



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 Bemerkungen zu den statistischen Zahlen : die großen Verkehrs- und Handelsstädte des Binnenlandes

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

halb fordere er historischen Sinn, und schließlich „verurteilt und ersticht dieser lebensfreudigste aller Denker eben doch das Leben“. Bernoullis Buch ist ein Beitrag zur Kenntnis der bedeutenden und in der Geistesgeschichte des neunzehnten Jahrhunderts Epoche machenden Persönlichkeit Nietzsche's, der, zusammen mit den hinterlassenen Werken des Dichterphilosophen, ein abschließendes Urteil ermöglicht.

Carl Jentsch



## Die deutschen Großstädte

Einige Bemerkungen zu den statistischen Zahlen

Von B. Bruhns

Die großen Verkehrs- und Handelsstädte des Binnenlandes



Bei den großen Seehäfen ist es ausgesprochenmaßen der Handel, der ihre Bedeutung bestimmt. Den Glanz und den Einfluß, den sie besitzen, hat ihnen der Warenaustausch vom Festlande über das Meer verschafft, ihr Reichthum stammt aus dem Ozean. Wohl mag die Industrie in vielen Fällen dem Handel zur Seite stehen, der Schiffsbau beschäftigt einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung von Danzig und Kiel, allerlei Industrien haben in Hamburg und Bremen festen Fuß gefaßt, aber das Primäre war der Handel, und erst der Handel hat die Industrie wachgerufen und großgezogen. Anders ist es mit den Städten des Binnenlandes. Sie sind herausgewachsen aus ihrer Umgebung und sind Produkte ihrer Landschaft. Die Großindustrie kann nur fruchtbringend wirken, wenn die von ihr erzeugten Waren durch den Handel hinausgetragen werden in fremde Länder, wo der Bedarf nach ihnen groß ist. Und der Handel wieder ist eng verquickt mit dem Verkehr, er bedarf der Verkehrsmittel und wird nur dort kräftig anwachsen können, wo sich leicht gangbare Straßen finden, die nach vielen Richtungen hinausführen. Der Verkehr allein aber vermag heute einer Stadt nicht mehr die Bedeutung zu verschaffen, die er ihr früher gab. Denn heute jagt der Eisenbahn- und Binnenschiffverkehrsverkehr ohne Aufenthalt durch, und nur, wo sich ein Umschlag nötig macht vom Schiff auf die Bahn oder umgekehrt, wächst die Stadt wesentlich durch den Verkehr an.

Wir dürfen nicht vergessen: in alten Zeiten gab der Besitz einer großen wichtigen Brücke einer Stadt wie Ingolstadt oder wie Regensburg, Magdeburg und vielen andern an sich schon eine große Bedeutung. Heute sind unter den vielen Brückenstädten, die am Rhein liegen, die zu besondrer Blüte herangewachsen, die inmitten eines gewaltigen Industriebezirks liegen: Köln und Düsseldorf. Wie viele andre sind sie an sich durch ihre Lage am Strom schon begünstigt, die politische und die wirtschaftliche Entwicklung hat sie insbesondere vor den andern zur höchsten Blüte aufsteigen lassen. Kreuz, Stendal, Ulzen, Corbetha, Bebra, Regensburg sind Beispiele von Städten, in denen

sich wichtige Verkehrslinien kreuzen, deren Bevölkerungszahl aber und deren weltwirtschaftliche Bedeutung gering geblieben ist. Sogar Regensburg, das einst die reichste und mächtigste Stadt Süddeutschlands war, zählte 1905 nur 48412 Einwohner. Dafür ist Mannheim herangewachsen, weil hier die große Rheinschiffahrt ihr Ende erreichte und die im Schiffsverkehr heraufbeförderten Waren verteilt werden über das ganze badische und württembergische Land. Wenn durch die schon in Angriff genommene Regulierung des Rheins dieser Strom bis nach Straßburg dem Großverkehr zugänglich gemacht sein wird, wird Mannheim von seiner individuellen Vormachtstellung für den Handel zurücktreten, aber es hat inzwischen schon eine so rege Industrie in seinen Mauern ausgebildet und sich so viel Beziehungen nach dem östlichen und südöstlichen Hinterlande gesichert, daß Karlsruhe, Rastatt, Straßburg seine ruhige, stetige Weiterentwicklung nicht wesentlich mehr hemmen können. Und bezeichnend ist es, daß das gegenüberliegende Ludwigshafen trotz der gleichen günstigen Lage am Rhein weit hinter Mannheim zurückgeblieben ist, weil es zu der abgelegnen bayrischen Pfalz gehörend nicht die gleichen Vorteile der Beziehungen über Land genießen konnte. In ähnlicher Weise sehen wir, wie an der Donau selbst die Städte durchweg klein geblieben sind, während München, Nürnberg und Stuttgart zu den Hauptmärkten Süddeutschlands heranwuchsen. Sie sind wohl für Handel und Verkehr begünstigt, aber nicht mehr als viele andre Orte; das, was ihre Macht steigerte, war teils eine künstliche Zentralisierung des Handels in den Residenzstädten, teils der rege handels- und gewerbetätige Geist ihrer Bewohner.

