



Nordslesvigs befolkningsgeografi.

Geografisk Tidsskrift, Bind 57 (1958)

Link til pdf:

http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/gto/gto_0057-PDF/gto_0057_69815.pdf

Link til webside:

<http://tidsskrift.dk/visning.jsp?markup=&print=no&id=69815>

pdf genereret den : 22/5-2008

Nordslesvigs befolkningsgeografi.

Af Aage Aagesen.

De befolkningsgeografiske forhold i Nordslesvig er i særlig grad præget af en iøjnefaldende sammenhæng mellem naturforholdene og befolkningens fordeling. Alene herved er en undersøgelse af denne landsdels særlige befolkningsgeografiske struktur ønskelig. Områdets særlige historie og nationale forhold påkalder ligeledes en særlig interesse for en geografisk redegørelse for befolkningsforholdene.

Nordslesvig, d.v.s. Haderslev, Åbenrå-Sønderborg og Tønder amter, afgrænses mod nord af den linie, der i 1864—1920 dannede grænsen mellem Danmark og Preussen, mod syd af den i 1920 fastlagte grænse mellem Danmark og Tyskland. Arealet er 3.964 km² eller 9,2 % af det egentlige Danmarks areal. Folketallet siden 1860, året for den sidste danske tælling før landsdelens afståelse, fremgår af følgende:

Tabel I: Befolkningstal for hvert amt og for hele Nordslesvig 1860—1955.

År	Haderslev amt	Åbenrå amtskr.	Sønderborg amtskr.	Tønder amt	Ialt
1860	50.689	30.067	31.783	34.751	147.290
1900*)	50.566	31.478	32.672	33.296	148.012
1910*)	56.156	34.211	40.612	35.724	166.603
1921	56.255	35.067	36.675	35.625	163.622
1925	59.200	38.615	40.339	38.279	176.433
1930	60.142	39.505	39.582	48.463	177.691
1935	63.294	41.308	41.030	39.100	184.732
1940	64.509	42.742	41.211	39.970	188.432
1945	67.493	46.260	44.542	41.717	200.012
1950	69.118	46.909	47.142	41.998	205.167
1955	71.715	48.676	49.604	42.842	212.837

*) Preussiske tal, her omregnet til de danske forvaltningsenheder.

Landedelens totale befolkningstilvækst 1860—1955 var således 65.547 personer eller 44,5% (4,7‰ pr. år). En særdeles tydelig forskel ses mellem udviklingen i tiden 1860—1921, hvor den totale tilvækst var 16.332 indb. eller 11,1% (1,8‰ pr. år), og i tiden 1921—1955, hvor folketallet forøgedes med 49.215 indb. eller 30,1% (8,6 ‰ pr. år).

Perioden 1860—1921 omfatter tiden fra den sidste danske folketælling før landets afståelse til Tyskland til den første danske folketælling efter landets indlemmelse i kongeriget Danmark. Befolkningsudviklingen i denne periode var i Nordslesvig præget af en stærk udvandring, dels til Danmark og dels til oversøiske områder, endvidere af en generel vandring fra land til by, idet den begyndende industrialisering gav byerne stærkt øgede erhvervsmuligheder. Da Nordslesvig måtte betragtes som en udkant af det tyske rige, oven i købet med en stærk national opposition, og da hverken vigtige råstoffer eller strategiske forhold kunne begrunde en større industrialisering her, forblev landsdelen til en vis grad uberørt af den industrielle udvikling. Når bybefolkningen i Nordslesvig alligevel voksede med 58,1% i tiden 1860—1921 (fra 25.231 til 39.890), må dette bedømmes på baggrund af, at bybefolkningen i det øvrige Danmark i samme tidsrum tiltog ikke mindre end 254,5% (fra 377.052 til 1.336.525). Landbefolkningens vækst i Nordslesvig var såre beskedne, 1,4% (fra 122.059 til 123.732), og i Tønder amt var der endog en absolut tilbagegang på ca. 5%. Landbefolkningens stagnation er imidlertid ensbetydende med en reel tilbagegang i den virkelige landbefolkning, idet der mellem 1860 og 1920 — en periode, der ret nøje falder sammen med jernbanebygnings-epoken — opstod mange mindre bydannelser, hovedsagelig stationsbyer, med urbane funktioner, men statistisk regnet som landdistrikter. I 1921 var der i Nordslesvig således 26.565 personer i bymæssige bebyggelser og 734 i byernes forstæder, som statistisk indgik i landdistrikternes befolkning.

Den urbane udvikling i den tyske tid fandt ganske hovedsagelig sted fra ca. 1900 til 1914, hvorefter den 1. verdenskrig medførte stagnation på næsten alle områder og et absolut fald i Nordslesvigs folketal på næsten 2% for perioden 1910—1921.

I *perioden 1921—1955* har Nordslesvig været en del af Danmark. Efter en stabiliseringsperiode til ca. 1925 med stor befolkningstilvækst (15,8 ‰ pr. år), som skyldtes erhvervslivets omstilling, hjemvendende krigsfanger og udbygning af administrationen m. m., fulgte en reaktion med stagnerende folketal. Først i 1930'erne iværk-

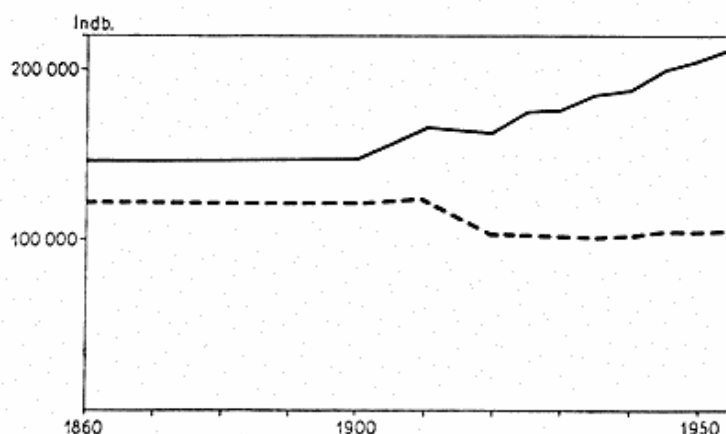


Fig. 1. Befolkningskurve for Nordslesvigs totalbefolkning (fuldt optrukket kurve) og landbefolkning (stiplet linie) 1860—1955. Fra og med 1950 er bybefolkningen større end landbefolkningen.

Fig. 1. Die Totalbevölkerung Nordschleswigs (volle Kurve) und die Landbevölkerung (strichpunktierte Kurve) 1860—1955. Seit 1950 ist die Bevölkerungszahl der Städte und stadtähnlichen Siedlungen grösser als die der Landbevölkerung.

sattes en række foranstaltninger for at udbygge landsdelens erhvervsliv til samme stade som det øvrige lands. Ved udstykning, jordforbedring, hjælpeforanstaltninger til landbrugsbefolkningen, fremme af industrialiseringen og omlægning og modernisering af trafikvæsenet, herunder en storstilet vejbygning, skabtes der nye erhvervsmuligheder, der muliggjorde et voksende folketal. Denne udvikling standsedes ikke af den 2. verdenskrig, og i efterkrigsårene fortsattes den erhvervskulturelle udbygning, der nu bl. a. omfatter landvinding i Vadehavet, afdræning af vandlidende arealer, oprettelse og udbygning af storindustrielle foretagender. Alle disse foranstaltninger er foretaget og foretages i en sådan takt, at befolkningskurven viser en påfaldende jævn, men vedvarende stigning, der stadig fortsætter (se fig. 1).

Tabel 2: Land- og bybefolkningens størrelse i Nordslesvig siden 1920.

