unter Holz- und Torfmangel einerseits, unter dem billigeren Angebot des Steinsalzes andererseits. Zwar versuchte man nach der Entdeckung des Staßfurter Lagers durch Tiefbohrungen auch hier auf unterirdische Steinsalzlager zu stoßen, jedoch vergeblich. Zwei Jahre hindurch wurden die Bohrarbeiten ohne Erfolg fortgesetzt, dann ging die Greifswalder Saline ihrem endgültigen Verfall entgegen. 1872 wurde das Gradierwerk außer Betrieb gesetzt und die Salinengebäude abgebrochen. Der Grundriß der ehemaligen Anlage ist auf dem Plan von *Woerishoffer* erhalten. Er verzeichnet a) den Rosentalschen Brunnen, b) den Carlsbrunnen, c) den Friedrichsbrunnen, d) das erste bis achte Gradiergefälle, e) das große Siedehaus mit zwei Salzpflanzen, f) das kleine Siedehaus mit einer Pfanne, g) das Salzmagazin, h) die

1) *Berghaus*, „Landbuch von Pommern“ IV, 1 S. 151, verlegt die Sturmflut im Anschluß an *Micraelius* in das Jahr 1309. Über die Datierung vgl. *Krüger*, „Über Sturmfluten an den Küsten der westlichen Ostsee“. XII. Jahrb. d. Geog. Ges. Greifswald 1909/10 S. 5.

Inspektorwohnung in der Salinenstraße, i) die „Siedewohnungen“, welche sich als einzige Gebäudereste halbverfallen noch heute an der Ecke der Stralsunder und Salinenstraße befinden.

Das Ende der Saline war zugleich das Ende der bodenständigen Industrie im engeren Sinne. In einem weiteren Sinne können wir jedoch auch die Greifswalder Fischindustrie, soweit sie sich auf den Fischreichtum der vorpommerschen Küstengewässer gründet und ursprünglich in enger Beziehung zur Salzgewinnung stand<sup>2)</sup>, in diesem Zusammenhange anführen.

Die Räucherhäuser erheben sich unterhalb der Innenstadt am südlichen Ryckufer. Schon die äußere Anlage läßt erkennen, daß es sich hier nicht um ein junges Unternehmen größeren Stils handelt, sondern um die Zusammenfassung von Kleinbetrieben, die in ihrer Entstehung bis ins 18. Jahrhundert zurückreichen. Um diese Zeit nahmen Fischhandel und Fischindustrie in Greifswald nach jahrhundertelanger Pause einen neuen Aufschwung<sup>3)</sup>: ergiebige Fänge vor allem an der vorpommerschen Küste selber lieferten das Rohmaterial für die Salzereien, deren Absatz sich nicht auf den lokalen Markt allein beschränkte, sondern bis Danzig und Kopenhagen verschifft wurde. Im Jahre 1842 werden allein sechs städtische Salzereien angeführt, denen das notwendige

2) Das Salz wurde bereits vor der Kolonisation von den Slaven zur Konservierung der Fische benutzt. Im 13. Jahrhundert erwarben Städte und Klöster das Recht, nach freiem Belieben Vitten, d. h. Fischerhütten, am Strande anzulegen, die teils zum Einsalzen des Herings, teils zum Trocknen und Aufbewahren der Netze dienten. (Vgl. die Ortsnamen: Vitte b. Arkona, Vitte a. Hiddensö.) Aber auch innerhalb ihrer Mauern errichteten die Städte Salzhäuser, Salzkeller und Heringshäuser.

3) Die erste Blüteperiode der Greifswalder Fischindustrie fällt in die Zeit der Hanse, in welcher die Schonen- und Bergenfahrer-kompagnien einen regen Handelsverkehr mit Dänemark unterhielten, das damals im Besitz der Fischgründe von Schonen war. Über die Errichtung von Handelsvitten in Falsterbo auf Schonen, Rothna auf Bornholm und einer Faktorei in Bergen vgl. *Gesterding*, Nr. 29, und *Ziegler*, S. 32.

Salz zu ermäßigten Preisen abgegeben wurde. Die Zahlen der gewrakten Tonnen<sup>4)</sup> weisen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine fast regelmäßige Steigerung auf, erreichen um 1860 ein Maximum, auf das in den nächsten Jahrzehnten ein schneller Rückgang folgt. „Aber während die erste Tatsache unbedingt als ein Zeichen für die wachsende Bedeutung der Greifswalder Fischindustrie anzusehen ist, läßt der Rückgang der zur Wrake gestellten Tonnen noch nicht auf eine entsprechende Bewegung der ganzen Industrie schließen, sondern hier hat in erster Linie die Änderung der Konservierungsmethoden eingewirkt in dem Sinne, daß in steigendem Maße der Salzhering durch den Räucherhering verdrängt worden ist“<sup>5)</sup>. Fabrikation und Vertrieb der Räucherwaren lag in den Händen der Kärnerkompagnien, welche in Greifswald zwei eigene Räuchereien und Bratereien besaßen und bereits lange vor dem Eisenbahnbau den Frachtverkehr von Mitteleuropa nach Pommern vermittelten und als Rückfracht konservierte Fische transportierten. Der Bau der Eisenbahnlinie Berlin—Stralsund leitete infolge der Erweiterung des Absatzgebietes eine neue Blüteperiode der vorpommerschen Fischindustrie ein: in Stralsund, Greifswald, Barth, Lauterbach, Saßnitz, Wieck, Lubmin, Cröslin entstanden Räuchereien und Marinieranstalten, teilweise jedoch von kurzer Lebensdauer, da seit der Mitte der neunziger Jahre der Heringsfang an der pommerschen Küste immer geringere Erträge brachte. — Der Krieg ist natürlich nicht ohne schädigende Einflüsse geblieben: Die Zufuhren aus dem Auslande wurden erheblich geringer, während die Küstenfischerei den Gefahren von

4) Akten des Magistrats der Stadt Greifswald.

5) Meints, „Das Böttcherhandwerk in Deutschland“. — In einem *Magistratsbericht* aus dem Jahre 1877 heißt es: „Es wird der größte Teil der gefangenen Heringe geräuchert und gebraten und nur in dem Falle, wo der Fang ein so ergiebiger ist, daß nicht das ganze Quantum in den Räucherammern Platz findet, wird der Hering gepökelt, in Tonnen verpackt und später zur Wrake gestellt. Doch ist das Salzen oft kein lohnendes Geschäft für den Salzer, da der Verkauf des Herings zu sehr der Konjunktur unterworfen ist.“

Unterseebooten und Minen ausgesetzt war. Infolgedessen litt die Fischindustrie unter dem Mangel an Rohmaterial. Der zwangsweise Zusammenschluß der fischindustriellen Betriebe während des Krieges ließ eine gemeinsame Einkaufsorganisation entstehen, die an den auswärtigen Fangplätzen gute Einkaufsverhältnisse ermöglichen soll. In Frage kommen für Greifswald Zufuhren von Auslandsfischen aus Dänemark (Möen, Falster, Laaland, Seeland, Langeland), Schweden (Göteborg, Marstrand), Norwegen (Haugesund), den Niederlanden und Belgien (Ostende), sowie England (Grimsby, Lowestoft) und Schottland, außerdem Bezüge aus den deutschen Nordseefängen, die in Hamburg-Altona, Cuxhaven und Geestemünde gelandet werden. Absatzgebiet für Konsumwaren ist hauptsächlich Berlin, Provinz Pommern und Brandenburg, Sachsen sowie Schlesien. Absatzgebiet für Marinaden ist neben dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn das Ausland, insbesondere Frankreich, Belgien<sup>6)</sup>, Holland, Schweiz und Amerika.

So steht auch die Greifswalder Fischindustrie vor dem Verfall, soweit es ihr nicht gelingt, sich umzustellen. Zur Zeit hält nur noch eine Räucherei (Degner) und eine Marinieranstalt (Cleppien) den Betrieb aufrecht, während die alte Räucherei „Saxonia“ bereits eingegangen ist. Mit den Räuchereien verschwindet für Greifswald der letzte Rest bodenständiger Industrien. —

Auf den Bodenschätzen der weiteren Umgebung basiert ein junges Unternehmen: die 1922 gegründete Schlämmkreidefabrik, deren Anlagen, den Räucherhäusern benachbart, sich am südlichen Ryckufer ausdehnen. Der Plan von *Hagenow* 1842, welcher eine „Schlämmkreidefabrik“ gegenüber den Räuchereien am nördlichen Flußufer verzeichnet, belehrt uns, daß der Versuch, Kreide aus Rügen zu importieren und darauf eine Industrie zu gründen, nicht zum ersten Male unternommen wurde. Zur Zeit (1923) wer-

6) Seit der Ruhrbesetzung nicht mehr beliefert!

den wöchentlich ca. 300 Tons „Jasmunder Dreikronenkreide“ zu Schiff eingeführt, in Kreidemühlen vermahlen, geschlämmt, dann in Holzschuppen zum Trocknen aufgestellt und als Schlämmkreide in Fässern exportiert. Der inländische Absatz erstreckt sich in der Hauptsache auf die süddeutschen Farbwerke, Kabelwerke (Siemens - Schuckert, Berlin) und Gummifabriken (Continental, Hannover). Der Umsatz ist der allgemeinen Wirtschaftslage entsprechend zurückgegangen (1923!) Neben den Anlagen der Kreidefabrik mit Kränen, Kreidemühlen und Trockenschuppen, ebenso jenseits am nördlichen Ryckufer bestimmen Bootsbauereien, Dampfsägewerke und zahlreiche Holzplätze das Flußuferbild.

