



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Bruhns, B.: Die deutschen Großstädte : einige Bermerkungen zu den
statistischen Zahlen

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

konservativer Mengerei derart größern Gefallen hätte." Ja, wenn alle „Freigeister“ von Overbecks Art wären, sich jeder politischen Agitation, jeder öffentlichen Beleidigung der religiösen Empfindungen andrer enthielten, dann dürfte man sich auch die „Mengerei“ der Konservativen verbitten. Wenn aber „freisinnige“ Blätter, die vielfach von jüdischen Federn bedient werden, fast täglich die religiösen Gefühle der gläubigen Christen beider Konfessionen verletzen (ich erinnere mich, daß vor etwa zwanzig Jahren, als einmal im Berliner Rathause eine kirchliche Versammlung abgehalten worden war, ein solches Blatt die Frechheit hatte, zu sagen, das Rathaus müsse jetzt desinfiziert werden); wenn die Führer der Freisinnigen bei den Wahlen die Losung ausgeben: gegen Pfaffen und Junker, wenn Organisationen gegründet werden zu dem Zweck, unter dem Volke den Atheismus zu verbreiten, von dem viele Politiker glauben, daß er nicht allein die Gemüter arm mache, sondern als Volksglaube auch die bürgerliche Ordnung gefährde, dann bleibt doch den Beschimpften und Bedrohten gar nichts andres übrig, als sich ebenfalls zu ihrem eignen Schutz und zu dem der bürgerlichen Ordnung auf religiöser Grundlage politisch zu organisieren. Ob der eben erwähnte Brief dem freundschaftlichen Verkehr der beiden Männer ein Ende gemacht hat, ist aus dem Buche nicht zu ersehen.

Carl Jentsch



Die deutschen Großstädte

Einige Bemerkungen zu den statistischen Zahlen

Von B. Bruhns



Es ist eine wohlbekannte Tatsache, daß sich seit dem deutsch-französischen Kriege von 1870/71 in der Verteilung der Bevölkerung Deutschlands ganz außerordentliche Veränderungen vollzogen haben. Die Gesamtzahl der in Deutschland lebenden Menschen hat sich stetig vermehrt und ist in den 34 Jahren von 1871 bis 1905 von 41 Millionen bis auf mehr denn 60 $\frac{1}{2}$ Millionen angewachsen, das heißt sie hat um fast 50 Prozent (genauer 47,6 Prozent) zugenommen. Gehen wir um weitere 34 Jahre zurück bis zum Jahre 1837, so finden wir auf demselben Gebiete, das heute von Deutschland eingenommen wird, 31 $\frac{1}{2}$ Millionen. Das besagt, daß in diesem Zeitraum die Zunahme nur 30 Prozent betragen hat, also wesentlich weniger als in der langen Friedensperiode der Gegenwart.

Wichtiger aber als diese starke Gesamtzunahme ist das unverhältnismäßige Anwachsen der großstädtischen Bevölkerung gegenüber der der kleinen Städte und des flachen Landes. Im Jahre 1871 lebten von 41 Millionen 2 Millionen in den Großstädten von je über 100 000 Einwohnern, also 4,8 Prozent. Damals

wurden überhaupt nur 8 Großstädte gezählt. Jetzt (1905) gibt es deren 41 mit insgesamt $11\frac{1}{2}$ Millionen Menschen, also 18,9 Prozent, mehr als ein Sechstel der gesamten Bevölkerung. Wollen wir dieses Anwachsen der großstädtischen Bevölkerung prozentual ausdrücken, so würden wir zu dem erstaunlichen Resultat kommen, daß die in den Städten von mehr als 100 000 Einwohnern lebende Volksmenge seit 1871 um 430 Prozent gewachsen ist, das heißt neunmal so rasch als die Gesamtmenge der Bewohner Deutschlands.