So ist es schwer, die Binnenstädte streng nach natürlichen Lebensbedingungen zu rubrizieren. Einige: Chemnitz, Plauen, Essen, Bochum, Gelsenkirchen, Elberfeld, Barmen, Dortmund, Duisburg, Krefeld, Aachen, sind ausgesprochen Industriestädte; sie können hier zunächst ausgeschaltet und für eine spätere Behandlung aufgespart werden. Andre: Frankfurt am Main und Halle, sind wesentlich Handelsstädte, aber zum Beispiel in Leipzig sind Handel und Industrie aufs engste miteinander verquickt, und häufig tritt dazu noch das Element der künstlichen Zentralisierung der Residenzstadt: Dresden, München, Karlsruhe, Straßburg, Posen u. a. Die deutschen Binnenstädte haben alle ihre besondre Geschichte und sind durch mannigfache Wechselfälle zu dem herangewachsen, was sie heute sind.

In alten Zeiten war der Rhein die Mittellinie des fränkischen Reiches, an der sich Ost und West berührten, und damals war das Rheingebiet die Zone, wo die großen Handelsemporien aufblühten, die das ostrheinische Land mit Galliens Kulturschätzen bekannt machten. Heute ist die Elbe mit ihren Nebenflüssen die eigentliche Mittellinie, und hier zwischen Elbe und Oder, im Süden mehr westlich von der Elbe haben wir heute das Land, das zwischen dem mehr nach Osteuropa zuneigenden Osten und dem atlantischen Westen vermittelt. Im Süden war in alter Zeit schon die bayrische Hochebene ein

Kulturgebiet für sich, das um die Alpen herum und über sie hinweg im engen Zusammenhang mit dem Mittelländischen Meere stand und im Norden durch die Donaulinie an Germanien angrenzte. Nach Osten offen durch das Wiener Becken und die Ungarische Tiefebene, nach Westen durch die Schweiz und die Burgundische Pforte ist Oberbayern zugleich eine wichtige westöstliche Verbindungsstraße. So finden wir aus der historischen Entwicklung heraus fünf verschiedene, auch in ihrem landschaftlichen Charakter ungleiche Gebiete: 1. die Rheinlinie, 2. das Elbe-Oderland, 3. das Land südlich von der Donau, 4. das Zwischenland zwischen Rhein, Elbe und Donau, 5. das östliche Deutschland.

Längs der Rheinlinie liegen außer den rheinisch-westfälischen Industriestädten

	1905	1900	1895	1885	Zunahme in Prozenten	
					1900/05	1885/1905
Strasbourg . . .	167342	151041	135331	112000	11	49
Karlsruhe . . .	111200	97185	84004	61000	14	82
Mannheim . . .	162607	141131	90667	61000	15	166
Frankfurt am Main	334951	288984	229299	153000	16	119
Köln . . . . .	423503	372529	321431	161000	15	166
Düsseldorf . . .	253099	213711	176024	115000	18	120
Duisburg-Ruhrort .	192237	92730	70287	47500	107	305

Im Elbe-Oderland haben wir:

Magdeburg . . .	240661	229667	214397	159500	5	51
Halle . . . . .	169899	156609	116302	82000	8 <sup>1/2</sup>	107
Leipzig . . . . .	502570	456124	398480	270000*)	10	83
Dresden . . . . .	514283	396146	334066	245000	30	110
Berlin . . . . .	2040222	1888848	1677351	1315000	8	55
Charlottenburg . .	239512	189305	132393	42400	27	465
Rixdorf . . . . .	153650	90422	59945	22800	69	274
Schöneberg . . . .	140992	95998	62695	15900	47	850