År	Købstæder og flækker	Forstæder	Byer i land-distrikterne	Byer ialt	Rene land-distrikter
1921	39.890	497	17.463	57.850	105.772
1925	45.003	477	27.585	73.065	103.368
1930	45.328	879	29.743	75.950	101.741
1935	50.884	945	31.562	83.391	101.344
1945	52.040	986	33.898	86.921	101.508
1945	57.189	1.049	36.897	95.135	104.877
1950	61.438	1.253	38.511	105.567	103.965
1955	65.803	834	41.856	108.493	104.444

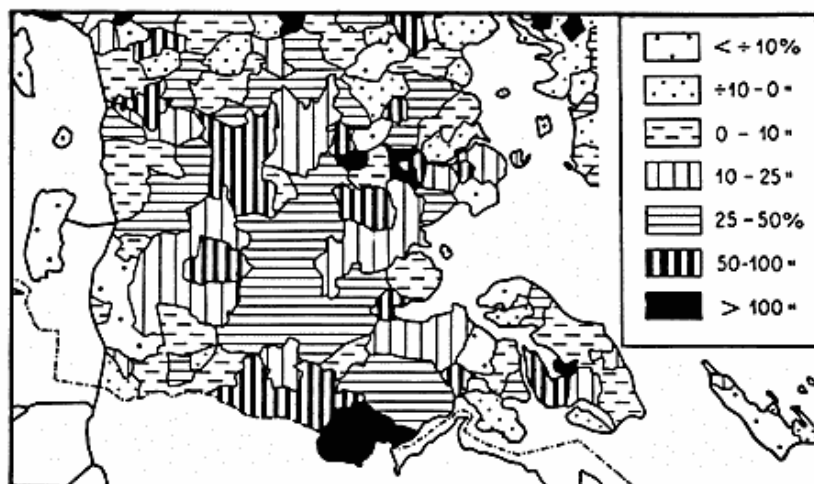


Fig. 2. Befolkningens nettoforskydninger i nordslesvigske sogne i perioden 1900—1950. Folketallets tiltagen resp. aftagen er udtrykt i % af folketallet i 1900.

Fig. 2. Bevölkerungsveränderungen in den nordschleswigschen Gemeinden 1900—1950. Zunahme oder Abnahme der Bevölkerungszahl in % der Einwohnerzahl in 1950.

Fig. 2 viser ændringerne i folketallet i hvert sogn i det 20. århundredes første halvdel: 1. december 1900—1. oktober 1950. Oplysningerne fra 1900 stammer fra »Viehstands- und Obstbaumlexicon für den preussischen Staat VIII« (Berlin 1906), der angiver folketallet for de preussiske »Landgemeinden«, der her er blevet omregnet til den nugældende sogneinddeling.

Det ses af kortet, at befolkningstilvæksten 1900—1950 har været størst i de østlige købstæder samt i de landdistrikter, hvor hurtigt voksende bydannelser har sat deres præg på udviklingen. De fleste af landdistrikternes byer er opstået som stationsbyer, dels ved de normalsporede hovedjernbaner, der alle opstod mellem 1864 og 1901, dels ved de smalsporede kredsbaner, der mellem 1898 og 1911 udbyggedes fra Haderslev, Åbenrå og Sønderborg med det formål at formidle trafikken mellem disse byer og det dem tildelte opland, nemlig deres »Kreis« (amt), og de undgik enhver føling med andre byers kredsbaner. Da disse baners linieføring gjorde dem lidt egnede til at optage konkurrencen med den efter 1920 tiltagende biltrafik, og da deres kapacitet kun var ringe, blev de alle nedlagt i årene 1932—1939 og erstattet af rutebil- og vognmandskørsel.

Stationsbyerne, der var opstået ved kredsbanerne, kom ved disses nedlæggelse i en kritisk situation. Mens en jernbane kun transporterer til og fra enkelte punkter, stationerne, kan bilerne transportere til og fra ethvert punkt, hvortil de overhovedet kan nå

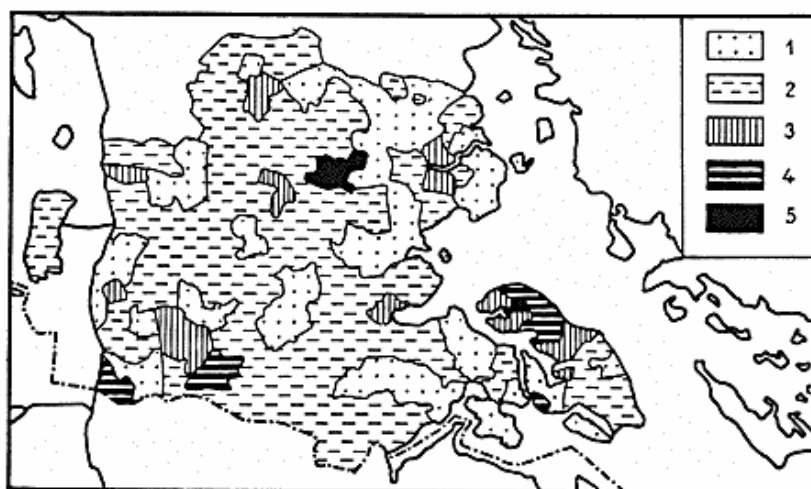


Fig. 3. Befolkningens nettoforskydninger i nordslesvigske sogne i perioden 1950—1955. Signatur 1: aftagende befolkning, 2: tilvækst 0—5%, 3: tilvækst 5—10%, 4: tilvækst 10—25%; 5: tilvækst > 25%.

Fig. 3. Bevölkerungsveränderungen in den nordschleswigschen Gemeinden 1950—1955. 1: abnehmende Bevölkerungszahl, 2: Zunahme 0—5%, 3: Zunahme 5—10%, 4: Zunahme 10—25%, 5: Zunahme mehr als 25%.

frem. Mens jernbanerne således skaber erhvervsbetingelser og dermed i reglen bydannelse ved stationer, virker en landevej normalt i hele sit forløb. Jernbanerne virker altså selektivt agglomerende på befolkningen, vejtrafikken derimod generelt spredende.

Efter sekundærbanernes nedlæggelse viste de fleste af de ramte stationsbyer et svagt faldende folketal, fordi en del af byernes funktioner var blevet føleligt ramt. De eksisterede videre som vejknudepunkter og dermed som lokale centre for handel og samfærdsel, omend deres folketal ikke i alle tilfælde har kunnet holdes. Mange har fundet en ny ligevægt, idet de desuden er blevet centre for småindustrier med i reglen lokale markeder, og vokser støt igen med deres nye opgaver.

Enkelte, som f. eks. Gram, er blevet sæde for store industrivirksomheder med et landsomfattende marked og/eller et eksportmarked, og disse viser en meget stor tilvækst af befolkningen, også efter jernbanernes nedlæggelse.

Stærk befolkningstilvækst i perioden 1900—1950 ses også langs størstedelen af grænsen af 1920; denne tilvækst, der så at sige udelukkende falder i den danske tid, skyldes dels grænseadministrationen, dels den til grænsen knyttede handel, spedition og samfærdsel.

Aftagende befolkning konstateres tydeligst på øer og halvøer samt i visse kystegne. Nordslesvig deltager således i den kystflugt,

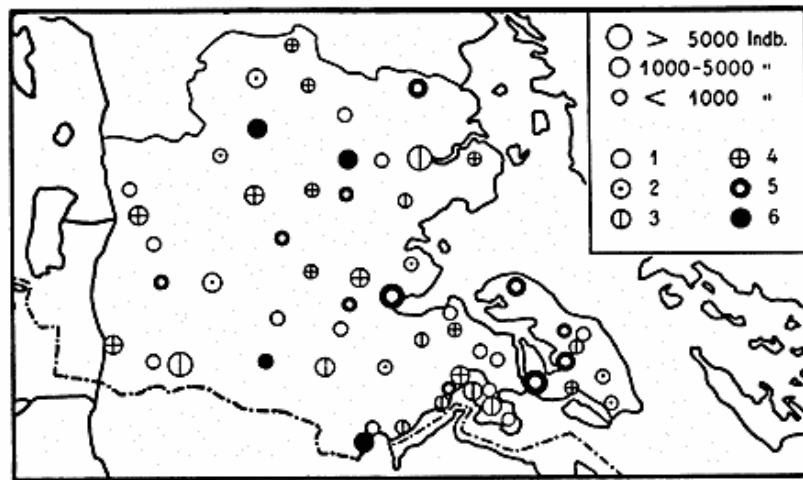


Fig. 4. Byernes vækst i Nordslesvig 1930—1955. 1: aftagende folketal, 2: tilvækst 0—10%, 3: tilvækst 10—25%, 4: tilvækst 25—50%, 5: tilvækst 50—100%, 6: tilvækst > 100%.

Fig. 4. Der Zuwachs der Städte und stadtähnlichen Siedlungen in Nordschleswig 1930—1955. 1: Abnehmende Einwohnerzahl, 2: Zunehmen 0—10%, 3: Zunehmen 10—25%, 4: Zunehmen 25—50%, 5: Zunehmen 50—100%, 6: Zunehmen mehr als 100%.

som i den behandlede periode er almindelig for størsteparten af Danmark. Landtransportmidlernes udvikling har medført, at trafikalt forsømte egne, hvortil i Danmark især må henregnes småøer og halvøer, ikke har haft erhvervs muligheder nok til at holde på ungdommen, der for en stor del er vandret til byerne. Eksempelvis har Rømø mistet 17 % af sin befolkning i den omhandlede periode. I kystegnene er der i reglen kun ved havne eller andre erhvervscentre tale om en tiltagende befolkning.

