

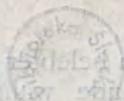
21686 II

X-53253

21686 II

21686

II



3, -

## Lage und Bedeutung Breslaus.

Von Professor Dr. J. Partsch.

Die Aufgabe der Länderkunde, die Abhängigkeit der Verteilung und der Bedeutung menschlicher Schöpfungen von der Natur der Örtlichkeit zu ergründen, an der sie sich erhoben haben, ist kaum je in bestimmterer Fassung gestellt als bei der Würdigung der Lage einer grossen Stadt. Gewiss ist keine ein reines Erzeugnis des Bodens, auf dem sie erwuchs; nicht in ihm liegt die schöpferische Kraft, sondern in den Forderungen eines schon zur Arbeitsteilung und zum Austausch der Arbeitsergebnisse fortgeschrittenen Kulturlebens. Aber die Erfüllung dieser Forderungen bewegt sich nicht in völlig willkürlichen Bahnen, sondern gehorcht bald einer hemmenden bald einer einladenden Einwirkung der Landesnatur und wird von ihr auf besonders geeignete Stellen hingeleitet, die bisweilen trotz aller Stürme der Zeiten eine unverwüsthche Nährkraft für das Gedeihen städtischen Lebens bewähren. Für die Hauptstädte unseres Erdteils hat ein anziehendes Werk die Wurzeln ihrer Blüte mit bewundernswerten, bisweilen vielleicht allzu feinfühligem Scharfsinn aufzudecken versucht.<sup>1)</sup> Darf man dies auch bei einer Stadt zweiten Ranges in so offener gleichförmiger Landschaft wagen, wie sie Schlesiens Vorort umschliesst? Wir wollen sehen.

Wie alt Breslau ist, weiss Niemand. Seine erste geschichtliche Erwähnung im Jahre 1000, die Begründung des Bistums Breslau bei Kaiser Ottos III. schwärmerischer Pilgerfahrt zum Grabe Adalberts in Gnesen, weist ihm schon den ersten Platz unter den alten slavischen Siedelungen des Landes an. Dass aber an seine Oderinseln schon viel früher

<sup>1)</sup> J. G. Kohl, Die Lage der Hauptstädte Europas. 1873.

*Handwritten signature and date: J. G. Kohl 1873 II.*

ein belebter Stromübergang sich knüpfte, machen merkwürdige Funde wahrscheinlich, der Schatz von Sacrau aus der Zeit der Völkerwanderung nicht minder als die Münzfunde im Grunde der Stadt. Römische Münzen sind sowohl bei Scheitnig wie in besonders ansehnlicher Zahl am Süden der Stadt, im ehemaligem Dorfe Neudorf-Commende ausgegraben worden, und in der Schweidnitzer Vorstadt ward eine der wenigen griechischen Münzen entdeckt, welche ostdeutscher Boden bisher geliefert hat: eine Silbermünze der Insel Thasos<sup>1)</sup>. Die Karte der schlesischen Altertumsfunde lässt erkennen, wie Breslau mitten inne lag in dem früh besiedelten Landstrich zwischen Neisse und Katzbach, zwischen dem Rande der Berge und den Trebnitzer Hügeln.

Das hohe Alter der menschlichen Wohnstätten in diesem Kernland unserer Provinz, in dem Pagus Silensis der beginnenden geschichtlichen Überlieferung erklärt sich aus den Bodenverhältnissen. Breslau ist — namentlich im Süden und Südwesten — umgeben von der weiten Fläche des Schwarzen Bodens, einer nur zwei bis drei Fuss mächtigen humusreichen Schicht, die als eng verwandt der Russischen Schwarzerde, dem Tschernosem, sich erwiesen hat<sup>2)</sup> und wohl wie dieser entstanden ist als ein Gebilde, in welchem viele Generationen hindurch der zerfallende Pflanzenwuchs eines offenen Graslandes den Humuszuschlag lieferte zu der Anhäufung des feinen, zwischen den Grashalmen sich niederschlagenden Staubes, den die Winde herantrugen. Als offene Grasinsel inmitten weiter Waldreviere lud dieser mittelschlesische Schwarze Boden besonders früh Zuwanderer zu sesshaftem Dasein ein. Hier bot sich eine fruchtbare Ebene, deren Erdreich auch für unvollkommenes Ackergerät unschwer zu bewältigen war.

Erwuchs dieser grossen von weiter Waldeinöde allseitig umschlossenen Oase ein Mittelpunkt ihres inneren Verkehrs, so konnte er kaum anderswo liegen, als an dem grossen Strome, der sie durchzog. Die Oder durchfließt, seit sie den festen Rahmen der Oppler Kreide verlassen, in breit ausgewaschener Aue das Flachland des schlesischen Diluviums. Meist trennt eine Entfernung von 7—9 km die von Lehm oder Sand gebildeten sanft ansteigenden Ränder des Thales, dessen Eichenwälder der Strom — ehe ein

<sup>1)</sup> Schlesiens Vorzeit in Bild und Schrift I, 5. 1866, S. 29.