Das Land südlich von der Donau hat:

München . . . . .	538393	499932	405521	260000	8	107
Augsburg . . . . .	93882**)	88900	80798	65000	6	44

Zwischen Rhein, Elbe und Donau liegen die Städte:

Wiesbaden . . . .	100965	86111	74122	55000	17	84
Raffel . . . . .	120446	106034	81738	64000	14	88
Erfurt . . . . .	98847	85190	78167	58400	16	69
Hannover . . . . .	250032***)	235649	209506	139700	6	79
Braunschweig . . .	136162	128226	114686	85200	6	60
Stuttgart . . . . .	249443	176699	157700	125000	41	100
Nürnberg . . . . .	294344	261081	160962	116000	13	144

Endlich haben wir im Osten zu nennen:

Breslau . . . . .	470751	422709	373206	299600	11	57
Posen . . . . .	137067	117033	73235	68300	17	101

\*) Mit Vororten. — \*\*) Dazu in Vorstädten etwa 50 000. — \*\*\*) Dazu Linden 57 944.

Der Taunus und der Hunsrück zerlegen das Rheingebiet in zwei voneinander gänzlich verschiedene Teile: die durch ihre außerordentliche Fruchtbarkeit ausgezeichnete oberrheinische Tiefebene und die hochindustrielle niederrheinische Tieflandbucht. In der ersten hat sich an alter Kulturstätte der Zentralpunkt Straßburg entwickelt, in der letzten ebenfalls als Nachkomme altrömischer Siedlung Köln und daneben durch den enormen Umschlagverkehr aus dem Ruhrkohlengebiet Düsseldorf und Duisburg-Ruhrort. Bezeichnend für den verschiedenen Charakter dieser zwei Landschaften ist es, daß Köln seit 1885 prozentuell mehr als dreimal so rasch gewachsen ist als Straßburg. Bezeichnend ist es ferner, daß der Schiffsverkehrsverkehr des Haupthafens in der oberrheinischen Tiefebene, Mannheim — Straßburg kommt gegenwärtig noch kaum in Betracht —, tief unter Duisburg-Ruhrort steht. Es kamen nach Mannheim von unten herauf 8294 Schiffe mit zusammen 5943900 Tonnen Tragfähigkeit, dazu von oben herunter 2539 Schiffe mit zusammen nur 351000 Tonnen Tragfähigkeit, dagegen gingen von Duisburg-Ruhrort abwärts 10781 Schiffe mit 3607000 Tonnen, aufwärts 6027 Schiffe mit 4681000 Tonnen Tragfähigkeit.

Dort wo sich das in sich ziemlich abgeschlossene oberrheinische Kulturgebiet nach außen öffnet, waren von alters her die Städte wohl begünstigt für Handel und Verkehr in Waren und Geld. Basel im Süden, Mainz und Frankfurt am Main im Norden waren in der Zeit des langsamen Warenverkehrs außerordentlich wichtige Handelsplätze, und diese einmal erworbene Bedeutung hat unter dem Einfluß lokalgeschichtlicher und weltgeschichtlicher Zufälligkeiten den Grund gelegt für die heutige Größe. Heute ist Frankfurt, in denkbar günstiger Lage an der äußersten Grenze der oberrheinischen Tiefebene gegen Mitteldeutschland, weitaus die größte Stadt dieser Gegend. Früher freilich war Mainz die erste Stadt, aber ihr Unglück war es, daß sie 1456 ihre Freiheit verlor und im Streit mit den Bischöfen ihre Kraft verbrauchte. Und noch größer wird Frankfurts Bedeutung werden, wenn einst die Kanalverbindung zwischen Rhein-Main und der Donau besser ausgebaut ist, als es jetzt der Fall ist. Die 3621 Schiffe, die 1904 bis Frankfurt herauf kamen, hatten eine Tragfähigkeit von 1383000 Tonnen, d. h. im Durchschnitt von 382 Tonnen, die 2506 Schiffe dagegen, die den Main von oben herabkamen, nur 176000 Tonnen, d. h. im Durchschnitt je 70 Tonnen. Das südliche Basel ist in seiner Entwicklung wesentlich beeinflusst durch seine Zugehörigkeit zur Schweiz. In diesem Lande die am günstigsten gelegene Handelsstadt dort, wo die Straßen nach allen Richtungen hin ausstrahlen, würde es sich gewiß weit glänzender entwickelt haben, wenn die Schweiz — was über kurz oder lang doch einmal kommen wird — mit Deutschland einen Staat oder wenigstens Zollverband bildete. Basel hatte 1905 erst 124000 Einwohner.