Intensiveringen af bakkeøernes og hedefladernes dyrkning har medført et jævnt voksende folketal i Nordslesvigs centrale dele, mens morænelandet i øst og marsklandet i vest, hvor der ikke generelt har kunnet skabes erhvervsbasis for en voksende befolkning, viser et langt mere broget billede. Flugten fra land til by har derfor været stærkere fra morænelandet og fra marsken; man kan konstatere, at det især er unge kvinder, der vandrer fra deres rurale hjemstavn, mens mændene mere tøvende følger efter til byerne. De fleste landdistrikter får derved et mandsoverskud, mens byerne normalt har et kvindeoverskud i befolkningen. Mindre bydannelser, således de fleste stationsbyer, indtager en mellemstilling, og de fungerer iøvrigt ofte som en mellemstation på vejen for migrationen fra land til by.

Ganske særlig interesse knytter sig til befolkningsudviklingen i

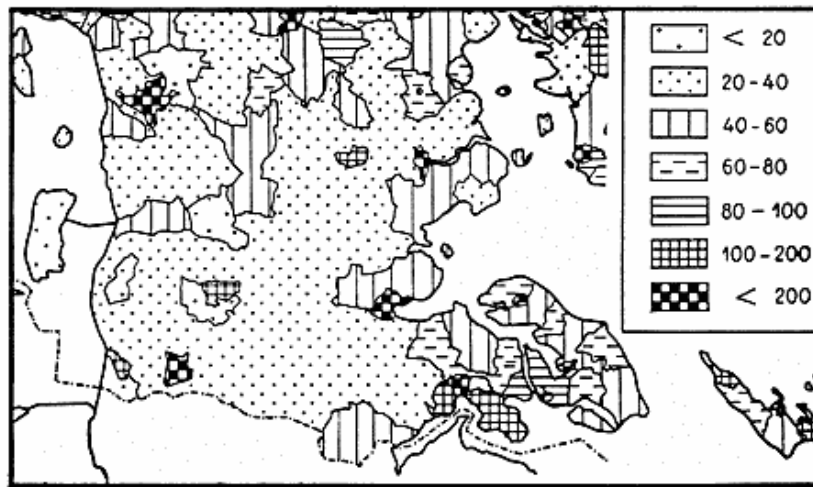


Fig. 5. Befolkningstætheden i nordslesvigske sogne i 1950. Tallene angiver indb. pr. km².

Fig. 5. Bevölkerungsdichte in den nordschleswigschen Gemeinden 1950. (Einwohner pro km²).

femåret 1950—55, som fremgår af fig. 3. Mens hele det egentlige Danmark (Danmark undtagen Færøerne og Grønland) i denne periode forøgede sin befolkning med 3,9 %, voksede Nordslesvigs folketal kun med 3,3 %. Det ses, at mens de centrale dele stort set fortsætter den langsomme, men støtte befolkningstilvækst, som allerede fremgår af fig. 2, er der i øst og vest ret store områder, hvor befolkningen aftager. Dels fortsætter her migrationen fra de egne, der ligger afsides i forhold til trafiknettet og de til dette knyttede muligheder, og dels skaber landbrugets industrialisering i disse ret tætbefolkede egne et menneskeoverskud, som ikke finder erhvervs-muligheder i hjemstavnen. Den nye dæmning til Rømø har standset befolkningens aftagen på øen, der nu samfærdselsgeografisk er blevet en del af Jylland, men har på den anden side ikke bragt nogen større vækst til befolkningen.

Det interessanteste træk i befolkningsudviklingen 1950—55 er den store, generelle vækst af folketallet på det nordlige Als. Den skyldes ganske overvejende fabriken »Danfoss« i Havnbjerg kommune pr. Nordborg, som i dette femår er vokset op til en storindustri med et internationalt marked. Den beskæftiger 3.400 mand. I modsætning til ældre industrivirksomheder, der placeredes i eller ved eksisterende byer, fortrinsvis havnebyer, var der ikke nogen by på det sted, hvor »Danfoss« anlagdes. Med nutidens hurtige og udbredte vejtrafikmidler kan fabrikkens ansatte tillade sig at bo langt fra arbejdsstedet, uden at tidsafstanden mellem bopæl og arbejdsplads

derfor bliver for stor. De ca. 20 km til Sønderborg svarer til ca. 20 minutters tidsafstand, og fra hele Als og hele Sundeved vil man kunne nå fabriken på kortere tid, end man kan komme fra Københavns yderste forstæder til bycentret. Alligevel vil de nye erhvervs-muligheder, fabriken har skabt, i første række komme de nærmest liggende kommuner tilgode, bl. a. fordi der til transporttidsproblemet også kommer et transportomkostningsproblem; der opstår således i »Danfoss«s nærhed nye bebyggelser, og de nærliggende landsbyer og byer (især Nordborg) vokser stærkt. Denne disperse befolkningstilvækst inden for en radius af ca. 10 km omkring fabriken vil sikkert fortsætte en tid endnu. »Danfoss« er sammen med »Cheminoval« ved Harboøre Danmarks mest fremtrædende eksempler på, at en moderne industrialisering ikke behøver at følges af en tilsvarende urbanisering, fordi vor tids korte tidsafstande gør valget af bosted frit inden for vide rammer.

Tabel 3: Folketallet i Nordslesvigs købstæder og flækker, med forstæder, siden år 1900

	1900	1910	1921	1925	1930	1935	1940	1945	1950	1955
Aabenraa	6.619	7.769	7.961	8.752	8.817	10.184	10.816	12.189	13.017	13.793
Augustenborg	663	1.016	762	976	982	1.485	1.371	1.502	1.614	1.722
Christiansfeld	572	640	593	673	690	740	1.093	1.128	1.081	1.077
Haderslev . . .	9.201	13.046	13.149	14.326	15.841	17.140	16.410	17.583	18.276	19.075
Højer	1.184	1.249	1.125	1.136	1.085	1.120	1.202	1.345	1.410	1.388
Løgumkloster	1.446	1.597	1.603	1.677	1.718	1.672	1.666	1.784	1.793	1.849
Nordborg	1.139	1.159	1.035	1.143	1.056	1.045	984	1.110	1.324	1.797
Sønderborg . .	5.522	10.042	8.870	10.776	11.477	13.060	13.250	14.819	17.145	18.682
Tønder	3.969	4.954	5.289	6.021	5.895	6.415	6.234	6.778	7.031	7.254

Befolkningens geografiske fordeling i Nordslesvig i 1950 ses af pl. 1. Denne viser på Geodætisk Instituts almindelige topografiske kort i 1:200.000 en prik for hver 25 personer, anbragt så nær deres bosted som muligt. For byer med over 500 indbyggere er prikkerne erstattet af cirkler, hvis areal modsvarer det samlede areal af det antal prikker, cirklerne erstatter. Disse cirkler repræsenterer folketallet i de geografiske byområder, som ikke i alle tilfælde falder sammen med byernes administrative områder. Da cirkelarealet altid vil fylde mere end byens virkelige areal, kan priksignaturer for de omgivende landdistrikters befolkning komme til at stå inden i cirkelarealet.

Denne fremstilling er behæftet med visse fejkilder. Dansk sta-

tistik oplyser folketallet for hvert sogn, hvor bymæssig bebyggelse, forstadsbebyggelse og hver beboet ø, men et mere detailleret billede af befolkningens fordeling må bygge på det kartografiske billede af bebyggelsen. Da kortlægningen ikke i alle tilfælde er ført à jour til 1950, har det for den rurale befolknings vedkommende været nødvendigt at korrigere prikfordelingen efter lokale kilder og kontrollere dens rimelighed i marken og i enkelte tilfælde endog at gennemgå det primære folketællingsmateriale, folketællingsskemaerne. I andre tvivlstilfælde er lokalkort eller luftfotografier anvendt i kontrolarbejdet. Til trods for at et meget stort kontrolapparat således er sat korrektivt ind, må der dog tages et generelt forbehold over for den helt nøjagtige placering af hver enkelt prik.

Det mest karakteristiske træk ved kortet pl. 1 er den udprægede forskel på befolkningsfordelingen på de to sider af hovedstilstandslinien for isranden i den sidste istid (Würm-istiden), d.v.s. en linie, der stort set forløber i nord—sydlig retning øst for jernbanen over Lunderskov—Vojens—Rødekre—Padborg. På det unge moræneland øst for isranden er landsbyerne tætliggende og ret store, 200—400 indb., og mellem dem er der nogen spredt bebyggelse. På det sydlige Als, og især på Kegnæs dominerer den spredte bebyggelse befolkningsbilledet. Det fremgår også af kortet, at denne befolkningsfordeling i hovedsagen fortsætter på Fyn. Flere steder, således på det sydlige Als, er den spredtboende befolkning dominerende, og på halvøen Kegnæs bor hele befolkningen jævnt spredt. Mindre områder med en anelig spredt bebyggelse findes nord for Gråsten, nord for Knivbjerg og nordvest for Nordborg. Bemærkelsesværdig er den betydelige kystbebyggelse langs Flensborg Fjord mellem Kollund og Egersund, langs sydsiden af Åbenrå Fjord og flere andre kyster.