Man muß aber bei diesen Zahlen wohl bedenken, daß sie sich nicht nur aus der Vermehrung der schon vorhandenen Großstädte zusammensetzt, sondern auch aus den Gesamtzahlen der Städte, die allmählich in die Rubrik der Großstädte hineingewachsen sind. Das sind seit 1900: Rixdorf, Schöneberg, Duisburg, Bochum, Karlsruhe, Plauen i. V., Wiesbaden und Gelsenkirchen. Dazu wird man jetzt, seit dem Juli 1907 noch Erfurt zählen müssen, das am 1. Dezember 1905 schon die Zahl von 98 847 Einwohnern erreicht hatte. Und auch diese jüngsten aus der Familie der Großstädte sind nicht alle in stetigem normalen Wachstum zu dem geworden, was sie heute sind, sondern teilweise durch Aufnahme benachbarter Gemeinden, die früher Anspruch darauf erhoben, selbständig gezählt zu werden. So ist Duisburg von 92 730 im Jahre 1900 auf 192 227 gewachsen durch Einverleibung der Nachbarorte Meiderich und Ruhrort, von denen der erste 1900 allein 33 684, der zweite 12 407 Einwohner zählte. Ähnliches gilt von Gelsenkirchen, wo 1900 erst 36 937, 1905 aber 146 742 Einwohner gezählt wurden.

Von Interesse ist es nun, zu untersuchen, welchen natürlichen Bedingungen die einzelnen Großstädte ihre besondere Blüte verdanken. Wenn es auch höchst mißlich ist, einer Stadt aus ihrer Lage im Reich und aus ihren besondern Bodenverhältnissen die Zukunft zu prophezeien, so sind wir doch berechtigt, nachträglich, wenn wir den Effekt vor uns sehen, die Umstände herauszufinden, die sich so außerordentlich günstig für das Wachstum der Siedlungen erwiesen haben. Natürlich soll man dabei nicht vergessen, daß sehr häufig zufällige Ursachen mit von maßgebendem Einfluß waren, die gerade der einen Stadt den Vorzug gaben vor andern nahe benachbarten an sich gleich günstig liegenden. Man beachte nur das Wachstum von Essen (65 000 im Jahre 1885, 231 396 im Jahre 1905), das lediglich der ungeheuer anschwellenden Bedeutung der Krupp'schen Werke zuzuschreiben ist. Jedenfalls kann dieses persönliche Element aber nur dort in Erscheinung treten, wo es einen durch rein geographische Begünstigung wohl vorbereiteten Boden findet. So würde es wohl beim besten Willen für Krupp unmöglich gewesen sein, so Gewaltiges zu schaffen in einer Stadt wie etwa Tilsit, die weitab von den großen Kohlen- und Eisenschätzen des Ruhrkohlengebiets für alles andre eher als für ein industrielles Riesenwerk geeignet ist.

Wir behandeln zuerst die kleinere Gruppe der Seehandelsstädte und lassen ihnen später eine Besprechung der andern Städte folgen.

Die Großstädte unter den deutschen Seehäfen

Von den 41 Großstädten Deutschlands sind sieben am Meer gelegen, darunter der eine Hafenplatz Hamburg, der seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung nach mit den allerbedeutendsten Plätzen der Erde überhaupt zu konkurrieren vermag. An Größe des Umsatzes wird Hamburg nur von London, Newyork und Hongkong übertroffen. In weitem Abstand erst folgen Bremerhaven, Bremen, Stettin oder gar die andern Ostseehäfen.

	Zunahme in Prozenten					
	1905	1900	1895	1885	1900/05	1885/1905
Hamburg . . .	803 090	705 738	625 552	471 000	14	70,5
Stettin . . .	224 078	210 702	140 731	100 000	6	124
Königsberg . .	219 862	189 483	172 391	151 200	16	45
Bremen . . .	214 879	163 297	141 937	118 600	32	81
Altona . . .	168 301	161 501	148 944	104 700	4	61
Kiel . . .	163 710	107 977	85 668	51 700	52	215
Danzig . . .	159 695	140 563	125 639	114 800	14	39
Lübeck . . .	91 541	82 036	69 874	55 400	12	83