Das Elbe-Oderland wird zwar nicht durch Gebirgszüge so scharf in zwei Teile geschieden wie das Rheingebiet, aber hier hat die politische Abgrenzung

zwei getrennte Landesgebiete geschaffen: im Norden die Provinz Brandenburg mit der alle andern deutschen Städte weit überragenden Reichshauptstadt Berlin und im Süden das reiche sächsische Industriegebiet, das seine Hauptentwicklung entschieden westlich von der Elbe, zwischen Elbe und Saale zeigt. Im Norden strahlt alles städtische Leben nach Berlin zusammen. Während aber einerseits neben dieser Riesenstadt die andern weit zurückbleiben müssen, hat sie andererseits auch wieder in ihrer Umgebung gewissermaßen als Pflanzstädte aus ihrer überschüssigen Kraft heraus große Ansiedlungen wie Charlottenburg, Rixdorf, Schöneberg, Spandau (70301), Potsdam (60924) immer mehr wachsen lassen. Als Randstädte haben im Osten Frankfurt an der Oder, im Westen Magdeburg heute nur noch verhältnismäßig geringe Bedeutung, da der Verkehr an ihnen vorbeijagt. Daß Magdeburg immerhin noch einen guten Fortschritt aufweist, verdankt es sowohl seiner alten geschichtlichen Bedeutung als auch der Elbe mit ihrem großen Verkehr, vor allem aber seiner Lage inmitten des so ungemein fruchtbaren Rübenlandes, dessen Zentralstadt es ist.

Ganz anderer Art ist die Bedeutung von Leipzig, Halle, Dresden. Sachsen als hochindustrielles Land in der Mitte des Reiches liegend, ist immer ein Gebiet äußerst dichter und lebhaft handeltreibender Bevölkerung gewesen, und so hat sich trotz vielfachen Schwierigkeiten, trotz der scharfen Konkurrenz von Halle und sogar von Berlin Leipzig seine hohe Bedeutung gewahrt. Buchhandel und manche Handelszweige (insbesondere Pelzwaren) haben in Leipzig ihre Hauptumsatzstätte, und sogar das vielfach bitter empfundne Fehlen einer Wasserbindung mit der Elbe — seit dem Sommer 1907 ist das alte Projekt eines Kanals nach der Saale wieder aufgenommen worden — haben ihr Aufblühen nicht aufgehalten. Leipzig hat jetzt mehr als eine halbe Million Einwohner. Die Vereinigung der großen wissenschaftlichen, künstlerischen und juristischen Institute mit dem regen Handelsgetriebe und der lebhaften Industrie geben dieser Großstadt ihren ganz eigenartigen und interessanten Charakter. Für das westliche Sachsen und für Thüringen ist sie die Zentrale. In gleicher Lage wie Leipzig und zugleich begünstigt durch die Saale und die Zugehörigkeit zu dem größern Preußen hat Halle, das sich in den letzten Jahrzehnten des neunzehnten Jahrhunderts mächtig emporschwang, in dem Wettkampf hinter Leipzig weit zurückbleiben müssen.

Dresden genießt mit Leipzig den Vorteil der Zugehörigkeit zu dem Industrieland Sachsen, ja es hat im Plauenschen Grunde ganz in seiner Nähe große Bodenschätze, die seiner Entwicklung beträchtlich nachhelfen könnten, es hat außerdem in der Elbe Anteil an einer sehr wertvollen Verkehrszader, aber es liegt am Ostrande des am dichtesten bevölkerten Gebiets: die Bevölkerungsdichte in den Gebieten rechts von der Elbe\*) war 1900 165, links von der

\*) Kreisauptmannschaft Bauzen, Amtshauptmannschaften Großenhain, Dresden-N., Pirna.

Elbe 285 (Dresden abgerechnet). Daß es trotzdem an Bevölkerungszahl mit Leipzig gleichen Schritt halten kann, ja in den letzten fünf Jahren diese Stadt sogar überflügelt hat, ist ein Zeichen dafür, wie sich hier Nachteile und Vorteile ausgleichen. Der mehr thüringischen Lage Leipzigs setzt Dresden seine Elbestraße entgegen, der Universität, dem Buchhandel und dem obersten Gericht seine Residenz.