Befolkningen har ofte en tendens til at samle sig ved trafikalt begunstigede steder, således ofte langs vejene, for at nyde godt af de muligheder, gode samfærdselsbetingelser giver. Ofte ses derfor, at befolkningen er knyttet til vejene, f. eks. mellem Løgumkloster og Branderup og mellem Roager og Vodder. Nogle steder får denne vejbebyggelse overvejende urbane funktioner uden dog iøvrigt at have karakter af den tætte agglomeration af mennesker, der traditionelt opfattes som en by. Andre steder er selve landsbyerne strakt ud langs vejene, eller der er fra en af landsbyerne opstået en vejbebyggelse.

Vest for isranden, på udvasket moræneland fra næstsidsite istid og de mellemliggende smeltevandsaflejringer, er befolkningstæthe-

den som regel mindre end øst for randmorænen; i visse områder f. eks. nordøst for Løgumkloster, er der ingen egentlige landsbyer, men kun husgrupper i vejkryds, og i andre områder, bl. a. omkring Tinglev, har de fleste landsbyer kun 100—200 indbyggere. Næsten overalt findes en ikke ubetydelig, spredt befolkning, der i visse egne (syd for Løgumkloster og mellem Rødekro og Toftlund) helt dominerer befolkningsbilledet. Som randbebyggelse ved marskegnene og ved de store engområder findes også i det vestlige Nordslesvig storlandsbyer på 200—500 indb., men med undtagelse af den gamle bebyggelse langs marskranden ligger disse her langt mere spredt end i det østlige moræneområde. Vest for en linie Ribe—Skærbæk—Løgumkloster—Højst—Jyndevad lever størstedelen af den rurale befolkning i sådanne storlandsbyer.

Bemærkelsesværdige er de ret store, helt eller næsten helt folketomme områder, der præger visse dele af Nordslesvig. Ret store, helt folketomme arealer findes på de meget lavtliggende, marine »sander«, der udgør Vadehavets ubeboede småøer (Kilsand, Peter Meyers Sand, Koresand og Jordsand) samt størstedelen af Rømmø, endvidere skov- og plantageområder (hvoraf landsdelens største er Frøslev plantage vest for Padborg og skovene omkring Åbenrå), og endelig de vidtstrakte mose- og engstrøg, som findes i dalområderne langs de store åløb, der fra hovedisranden løber mod nordvest eller vest til Vadehavskysten (Fladså, Gelså, Brede Å, Arnå, Sønderå). Marskområderne i Ribemarsken og Ballummarsken er ligeledes folketomme, idet den befolkning, der udnytter marsken, bor i den tidligere omtalte marskrandbebyggelse. I Tøndermarsken har der tidligt været en befolkning, der var knyttet til kunstige forhøjninger i terrænet (diger, værftte), og Rudbøl ved Vidåen er Danmarks eneste virkelige marskladsby. Drænings- og kultiveringsarbejder har nu medført, at en ny, spredtboende befolkning er kommet til. Meget tyndtbefolkede områder findes i egne med sandet jord, vandlidende jord eller storlandbrug.

Byer på over 500 indb. (på kortet angivet ved cirkler) er eller har været knyttet til jernbanestationer (undtagelse: Hopstrup ved hovedvejen syd for Haderslev) og er idag centrer af større eller mindre betydning i vejnettet. De største bydannelser, købstæderne, er i det østlige Nordslesvig altid knyttet til en havn. Den eneste vestlige købstad, Tønder, er en indlandsby, der dog i tidligere tid har været en ret anelig flodhavn ved Vidåen; uden for Nordslesvig, men inden for kortets område, gælder lignende forhold for Ribe.

I Nordslesvig ligger tre byer med mellem 2000 og 3000 indb. i

landdistrikterne. Vojens (2702 indb. i 1955) er jernbaneknudepunkt på landsdelens hovedbane, med sidebane til Haderslev; den er desuden et lokalt oplandscentrum og en industriby af ikke ringe betydning. Grænsestationsbyen Padborg, der ved folketællingen i 1921 kun havde 47 indb., er nu vokset sammen med de gamle landsbyer Frøslev og Bov til en bydannelse med 2.502 indb. i 1955. Slots- og havnebyen Gråsten havde i 1955 2308 indb.

13 nordslesvigske byer har mellem 1000 og 2000 indb. I denne størrelsesgruppe ligger alle landsdelens 5 flækker, der alle har været stationsbyer på sekundærbanenettet, og hvoraf idag ingen har jernbane. Augustenborg (1722 indb.) og Nordborg (1797 indb.) er opstået i tilknytning til slotte, Løgumkloster (1849 indb.) til et kloster, Christiansfeld (1077 indb. inkl. forstadsbebyggelse ved herrnhutisk kolonisation, og Højer (1388 indb.) som havneby ved Vidåens munding. I nutiden er de alle lokale oplandscentre på linie med Nordslesvigs øvrige byer i samme størrelsesgruppe; Højer har desuden en betydelig tekstilindustri og Augustenborg et sindsygehospital. De to sidstnævnte byer har desuden rudimentære havne. Af de 8 byer i denne gruppe, som ikke er flækker, har kun 3 jernbane: Rødekro (1473 indb.) og Tinglev (1372 indb.) er begge jernbaneknudepunkter på hovedbanen, Skærbæk (1816 indb.) er en vigtig oplandsby i det købstadsløse område mellem Tønder og Ribe og udøver mange købstadsmæssige funktioner. Broager (1347 indb.) og Egersund (1156 indb.), begge på halvøen Broagerland, lever i første række på den betydelige teglværksindustri på det stenfri is-søler i området. Toftlund (1724 indb.), Gram (1847 indb.) og Rødding (1776 indb.) er sammen med den allerede omtalte flække Løgumkloster hovedbyer i det jernbaneløse område i det centrale Nordslesvig, de er hovedknudepunkter i vejnettet, har en betydelig oplandshandel og en ikke ubetydelig industri.

19 nordslesvigske bydannelser havde i 1955 mellem 500 og 1000 indb.; de er næsten alle små lokale handels- og trafikcentre, vokset op fra en gunstig beliggende landsby eller i tilknytning til en jernbanestation. Kun 7 af disse 19 er dog stadig stationsbyer.

Befolknings-tætheden (indb. pr. km²) i 1950 ses af kortet fig. 5. Her er vist tætheden i de enkelte sogne, d.v.s. i de mindste statistiske enheder. Man bemærker også på dette kort forskellen i befolkningstallet øst og vest for hovedisranden fra sidste istid. Hovedindtrykket er en befolkningstæthed mellem 20 og 40 indb. pr. km² over størstedelen af det østlige, unge moræneland. Tætheder på over 100 pr. km² findes kun i de større byer og i teglværksindustriom-

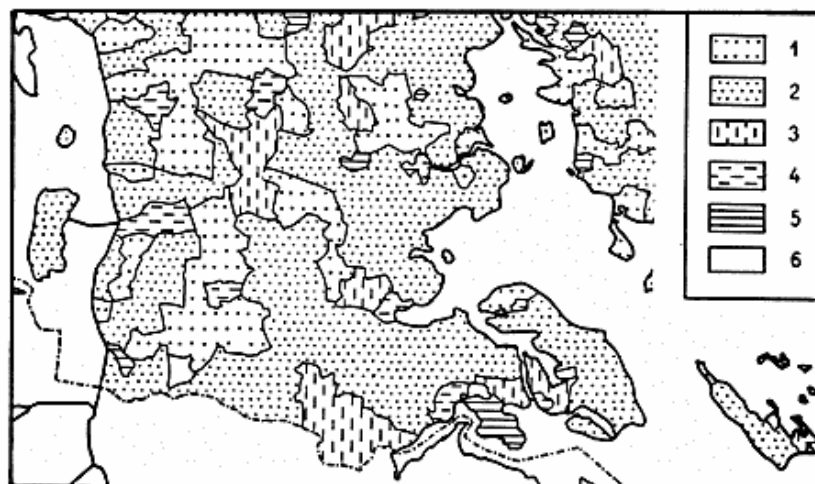


Fig. 6. Kommunernes erhvervsstruktur i Nordslesvig. 1: Udprægede landbrugskommuner, 2: Landbrugskommuner, 3: Landbrugsblandkommuner, 4: Industriblandkommuner, 5: Industrikommuner, 6: Servicekommuner.