Die Bootsbauereien führen heute nur noch kleine Instandsetzungsarbeiten aus. Das bis ins 14. Jahrhundert zurückzuführende Gewerbe des Schiffbaus ist erloschen. — Über den Umfang der Schiffbauindustrie in früheren Jahrhunderten sind zahlenmäßige Angaben nur spärlich überliefert. Jedenfalls erlebte sie eine kurze Blüteperiode zur Zeit des Amerikanischen Krieges: „es wurden 1776—85 31 Seeschiffe gebaut. Dann verfiel der Schiffbau wieder; überdies machten die Bauten auf der Wieck dem städtischen Schiffbau viel Konkurrenz“<sup>7)</sup>. Im Jahre 1810 gilt die Schiffbauindustrie bereits als erloschen; dennoch werden im Laufe des Jahrhunderts noch einige Schiffe gebaut. Nach *Berghaus* sind 1865 auf zwei Werften noch sieben Schiffsbaumeister und 93 Zimmerleute beschäftigt. Um 1900 gab die Spruthsche Werft als letzte den Schiffbau endgültig auf und beschränkt sich seither auf Reparaturen.

Die Zahl der beschäftigten Arbeiter schwankt in den obenerwähnten Betrieben zwischen 30—100. Sie haben demnach keinen wesentlichen Einfluß auf die soziale Gliederung der Bevölkerung. Daß Greifswald trotzdem einen größeren Prozentsatz von Industriearbeitern besitzt, ist auf die künstlich hierher verpflanzte Eisenbahnwerkstätte zurückzuführen, welche 1863 mit 40 Handwerkern und Arbeitern als Re-

7) *Baasch*, „Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik“, Hamburg 1899.

paraturwerkstätte für Lokomotiven und Wagen der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft gegründet wurde und seitdem infolge des anwachsenden Eisenbahnbetriebes eine stetige Vergrößerung erfuhr, so daß 1914 bereits 40 Beamte und 590 Arbeiter, gegenwärtig 75 Beamte und 870 Handwerker und Arbeiter beschäftigt werden konnten<sup>8)</sup>.

Die übrigen industriellen Unternehmungen Greifswalds stehen zumeist in enger Beziehung zur Landwirtschaft. Die Bedürfnisse der ackerbautreibenden Umgebung unserer Stadt haben mehrere Betriebe für landwirtschaftlichen Maschinenbau ins Leben gerufen. Holz als Rohmaterial liefern teils die Forsten der Umgebung, teils wird es aus Polen importiert; Eisen wird über Stettin eingeführt. Der Absatz von landwirtschaftlichen Maschinen und Gerätschaften beschränkt sich auf die unmittelbar angrenzenden Landkreise<sup>9)</sup>.

Der rein agrarische Charakter des Hinterlandes führte zur Bildung besonderer Wirtschaftsorgane, welche der Stadt als Stapel- und Umschlagplatz landwirtschaftlicher Produkte eigentümlich sind: Die großen Getreidespeicher am Ryck und in den zum Hafen führenden Straßenzügen sind sowohl für das Stadtbild als auch für den Lebensprozeß der Stadt eine charakteristische Erscheinung und müssen daher bei der morphologischen wie bei der physiologischen Betrachtungsweise Berücksichtigung finden. Im letztgenannten Sinne bilden die Speicher eines der Mittelglieder jenes Wirtschaftsprozesses, an dessen Anfang die Produktion, an dessen Ende die Konsumtion der landwirtschaftlichen Erzeugnisse steht. Produktionsgebiet und Konsumptionsgebiet müssen demnach in die Besprechung einbezogen werden, sollen die Speicher als Wirtschaftsorgane des städtischen Organismus und nicht lediglich als Formgebilde aufgefaßt werden.

8) Auf die Bedeutung der Eisenbahnwerkstätte für die räumliche Entwicklung und die besondere Physiognomie der Gützkower Vorstadt wurde in Kap. VI, c hingewiesen.

9) Beim Wiederaufbau von Ostpreußen war eine Greifswalder Maschinenfabrik mit der Lieferung von Mühleneinrichtungen beauftragt und konnte so ihr Absatzgebiet erweitern.

Für das Produktionsgebiet können bei zahlenmäßigen Angaben nur statistische Einheiten zugrunde gelegt werden: Nach den Veröffentlichungen der Landwirtschaftskammer für die Provinz Pommern nehmen von 100 Teilen der Gesamtfläche ein:

in		Ackerland	Wiesen <sup>10)</sup>	Weiden	Forsten	Oedland
Zum Vergleich	Kreis Greifswald	62,5	12,3	4,9	15,5	4,8
	Reg.-Bez. Stralsund	64,0	10,2	5,4	15,0	5,4
	Pommern	55,1	10,3	6,2	20,6	7,8
	Preußen	50,7	9,4	5,9	23,7	10,3

Die Ackerfläche dient vorwiegend dem Getreidebau, der im Kreise Greifswald 30,2 % der Gesamtfläche einnimmt und nur auf schweren Böden zugunsten des Hack- und Blattfruchtbaues zurückgedrängt wird. Von 100 Teilen der Gesamtfläche werden mit den einzelnen Fruchtarten bebaut<sup>11)</sup>:

in	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Kartoffel
Kreis Greifswald	4,9	11,0	4,1	10,2	4,1

Ausgedrückt in ha der Anbaufläche und verglichen mit den entsprechenden Anbauflächen im Reg.-Bez. Stralsund und in Pommern überhaupt<sup>12)</sup>:

in	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Kartoffel
Kreis Greifswald	3090	12711	3644	11251	4003
Reg.-Bez. Stralsund	16423	47233	15808	46585	13019
Pommern	54747	445891	59871	277229	203872

10) Ein Teil der Wiesen, die sog. „Salzwiesen“, werden drei- bis viermal im Jahre überschwemmt und liefern infolge dieser häufigen Überflutungen ein nahrhaftes Viehfutter.

11) Fock, „Die landwirtschaftlichen Betriebsverhältnisse im Reg.-Bez. Stralsund“. Diss. Greifswald 1910.

12) Preußische Statistik, Band 211.

Der Roggen als wichtigste Halmfrucht gedeiht auf einem Mischboden von Lehm und Sand, der mit 68,6 %, Hafer auf Sandboden, der mit 18,6 %, und Weizen auf gutem Geschiebemergelboden, der mit nur 1,9 % in unserem Kreise vertreten ist. Die Leistungsfähigkeit der Böden wird durch die klimatischen Verhältnisse<sup>13)</sup> ungünstig beeinflußt; denn Greifswalds nördliche Lage bedingt eine kurze Vegetationsdauer. Die Ernteerträge betragen:

in	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer	
	Ertrag in 100 kg		Ertrag in 100 kg		Ertrag in 100 kg		Ertrag in 100 kg	
	vom ha	im ganzen						
Kr. Greifswald	37,4	56198	31,8	221275	24,0	87456	28,0	315028
Reg.-Bez.								
Stralsund	43,8	338261	32,5	941351	22,7	359565	27,4	1215078
Pommern	49,8	1043023	24,8	6359426	20,7	1241944	21,0	5813723

Die Bewirtschaftung vollzieht sich in den Formen des Großbetriebes, da im Kreise Greifswald 84,5 % der Anbaufläche in Händen des Großgrundbesitzes sind<sup>14)</sup>. Davon sind wiederum mehrere Großbetriebe vereinigt in der

13) Vgl. *Hahndorf*, „Das Klima von Greifswald“. XII. Jahrb. d. Geogr. Ges. Greifswald 1909/10.

14) Die Kreise Greifswald und Franzburg stehen mit 84,5 bzw. 84,6 % der Anbaufläche, die in Großbetrieben (über 100 ha) bewirtschaftet wird, an der Spitze des ganzen Reiches. Die Aufsaugung des bäuerlichen Grundbesitzes durch die großen Gutsherrschaften vollzog sich im Anschluß an die Verheerungen des 30jährigen Krieges: Auf den Gütern der Stadt Greifswald wurden die im 30jährigen Kriege verwüsteten Dörfer Frätow, Liepz, Helmshagen und Wackerow, auf Universitätsgütern die früheren Dörfer Diedrichshagen, Grubenhagen und Wampen in Ackerwerke umgewandelt. Derselbe Prozeß wiederholte sich infolge des Nordischen und 7jährigen Krieges, nach welchem Kirchdorf, Brook, Dargelin, Kieshof und Ladebow in Ackerwerke verwandelt wurden. Vgl. *Fuchs*, „Der Untergang des Bauernstandes und das Aufkommen der Gutsherrschaften“. Abhandl. aus d. staatswiss. Sem. zu Straßburg, Heft VI, 1888.

Hand des Fiskus, der Stadt Greifswald<sup>15)</sup> und der Universität Greifswald. Der Absatz der landwirtschaftlichen Produkte vollzieht sich teils in der Form des Zwischenhandelssystems, indem Händler das Korn vom Erzeuger aufkaufen und dem Landwirt die notwendigen Hilfsmittel verkaufen, zum andern Teile fließen die Erzeugnisse dem Greifswalder Ein- und Verkaufsverein<sup>16)</sup> zu, welcher seinerseits die landwirtschaftlichen Betriebe mit Dünge-, Futtermitteln und Sämereien versorgt. Zur Bergung des Getreides wurden von der Greifswalder landwirtschaftlichen Genossenschaft bereits vorhandene Speicherräume (am Ryck) angekauft, während in den Nachbarstädten Anklam, Stralsund, Barth Kornhäuser neu erbaut wurden<sup>17)</sup>. Der jährliche Umsatz an Getreide betrug nach den „Geschäftsberichten des Greifswalder landwirtschaftlichen Ein- und Verkaufsvereins“:

Geschäftsjahr	Roggen Ztr.	Weizen Ztr.	Hafer Ztr.	Gerste Ztr.
1911—12	79 130	50 339	46 802	14 594
1912—13	87 391	31 376	97 820	12 727
1913—14	105 813	54 477	92 690	16 101
1914—15	119 113	35 407	98 480	13 655
1915—16	140 265	41 543	95 630	14 060
1916—17	170 763	38 419	93 199	18 337
1917—18	137 559	21 240	12 164	6 909
1918—19	149 790	20 649	38 962	12 299
1919—20	152 960	16 374	69 195	10 059
1920—21	45 278	13 593	29 486	8 160
1921—22	139 233	26 497	29 631	17 746

15) Die zum Besitze der Stadt Greifswald gehörigen Güter sind in dem Bericht der *Ökonomiedeputation*, „Der Grundbesitz der Stadt Greifswald“ 1885 in tabellarischer Übersicht zusammengestellt und durch geschichtliche Notizen zur Stadtentwicklung in Beziehung gesetzt.