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, wie groß der Unterschied ist, der Deutschlands Seehandel noch von dem Englands trennt. Der Seeverkehr im Jahre 1904 wies für Hamburg insgesamt 18 950 000 Registertonnen auf, läßt diese Stadt also unter den „Riesenverkehrshäfen“ der Welt mit mehr als 10 000 000 Registertonnen Umsatz obenan erscheinen, während Bremerhaven mit rund 3 200 000 Registertonnen eben zur Reihe der „Großverkehrshäfen“ und Bremen mit 2 450 000 Registertonnen gar nur zu den „Mittelverkehrshäfen“ (1 bis 3 Millionen Registertonnen Umsatz) gehört. Von den Ostseehäfen ist Stettin mit 3 130 000 Registertonnen zu vergleichen mit Bremerhaven. Rostock mit 1 710 000 Registertonnen, Neufahrwasser (Danzig) mit rund 1 400 000 Registertonnen, Kiel mit 1 150 000 Registertonnen stehen weit zurück. Demgegenüber verfügte Großbritannien nach dem Verkehr des Jahres 1901 über drei „Riesenverkehrshäfen“: London, Liverpool, Cardiff, sowie über vier „Großverkehrshäfen“: Newcastle, Hull, Southampton, Glasgow, und eine große Zahl „Mittelverkehrshäfen“: Manchester, Swansea, Newport, Bristol, Dover, Grimsby, Middlesbrough, Sunderland, Blyth, Leith, Grangemouth, Kirkcaldy. (Eckert, Grundriß der Handelsgeographie, Band I.)

Was ist es nun, das Hamburg unter den deutschen Seehäfen so besonders auszeichnet? Das ist erstens vor den Städten an den Ostseeküsten die Lage an der weltoffenen Nordsee und vor Bremen die Lage an der Elbe. Die Straße des Weltverkehrs ist heute der offene Ozean, und während einst Hamburg überhaupt erst gewissermaßen als Filiale von Lübeck, das eines Stapelplatzes an der Nordsee bedurfte, Bedeutung gewann, hat später Lübeck nur von der Vermittlung des Hamburger Handels leben können. Und heute gewinnt es den Anschein, als ob Lübeck trotz aller Bemühungen seiner opferwilligen Bevölkerung kaum je wieder zu rechter großer Blüte gelangen sollte. Kiel, das durch den Nordostseekanal am nächsten noch mit der Nordsee verbunden ist, zeigt gegenüber

der alten Hansestadt an der Trave einen gewaltigen Aufschwung, und es wird für Lübeck nicht leicht werden, den Vorsprung, den Kiel einmal erworben hat, wieder auszugleichen.

Vor allem wichtig aber für Hamburg ist sein Strom, die Elbe. Auch Bremen liegt an einer größern Wasserstraße, aber deren Wert ist minimal im Vergleich mit dem der Elbe. Weither aus Südosten kommt dieser Strom und verbindet die reichen Gebiete Sachsens (des Königreichs und der Provinz) und Brandenburgs mit seiner Riesenstadt Berlin mit der Nordsee. Und nicht genug damit. Ein gutes Kanalsystem leitet auch Schlesiens Güter in das Elbgebiet. Als der erste größere Kanal wurde von Kurfürst Friedrich Wilhelm 1662 bis 1668 der Friedrich-Wilhelm-Kanal zwischen der Oder nahe bei Frankfurt und der Spree gebaut, zweihundert Jahre später 1887 bis 1891 wurde er erneut, umgebaut und wesentlich erweitert, sodaß heute auch Schiffe von 600 Tonnen*) auf ihm verkehren können. Natürlich ist das ein Nachteil für Stettin, dem dadurch ein großes Gebiet wenigstens zum Teil entzogen wird. Aber andererseits ist auch Stettin durch den Finowkanal eng mit dem Havelgebiet verbunden und dadurch zum Vorhafen von Berlin geworden. Der Rhinakanal, der Havelländische Hauptkanal, der Plauer Kanal und mehrere kleinere Anlagen erhöhen noch die Verkehrsfähigkeit in dem Gebiete zwischen Oder und Elbe, sodaß heute das ganze märkische Wasserstraßennetz 1342 Kilometer beträgt. Dazu kommt nun noch als eignes Gebiet der Elbe eine Strecke von 1668 Kilometern in Deutschland und der Nordostseekanal mit 98 Kilometern. Sonach kann für das ganze Elbgebiet eine Fahrstraßenlänge von 3108 Kilometern angegeben werden. Demgegenüber verfügt das Wesergebiet nur über 1016 Kilometer.