Fig. 6. Berufsstruktur nach Kommunen in Nordschleswig. 1: Ausgeprägte Landwirtschaftskommunen, 2: Landwirtschaftskommunen, 3: Landwirtschaftliche Mischkommunen, 5: Industrikommunen, 6: Dienstkommunen.

rådet nord for Flensborg fjord. Meget tyndt befolket, under 20 indb. pr. km², er kun Rømø (5 indb. pr. km²) og enkelte sogne i Tønder amts landdistrikter.

Sognenes stærkt varierende størrelse medfører bl. a., at ret store byer som Padborg, Gram, Rødding m. fl. ændrer signaturen i et større område, mens byerne ikke selv fremtræder på kortet. Sognegrænsernes forløb udvisker i mange tilfælde indtrykket af naturforholdenes indflydelse på befolkningstætheden. Vi må således konstatere, at sognet som statistisk helhed vel kan give en oversigt over befolkningsforholdene, men at detaljer og den geografiske årsagssammenhæng i mange tilfælde ikke træder tydeligt frem.

Som et forsøg på at fremstille et mere detaljeret kartografisk billede af befolkningstætheden har forfatteren derfor fremstillet kortet, pl. 2. Denne viser signaturen for befolkningstætheden pr. km² i kvadratiske enheder på 4 km². Som grundlag er anvendt kortet over befolkningens fordeling, pl. 2. Enhedsstørrelsen 4 km² er nået ved forsøg; den er så stor, at en enkelt priks placering i de fleste tilfælde ikke kan ændre signaturen, og at tilfældighedernes spillerum derved begrænses, men på den anden side så lille, at sammenhængen mellem befolkningstætheden og andre geografiske forhold træder tydeligt frem. Kun ved store byer er anvendt enheden 1 km², fordi det herved undgås, at en stærkt koncentreret bybefolkning kommer til at medføre højeste tæthedssignatur for et flere

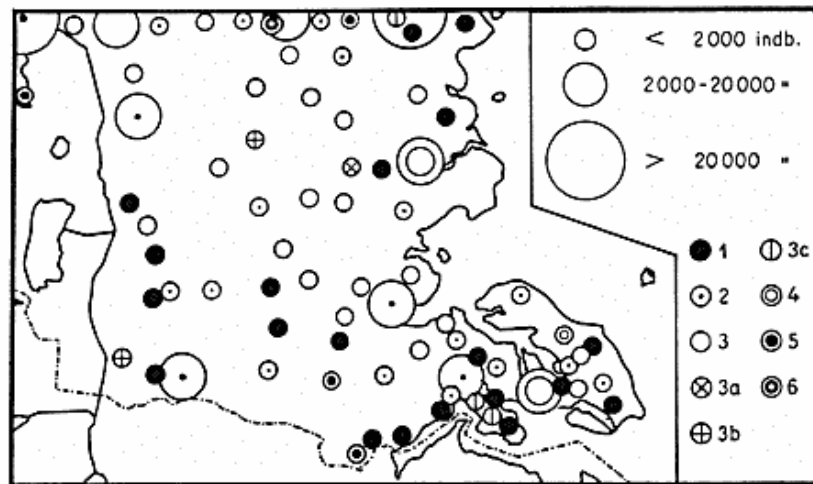


Fig. 7. Nordslesvigske byers erhvervstyper. 1: Landbrugsbyer, 2: Mangesidige byer, 3: Mangesidige industribyer, 3a: Metalindustribyer, 3b: Tekstilindustribyer, 3c: Teglværksindustribyer, 4: Handelsbyer, 5: Trafikbyer, 6: Andre byer (herunder administrations- og skolebyer).

Fig. 7. Wirtschaftstypen der Städte und stadtähnlichen Siedlungen in Nord-schleswig. 1: Landwirtschaftssiedlungen, 2: Vielseitige Siedlungen ohne dominierenden Wirtschaftszweig, 3: Vielseitige Industriesiedlungen, 3a: Metalindustriesiedlungen, 3b: Textilindustriesiedlungen, 3c: Ziegelindustriesiedlungen, 4: Handelssiedlungen, 5: Verkehrssiedlungen, 6: Andere Siedlungen (Verwaltung, Schulen u. a.).

gange så stort område. Hvor en del af et enhedskvadrat er vandflade, er befolkningstætheden udregnet for den del af de 4 km², som er land.

Dette kort bliver selvfølgelig behæftet med de fejlkilder, som pl. 1 har, og hertil kommer den fejlkilde, der ligger i kvadratnettets tilfældige grænselinier. Et forsøg med en forskydning af kvadraterne på 600 m fra vest mod øst har imidlertid vist alle de samme væsentlige hovedtræk som pl. 2. De her nævnte fejlkilder står over for den større nøjagtighed i det kartografiske billede, som de små og ensartede enhedsarealer fremdrager.

Pl. 2 viser meget tydeligt, at de meget tyndt befolkede områder med under 20 indb. pr. km², som i fig. 5 kun findes i ganske enkelte sogne, i virkeligheden er kortets almindeligste signatur og dominerer i Nordslesvigs vestlige og midterste del. Disse næsten folketomme egne fremtræder tydeligt som strøg, der stort set forløber i retning sydøst-nordvest, knyttet til enge, moser og andre fugtige arealer i ådalene og til sandede jorder på hedesletter og stærkt udvaskede moræner. Disse forhold træder tydeligt frem ved den dansk-tyske grænse. Meget tyndt befolkede egne er endvidere skovrige områder og marskområderne (selv Tøndermarsken, hvor

kun Rudbøl giver signatur for større tæthed). På Rømø træder befolkningens koncentration i tre områder nær østkysten tydeligt frem. Mange steder langs kysterne er befolkningstætheden ringe uden for havnepladser o. l.; dette gælder generelt kysten mod Vadehavet, endvidere kysterne øst for Haderslev og tildels på Als. Tætheder på mere end 100 indb. pr. km² skyldes i reglen byerne (flere undtagelser på det tætbebyggede Als og langs nordsiden af Flensborg Fjord).

Befolkningens erhvervsstruktur ses af fig. 6, der viser erhvervsfordelingen for den aktive befolkning, hvorved her forstås forsørgere + forsørgede inden for alle erhverv, mens erhvervsløse af enhver art (pensionister, rentiers o. a.) og de af disse forsørgede er udeladt. Kortets enheder er kommunerne. Der er regnet med følgende erhvervsgrupper: 1) landbrug m. v. (landbrug, fiskeri, skovbrug og gartneri), 2) industri m. v. (industri, håndværk, byggeri af enhver art, mineralproduktion), og 3) service-erhvervene (handel og samfærdsel, kommissions-, hotel- og restaurationsvirksomhed m. v.).

Der skelnes mellem følgende erhvervsstrukturelle kommunetyper:

- A: *Udprægede landbrugskommuner*, hvor over 75 % af den aktive befolkning er beskæftiget i landbrug m. v.
- B: *Landbrugskommuner*, hvor denne % ligger mellem 50 og 75.
- C: *Landbrugsblandkommuner*, hvor landbrug m. v. beskæftiger flest mennesker, men hvor ingen erhvervsgruppe beskæftiger over 50 % af den aktive befolkning.
- D: *Industriblandkommuner*, hvor industri m. v. beskæftiger flest mennesker, men hvor ingen erhvervsgruppe beskæftiger over 50 % af den aktive befolkning.
- E: *Industrikommuner*, hvor industri m. v. beskæftiger over 50 % af den aktive befolkning.
- F: *Servicekommuner*, hvor service-erhvervene tilsammen beskæftiger flere mennesker end nogen anden erhvervsgruppe.

De fleste nordslesvigske kommuner er landbrugskommuner, men især i landsdelens vestlige egne findes også mange udprægede landbrugskommuner. Af egentlige industrikommuner findes kun Højer flække, Vojens og Broager. I købstæder og flækker spiller service-erhvervene en langt større rolle end normalt i danske byer, et forhold der må forklares ved den sent påbegyndte industrialisering af landsdelen og industriens endnu for ringe udvikling i sammenligning med det øvrige land.