16) Mitglieder sind Gutsbesitzer, Gutspächter, Landwirte in Behrenhoff, Dargelin, Dersekow, Frätow, Friedrichshagen, Grubenhagen, Güst, Hanshagen, Helmsbagen, Hinrichshagen, Hohenmühl, Immenhorst, Jarmshagen, Jeesser, Karrendorf, Kemnitz, Kemnitzerhagen, Kiesow, Kirchdorf, Kowall, Leist, Levenhagen, Mesekenhagen,

Seit 1914 bleibt fast die gesamte Ernte dem Inlandsbedarf erhalten. Der Getreideexport, welcher seit der Hansazeit <sup>16)</sup> in Greifswalds Außenhandel die erste Stelle einnahm, wurde durch das Ausfuhrverbot nahezu gänzlich ausgeschaltet. Instruktiv ist es, diese Entwicklung von der Vorkriegszeit bis zur Gegenwart an Hand der Statistik der Ippenlinie zu verfolgen; darnach betrug die Getreideausfuhr:

		Roggen Ztr.	Weizen Ztr.	Hafer Ztr.	Gerste Ztr.	Getreide Ztr.
1913 bis 1914	Dänemark .	218 608	32 690	49 036	—	300 334
	Schweden .	43 524	1 400	50 124	—	95 048
	Niederl. und Belgien .	65 188	—	140 754	—	205 942
	Inland . .	59 734	34 980	—	7 670	102 384
1915 bis 1919	Ausland . .	—	—	—	—	—
	Inland . .	—	—	—	—	—
1920 bis 1921	Ausland . .	—	—	—	—	—
	Inland . .	18 700	3 400	6 000	—	28 100

Neuenkirchen, Pansow, Potthagen, Steffenshagen, — außerdem Ackerbürger und Viehhändler aus Greifswald.

17) Über Ausbreitung und Fassungsraum der Kornhäuser in Pommern vgl. *Poczatek*, „Entstehung und Entwicklung der landw. Ein- und Verkaufsvereine i. d. Prov. Pommern. 1921.

18) *Semrau*, „Der Getreidehandel der Deutschen Hanse bis zum Ausgang des Mittelalters“ — Diss. München 1911 —, erwähnt eine Zollordnung Greifswalds, die schon vor 1275 entstanden ist, in welcher Roggen als Ausfuhrartikel genannt wird. — Flandern, England und Norwegen waren die Hauptabsatzgebiete der hansischen Getreideproduktion; von geringerer Bedeutung war damals der Getreidehandel mit Schweden und Dänemark. — Der 30jährige Krieg zerstörte die Handelsbeziehungen zu den nordischen Ländern. Erst um die Zeit des nordamerikanischen Freiheitskampfes entwickelte sich in Greifswald wieder ein lebhafter Handel mit dem Auslande.

Greifswalds Bedeutung als Getreideausfuhrhafen ist somit seit Beginn des Krieges erloschen. Die Produktion seines agrarischen Hinterlandes kommt heute fast ausschließlich dem inländischen Konsum zugute. Die ehemals blühende Hansestadt ist auf das Niveau einer mittelgroßen Landstadt herabgesunken, deren Wirtschaftsleben aufs engste an die agrarische Entwicklung ihres Hinterlandes gebunden ist. Die Industrialisierung ist durch den Mangel an Rohstoffen auch in Zukunft gehemmt; allein auf dem Gebiete der landwirtschaftlichen Maschinenindustrie ist eine Steigerung der Betriebsintensität möglich.

Während Greifswald also — wie es im vorigen Kapitel dargestellt wurde — als Kulturzentrum unter den Städten Vorpommerns eine bevorzugte Stellung inne hat, ist es in wirtschaftlicher Beziehung von Stralsund und vor allem von Stettin weit überflügelt worden. Zur Erklärung dieser Tatsache der wirtschaftlichen Stagnation Greifswalds einerseits, des Aufschwungs von Stettin andererseits muß die jeweilige Verkehrs-lage in Betracht gezogen werden.

Aufzeichnungen darüber aus dem Jahre 1780 bei *Gadebusch*: „Schwedisch-Pommersche Staatskunde“ 1. Teil, S. 138. — Statistische Angaben über den Getreidehandel im Jahre 1865 enthält der Jahresbericht der Kaufmannskompagnie zu Greifswald. Danach betrug die Ausfuhr:

a) seewärts nach englischen, belgischen, holländischen Häfen:

105,176 Scheffel Getreide	}	92,516 Scheffel Weizen
		6,083 „ Roggen
		4,397 „ Gerste
		2,080 „ Hafer

b) küstenwärts:

63,944 Scheffel Getreide	}	32,250 Scheffel Weizen
		11,275 „ Roggen
		19,425 „ Gerste
		994 „ Hafer

## IX. Kapitel:

**Die Verkehrsorgane.**

Die Beziehung zwischen Wirtschaft und Verkehr eines Siedlungsgebietes wird von *Richthofen*<sup>1)</sup> durch nachfolgenden Vergleich erläutert: „Man kann die Gewinnung eines Überschusses von Erzeugnissen als potentielle Energie bezeichnen. Dadurch wird das Bedürfnis nach Austausch hervorgerufen. Es kommt ein treibendes Moment hinein, ein Moment der Bewegung. Der Verkehr stellt die kinetische Energie dar. Beide werden ineinander umgesetzt und stehen in beständiger Wechselwirkung.“ Schon aus dem vorigen Kapitel ging hervor, daß der Überschuß an Getreide, welchen das agrarische Hinterland unserer Stadt erzeugt, einen Handelsverkehr nach in- und ausländischen Absatzgebieten hervorrief, welcher jahrhundertlang eine wichtige Rolle im Lebensprozeß der Stadt spielte. Um nun die Lebensvorgänge, welche unter der Bezeichnung „Handel und Verkehr“ zusammengefaßt werden, in geographischem Sinne zu erfassen, legen wir unserer Betrachtung der Greifswalder Verhältnisse das von *Braun*<sup>2)</sup> für die Verkehrsgeographie im allgemeinen aufgestellte System zugrunde und verwandeln so die physiologische Betrachtungsweise wiederum in eine morphologische, indem wir den sichtbaren Spuren des Verkehrs nachgehen in seinen greifbaren Erscheinungen als: Verkehrsstätten, Verkehrsmittel, Verkehrslinien und Verkehrsobjekte. Entsprechend den verschiedenen Arten des Verkehrs unterscheiden wir Formen des Land- und Seeverkehrs und innerhalb dieser wiederum Erscheinungen des Nah- und Fernverkehrs, so daß wir bezogen auf unsere besonderen Verhältnisse zu folgendem Schema gelangen:

---

1) *Richthofen*, „Siedlungs- und Verkehrsgeographie“, herausgeg. von *Schlüter*, S. 18.

2) *Braun*, „Bemerkungen über Verkehrsgeographie im allgemeinen und die der Ostsee im besonderen“. Ztschr. d. Ges. f. Erdkunde. Berlin 1912.

	Seeverkehr		Landverkehr	
	Nah- oder Küstenverkehr	Fernverkehr	Nah- oder Ortsverkehr	Fernverkehr
Verkehrsstätten	Hafen	Hafen	Markt, Geschäftsstr.	Bahnhof, Post
Verkehrsmittel	Küsten-dampfer	Seeschiff	Wagen, Personen	Eisenbahn
Verkehrslinien	Küstenlinien	Ostsee-schiffahrtslinien	Verkehrsstraßen	Chausseen; Eisenbahnlinien
Verkehrsobjekte	Einfuhr: Stückgut Ausfuhr: Produkte	Massen-güter der Land-wirtschaft	Konsum-waren	Personen, Güter, Vieh

Greifswalds Hafengebiet erstreckt sich von den Räucherhäusern bis zur Brücke über den Ryckfluß. An der Südseite des Hafens sind steinerne Kaimauern und Bollwerke von etwa 900 m Länge mit Eisenbahnschienen versehen. Auch an der Nordseite befindet sich ein Bollwerk, außerdem sind zwei Ballaststellen und einige Dalben vorhanden<sup>3)</sup>. Der Raum für einen ausreichenden Lager- und Ladeplatz wurde durch Beseitigung der Stadtmauer und Abbruch der anlehnenden Häuserreihe gewonnen. Die Tiefe beträgt im äußeren Teil des Hafens 4 m, im inneren 3 m. Die Fahrrinne des Ryckflusses wurde bis zum Vorhafen in Wieck reguliert, seine Mündung, welche sich früher südlich von der jetzigen Einflußstelle in die Dänische Wieck befand<sup>4)</sup>, und welche versandet war, geradegelegt und schiffbar gemacht. Zur Verbreiterung der Einfahrt wurde eine 80 m lange Mole aus schwedischem Granit in den Bodden vorgebaut.

Der Küstenverkehr bedient sich der Segelschiffe und Frachtdampfer, welche wöchentlich mehrere Male zwischen Greifswald und Stettin einerseits, Greifswald und

3) *Reichsmarineamt*: Ostseehandbuch (südl. Teil) 1911, S. 317.

4) *Hagenow*: „Karte des akadem. Gutes Eldena 1837 nach der Messung d. Cond. Malbranc v. Jahre 1833, mit Hinzufügung der geschehenen Veränderungen“.

Rügen andererseits verkehren. Eingeführt werden über Stettin Kaufmannsgüter aller Art, Apothekerwaren, Eisenartikel usw. bis zu 500 Zentner wöchentlich<sup>5)</sup>, von Rügen hauptsächlich Kreide für die Greifswalder Kreidefabrik, zur Zeit etwa 600 Zentner im Monat. Rückwärts laufen die Dampfer meist leer, da seit dem Kriege nur wenig Getreide exportiert wird (50—100 Zentner wöchentlich). In den Herbstmonaten beleben zahlreiche Lastkähne den Küstenverkehr, welche Kartoffeln, Zucker- und Futterrüben ausführen und andererseits oberschlesische Kohle über Stettin und Bausteine aus den Torgelower Ziegeleien über Ueckermünde einführen. Die Intensität des Küstenverkehrs hat sich gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich verringert, da die Einfuhr von Stückgut heute nur etwa die Hälfte, die Ausfuhr von landwirtschaftlichen Produkten kaum  $\frac{1}{10}$  des ehemaligen Exports beträgt.