Auch für München ist die Eigenschaft als Residenz maßgebend; an wenig Beispielen kann man so gut, wie an München, verfolgen, wie die Wechselfälle der Geschichte einer an sich günstig gelegnen Stadt vor andern besondere Vorteile gewähren können. Anfangs war die alte römische Grenzstadt Regensburg weitaus die wichtigste im Donauland. Im elften und im zwölften Jahrhundert sah sie in ihren Mauern manche Kaiser weilen, und der Donauverkehr förderte ihren Handel nach Südosteuropa. Aber ähnlich wie Mainz verbrauchte Regensburg seine Kraft im Kampfe mit den Bischöfen, und zur Zeit des schwäbischen Städtebundes war Ulm die Führerin; diese Stadt wurde wieder am Ausgange des Mittelalters und am Beginne der Neuzeit von Augsburg weit überflügelt. Augsburg hatte seine Blütezeit im sechzehnten Jahrhundert, als das Haus der Fugger mit fabelhaften Reichthümern den Markt beherrschte und mit seinen ungeheuern Bergwerksbesitzungen in Tirol, Steiermark und Ungarn immer neue Reichthümer aufhäufte. Den Fuggern vor allen Dingen verdankte damals Augsburg seinen Namen. In unsrer Zeit wächst es allmählich wieder an und wird bei der nächsten Zählung sicher auch ohne die Einverleibung der Vororte in die Reihe der Großstädte eingerückt sein. Im neunzehnten Jahrhundert aber ist München herangewachsen, die Residenz der Wittelsbacher. Schon im dreizehnten Jahrhundert als Stadt genannt, zeigt sich ein starkes Aufblühen doch erst nach 1871, nach der Gründung des Deutschen Reiches; jetzt werden über München alle Hauptlinien des Eisenbahnverkehrs von West nach Ost und von Nord nach Süd geleitet. Die Stadt, die einmal die erste ist, läßt neben sich eine andre nicht mehr aufkommen.

Das Zwischengebiet, begrenzt im Osten von der Elbe und der Saale, im Westen vom Rhein, im Norden vom Meer, im Süden von der Donau, ist ausgezeichnet durch eine außerordentlich starke Zersplitterung des Bodens durch die mannigfachen Gebirge und Höhenzüge des deutschen Mittelgebirgslandes. Es ist der Abschnitt Deutschlands, wo auf engem Raum die meisten Kleinstaaten durcheinander liegen und in frühern Zeiten noch in viel größerer Zahl lagen. Das ist nicht bloß Zufall und geschichtlich bedingt, sondern wesentlich begünstigt durch die Bodenverhältnisse. Und diese wiederum sind äußerlich gekennzeichnet durch die mannigfach nach verschiedenen Richtungen abfließenden Wasseradern, die theils nach Süden zur Donau, theils nach Westen zum Rhein, theils nach Norden mit Fulda und Werra zur Weser, theils nach Osten zur Saale strömen.

Entsprechend dieser starken Gliederung des Bodens und dieser politischen Zerspaltung ist auch die Entwicklung großer Städte nicht begünstigt. Und so sind im eigentlichen Thüringen Weimar und Eisenach und Gotha klein geblieben, obgleich ihnen alle jene Vorteile in reichem Maße zufielen, die eine Residenzstadt vor den andern herausheben. Es sind Residenzen kleiner Staaten, die nicht in der Lage sind, jene Macht zu verleihen, die aus der Zugehörigkeit zum größern Königreiche folgt. Und auch Erfurt, das vielleicht um eine Kleinigkeit noch günstiger gelegen ist am Südrande des fruchtbaren Thüringer Beckens als jene, hat es erfahren, wie die Zugehörigkeit zum größern Staat erst die rechte Blüte zur Entwicklung kommen läßt. Solange es noch kurmainzische Stadt war, blieb es klein und ging sogar unter dem Einfluß der Religionskämpfe wesentlich zurück. Erst Preußen, dem es am Anfang des neunzehnten Jahrhunderts zufiel (1802), brachte ihm Freiheit und die Ausdehnungsmöglichkeit. Im Jahre 1874 fielen die Festungswälle, die es bis dahin einengten, und heute ist es als Hauptstadt eines Regierungsbezirks, als Zentralort für den thüringischen Gartenbau durchaus die erste Stadt in weitem Umkreis.