Byernes erhvervstype ses af fig 7. Som *industribyer* betegnes her sådanne, hvor over halvdelen af den erhvervsaktive befolkning inden for det geografiske byområde (inkl. forstæder) er beskæftiget i industri m. v. Hvis en enkelt industrigruppe beskæftiger over halvdelen af industriarbejderne, betegnes byen her med denne industrigrupes navn; således er f. eks. Højer og Gram *tekstilindustribyer*. *Mangesidede industribyer* er industribyer, hvor ingen enkelt industrigruppe beskæftiger over halvdelen af industriarbejderne. Ved *mangesidede byer* forstås her sådanne, hvor ingen erhvervsgruppe beskæftiger over 50 % af den aktive befolkning. I *landbrugsbyerne* ernærer over halvdelen af den aktive befolkning sig ved landbrug m. v. Af de byer, hvor handel, samfærdsel, administration + liberale erhverv er vigtigste erhvervsbasis, kaldes de, hvoraf handel beskæftiger flest, *handelsbyer*, de, hvor samfærdsel er vigtigst, *trafikbyer*, og de, hvor administration m. v. er vigtigst, *forvaltningsbyer*.

Den ringe industrialisering i Nordslesvig bevirker, at de fleste større byer enten er mangesidige byer eller handelsbyer. Industrien præger derimod erhvervsstrukturen i adskillige mindre byer, hvoraf mange er mangesidige industribyer eller specielle industribyer, medens andre stadig har bevaret landsbyens gamle erhvervsstruktur, hvor landbrug m. v. er hovederhvervet også i byen.

Det må antages, at den industrialiseringsproces, der nu foregår i Nordslesvig, vil fortsætte en lang tid endnu. Og ikke blot fordi industrialiseringen her er begyndt sent. I vor tid, hvor de fleste statsgrænser får stadig mindre betydning, og hvor transportmidlernes udvikling medfører en gennemgribende forkortning af tidsafstandene, vil Nordslesvig, set fra et generelt europæisk synspunkt, være den danske landsdel, der er lettest at nå, og som derfor måske har store chancer for en erhvervsudvikling præget af fælleseuropæiske synspunkter og interesser.

LITERATUR

- Aagesen, Aage*: Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark. København 1949.
- Die Bevölkerung Dänemarks. Geographische Rundschau, nov. 1956.
- Atlas over Danmark*, forarbejder til. Upubliceret Materiale paa Universitetets geografiske Laboratorium. København.
- Eskildsen, Claus*: Den sønderjyske befolknings slægtsforbindelser. København 1942.
- Geodætisk Institut*: Målebordsblade, Atlasblade.

Statistisk Departement: Folketællingerne, erhvervstællingerne, upubliceret materiale.

Trap: Hertugdømmet Slesvig. Kjøbenhavn 1864.

Viehstands- und Obstbaumlexikon für den preussischen Staat 1900, VIII, Schleswig-Holstein. Berlin 1906.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Bevölkerungsgeographie Nordschleswigs.

Die Bevölkerungsverhältnisse in Nordschleswig (das Landgebiet zwischen der deutsch-dänischen Grenze 1864-1920 und der Grenze seit 1920) zeigt einen ausgeprägten Zusammenhang mit den Naturlandschaften. Sowohl deshalb als wegen der besonderen Geschichte und Entwicklung der Provinz ist eine bevölkerungsgeographische Untersuchung von grösstem Interesse. Die Fläche ist 3.964 km². Die Entwicklung der Einwohnerzahl zeigt Tabelle 1, Seite 109. 1860-1921 war die jährliche Zunahme der Bevölkerung im Durchschnitt 1,8⁰/₀₀, 1921-1955 8,6⁰/₀₀.

In der preussischen Zeit fand aus Nordschleswig eine bedeutende Auswanderung statt, teils nach Dänemark und Übersee, teils nach den Gebieten, wo die Industrialisierung neue wirtschaftliche Möglichkeiten geschaffen hatte. Weder wichtige Rohstoffe noch die strategische Lage konnten eine industrielle Entwicklung begründen. Jedoch nahm die Stadtbevölkerung in Nordschleswig um 58,1 % zu (1860-1921), wogegen die Zahl der Landbevölkerung nur ganz unbedeutend (1,4%) wuchs.

Die Bevölkerungsentwicklung seit 1921 wird in Tabelle 2, Seite 111, gezeigt. Die Städte und stadtähnlichen Siedlungen haben 1921-1955 beinahe ihre Einwohnerzahl verdoppelt, während der Stillstand der Landbevölkerung andauert.

Die stadtähnlichen Siedlungen sind schon in der Epoche des Eisenbahnbaues, die in 1864 anfang, entstanden. Die meisten liegen bei Bahnhöfen, einige bei Schlössern, und einzelne bei Strassenkreuzungen. Als die Sekundärbahnen (Kreisbahnen) in den Jahren 1932-39 eingestellt wurden und durch Kraftwagen- und Autobusverkehr ersetzt, kamen die Bahnhofssiedlungen in eine kritische Lage. Nach einer Periode mit Stillstand oder Rückgang haben sich die meisten jedoch als Strassensiedlungen mit lokalen Zentren für Handel, Kleinindustrie und Verkehr stabilisiert, und einige sind ausgeprägte Industriestädte geworden (siehe Karte 7). Tabelle 3, Seite 116, zeigt die Volkzahlen in Städten und Flecken in Nordschleswig 1900-1955.

In der Periode 1900-1950 (Karte 2) hat die Urbarmachung der Riss-Eiszeit-Moränen und Diluvialsandebene eine fortdauernde Zunahme der Bevölkerung in der Mitte des Landes verursacht, während die jüngeren und dichter bevölkerten Würm-Eiszeit-Moränen im Osten und die Marsch im Westen zum Teil eine abnehmende Bevölkerung zeigt. Besonders kann man eine »Küstenflucht« von Inseln und Halbinseln nach verkehrsbegünstigten Orten feststellen. Die Jugend der Landgebiete findet in der Heimat nur wenige Erwerbsmöglichkeiten. Man kann feststellen, dass die weib-

liche Jugend erst ihre Heimat verlässt, während die männliche Jugend langsamer nachfolgt. Das Ziel ist gewöhnlich die Stadt, doch oft mit einem Zwischenaufenthalt in den stadtähnlichen Siedlungen. Deshalb weisen die Städte einen Frauenüberschuss, die Landgebiete einen Männerüberschuss auf.

Die letzte Periode, 1950–1955 (Karte 3) zeigt noch in gewissen Landgebieten eine Bevölkerungsabnahme. Eine Zunahme gibt es in Industrie- und Verkehrszentren. Im mittleren Teil des Landes dauert die langsame, zähe Bevölkerungszunahme noch an. Interessant ist die Entwicklung auf der Insel Alsén, wo nach dem Kriege eine neue Grossindustrie (Danfoss) entstanden ist. Hier findet eine allgemeine Bevölkerungszunahme im ganzen Gebiet um den Betrieb herum statt, ohne dass eine entsprechende Urbanisierung eingetreten ist. Dank den modernen Verkehrsmitteln kann man von der ganzen Insel und von Sundewitt schneller nach dem Werk reisen als von den äussersten Vororten Kopenhagens zur Stadtmitte, und die Angestellten können so ihren Wohnort innerhalb weiter Rahmen frei wählen.

Die Karte Pl. 1 zeigt die geographische Verteilung der Bevölkerung Nordschleswigs in 1950. Jeder Punkt entspricht 25 Personen. Für Bevölkerungsagglomerationen mit mehr als 500 Einwohnern steht ein Kreis, dessen Flächeninhalt der gesamten Fläche mit Punkten entspricht, die er ersetzt. Diese Kreise geben so die Grösse der Bevölkerung in den geographischen Gebieten der Städte und stadtähnlichen Siedlungen an. Als Kartengrundlage wurde die allgemeine dänische Generalstabskarte 1:100.000 verwendet. Östlich der Randmoränenlinie der Würm-Eiszeit bemerkt man die dichtere Landbevölkerung und besonders die Grossdörfer (200–400 Einw.), während in der Mitte und im Westen des Landes die Bevölkerungsdichte wesentlich kleiner ist. Oft dominieren die Streusiedlungen, und ganz grosse Gebiete sind beinahe oder ganz menschenleer (Wiesen, Moore, Wald, Marsch, auf der Insel Röm Dünen und Sandebenen). Am Marschrand bemerkt man die interessante Randsiedlung; nur in der Tonderner Marsch ist nach neuen Drainierungen eine moderne Streusiedlung entstanden. Oft sammeln sich die Siedlungen entlang der Strassen, und solche Strassensiedlungen haben oft gewisse urbane Tätigkeiten entwickelt, ohne dadurch als stadtähnliche Siedlungen hervortreten. Siedlungen mit mehr als 500 Einw. haben – mit 1 Ausnahme (Hoptrup) – alle einen Bahnhof oder haben einen solchen gehabt. Von den stadtähnlichen Siedlungen haben 3 mehr als 2.000 Einw., 13 1000–2000 Einw., und 19 500–1000 Einw.