Noch beträchtlicher sind die Einschränkungen, die der Fernverkehr auf See seit dem Kriege erfahren hat: Während 1914 noch 127 Segelschiffe, 3 Dampf- und 3 Motorschiffe mit insgesamt 199 342 Ztr. Getreide nach Dänemark, Schweden und den deutschen Nordseehäfen ausliefen, verließen 1921 nur 10 Segler und 15 Dampfer mit 19 100 Ztr. Getreide und 1922 nur 4 Segel- und 4 Dampfschiffe mit einer Ladung von 9000 Ztr. Getreide den Greifswalder Hafen. Naturgemäß ist auch der Import von Massengütern: Pflastersteinen, Nutz- und Brennholz aus den nordischen Ländern heute auf ein Minimum beschränkt. Damit ist Greifswalds Bedeutung als Seehafen für den Fernverkehr erloschen. Das gleiche Schicksal hat mehr oder minder auch die übrigen Ostseehäfen betroffen, welche zur Zeit der Hansa blühende Handelsstädte waren. Der Krieg beschleunigte hier nur den Prozeß des Nieder-

5) Die Mengenausgaben verdanke ich der mündlichen Mitteilung des Kapitäns *Dreyer*. (Frachtmanifeste der Ippen-Linie bieten ein in bezug auf Art und Menge der eingeführten Waren genau spezialisiertes statistisches Material, dessen Aufarbeitung jedoch zu zeitraubend gewesen wäre.)

gangs, der sich im Anschluß an die Verschiebung des Seeverkehrs aus den Binnenmeeren auf das Weltmeer vollzog. Hierdurch rückten die Ostseehäfen in den Verkehrsschatten. Zwar ergaben sich für Greifswald infolge der politischen Zugehörigkeit zu Schweden 1648—1815 noch regere Verkehrsbeziehungen zu den nordischen Ländern, bis die Vereinigung Neuvorpommerns mit Preußen die Verkehrsbahnen nach Süden ablenkte zu den Knotenpunkten Berlin und Stettin und somit die politische Umgestaltung auch eine Umstellung des Verkehrs zur Folge hatte: vom Seeverkehr zum Landverkehr.

Ehe wir uns den Erscheinungen des Landverkehrs zuwenden, soweit dieser Greifswald als Ziel- und Ausgangspunkt des Fernverkehrs hat, seien an dieser Stelle die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt, also der eigentliche Ortsverkehr eingeschaltet.

Das Verkehrszentrum für den innerstädtischen Verkehr ist der Markt. Hier strömen wöchentlich zweimal die landwirtschaftlichen Produkte der Umgebung zusammen, mit denen die Stadtbevölkerung einen Teil ihres Nahrungsmittelbedarfs deckt. Die Landstraßen, längs derer sich die Vorstädte ankristallisierten, bilden die Zufahrtswege, auf denen sich an Markttagen ein lebhafter Wagen- und Personenverkehr entwickelt. Auch die Kleinbahnen Greifswald—Wolgast und Greifswald—Jarmen dienen hauptsächlich dem Marktverkehr und passen ihren Fahrplan seinen Bedürfnissen an. Der Landstraßenverkehr, der im Zuge der Stralsunder, Grimmer, Loitzer, Gützkower, Anklamer und Wolgaster Straße die Innenstadt durch die ehemaligen Tore (Steinbecker-, Vetten-, Fleischer- und Mühlentor) betritt, folgt den im Sinne des Kolonialschemas rechtwinklig aufeinanderstoßenden Straßenzügen der Langestraße und des Schuhhagens, der Steinbecker- und Fleischerstraße. Es ist eine natürliche Folge dieser Verkehrseignung, daß die gleichen Straßenzüge auch von dem innerstädtischen Geschäftsverkehr bevorzugt werden. Hier reiht sich Laden an Laden, den Eindruck der Geschäftsstraße hervorrufend, während in

den Parallelstraßen nur selten ein Geschäftshaus die geschlossene Reihe der Wohnhäuser unterbricht. Warenhäuser im eigentlichen Sinne hat Greifswald nur zwei aufzuweisen, beide im Geschäftszentrum am Markt. Wir sehen hierin das erste Stadium einer Entwicklung, die dahin zielt, Geschäfts- und Wohnviertel voneinander zu trennen. Der Verkehr zu den Arbeitsstätten vollzieht sich ausschließlich in der Form des Fußgängerverkehrs, da bei der geringen räumlichen Ausdehnung unserer Stadt kein Bedürfnis nach Massenverkehrsmitteln vorliegt. Bei einer Klassifikation der Städte nach ihren inneren Verkehrsverhältnissen würde Greifswald mit den an Volkszahl kleineren Nachbarstädten Anklam und Wolgast in einer Gruppe vereinigt sein, während Stralsund, wo eine elektrische Straßenbahn den Verkehr zwischen Peripherie und Geschäftszentrum vermittelt, in eine übergeordnete Gruppe einzureihen wäre.

Die Landstraßen nach Stralsund, Grimmen, Loitz, Gützkow, Anklam, Wolgast, die wir im Zusammenhange mit dem Marktverkehr erwähnten, verknüpfen Greifswald als Verkehrsknoten mit dem weitverzweigten Netz der Landverkehrswege, welches ganz Vorpommern überzieht. Die Entwicklung dieses Verkehrsnetzes und seine Beziehung zu den Bodenverhältnissen hat *Deecke*<sup>6)</sup> in einem „Die alten vorpommerschen Verkehrswege in ihrer Abhängigkeit vom Terrain“ betitelten Aufsatz behandelt. Seine Fragestellung ist die folgende: Welche durchgehenden Straßen und Verbindungswege der vorpommerschen Städte sind vorhanden gewesen, bevor Chausseen und Eisenbahnen den Verkehr in neue Wege lenkten? Er geht dabei von der Annahme aus, „daß die noch existierenden Landwege mit langer Erstreckung die eigentlichen alten Straßen waren, und daß deren Lauf und Lage in der Topographie ihre Erklärung und Begründung finden muß“. Ein Blick auf die geologisch-morphologische Karte der Provinz Pommern<sup>7)</sup> belehrt uns, daß die Wegsamkeit offenbar abhängig sein wird von der

6) Pomm. Jahrbücher Bd. 7, 1906.

7) Herausgeg. von C. Habermann. 1913.

Verteilung der Sumpf- und Moorzonen, welche als breite Bänder den Lauf der Flüsse begleiten und ein Überschreiten derselben hindern. Wo eine Überschreitung der Sumpfböden dennoch möglich war, entstanden Siedlungen, in denen wir die „Köpfe oder Enden der ersten ursprünglichen Straßen zu suchen“ haben. So ergeben sich, von der Verteilung des festen und sumpfigen Bodens unmittelbar abhängig und in ihrem Verlauf an Furten oder Pässe gebunden, zwei Hauptquerwege von W nach O und zwei Hauptlängswege von N nach S:

1. Der alte Handelsweg Rostock — Stralsund — Rügen, welcher westlich Stralsund von der heutigen Chaussee nach Süden ablenkend über den Paß zwischen Pütter- und Borgwallsee zum Strelasunde führte;

2. die der Moorfurche des Obertrebel- und Rycktals folgende Straße Tribsees — Grimmen — Greifswald. Der alte Landweg stellte eine direkte Verbindung zwischen Greifswald und Grimmen her, welche heute zwischen Levenhagen und Neuendorf unterbrochen ist und nur auf dem Umwege über Poggendorf erreicht wird<sup>8)</sup>. Eine Abzweigung dieser Verkehrslinie bildet die als Fußweg erhaltene Straße, welche südlich von Greifswald über Alt-Pansow — Dersekow — Potthagen — Diedrichshagen — Fliederberg/Hanshagen eine Verbindung zwischen Grimmen und Wolgast herstellt und als Höhenweg alle Senken und Moore meidet. In Alt-Pansow wird diese Querstraße von einem alten Landweg geschnitten, welcher seinerseits in Greifswald und Loitz die beiden Hauptlängswege kreuzt;

3. Der Längsweg Stralsund — Loitz vermied in seinem ursprünglichen Zuge, der heute nur bruchstückweise der Chaussee zugrunde liegt, sorgfältig die seitlichen Torfmoore und feuchten Niederungen: er überschritt den Ryck—Trebel-Graben bei Hohenwarth und erreichte auf der Landbrücke zwischen Crummenhagener See und Zarrendorfer Moor schließlich den Sund;

8) Vgl. Karte des Deutschen Reiches: Blatt 88. Grimmen.

4. die ehemalige „Salzstraße“ Stralsund — Greifswald — Anklam quert Ryck und Peene an den Stellen, wo die höhergelegenen Stadthügel einen Übergang ermöglichen. Das große Friedländer Moor zwischen Anklam und Pasewalk vermochte der ursprüngliche Verkehr jedoch nur zu umgehen und zwar entweder über Ueckermünde oder über den Cavelpaß nach Friedland. Die der Eisenbahnlinie parallele Chaussee über Pasewalk ist eine reine Kunstschöpfung.

Somit ist Greifswalds Verkehrslage charakterisiert als Knotenpunkt einer westöstlichen und einer nordsüdlichen Hauptverkehrsstraße, welche beide als alte Landwege angelegt, jetzt durch Kunststraßen ersetzt sind<sup>9)</sup>, von denen die nordsüdlich verlaufende heute die wichtigere ist. Sie wurde bereits 1670 von der ersten Personenpost benutzt, welche zwischen Anklam—Greifswald—Stralsund verkehrte und war späterhin richtunggebend für die Hauptstrecke der Eisenbahn.