Aber diese Zahlen allein geben von der Schiffbarkeit der Wasserwege noch kein vollkommnes Bild. Wir müssen dazu noch berücksichtigen, daß die Tiefe der fahrbaren Rinne sehr verschiedenartig ist. In den statistischen Jahrbüchern sind uns für die einzelnen Flüsse und Kanäle die Kilometerzahlen für die zusammenhängenden Strecken angegeben, auf denen die Fahrrinne eine bestimmte Mindesttiefe bei mittlern Wasserstand hat. Von Bedeutung für einen lebhaften Wasserverkehr sind wesentlich die Strecken von $1\frac{1}{2}$ Meter und mehr Fahrtiefe. Diese belaufen sich im Elbgebiet auf 2453,9 Kilometer, das sind 79 Prozent der ganzen überhaupt schiffbaren Strecke, im Wesergebiet dagegen nur auf 528,8 Kilometer, d. h. 52 Prozent. Dieses ungünstige Verhältnis ist der Grund dafür, daß zunächst für die Weser ein großartiges Projekt ausgearbeitet worden ist, durch mächtige Talsperren in den Tälern der Eder und der Diemel gleichmäßig tiefes Wasser zu schaffen.

Nun kommt natürlich von dem großen Verkehr auf diesen Binnenwasserlinien nur ein kleiner Bruchteil den großen Seehäfen zugute, immerhin ist

*) t (Tonne) bedeutet hier ein Raummaß, auch als Registertonne (Reg.-t.) bezeichnet, und umfaßt 2,832 Kubikmeter.

der Wert, den die Handelsstädte selbst diesem Verkehr beilegen, sehr beträchtlich. Hat doch zum Beispiel der in Bremen ansässige Norddeutsche Lloyd von sich aus für 600 000 Mark in Münden einen großen Umschlagsplatz errichtet, der dazu dienen soll, die Weserschifffahrt zu heben. Für das Jahr 1900 hat man festgestellt, daß auf dem Elbstrom allein der Verkehr so groß war, als ob 2605 Millionen Tonnen je 1 Kilometer befördert würden, auf der Weser entsprechend 128 Millionen Tonnenkilometer. Und für Hamburg finde ich angegeben, daß 1904 2323 000 Tonnen stromaufwärts in 13882 Schiffen und 1964600 Tonnen stromabwärts in 16297 Schiffen angekommen sind.

Die günstige Verbindung nach rückwärts schafft aber noch keine große Seehandelsstadt, dazu gehört vor allem auch ein Hafen, der imstande ist, sogar die größten Schiffe aufzunehmen. Und das ist bei Hamburg der Fall. Tief drinnen im Lande liegend, ist ursprünglich Hamburg wohl befähigt gewesen, die Ozeanschiffe, die noch klein waren im Vergleich zu den heutigen Kolossen des Weltverkehrs, alle in seinem Bannkreis zu empfangen. Aber als allmählich die Maße der Schiffe immer mehr und mehr wuchsen, mußte sich notwendig auch zeigen, daß die lange Flußstrecke denn doch ein schweres Hindernis bedeutete. Und um so höher ist die Tatkraft und der Mut der Bevölkerung einzuschätzen, die es unternahm, den langen Weg von der Mündung bis mitten in die Stadt, 108 Kilometer, so zu vertiefen, daß auch die größten Schiffe sie wenigstens mit der Flut zurücklegen könnten. Das ist auch, allerdings unter großem Kostenaufwand, gelungen.