Karte 5 zeigt die Bevölkerungsdichte in den Gemeinden in 1950. Eine andere Darstellung auf Einheitsgebieten von 4 km² zeigt Pl. 2. Hier sieht man deutlicher als auf der Gemeindegarte die schwach bevölkerten Gebiete, die den feuchten Autälern in der Richtung SO – NW folgen. Grosssiedlungen, die auf Karte 5 das Symbol eines grossen Gebietes zu ändern vermögen, treten hier in den kleinen Einheitsgebieten zurück. Das meist verbreitete Symbol der Karte Pl. 2 ist die für weniger als 20 Einw. pro km².

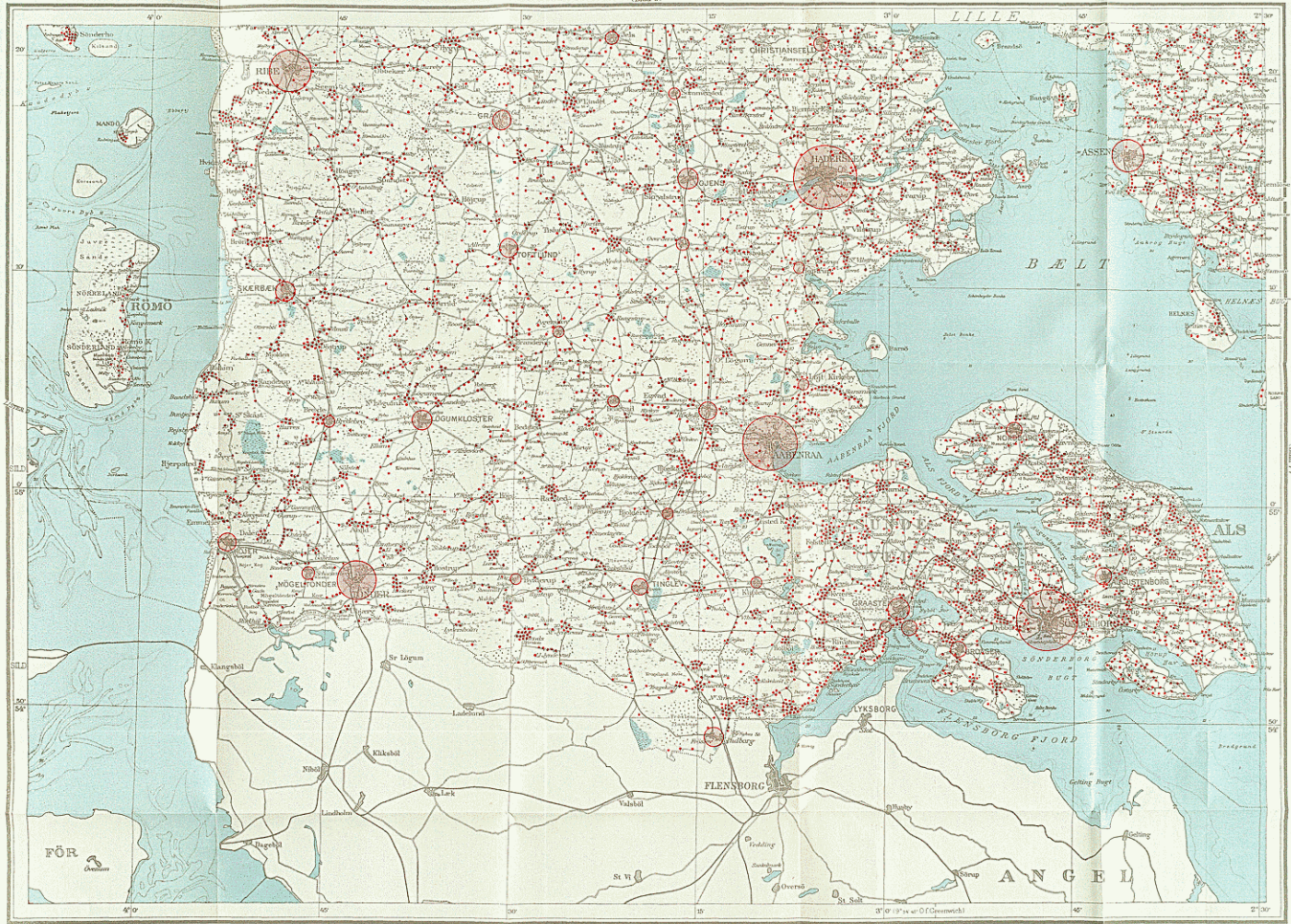
Karte 6 zeigt eine Einteilung der Kommunen in Nordschleswig nach Beruf. In ausgeprägten Landwirtschaftskommunen beschäftigt Land-

wirtschaft mehr als 75% der aktiven Bevölkerung, in Landwirtschaftskommunen 50–75%, in landwirtschaftlichen Mischkommunen weniger als 50%, aber ist doch der wichtigste Beruf. In Industriekommunen beschäftigt Industrie mehr als 50%, in industriellen Mischkommunen weniger als 50%, aber doch mehr als irgendwelcher andere Beruf. In Dienstkommunen dominieren die Dienstberufe (Handel, Verkehr, Verwaltung).

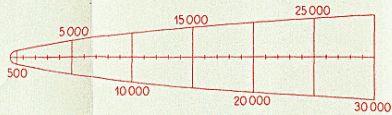
Karte 7 zeigt die Wirtschaftstypen der Städte und stadtähnlichen Siedlungen. Man bemerkt unter den kleineren Siedlungen die vielen Landwirtschaftssiedlungen, wo Landwirtschaft noch über 50% der aktiven Bevölkerung beschäftigt, und die vielseitigen Siedlungen, wo kein Wirtschaftszweig mehr als 50% beschäftigt. Falls in einer Industriesiedlung (mehr als 50% in der Industrie) über die Hälfte der Industriebevölkerung einer Industriegruppe gehört, wird diese Siedlung mit dem Namen dieser Industriegruppe bezeichnet. So wird Hoyer eine Textilindustriesiedlung, Woyens eine Metallindustriesiedlung u. s. w.

Man darf annehmen, dass die industrielle Entwicklung in Nordschleswig noch in langer Zeit fortsetzen wird, und nicht nur weil die Industrialisierung hier spät angefangen hat. In unserer Zeit, wo viele Staatsgrenzen immer weniger Bedeutung bekommen, und wo die Entwicklung der Verkehrsmittel die Zeitabstände durchgreifend verkürzt hat, ist Nordschleswig, von einem gesamten europäischen Gesichtspunkt aus gesehen, die dänische Provinz, die am leichtesten erreichbar ist. Nordschleswig hat deshalb noch Möglichkeiten für eine wirtschaftliche Entwicklung in den gemeinsamen europäischen Interessen.

(Blad 5)