Im Zeitalter der Eisenbahn tritt für den Fernverkehr die Bedeutung der Landstraßen mehr und mehr zurück gegenüber der neuen Verkehrsader, so daß wir bei der Charakterisierung der Verkehrslage einer Siedlung in erster Linie an ihre Beziehung zum Eisenbahnnetz denken. Dieses ist in Pommern relativ weitmaschig: Die Länge der Staats-eisenbahnlinien betrug vor dem Kriege 2662,10 km oder 8,8 km auf 1 qkm, während sich der Durchschnitt im Reich auf 11,6 km auf 1 qkm belief<sup>10)</sup>. Bezeichnend ist das Vorherrschen der Schmalspurbahnen, deren Schienenstrang eine Ausdehnung von 1717,11 km, also 5,7 km auf 1 qkm erreicht hat. Knotenpunkte größerer Bahnlinien finden sich daher nur in verhältnismäßig weit-

9) Die Chaussee Anklam—Greifswald—Stralsund wurde als erste Kunststraße 1833—36 angelegt, 1840—41 der östliche Abschnitt der Querstraße Greifswald—Eldena, 1846—48 ihr westlicher Abschnitt Greifswald—Grimmen; 1854 bzw. 1884 die Nebenstraßen nach Gützkow und Loitz.

10) Statist. Jahrbuch f. d. Preuß. Staat, 12. Jahrg., 1915.

räumigen Abständen, während fast jede mittelgroße Stadt zugleich Kopfstation mehrerer Kleinbahnen ist. Greifswald hat in bezug auf die Hauptstrecke der „Vorpommerschen Eisenbahn“ (Betriebsöffnung 1863) lediglich die Bedeutung einer Durchgangsstation, 78 km von Pasewalk, dem Kreuzungspunkt der Hamburg-Stettiner Eisenbahn, 31 km von Stralsund, dem Schnittpunkt mit der Berliner-Nord-Eisenbahn, entfernt. Letztere leitete auch den zur Zeit der Personenpost direkten Verkehr nach Rostock über Stralsund. Die Nebenbahn Greifswald—Grimmen dient ebenso wie die Kleinbahnen nach Wolgast und Jarmen lediglich dem lokalen Personen- und Güterverkehr. Eine Besonderheit der Verkehrslage ist jedoch für Greifswald durch die Dampferverbindung mit Rügen gegeben, so daß ein Teil des Bäderverkehrs unter Umgehung Stralsunds auf dem Wasserwege nach Saßnitz weitergeleitet wird. Für den Güterverkehr, soweit er denselben Weg einschlägt, erleichtert die Anlage der Hafeneisenbahn, die den Bahnhof im Südwesten der Stadt mit dem Hafen am Ryck verbindet, den Wechsel des Transportmittels.

Die Anlage der Eisenbahnen leitete im allgemeinen eine Periode des Städtewachstums ein; denn jede Verbesserung der Verkehrsmittel „erleichtert die Ernährung und die Wanderung, also das innere Wachstum der Bevölkerung und die äußere Bewegung, welche in vielen Stellen zu Anwachs führt“<sup>11)</sup>. Greifswalds räumliche Ausdehnung nach Süden, welche die Bildung einer Eisenbahnvorstadt zur Folge hatte, wurde im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung schon oben besprochen. Die Statistik über die Zunahme der Bevölkerung und ihre Verteilung über die Stadtfläche sei als zahlenmäßig zusammenfassender Ausdruck aller kulturellen, wirtschaftlichen und verkehrsgeographischen Einflüsse an den Schluß unserer Untersuchung gestellt.

---

11) *Ratzel*: Anthropogeographie II S. 305.

## Schluß.

### X. Kapitel:

#### Bevölkerungsbewegung und Wohndichte.

Der geographische Begriff „Stadt“ bezieht sich ebensowohl auf ein bestimmtes Formelement der Kulturlandschaft als auf eine Menschenanhäufung von bestimmter Größenordnung. Im letzteren Sinne ist die Einwohnerzahl der prägnanteste Ausdruck, welcher eine Klassifikation der Städte zugrunde zu legen ist. Nach der von der Statistik aufgestellten Stufenfolge zählt Greifswald heute (1923) mit 33 370 Einwohnern zu den „Mittelstädten“. Der nachfolgenden Zusammenstellung der Einwohnerzahlen entnehmen wir, daß es erst Anfang der achtziger Jahre in jene Größenklasse aufrückt, während seine Nachbarstädte Anklam und Wolgast bis heute den Kleinstädten zuzurechnen sind. Vergleicht man sein Wachstum mit demjenigen Stettins, so hält es sich in bescheidenen Grenzen: die Einwohnerzahlen am Anfange des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts verhalten sich in Greifswald wie 1 : 4, in Stettin wie 1 : 10, während die Durchschnittszunahme der Ostseestädte nach *Oppel*<sup>1)</sup> 1 : 5 beträgt.

Das Wachstum Greifswalds und seiner Nachbarstädte in den Jahren 1720—1920<sup>2)</sup> betrug:

---

1) *Oppel*: „Die deutschen Seestädte an der Nord- und Ostsee“. Geographische Zeitschrift 1911.

2) Die Einwohnerzahlen 1720—1852 sind nach *Kratz*, „Die Städte der Provinz Pommern“, Berlin 1865, die folgenden nach der Preuß. Statistik angegeben.

Jahr	Greifswald Einw.	Stettin Einw.	Stralsund Einw.	Anklam Einw.	Wolgast Einw.
1720	—	6 081	—	—	—
1740	—	12 360	—	2 961	—
1760	—	—	8 153	—	—
1768	4 702	—	—	—	—
1782	5 020	15 372	10 606	3 021	3 324
1794	5 372	16 700	11 035	3 476	3 542
1801	5 741	—	11 164	—	3 770
1816	7 337	21 528	14 096	5 180	4 053
1831	8 967	27 399	14 620	6 836	4 241
1843	11 407	37 142	16 505	8 134	5 131
1852	13 232	48 028	18 596	9 908	5 744
1861	15 714	64 431	24 214	11 668	6 412
1864	17 540	70 759	26 693	12 133	6 641
1867	17 380	73 714	27 593	11 504	6 308
1871	17 221	76 280	26 731	11 440	6 212
1875	17 411	76 512	26 189	11 589	7 256
1880	19 924	91 756	29 481	12 361	7 832
1885	20 345	99 543	28 984	12 786	7 485
1890	21 624	116 228	27 814	12 917	7 880
1895	22 777	140 724	30 097	13 560	8 147
1900	22 950	210 702	31 076	14 617	8 251
1905	23 767	224 119	31 809	15 625	8 346
1910	24 679	236 113	33 988	15 279	8 211
1916	25 015	—	—	—	—
1919	33 370	—	—	—	—

Anschaulicher würde die Bevölkerungsbewegung durch Einzeichnung der Wachstumskurven wiedergegeben. Eine solche Darstellung genügt den Bedürfnissen der Bevölkerungsstatistik, welche lediglich die Summe der Bewohner im Auge hat, ohne diese mit dem Wohnraum in Beziehung zu setzen. Das eigentlich geographische Phänomen, die Verteilung der Bevölkerung über die Stadtfläche bleibt dabei unberücksichtigt. Gerade diese aber ist für die Physiognomie der Stadt von Bedeutung, da beispielsweise weiträumig gebaute Städte trotz gleicher Einwohnerzahl anders wirken als engräumig gebaute und andererseits die Verdichtung der Bevölkerung im Stadtinnern ein anderes

siedlungsgeographisches Bild erzeugt als die Auflockerung in den Vorstädten. Um diese Verhältnisse eindeutig und untereinander vergleichbar zu bestimmen, ist die Einwohnerzahl entweder zu dem von der natürlichen Stadtgrenze umschlossenen Siedlungsraum oder zu der Anzahl der Wohnhäuser in Beziehung zu setzen. Das Verhältnis der Menschenzahl zum Areal der Stadtfläche (in ha) wird als „Wohndichte“, der Quotient von Einwohner- und Gebäudezahl als „Behausungsziffer“ oder „relative Hausbevölkerung“<sup>3)</sup> bezeichnet. Als Wohndichte ergab sich für Greifswald bei 33 370 Einwohnern und einem Stadtareal von 306 ha der Wert 109 (pro ha)<sup>4)</sup>.

Die Behausungsziffer wurde für die einzelnen Stadtteile gesondert berechnet:

Stadtteil	Einwohner	Wohnhäuser	Behausungsziffer <sup>5)</sup>
Innenstadt . . . . .	13 523	803	16,8
Steinbecker-Vorstadt . .	788	61	12,9
Vetten-Vorstadt . . . .	1 977	137	14,4
Mühlen-Vorstadt . . . .	5 275	301	17,5
Fleischer-Vorstadt . . .	10 956	523	20,7
Gesamtstadt . . . . .	32 500 <sup>6)</sup>	1 825	17,8

3) *Hassinger*, „Über Aufgaben der Städtekunde“. *Peterm. Mitteilg.* 56, II, 1910, S. 294.

4) Vergleichswerte bei *Schlüter*, „Bemerkungen zur Siedlungsgeographie“. *Geogr. Ztschr.* V, 1899, S. 82.

5) Den Verdichtungsprozeß im letzten Halbjahrhundert veranschaulicht ein Vergleich mit den von *Beumer*, „Medizinische Topographie der Stadt Greifswald“ 1879 berechneten Behausungsziffern:

Stadtteil	Einwohner	Wohnhäuser	Behausungsziffer
Innenstadt . . . . .	10 000	859	11,6
Steinbecker-Vorstadt . .	588	46	12,7
Vetten-Vorstadt . . . .	954	79	12,0
Mühlen-Vorstadt . . . .	3 441	199	17,3
Fleischer-Vorstadt . . .	3 517	210	16,7
Gesamtstadt . . . . .	18 500	1 393	13,0

6) Ohne Garnison, Patienten usw.