Eine der frühesten Arbeiten waren die Durchstiche durch Flußinseln, über die schon aus dem sechzehnten Jahrhundert berichtet wird (1550 Durchstich des Grandeswärders, 1570 Durchstich im Spadenländer Busch, 1600 Durchstich des Neuen Grabens durch den Grasbrook usw.), zu den jüngsten Arbeiten gehört neben großen Baggerungen die Anlage von quer in den Fluß hineinragenden Dämmen. Durch sie wird die eigentliche Stromrinne, in der das meiste Wasser fließt, verengert, die Geschwindigkeit und Gewalt des strömenden Wassers wird erhöht, und die Kraft, mit der die Schlammteilchen des Bodens fortgetrieben werden, wird stärker. Es können sich nicht neue Sedimente niederschlagen, und das Bett selbst wird mehr und mehr erodiert.

Damit ist erreicht worden, daß heute die Fahrrinne für Schiffe von 7½ Meter Tiefgang jederzeit passiert werden kann, und daß größere Schiffe, so die Riesendampfer der HAPAG (Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft), zur Zeit der Flut bis in das Herz von Hamburg gelangen können. Ein mächtiger Hafen ist in der vollkommensten Weise gerüstet, das rasche Aus- und Einladen dieser Kolosse zu ermöglichen. Zu diesem Zweck sind Eisenbahnen direkt auf die Kais geführt und die Schienen 1½ bis 1 Meter vom Wasser entfernt angelegt worden. Mächtige Kräne befördern nunmehr die Waren, die, sagen wir, aus Südamerika kommen, mit einem Schwung in die Wagen, die sie weiterhin bis in den äußersten Winkel des Reichs führen. Es dürfte noch

erinnerlich sein, daß sich einst das gigantische englische Schiff *Great Eastern* wesentlich dadurch als verfehlt erwies, daß die großen Häfen im allgemeinen nicht in der Lage waren, den Riesenbau aufzunehmen oder die ungeheure Warenmenge, die in ihm aufgespeichert war, schnell genug zu löschen. Der *Great Eastern*, der 1857 bis 1858 gebaut wurde, war für seine Zeit verfrüht, heute wird er erreicht und sogar übertroffen von den modernen Passagierdampfern. Sein Raumgehalt belief sich auf 18916 Registertonnen, von den beiden neuen Dampfern der HAPAG hat *Amerika* 23500 und *Kaiserin Auguste Viktoria* 25000 Registertonnen. Diese großen Anlagen im eigentlichen Hamburg selbst lassen den Außenhafen Cuxhaven fast überflüssig erscheinen, und tatsächlich hat Cuxhaven auch nur einen sehr geringen Verkehr aufzuweisen: im Jahre 1904 ankommene Schiffe 422, ausgefahren 386. Auch Bremen hat sich bemüht, den Bedürfnissen des Weltverkehrs entgegenzukommen, aber obgleich seine Entfernung vom Meer (von Bremerhaven) nur 70 Kilometer beträgt, ist entsprechend der geringern Wasserführung der Weser die Tiefe der Fahrrinne heute nur erst $5\frac{1}{2}$ Meter.

Die verschiedene Zugänglichkeit der Häfen prägt sich deutlich in folgenden Zahlen aus. Im Jahre 1904 fuhren ein in

Hamburg . .	12007	Schiffe mit	9407492	Reg.-Tonnen, d. h. mit durchschnittl. 783 Reg.-Tonnen					
Altona . . .	3996	" "	322565	" "	" "	" "	81	"	
Cuxhaven . .	422	" "	444454	" "	" "	" "	1053	"	
Bremen . .	2328	" "	1208764	" "	" "	" "	515	"	
Bremerhaven	1650	" "	1549088	" "	" "	" "	943	"	
Geestemünde	2932	" "	370965	" "	" "	" "	127	"	

Die zweite Rubrik setzt sich natürlich aus Zahlen der verschiedensten Größenklassen zusammen — die deutsche Handelsflotte hat Schiffe von weniger als 30 Tonnen neben solchen von mehr als 10000 Tonnen Raumgehalt. Besonders lehrreich ist aber die dritte Reihe, denn hier tritt deutlich hervor, wie in den Außenhäfen Cuxhaven und Bremerhaven die Riesendampfer der großen Schiffsahrtsgesellschaften besonders stark vertreten sind, während in Altona und Geestemünde die Zahl der kleinern und kleinsten Schiffe ausschlaggebend ist.