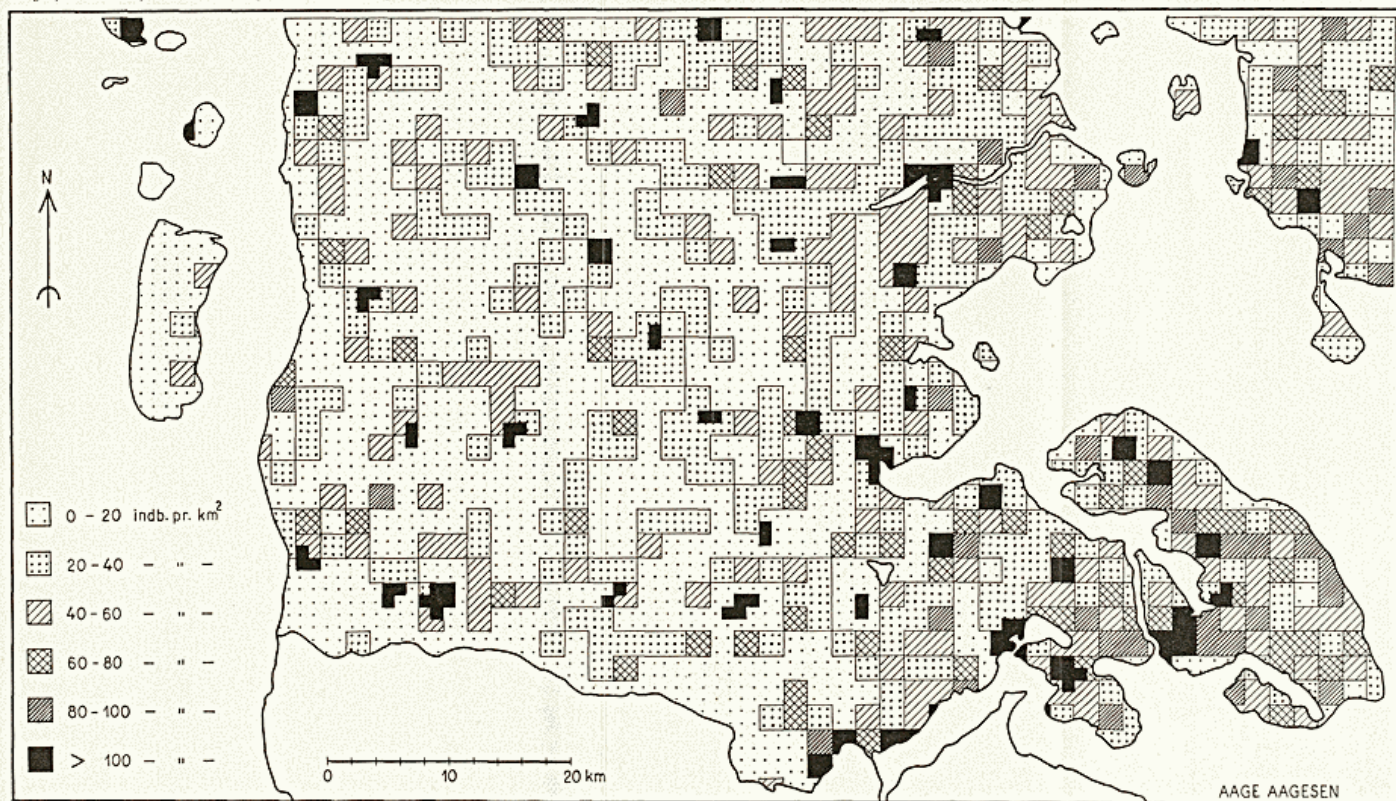


1 : 200 000



Scale for the diameter of the town circles. Målestok for by-urenes diameter.

Each dot represents 25 persons. Towns with more than 500 inhabitants are shown with circles, the area of which is equal to the area of the corresponding dots.



Pl. 2. Kort over befolkningstætheden i Nordlesvig 1950. Enhederne er kvadrater på 4 km², dog ved bymæssige bebyggelser på 1 km². Hvor en del af et enhedskvadrat er vandflade, er tætheden udregnet for den del af enheden, som er landareal. Ubeboede øer er uden signatur.

Die Bevölkerungsdichte in Nordschleswig 1950 (Einw. pro km²). Die Einheiten sind Quadrate auf 4 km², bei städtähnlichen Siedlungen jedoch 1 km². Wo ein Teil des Einheitsquadrats Wasserfläche ist, wird die Dichte für den Teil der Einheit, der Landareal ist, ausgerechnet. Unbewohnte Inseln sind ohne Symbol.

Byernes erhvervstype ses af fig 7. Som *industribyer* betegnes her sådanne, hvor over halvdelen af den erhvervsaktive befolkning inden for det geografiske byområde (inkl. forstæder) er beskæftiget i industri m. v. Hvis en enkelt industrigruppe beskæftiger over halvdelen af industriarbejderne, betegnes byen her med denne industrigrupes navn; således er f. eks. Højer og Gram *tekstilindustribyer*. *Mangesidede industribyer* er industribyer, hvor ingen enkelt industrigruppe beskæftiger over halvdelen af industriarbejderne. Ved *mangesidede byer* forstås her sådanne, hvor ingen erhvervsgruppe beskæftiger over 50 % af den aktive befolkning. I *landbrugsbyerne* ernærer over halvdelen af den aktive befolkning sig ved landbrug m. v. Af de byer, hvor handel, samfærdsel, administration + liberale erhverv er vigtigste erhvervsbasis, kaldes de, hvoraf handel beskæftiger flest, *handelsbyer*, de, hvor samfærdsel er vigtigst, *trafikbyer*, og de, hvor administration m. v. er vigtigst, *forvaltningsbyer*.

Den ringe industrialisering i Nordslesvig bevirker, at de fleste større byer enten er mangesidige byer eller handelsbyer. Industrien præger derimod erhvervsstrukturen i adskillige mindre byer, hvoraf mange er mangesidige industribyer eller specielle industribyer, medens andre stadig har bevaret landsbyens gamle erhvervsstruktur, hvor landbrug m. v. er hovederhvervet også i byen.

Det må antages, at den industrialiseringsproces, der nu foregår i Nordslesvig, vil fortsætte en lang tid endnu. Og ikke blot fordi industrialiseringen her er begyndt sent. I vor tid, hvor de fleste statsgrænser får stadig mindre betydning, og hvor transportmidlernes udvikling medfører en gennemgribende forkortning af tidsafstandene, vil Nordslesvig, set fra et generelt europæisk synspunkt, være den danske landsdel, der er lettest at nå, og som derfor måske har store chancer for en erhvervsudvikling præget af fælleseuropæiske synspunkter og interesser.

LITERATUR

- Aagesen, Aage*: Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark. København 1949.
- Die Bevölkerung Dänemarks. Geographische Rundschau, nov. 1956.
- Atlas over Danmark*, forarbejder til. Upubliceret Materiale paa Universitetets geografiske Laboratorium. København.
- Eskildsen, Claus*: Den sønderjyske befolknings slægtsforbindelser. København 1942.
- Geodætisk Institut*: Målebordsblade, Atlasblade.

Statistisk Departement: Folketællingerne, erhvervstællingerne, upubliceret materiale.

Trap: Hertugdømmet Slesvig. Kjøbenhavn 1864.

Viehstands- und Obstbaumlexikon für den preussischen Staat 1900, VIII, Schleswig-Holstein. Berlin 1906.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Bevölkerungsgeographie Nordschleswigs.

Die Bevölkerungsverhältnisse in Nordschleswig (das Landgebiet zwischen der deutsch-dänischen Grenze 1864-1920 und der Grenze seit 1920) zeigt einen ausgeprägten Zusammenhang mit den Naturlandschaften. Sowohl deshalb als wegen der besonderen Geschichte und Entwicklung der Provinz ist eine bevölkerungsgeographische Untersuchung von grösstem Interesse. Die Fläche ist 3.964 km². Die Entwicklung der Einwohnerzahl zeigt Tabelle 1, Seite 109. 1860-1921 war die jährliche Zunahme der Bevölkerung im Durchschnitt 1,8⁰/₀₀, 1921-1955 8,6⁰/₀₀.

In der preussischen Zeit fand aus Nordschleswig eine bedeutende Auswanderung statt, teils nach Dänemark und Übersee, teils nach den Gebieten, wo die Industrialisierung neue wirtschaftliche Möglichkeiten geschaffen hatte. Weder wichtige Rohstoffe noch die strategische Lage konnten eine industrielle Entwicklung begründen. Jedoch nahm die Stadtbevölkerung in Nordschleswig um 58,1 % zu (1860-1921), wogegen die Zahl der Landbevölkerung nur ganz unbedeutend (1,4%) wuchs.

Die Bevölkerungsentwicklung seit 1921 wird in Tabelle 2, Seite 111, gezeigt. Die Städte und stadtähnlichen Siedlungen haben 1921-1955 beinahe ihre Einwohnerzahl verdoppelt, während der Stillstand der Landbevölkerung andauert.

Die stadtähnlichen Siedlungen sind schon in der Epoche des Eisenbahnbaues, die in 1864 anfang, entstanden. Die meisten liegen bei Bahnhöfen, einige bei Schlössern, und einzelne bei Strassenkreuzungen. Als die Sekundärbahnen (Kreisbahnen) in den Jahren 1932-39 eingestellt wurden und durch Kraftwagen- und Autobusverkehr ersetzt, kamen die Bahnhofssiedlungen in eine kritische Lage. Nach einer Periode mit Stillstand oder Rückgang haben sich die meisten jedoch als Strassensiedlungen mit lokalen Zentren für Handel, Kleinindustrie und Verkehr stabilisiert, und einige sind ausgeprägte Industriestädte geworden (siehe Karte 7). Tabelle 3, Seite 116, zeigt die Volkzahlen in Städten und Flecken in Nordschleswig 1900-1955.

In der Periode 1900-1950 (Karte 2) hat die Urbarmachung der Riss-Eiszeit-Moränen und Diluvialsandebene eine fortdauernde Zunahme der Bevölkerung in der Mitte des Landes verursacht, während die jüngeren und dichter bevölkerten Würm-Eiszeit-Moränen im Osten und die Marsch im Westen zum Teil eine abnehmende Bevölkerung zeigt. Besonders kann man eine »Küstenflucht« von Inseln und Halbinseln nach verkehrsbegünstigten Orten feststellen. Die Jugend der Landgebiete findet in der Heimat nur wenige Erwerbsmöglichkeiten. Man kann feststellen, dass die weib-