<sup>2)</sup> A. Orth, Geognost. Durchforschung des Schlesischen Schwemmlandes. Berlin 1872. S. X—XIII, 49—51.

Kulturvolk ihn in Pflege nahm — in vielen Windungen und Verzweigungen mit veränderlichen Wassersträhnen durchflocht. Je verworrener dies Netzwerk von Stromarmen war, desto bestimmter war der das Thal quer überschreitende Verkehr auf die wenigen Punkte angewiesen, an denen die Oder unmittelbar den vor Überflutung sicheren Thalrand berührte. Die Hochufer von Brieg und Dyhernfurth erscheinen in dieser Beziehung besonders begünstigt. Wenn vor beiden Punkten schon früh die Anziehungskraft der Breslauer Oderinseln überwog, so können dafür nicht absolute örtliche Vorzüge entscheidend gewesen sein, sondern nur die relative Lage des Ortes, seine Stellung in dem Wassernetz des mittelschlesischen Odergebietes und seine Beziehung zu dem von der Natur einigermaßen vorgezeichneten Zuge der wichtigsten Handelswege.

Breslau liegt an einer bemerkenswerten Strecke des Oderlaufs innerhalb des Bereichs, den vier ihm zustrebende Nebenflüsse Weide, Ohle, Lohe und Weistritz umschliessen. Die Ohle tritt schon bei Ohlau ein in die Aue des Oderstroms und nähert sich ihm auf 500 m. Ihr hier beginnender noch 30 km langer Unterlauf folgt einem alten, verlassenen Oderbett und vermehrte durch die sumpfige Beschaffenheit seiner Ufer und gelegentlich durch die seeartige Ausbreitung seines bis an den Hauptstrom heranreichenden Hochwassers die Schwierigkeit der Überschreitung dieser Thalstrecke. Aber nicht nur dadurch war die Ohle für Breslaus Entwicklung wichtig. Sie war ein guter, leichter als der Hauptstrom zu beherrschender Mühlgraben und übernahm, seit Heinrich V. sie 1291 in künstlich ausgehobenem Bett um die Stadtmauer zu einer weiter stromabwärts gelegenen Mündung geführt, auch den Schutz der Bürgerstadt gegen Süden und Westen.

Wie die Ohle, trat im Mittelalter auch die Weide schon oberhalb Breslau der damals nördlicher über Schwoitsch und Kawallen fließenden Oder ausserordentlich nahe (bis auf 1 km Entfernung) und gewann mit ihr Verbindung durch einen Graben, in dem die Strömung je nach den Wasserständen bald nordwärts, bald nach Süden zog. Nur einzelne beschränkte Inseln hochwasserfreien Diluviallandes trennen weiterhin die wiederholt frei in Verbindung kommenden Niederungen beider Flüsse, deren Vereinigung sich noch 18 km weit verzögert. Der Weide gegenüber mündet die Weistritz, nahezu 5 km weiter oberhalb (bei Masselwitz) die Lohe.

Der Zuschuss, den die Oder auf einer nur 16 km langen Strecke durch diese vier Nebenflüsse erfährt, ist nicht unbedeutend; er ist der Abfluss eines Gebietes von 5600 qkm, der die Stromfülle soweit erhöht, dass gegenwärtig bis Breslau die Oder ohne Stauwerke für Kähne von 8000 Ctr. Tragfähigkeit fahrbar ist. Das Wachstum des Stromes erreicht also gerade hier den unteren Grenzwert, an welchen die Gegenwart das Normalmass für die vollkommenste Schiffbarkeit norddeutscher Ströme geknüpft hat. Aber das ist natürlich erst ein Ergebnis moderner Strombaukunst. Für die ältere Zeit fiel die Steigerung der Wassermenge des Stromes hauptsächlich ins Gewicht durch die Erhöhung der Schwierigkeit seiner Überschreitung. Sie drängte den Verkehr auch von dieser unteren Stromstrecke nach den Breslauer Brücken.

Für die ruhige Entwicklung des an ihnen aufkommenden Handelsplatzes war aber ferner von Wert die allseitige Umschliessung seines Gebietes durch Wasserläufe. Weide, Weistritz und Lohe waren nicht nur die von der Natur vorgezeichneten Zollschranken, sondern auch die Verteidigungslinien Breslaus und ganz besonders erhöhte im Mittelalter der Oderstrom mit der vor der Ostseite der Stadt von einem Thalrand zum andern ziehenden, quer gegen den Thalzug gerichteten Strecke und mit seiner vielfachen Teilung in Stadtgebiete selbst deren Verteidigungsfähigkeit. Kaum eine Stadt Deutschlands war umhegt von einem dichteren Geflecht von Wasserläufen. Die Niederländer, welche der Handel hierher führte, musste das alte Breslau anmuten wie ein Traumland ihrer fernen Heimat.