Schon oben ist auf die Wechselbeziehung zwischen Hamburg und Lübeck hingewiesen worden. Für Lübeck liegen heute die Verhältnisse ganz besonders ungünstig. Der Stadt Lübeck ist nicht allein durch die Verschiebung des Haupthandels nach der Nordsee ihre Bedeutung geschmälert worden, Stettin und Kiel haben ihr auch das Einflußgebiet in der Ostsee beschränkt. Während der Einfluß Hamburgs durch Elbe, Havel, Spree und den Oder-Spreekanal bis weit nach Thüringen, Böhmen und Schlesien reicht, hat Lübeck hinter sich nur die kleine Trave. Schleswig-Holstein ebenso wie Mecklenburg besitzen ihre eignen Häfen, sind also wesentlich unabhängig von Lübeck, und das reiche Brandenburg ist durch den Finowkanal der Stettiner Domäne zugewiesen, durch die Havel der Hamburger Domäne. So bleibt für Lübeck wenig Raum.

Trotzdem hat es keine Kosten gescheut, seinen Handel zu heben. In den Jahren 1895 bis 1900 wurde der Elbe-*Travekanal* gebaut, zu dem Preußen 7 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark beisteuerte, Lübeck insgesamt rund 25 Millionen Mark. Dadurch ist den Waren, die nach Lübeck kommen, die Möglichkeit geboten, die Elbe noch weit hinauf zu benutzen. Seinen rechten Wert wird dieser Kanal aber erst dann gewinnen, wenn die Verbindung zwischen dem Rhein-*Wefer*-system mit dem Oder-*Elbesystem* hergestellt ist. Vorläufig ist freilich dieses alte Projekt des „*Mittellandkanals*“ zurückgetreten hinter dem getrennten Ausbau der beiden Einzelgebiete Rhein-*Wefer* und Oder-*Elbe*. Wenn etwa einst der bis heute bewilligte Kanal vom Rhein bis Hannover weitergeführt wird bis zur Elbe, dann werden nicht allein ostelbisches Getreide und ober-schlesische Erze ihren Weg in das rheinische Industriegebiet finden, sondern auch schwedische Erze und umgekehrt rheinische Industrieerzeugnisse in die Ostsee-länder Schweden, Rußland. Heute kommt der Verdienst aus dem Verkehr zwischen Rhein und Schweden zum Beispiel nach Emden und nach Bremen.

Die verhältnismäßig geringe Zunahme Lübecks neben Kiel und Rostock tritt besonders deutlich hervor, wenn wir die Zahlen der ein- und auslaufenden Schiffe verschiedner Jahre miteinander vergleichen. Es liefen

1880 in Lübeck	2301 (2347),	Kiel	3257 (3193),	Rostock	773 (764)	Schiffe ein (aus)
1884 „ „	2269 (2281),	„	3483 (3467),	„	801 (798)	„ „ „
1896 „ „	2545 (2558),	„	3198 (3133),	„	1721 (1734)	„ „ „
1904 „ „	2566 (2584),	„	4310 (3866),	„	2528 (2543)	„ „ „

Rostock-*Warnemünde* hat in den letzten Jahren noch eine besondere Förderung dadurch erfahren, daß durch die *Trajekt*verbindung mit *Gjedser* auf *Falster* der internationale Verkehr von Berlin nach Kopenhagen hierüber geleitet wurde. Für Kiel ist die ausgezeichnete Beschaffenheit seines gewaltigen und tiefen Hafenbeckens in der langen Fährde von besonderm Nutzen: die Tiefe beträgt bis nahe in den innersten Winkel 10 Meter. Dazu kommen die großen Werften im Anschluß an den Kriegshafen und der Nordostseekanal. Der Verkehr auf diesem ist nach Ausweis des Statistischen Jahrbuchs in beständigem Wachsen. Er belief sich