Die resultierende Behausungsziffer 17,8 für die Gesamtstadt ist als relativ hoch zu bezeichnen <sup>7)</sup>. Suchen wir nach den Ursachen, welche einen Verdichtungsprozeß begünstigen konnten, so bieten sich uns die folgenden dar:

1. der ehemalige Festungscharakter unserer Stadt, welcher den Neubau von Häusern außerhalb der Mauern unmöglich machte;

2. die niedere, der Hochwassergefahr ausgesetzte Lage des Baugeländes, das die räumliche Ausdehnung der Stadt behinderte;

3. die durch die Kriegsverhältnisse hervorgerufene Wohnungsnot, welche in allen deutschen Städten ein Steigen der Behausungsziffer zur Folge hatte.

Die Schwankungen der Behausungsziffer innerhalb der Vorstädte (Steinbecker Vorstadt: 12,9 — Fleischer-Vorstadt 20,7!) lassen die Eigenart der einzelnen Stadtteile klar hervortreten. Die gewonnenen Zahlenausdrücke fassen gewissermaßen alle Beobachtungen über Haushöhe, Hausform, Wirtschaftscharakter — wie sie im 1. Teile unserer Untersuchung angestellt wurden — untereinander vergleichbar zusammen. In diesem Sinne haben die statistischen Angaben über Einwohnerzahlen, Wohndichte und Behausungsziffer für den Stadtgeographen die Bedeutung von Schlußformeln, welche erst auf Grund der Beobachtung der morphologischen und physiologischen Verhältnisse der Siedlung eine lebendige Auffassung gewährleisten.

<sup>7)</sup> Vgl. die von Schlüter, a. a. O. S. 76/77 berechneten Behausungsziffern.



## Literatur-Verzeichnis.

### A. Zitierte Literatur.

1. Akten des Magistrats der Stadt Greifswald.
2. Baasch, Ernst: Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik. Hamburg 1899.
3. Berghaus, Heinr.: Landbuch von Pommern und Rügen. Anklam 1866.
4. Beumer, Otto: Medizinische Topographie der Stadt Greifswald. 1879.
5. Braun, Gustav: Die Stadt Greifswald. Greifsw. Univ.-Taschenbuch. 1919—1920.
6. Braun, Gustav: Mitteleuropa und seine Grenzmarken. Leipzig 1917.
7. Braun, Gustav: Das Ostseegebiet. Leipzig 1912.
8. Braun, Gustav: Bemerkungen über Verkehrsgeographie im allgemeinen und die der Ostsee im besonderen. Zeitschr. d. Ges. f. Erdk. Berlin 1912.
9. Braun, Gustav: Straßburg. Peterm. Mitteilg. 1914.
10. Deecke, Wilh.: Die Beziehungen der vorpommerschen Städte zur Topographie und Geologie ihrer Umgebung. IX. Jahresber. d. Geogr. Gesellsch. Greifswald. 1903—05.
11. Deecke, Wilh.: Die Solquellen Vorpommerns. Greifswald 1898.
12. — Geologie von Pommern. Berlin 1907.
13. — Die alten vorpommerschen Verkehrswege in ihrer Abhängigkeit vom Terrain. Pomm. Jahrb. Bd. 7, 1906.
14. Elbert, Joh.: Die Entwicklung des Bodenreliefs von Vorpommern und Rügen. X. Jahresber. d. Geogr. Ges. Greifswald. 1905—06.
15. Fock, Ernst: Die landwirtschaftlichen Betriebsverhältnisse im Reg.-Bez. Stralsund. Diss. Greifswald 1910.
16. Fritz, Joh.: Deutsche Stadtanlagen. Beil. z. Programm 520 d. Lyzeums z. Straßburg i. E. 1894.
17. Fuchs, Karl Joh.: Der Untergang des Bauernstandes und das Aufkommen der Gutsherrschaften. Abh. a. d. Staatsw. Sem. zu Straßburg. VI, 1888.

18. Gadebusch, Thomas Heinr.: Schwedisch-Pommersche Staatskunde. 1. Teil. 1786.
19. Geisler, Walter: Beiträge zur Stadtgeographie. Zeitschr. d. Ges. f. Erdkunde. Berlin 1920.
20. Genzmer: Stadtgrundrisse. Städtebauliche Vorträge IV, 1.
21. Geschäftsberichte des landw. Ein- und Verkaufsvereins.
22. Gesterding, Karl: Beitrag zur Geschichte der Stadt Greifswald. 1827.
23. Graf, Engelbert: Die Entwicklung des Stadtgrundrisses von Berlin. Mitt. d. Ver. d. Stud. a. d. Univ. Berlin, Heft 2. 1918.
24. Haas: Das älteste Stadtbild von Greifswald. Unser Pommernland, 6. Jahrg. 1921, Heft 10.
25. Hahn, Friedr. Gustav: Die Städte der Norddeutschen Tiefebene. Forschg. z. Dtsch. Landes- und Volkskunde I, 3.
26. Hahndorf, Carl: Das Klima von Greifswald. XII. Jahresh. d. Geogr. Ges. Greifswald. 1909—10.
27. Hanslik, Erwin: Biala, eine deutsche Stadt in Galizien. Wien 1908.
28. Hassinger, K.: Über Aufgaben der Städtekunde. Peterm. Mitt. 56. Jahrg. 2. Hb. 1910.
29. Hassinger, K.: Verkehrs- und Siedlungsgeographie von Wien. Mitt. Geogr. Ges. Wien 1910.
30. Heil, Bernhard: Die Gründung der nordostdeutschen Kolonialstädte. Wiesbaden 1896.
31. Hettner, Alfred: Die Geographie des Menschen. Verhandlg. d. XVI. deutsch. Geogr.-Tages. 1907.
32. Holst, Karl: Der Grundbesitz der Stadt Greifswald. Bericht der Ökonomiedeputation. Greifswald 1885.
33. Jahresbericht der Kaufmannskompagnie zu Greifswald. 1865.
34. Klaiber, Christoph: Die Grundrißbildung der deutschen Stadt im Mittelalter. Diss. Berlin 1910.
35. Klempin, Robert: Pommersches Urkunden-Buch. Stettin 1868.
36. Kosegarten: Geschichte der Universität Greifswald. 1856/57.
37. Kratz, Gustav: Die Städte der Provinz Pommern. Berlin 1865.
38. Krüger, Gustav: Über Sturmfluten an den Küsten der westlichen Ostsee. XII. Jahresh. der Geogr. Ges. Greifswald 1909—10.
39. Meints: Das Böttcherhandwerk in Deutschland.
40. Melander: Zur Greifswalder Universitätsgeschichte. Pomm. Jahrb. 7.
41. Metzner: Die älteste Stadtbeschreibung von Greifswald. VII. Jahresh. d. Geogr. Ges. Greifswald 1898/1900.
42. Metzner: Redos und Rosdal. IX. Jahresh. d. Geogr. Ges. Greifswald 1903—05.

43. Meurer, Franz: Der mittelalterliche Stadtgrundriß im nördlichen Deutschland. Diss. Berlin 1914.
44. Oberhammer, Eugen: Der Stadtplan, seine Entwicklung und geographische Bedeutung. Verhandlg. d. XVI. Dtsch. Geogr.-Tages 1907.
45. Opperl: Die deutschen Seestädte an der Nord- und Ostsee. Geogr. Zeitschr. 1911.
46. Ostseehandbuch, herausgeg. vom Reichs-Marine-Amt. 1911.
47. Peßler, Willi: Die Haustypengebiete im deutschen Reich. Deutsche Erde 1908.
48. Początek: Entstehung und Entwicklung der landwirtschaftlichen Ein- und Verkaufsvereine in der Provinz Pommern. 1921.
49. Preußische Statistik: Volkszählung Heft 5, 10, 16, 30, 39, 66, 96, 121, 148, 177, 206, 234. — Landwirtschaft Heft 211.
50. Pyl, Theodor: Geschichte der Greifswalder Kirchen und Klöster, sowie ihrer Denkmäler, nebst einer Einleitung vom Ursprunge der Stadt Greifswald. 1885.
51. Rappaport: Die Entwicklung des deutschen Marktplatzes. Städtebaul. Vorträge VII, 3.
52. Reinhard, Rud.: Die wichtigsten deutschen Seehandelsstädte. Forschg. zur deutschen Landes- und Volkskunde. XIII, 6.
53. Richthofen, F. v.: Siedlungs- und Verkehrsgeographie, herausgeg. von Schlüter.
54. Rietschel, Siegfried: Markt und Stadt. Leipzig 1897.
55. Schlüter, Otto: Über den Grundriß der Städte. Zeitschr. d. Ges. f. Erdkunde. Berlin 1899.
56. Schlüter, Otto: Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. Geogr. Zeitschr. V, 1899.
57. Schlüter, Otto: Die Siedelungen im nordöstlichen Thüringen. Berlin 1903.
58. Scholz, Max: Über die geologischen Verhältnisse der Stadt Greifswald und ihrer Umgebung, besonders in bezug auf die Anlage der neuen städtischen Wasserleitung gewonnenen Ergebnisse. Berlin 1890.
59. Schultze, Victor: Geschichts- und Kunstdenkmäler der Universität Greifswald. 1906.
60. Semrau, Franz: Der Getreidehandel der deutschen Hanse bis zum Ausgang des Mittelalters. Diss. München 1911.
61. Siedler, Jobst: Märkischer Städtebau im Mittelalter. Berlin 1914.
62. Statistisches Jahrbuch für den Preußischen Staat. 12. Jahrg. 1915.
63. Statistik des Personen- und Güterverkehrs des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin. 1905—1919.

64. Veröffentlichungen der Landwirtschaftskammer für die Provinz Pommern.
65. Wehrmann, Martin: Geschichte von Pommern, in allem. Staatengesch. herausgeg. von Lamprecht, Abt. III. Gotha 1904.
66. Wiegand, Friedrich: Besitz und Kleinodien der Universität. Unser Pommernland. 1921.
67. Wolf, Gustav: Die schöne deutsche Stadt (Norddeutschland).
68. Zeiller, Martin: Topographia Electoratus Brandenburgici et Ducatus Pommeraniae. Frankfurt a. M. 1652.
69. Ziegler, Julius: Geschichte der Stadt Greifswald. 1896.