Und dasselbe Bild des kräftigen Aufschwungs unter dem Einfluß des großen Staates zeigen die übrigen Großstädte des nördlich der Mainlinie gelegenen Zwischenlandes: Hannover hat Braunschweig, dem es einst nachstehen mußte, weit überflügelt, Wiesbaden als preußische Regierungsstadt hat neben Frankfurt seine Bevölkerungszahl die 100 000 überschreiten sehen und das großherzoglich hessische Mainz ebenso wie Darmstadt hinter sich gelassen, und recht in der Mitte des vielgegliederten Landes vereinigt das preußische Kassel allen Verkehr und Handel in seine Mauern. Und Preußen wirkt auch weiterhin zugunsten seiner Städte: bis Hannover soll der projektierte Rhein-Weserkanal durchgeführt werden, preußische Fürsten und preußische Beamten und Offiziere a. D. geben dem Badeort Wiesbaden seinen Glanz, hinter dem das gleichermaßen idyllisch gelegne Baden-Baden weit zurückbleiben muß.

Viel einheitlicher ist die südliche Hälfte des besprochenen Landes gebaut: Bayern und Württemberg teilen sich in die schwäbisch-fränkische Stufenlandschaft. Und deshalb sind es auch die zwei Städte Nürnberg und Stuttgart, in denen sich das große wirtschaftliche Leben konzentriert. Die alte Reichsstadt Nürnberg ist nicht so günstig gelegen wie Bamberg dort, wo Rednitz und Main zusammenfließen. Aber die Arbeitskraft und der Handelsgeist der freien Bevölkerung gaben ihr schon im Mittelalter einen weiten Vorsprung vor der seit dem Jahre 1007 unter geistlicher Herrschaft stehenden Bischofsstadt. Und auf dem alten Glanze ist das neue industriereiche Nürnberg erwachsen. Hat auch unter dem Andrang der neuen Zeit manches Denkmal der Vergangenheit fallen müssen, so soll man doch nicht vergessen, daß der Geist und Schaffenstrieb der Gegenwart auch sein Recht hat. Wenn auch heute noch manches unreif ist und viel Unschönes das Schöne aus vergangener

Zeit verdrängt hat, gerade in Nürnberg tritt dem Besucher neben der lebensfreudigen und kraftstrotzenden Wirksamkeit früherer Jahre die immer weiter und weiter ausgreifende Energie der tätigen und dabei doch kunstfönnigen und an alten Erinnerungen sich freuenden deutschen Welt um die Wende des neunzehnten und zwanzigsten Jahrhunderts entgegen. Nürnberg ist heute schon weit aus dem alten kraftvollen Mauerkranz herausgewachsen, und die Vereinigung mit dem benachbarten Fürth ist nur eine Frage der Zeit. Aber auch ohne diese Vereinigung hat es schon lange Stuttgart wieder überholt, dem es früher schon voranging, hinter dem es aber 1885 zurückstand.

Stuttgart ist seit 1320 Residenz der Grafen von Württemberg, aber erst das neunzehnte Jahrhundert sah es als Hauptstadt des Königreichs stärker anwachsen. Noch 1812 zählte es nur 28000 Einwohner, heute zählt es seit der Vereinigung mit Cannstatt das neunfache dieser Zahl. Hier tritt das industrielle Element etwas mehr zurück hinter dem handeltreibenden: der Buchhandel insbesondre spielt in Stuttgart eine große Rolle. Keine andre Stadt in Württemberg kommt ihr nur entfernt nahe: Ulm an der Donau mit 51680, Heilbronn mit 40026 Einwohnern sind weit zurückgeblieben, und so hat Stuttgart als Zentralort eines gut besiedelten Landes (117,9 Menschen auf einen Quadratkilometer) sicher noch eine bedeutende Zukunft vor sich.