1896 auf	20 068	Schiffe mit	1 751 065	Registertonnen
1904 „	32 371	„ „	5 123 639	„
1905 „	32 196	„ „	5 650 735	„

Bemerkenswert ist hier die große Zunahme der Raummaßzahl, die sich mehr als verdreifacht hat, während die Schiffszahl nur um etwa 60 Prozent zugenommen hat. Die Einnahmen aus den Kanalabgaben sind entsprechend von 883 639 Mark im Jahre 1896 auf 2 374 906 Mark im Jahre 1904 und 2 574 340 Mark im Jahre 1905 gewachsen. Diese reichen allerdings nicht entfernt aus, die Zinsen des aufgewandten Kapitals von 156 Millionen Mark zu decken. Der Hauptwert des Kanals liegt eben in seiner ungeheuern

militärischen Bedeutung, die einen solchen Zinsverlust wohl begründet erscheinen läßt.

Die Zahl der ein- und auslaufenden Schiffe betrug in

	1884	1896	1901	1904
Stettin . . .	7210	8821	9117	9628
Danzig . . .	4218	3738	3323	4383
Königsberg .	3212	3474	3195	3409

Am stetigsten ist die Zunahme in Stettin, das sich auf eine sichere und stetig an Bedeutung zunehmende Rundschaft stützen kann durch seine Beziehung zu Berlin. In der Zeit von 1895 bis 1905 hat es mehrere Vororte einverleibt und dadurch den starken Sprung in der Einwohnerzahl gemacht, der aus der Tabelle auf S. 381 hervortritt. Danzig und Königsberg sind bei dem geringen Hinterland, über das sie verfügen, wesentlich ungünstiger daran. Es kommen für beide Städte in der Hauptsache nur die deutschen Provinzen in Betracht, da der Verkehr mit Rußland einmal durch die wechselnden Zollverhältnisse stark beeinflusst wird, dann aber auch durch die geringe Sorgfalt, die Rußland auf den Ausbau seiner Wasserstraßen verwandt hat. So ist die Weichsel wohl bis Thorn aufwärts teilweise reguliert und als Verkehrsstraße von Wert, weiterhin auf russischem Gebiet befindet sie sich im Zustand äußerster Verwahrlosung. In Thorn sind daher 1904 auch nur 509 Schiffe zu Berg nach Rußland durchgegangen und 600 zu Tal aus Rußland angekommen. Das würde je zwei bis drei Schiffe pro Tag bedeuten, wenn wir annehmen, daß der Strom etwa 200 Tage im Jahre befahrbar ist. Denn hier in den östlichsten Gebieten Deutschlands äußert sich das kältere Klima schon als ganz wesentlich bestimmender Faktor.

Die Zufahrtsstraßen zu beiden Häfen sind nicht ungünstig. Danzig liegt nicht eigentlich an der Weichsel, sondern an der Mottlau, deren Unterlauf aber durch einen toten Arm mit der Weichsel verbunden ist. Zeitweilig floß die Weichsel an Danzig vorbei nach Neufahrwasser, 1840 aber fand jener Durchbruch statt, infolgedessen sie heute bei Neufähr in das Meer ausmündet. Der ältere Weichselarm ist durch einen Damm fast völlig von der Hauptmündung abgeschlossen und dient als Holzhafen. In Neufahrwasser ist die Tiefe 7 Meter, in der Stadt selbst dagegen nur 4 bis 5 Meter, aber seit 1899 ist ein Freibezirk geschaffen worden, dessen Hafen 6 Meter Tiefe hat, und in dem sich große Speicher zur Aufnahme von Mehl und Getreide befinden. Königsberg, das tief im innersten Winkel des rasch versandenden Frischen Haffs liegt, ist durch einen 6 Meter tiefen „Seekanal“ mit dem Meere verbunden worden. Ihm kommt noch neben dem Pregel, der bis Insterburg schiffbar ist, das Memelgebiet zugute durch den „Großen Friedrichsgraben“, einen der ältesten deutschen Kanäle zwischen der Gilge, einem Nebenfluß der Memel, und der Deime, einem Nebenfluß des Pregel (gebaut 1688 bis 1697). Beide Häfen sind als Festungen von