### B. Karten und Pläne.

70. Karte des Deutschen Reiches 1:100 000, Blatt 88: Grimmen; 89: Greifswald.
  71. Meßtischblatt 1:25 000. Blatt 514: Neuenkirchen; 593: Greifswald.
  72. Habermann: Geol.-morphol. Karte der Provinz Pommern 1:1 000 000.
  73. Scholz: Geologische Karte der Stadt Greifswald 1:10 000 in Scholz: Über die geologischen Verhältnisse der Stadt Greifswald. 1890.
  74. Merian: Stadtgrundriß von Greifswald in Zeileri Topographia Elect. Brand. et. Duc. Pom. (1652).
  75. Swidde: Delineatio oppidi Grypswaldae (1688). Univ.-Bibl. Greifswald.
  76. Pyl: Greifswald im Mittelalter (nach d. Stadtbüchern und älteren Darstellungen von Merian und Swidde). Rathaus zu Greifswald.
  77. Pezoldt: Plan von Greifswald de anno 1712. — Ebenda.
  78. Woerishoffer: Grundriß von Greifswald im Jahre 1826. — Ebenda.
  79. Hagenow: Grundriß von Greifswald und den Vorstädten 1:6000 (1842). Geogr. Institut Greifswald.
  80. Stadtplan von Greifswald (mit Isohypsen) 1:2500 (1907). Geogr. Institut Greifswald. (Inzwischen auch neu erschienen.)
  81. Katasterkarten 1:500. Stadtbauamt.
-



## Verlag von Bruncken & Co. in Greifswald

### Jahresberichte der Geographischen Gesellschaft Greifswald:

- I. Jahresbericht 1882—83. Hrsg. von Rudolf Credner. Mit 1 Tafel. III, 156 S. 1883 Vergriffen.
- II. Jahresbericht 1883—86. 2 Teile. Hrsg. von Rudolf Credner. Mit 2 Tafeln u. 1 Karte. III, IV, 228 S. 1885—87 Vergriffen.
- III. Jahresbericht 1886—89. 2 Teile. Hrsg. von Rudolf Credner. Mit 12 Tabellen und 6 Tafeln. IV, 106, 273 S. 1888—89 6.—
- IV. Jahresbericht 1889—90. Hrsg. von Rudolf Credner. Mit 2 Karten. IV, 66, 61 und 47 S. 1891 Vergriffen.
- V. Jahresbericht 1890—93. Hrsg. von Rudolf Credner. Mit 1 Karte und 1 Tafel. IV, 269 S. 1893 4.—
- VI. Jahresbericht 1893—98. 2 Teile. Hrsg. von Rudolf Credner. Mit 2 Karten. III, III, 147, 236 S. 1896—98 Vergriffen.
- VII. Jahresbericht 1898—1900. Hrs. von Rudolf Credner. Mit 2 Karten. III, 190 S. 1900 Vergriffen.
- VIII. Jahresbericht 1900—03. Hrsg. von Rudolf Credner. Mit 3 Karten, 16 Tafeln und 3 Profilen. III, 251 S. 1904 4.—
- IX. Jahresbericht 1903—05. Hrsg. von Rudolf Credner. Mit 1 Karte, 6 Tafeln und 15 Figuren. III, 247 S. 1905 4.—
- X. Jahresbericht 1905—06. Hrsg. von Rudolf Credner. Mit 5 Karten, 10 Tafeln, 13 Figuren und 9 Kartenskizzen. V, 507 S. 1907 Vergriffen.
- XI. Jahresbericht 1907—08. Hrsg. von Gustav Braun. Mit 1 Bildnis, 6 Tafeln und 2 Karten. XXI, 207 S. 1909 4.—
- XII. Jahresbericht 1909—10. Hrsg. von Max Friederichsen. Mit 5 Karten, 5 Tafeln, 6 Tabellen und 29 Abbildungen. III, 502 S. 1911 6.—
- XIII. Jahresbericht 1911—12. Hrsg. von Max Friederichsen. Mit Titelbild und 27 Karten und Tafeln. III, 514 S. 1913 6.—
- XIV. Jahresbericht 1913—14. Hrsg. von Max Friederichsen. Mit 19 Karten und Tafeln. X, 392 S. 1914 6.—
- XV. Jahresbericht 1914—15. Hrsg. von Max Friederichsen. Mit 2 Karten und 2 Tafeln. III, 88 S. 1915 2.—
- XVI. Jahresbericht 1916—17. Hrsg. von Konrad Kretschmer. Mit 2 Tafeln. 41 S. 1917 2.—
- Beiheft: **Stolt**, Max: Wirtschafts- und bevölkerungsgeographische Verhältnisse von Alt-Vorpommern. Mit 1 Volksdichte- und 1 Siedlungskarte. VIII, 233 S. 1917 3.—
- XVII./XXXVIII. Jahresbericht 1917—20. Hrsg. von Walter Geisler. 75 S. 1921 Vergriffen.
- Beiheft: **Drolshagen**, Carl: Die schwedische Landesaufnahme und Hufenmatrikel von Vorpommern als ältestes deutsches Kataster. 2 Teile. 238 S. 1920—23 6.—
- Ergänzungsheft: **Braun**, Gustav: Zur Methode der Geographie als Wissenschaft. 24 S. 1925 1.20
- XXXIX. Jahresbericht 1920—22. Hrsg. von Gustav Braun. Mit 214 S. 1922 4.—
- XL/XLII. Jahresbericht 1922—24. Hrsg. von Gustav Braun. Mit 5 Tafeln. 95 S. 1924 3.—

**Verlag von Julius Abel, G. m. b. H., Greifswald**

In unserem Verlage erschien soeben:

# Wanderdünen Pommerns

## Ihre Form und Entstehung

von

**Dr. Wilhelm Hartnack**

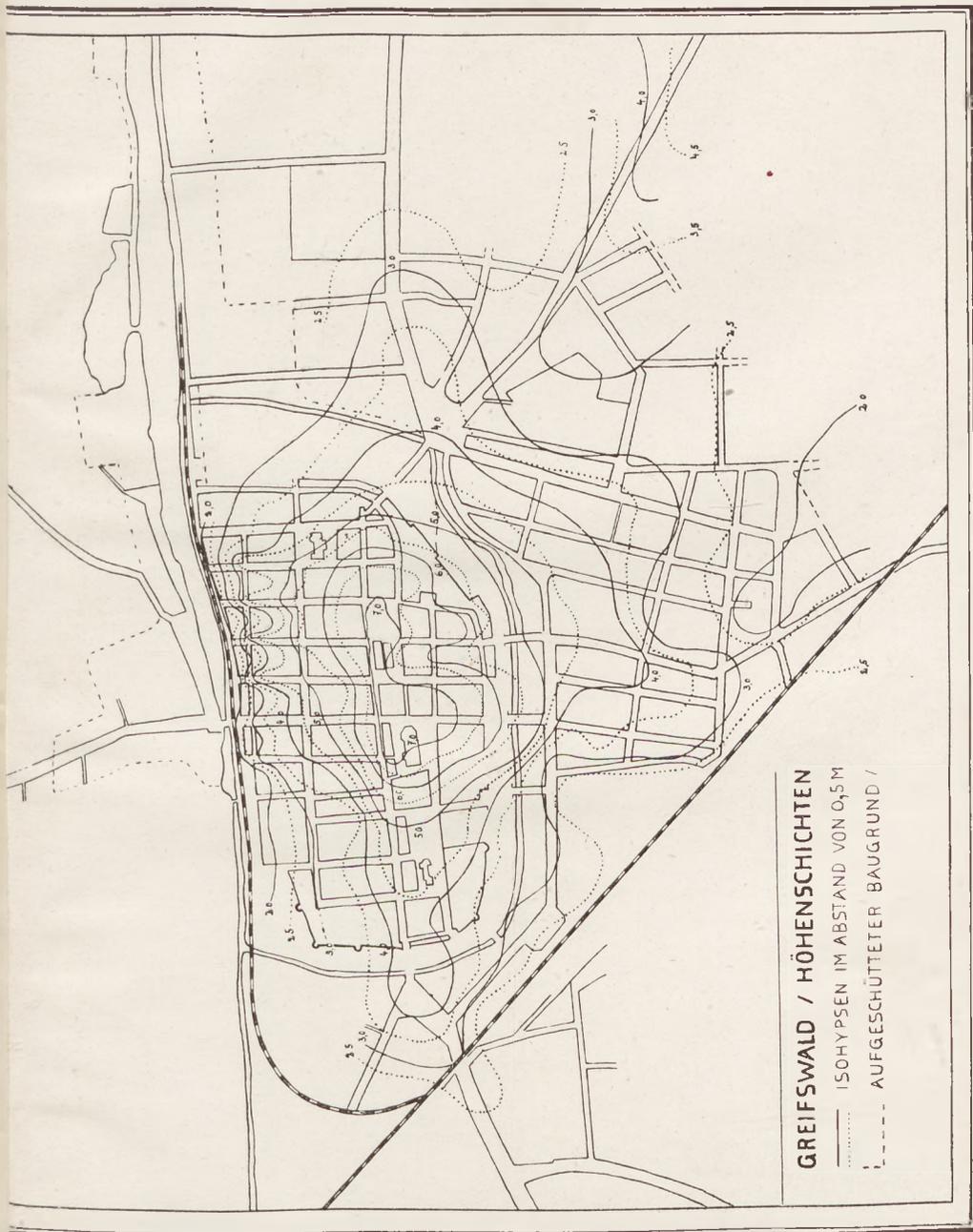
VI, 112 Seiten nebst Tafel, mit zahlreichen Abbildungen, Figuren und Profilen im Text; gedruckt auf erstklassigem Kunstdruckpapier. Geschmackvoll broschiert mit Titelbild