Uns bleiben noch zwei Städte übrig zu kurzer Erörterung: Breslau und Posen. Sie sind beide Zentralorte ihrer Provinzen, wie wir es soeben für Stuttgart hervorgehoben haben, und in ihnen prägt sich deutlich der Einfluß der verschieden dichten Bevölkerung aus. Schlessien mit einer durchschnittlichen Einwohnerzahl von 122,4 auf einen Quadratkilometer ist mehr als doppelt so groß wie Württemberg und besitzt dabei Gebiete ganz außerordentlich lebhafter Groß- und Kleinindustrie. Die Kohlen- und Metallschätze im Südosten an der russischen Grenze sind unerschöpflich reich, an Menge des Materials reicher als die des Ruhrgebiets, an Güte freilich zurückstehend. In Oberschlessien allein ist mehr Kohle vorhanden als in ganz Großbritannien und Irland. Und die Förderung des Jahres 1900 hatte den dreifachen Wert von der des Königreichs Sachsen (182569000 Mark gegen 60233000 Mark). Dazu kommt nun im Waldenburger Revier in Niederschlessien eine Kohlenförderung, die den Wert von 43821000 Mark erreichte. Ist es da ein Wunder, wenn die einzige große Handels- und Industriestadt dieses Landes bis nahe an die halbe Million herangewachsen ist? Schon jetzt ist die Oder eine wertvolle Verkehrsstraße, noch weit größer wird ihr Wert sein, wenn die Regulierung des Stromes in einigen Jahren vollendet sein wird.

Viel kleiner als Breslau ist Posen. Kleiner ist ja auch das Land und geringer die Bevölkerungsdichte (28970 Quadratkilometer mit je 68,6 Menschen auf einen Quadratkilometer), ärmer ist auch das Land an Bodenschätzen: es ist reines Ackerbaugebiet. Aber trotzdem wächst die Stadt rasch an und hat sich verdoppelt, während Breslau nur um etwas über die Hälfte wuchs. Heute

ist sie der Schauplatz schwerer nationaler Wirrnisse, und bei dem wilden Streben der Polen nach einem freien selbständigen Reich ist nicht ausgeschlossen, daß sich hier noch ernste Ereignisse in Zukunft abspielen werden. Wechselvoll ist auch schon ihre Vergangenheit. Vom zehnten bis zum dreizehnten Jahrhundert Residenz der Herrscher Polens blieb sie groß und bedeutend auch als die Könige nach Warschau zogen, sank aber tief in jener Zeit, wo das ganze Königreich unter der Verrottung seines Adels zusammenbrach. Die Stadt, die im sechzehnten Jahrhundert 30 000 Einwohner zählte, hatte 1795 nur noch 8500. Daß sie jetzt wieder zu 137 000 angewachsen ist, ist ein Zeichen der hohen Blüte, die das ganze Städteleben im geeinten Deutschen Reiche, in reinen Industriegebieten ebenso wie unter rein agrarischer Bevölkerung jetzt durchmacht.



## Lafcadio Hearn's Essays und Märchen aus Japan



rei Essayfasslungen Lafcadio Hearn's liegen nunmehr in guter deutscher Übersetzung vor: „Kokoro“, „Lotos“ und „Szumo“.\*) Nicht unwesentlich haben diese deutschen Ausgaben dazu beigetragen, der Hearn-Gemeinde neue Anhänger zu werben. Zwar wird es immer ein kleiner erlesner Kreis sein, der sich an diesen feinen, tief sinnigen Betrachtungen des Amerikaners mit der westöstlichen Seele erfreut. Ihr intimer Reiz bleibt der Menge verschlossen; auch Stil und Stoffwahl weisen darauf hin, daß sie ohne Rücksicht auf den Geschmack des großen Publikums entstanden sind. Die starken Eindrücke der orientalischen Lebens- und farbenfreudigen Kultur, die den der westlichen Heimat entfremdeten umfingen, sobald er nur den Fuß auf japanischen Boden setzte, diese Eindrücke drängten nach poetischer Gestaltung. Wir dürfen keine kühlwägenden, kritischen Beobachtungen über Land und Leute in diesen Büchern suchen. Wenn der sensitive Künstler dafür überhaupt jemals befähigt gewesen war, so verlor er sein objektives Urteil in dem überwältigenden Glücksgefühl, zu Füßen des schneeigen Fuzigipfels nun endlich eine Heimat gefunden zu haben.

Eine Heimat bedeutete für ihn, was andre, nüchterne Menschen einen Ort zum ungestörten Studieren und Träumen genannt hätten. Noch barg ja das Japan, das Hearn liebte, und dessen Eigentümlichkeiten er immer eindringlicher zu begreifen trachtete, eine Fülle jener mittelalterlichen Romantik, für die im lausenden Getriebe Broadways kein Raum ist. Wenn auch die Haupthäfen Japans, die Zentralspunkte seines Verkehrs mit Europa schon viel von der

\*) Übersetzt von Berta Franzos. Frankfurt am Main, Rütten und Loening.