großer strategischer Bedeutung und bieten als solche den besondern Vorteil, daß sie nur durch eine gemeinsame Aktion der Flotte und des Landheeres völlig abgesperrt werden könnten. Mehr als die andern deutschen Häfen zeigen sie ein doppeltes Gesicht und haben ihren Charakter nicht nur vom Meere, sondern fast in noch höhern Maße vom Lande, wo sie die Hauptstädte ihrer Provinzen sind.



Baukonstruktion und Stil

Von Karl Vehring



ie Baukunst ist die materiellste aller Künste. Wenn Dichter und Musiker frei und ungehindert ihre Empfindungen gestalten dürfen, wenn sich der Maler allein durch die Grenzen der künstlichen Farben, der Plastiker durch die Natur seines Materials eingeengt sieht, so ist der Baukünstler neben allen diesen Beschränkungen auf Schritt und Tritt gebunden durch das unerbittliche Naturgesetz der Schwerkraft. Aber der menschliche Geist hat Schwerkraft, Wärme, Magnetismus und Elektrizität auszunützen gelernt und ist rastlos tätig, seiner Erfindungsgabe neue Bahnen zu erschließen. Mit berechtigtem Stolz schauen wir auf die Erfolge unsrer Ingenieure und Techniker. Aber der Künstler will ja nicht ausnützen; nicht wie ein Krämer, sondern wie ein Krieger geht er dahin, als ein offener Gegner tritt er vor seine große Feindin, die Schwerkraft, er will sie überwinden. Räume will er schaffen von mächtigen Dimensionen, Räume, die von einem gewaltigen Bogen überspannt sind, in den Himmel ragende Recken will er gestalten als Zeichen seines Stolzes. Es ist in der Baukunst ein ewiges Ringen mit dem Stofflichen und dem Naturgesetze, aber gerade in diesem Ringen liegt vielleicht ein Grund ihrer Schönheit; denn wie das Menschenleben ein fortdauernder, titanenhafter Kampf mit dem Schicksal und mit allen Mächten der Finsternis ist, so ergreift unsre Seele der Anblick solchen Ringens mit erschütternder Gewalt; wir fühlen hier etwas uns verwandtes, allzu menschliches. Liegt hier nicht ein Grund dafür, daß uns oft jene Werke am meisten ergreifen, in denen das Können des Künstlers nicht restlos in seinem Wollen aufging, in denen wir also den Kampf am deutlichsten wahrnehmen? Steht da eine schlichte, armselige Dorfkirche, ihre Wangen sind narbig, ihr Haar zerzaust; mühsam stützt sie sich auf die sich schräg anstemmenden, klobigen Pfeiler. Wir hören deutlich die Zwiesprache: Ich habe Bange, sagt die altersschwache Mauer; ich will dich stützen, lehne dich auf mich, sagt der starke, allzu kräftige Pfeiler. Wir denken an den biedern Meister, der dieses bescheidne Werk in Tagen voller Arbeit und Nächten voller Sorgen im Kampfe mit seiner Feindin schuf — und wir fühlen die uns verwandte Seele. Ja es gibt viele Fachleute, die die Frühzeit einer Stilperiode, in der sich die Konstruktion oft noch tappend und suchend zeigt, über die spätere, reifere Zeit stellen. Aber so komisch es sein würde, wenn man das Jünglingsalter schöner als das Mannesalter nennen wollte, so irrig scheint mir dieser Standpunkt gegenüber dem Baustil zu sein. Wir haben selbst in der Neuzeit ein Kindheitsalter eines neuen Stils hinter uns,