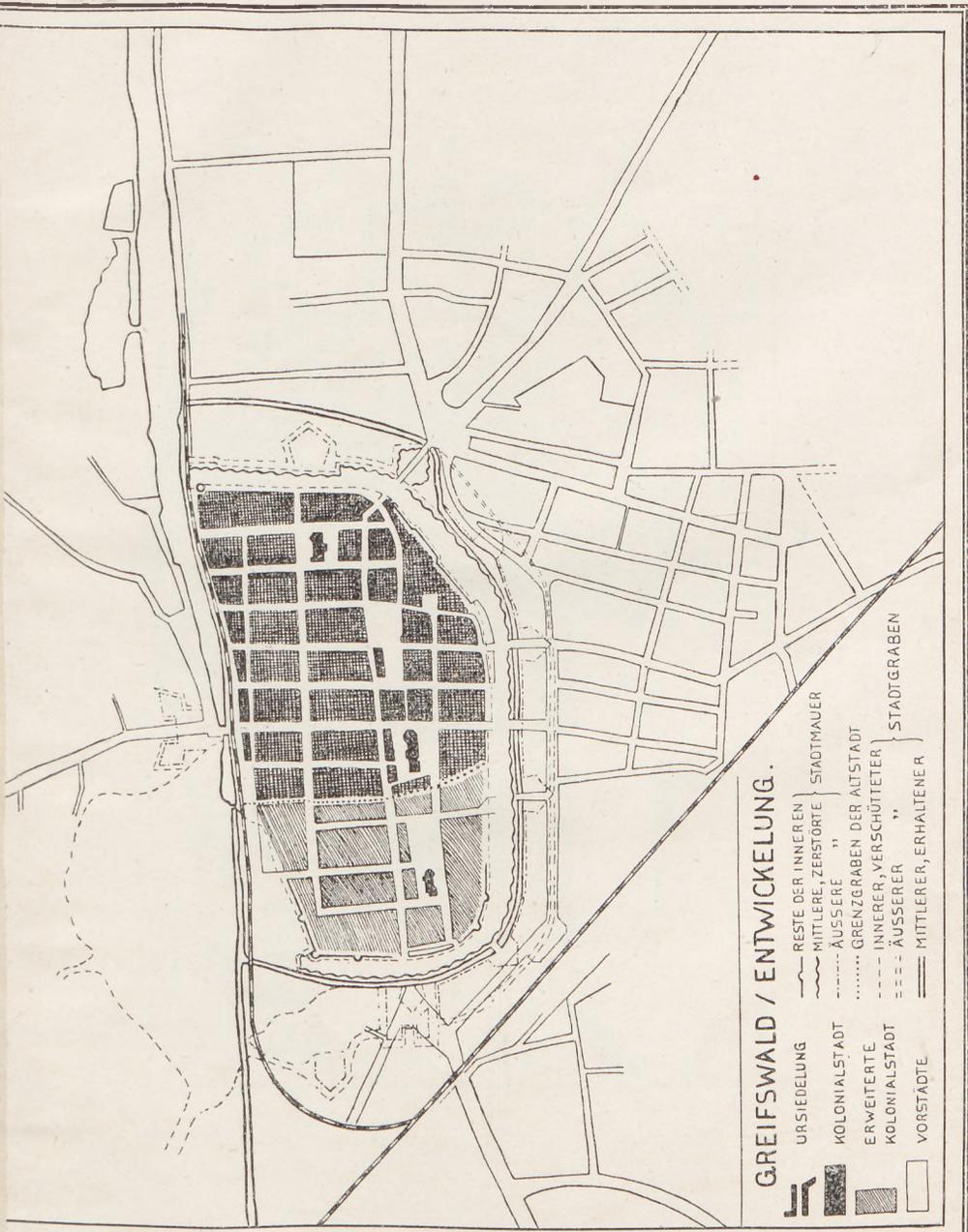
Preis 4,50 Mark

Wir bieten mit „Pommerns Wanderdünen“ ein Werk, das in wissenschaftlicher Hinsicht einen gründlichen Beitrag zur Morphologie der Küstendünen überhaupt darstellt und die bisher nur zum Teil befriedigende Beantwortung der Wanderdünenfrage ein bedeutungsvolles Stück fördert, ja sogar das Rätsel des in dieser Beziehung unter den europäischen Dünengebieten einzig dastehenden pommerschen löst. Der Pommer aber und besonders der Dünenfreund wird das Buch als einen hervorragenden Beitrag zur Heimatkunde und Dünenkenntnis begrüßen. Die Arbeit vereinigt mit der Objektivität des Forschers die Liebe zu einer Gegend, die nach landläufiger Vorstellung zu den ödesten unseres Vaterlandes zählt und die dennoch dem, der zu schauen weiß, ihre besonderen Reize enthüllt.

Hervorgehoben zu werden verdient der flüssige Stil. Die Sprache und die Art der Darstellung sind trotz ihres durchaus wissenschaftlichen Gepräges für den gebildeten Laien nirgends unverständlich. Ein Nachweis neuester einschlägiger Literatur und ein ausführliches Orts- und Sachregister erleichtern die Benutzung des Werkes wesentlich.

Die Vorzüge des Werkes berechtigen uns zu der Hoffnung, daß „Pommerns Wanderdünen“ fortan in keiner wissenschaftlichen und keiner pommerschen heimatkundlichen Bücherei fehlen werden.

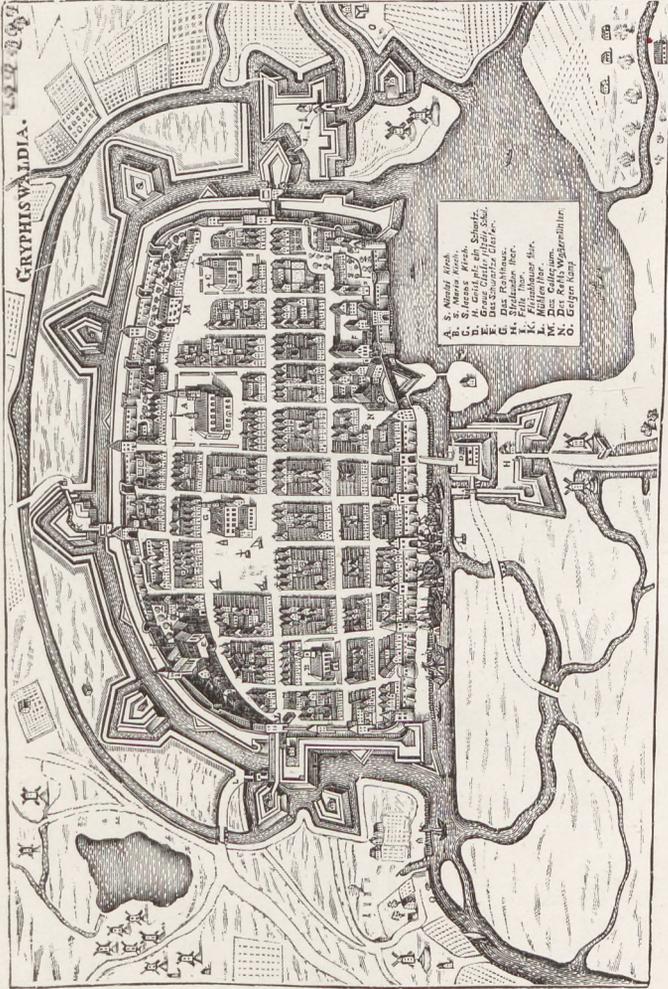




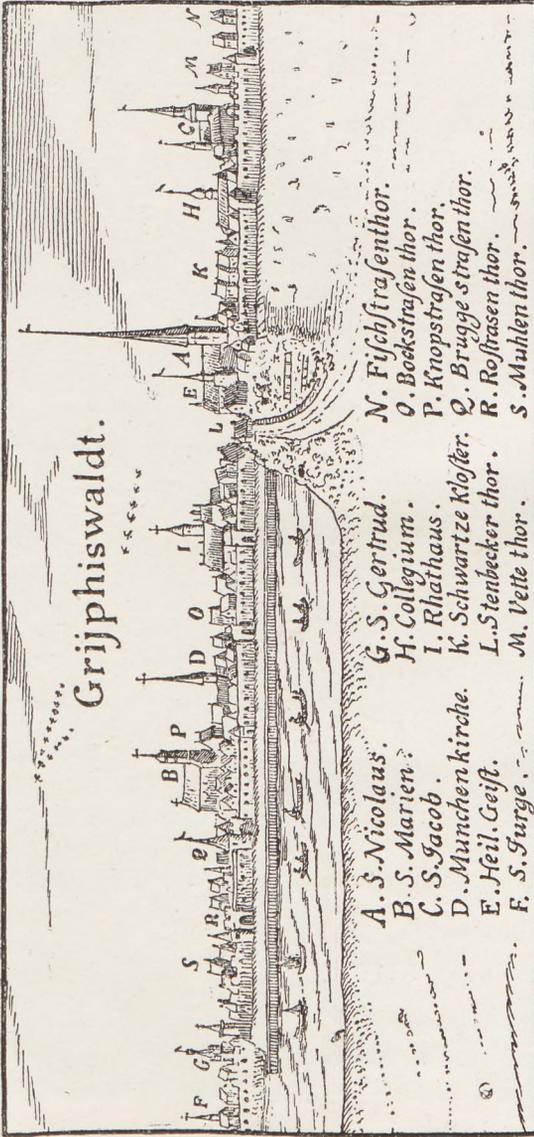
**GREIFSWALD / ENTWICKELUNG.**

- URSIDELUNG
- KOLONIALSTADT
- ERWEITERTE KOLONIALSTADT
- VORSTÄDTE
- RESTE DER INNEREN STADTMAUER
- MITTLERE, ZERSTÖRTE STADTMAUER
- ÄUSSERE STADTMAUER
- GRENZGRABEN DER ALTSTADT
- INNERER, VERSCHÜTTETER STADTGRABEN
- ÄUSSERER STADTGRABEN
- MITTLERER, ERHALTENER STADTGRABEN





Merianscher Plan von Greifswald (1652)



Greifswald im Anfang des 17. Jahrhunderts. Nach der Lubinschen Karte 1618.



BIBLIOTEKA  
UNIwersytecka  
Gdańsk

1410362

nie wypożyczu się do domu