Dem Zusammenstreben der Gewässer Mittelschlesiens entsprach naturgemäss ein Zusammenstreben der auf trockenem Lande zwischen den Flusstälern heranziehenden Strassenzüge in der Richtung auf Breslau. Aber für die meisten hier zusammentreffenden Handelswege lag der entscheidende natürliche Grund, der sie hierher lenkte, in weiterer Ferne. Der wichtige Verbindungsweg des unteren Weichselgebietes mit Schlesien ward durch den Militärischen Strompass der sonst weithin versumpften Bartsch-Niederung gerade auf diesen Teil des Oderflusses gewiesen. Von den Pässen des Gebirges waren der von Jablunka und die Mährische Pforte selbstverständlich dazu geeignet, den Stromufern der Oder ihren Verkehrszug folgen zu lassen; sie begünstigten jeden ihrer Uferplätze ohne Unterschied. Die Pässe des Oppa-

landes wiesen seinen Strassen bestimmtere Ziele. Richtete sich von Olmütz aus die Grätz-Troppauer Strasse auf Ratibor, so zielte die höhere Hauptstrasse des Gesenkes hart am Ost-  
rande des Altvater-Gebirges auf Neisse und Brieg, liess aber von Neisse auch ohne Hindernis über die Halbweg-Station Wansen sich auf Breslau leiten. Besonders bestimmt aber trafen hier den Oderlauf die böhmischen Strassen.

Der Verkehr Böhmens ward, wenn er die Grafschaft und den Warthapass vorzog, zwischen den Thorpfeilern der Strehleiner Berge und des Zobten längs Ohle und Lohe derartig in die schlesische Ebene eingeführt, dass er bei Breslau die Oder erreichen musste; und eben dahin zielten durch die im Gebirge selbst ihnen aufgenötigte Richtung die von Braunau durch das Weistritz-Thal nach Schweidnitz heraus-tretende Gebirgsstrasse, wie die westlichere, welche von der Landeshuter Pforte zum Striegauer Wasser niederstieg. Vor allem wichtig aber war es, dass die dem Hügellande der Lausitz und Niederschlesiens entlang ziehende „Hohe Landstrasse“, die Tangente an dem nördlich vorspringenden Bogenzug des Gebirgsrandes, von Görlitz über Bunzlau, Liegnitz, Neumarkt gerade bei Breslau die Oder erreichte. Unzweifelhaft lag in dieser von der Landesnatur vorgezeichneten Kreuzung mehrerer Handelswege bei Breslau eine günstige Vorbedingung für die Erhebung dieses Platzes zum bedeutendsten Verkehrsmittelpunkte des Landes. Diesem Ziele ward das Streben der in Breslau zusammenströmenden deutschen Ansiedler rasch näher geführt durch die Unterstützung des Landesherrn. Heinrich IV. verlieh 1274 der Stadt das Niederlagsrecht. Der Verkehr ward durch den Willen des Landesherrn an die nach Breslau zielenden Strassen gebunden und zum Verweilen in diesem Platze genötigt. Auf der Ausübung und Verteidigung dieses Rechtes ruhte 240 Jahre lang der schnell sich steigernde Vorrang des Breslauer Handels. Aber dieses die Landstrassen Breslaus belebende Privileg trug andererseits viel dazu bei, einen natürlichen Vorzug der Stadt zu entwerten: seine Lage an einer leistungsfähigen Wasserstrasse. Der freie Verkehr auf der Oder schien jener Zeit nicht recht vereinbar mit den Handelsvorrechten der Stadt. So hat Breslau selbst im Mittelalter die Anstrengungen der böhmischen Könige, die Oder für den Verkehr frei zu machen, nicht unterstützt, sondern durch passiven Widerstand sie lähmen helfen. Breslau, ein Mitglied des Hansabundes, suchte die Fühlung mit der Ostsee

nicht auf dem Wege der Oderschiffahrt, sondern auf den Landhandelsstrassen nach Thorn und Danzig. Vergleicht man das mittelalterliche Handelsleben von Leipzig und Breslau, so wird die Ähnlichkeit der beiden Verkehrsmittelpunkte der sächsischen und der schlesischen Tieflandsbucht durchaus nicht beeinträchtigt durch den Unterschied, dass nur einem von beiden der natürliche Vorzug eines schiffbaren Stromes vergönnt ist. Das Handelsleben beider bewegte sich damals so, als hätten sie beide auf dem Trockenen gesessen, abseits der grossen Wasserwege. Erst als die mittelalterlichen Privilegien beim Anbruch der Neuzeit entwertet werden, erkennt Breslau den vollen Wert des Stromes und tritt in den Kampf für dessen Verkehr ein.

Die Bedeutung der Handelswege, auf deren Kreuzung Breslaus Aufblühen beruhte, hing ab von dem Warenaustausch, in dessen Dienst sie traten. Er konnte nur dann lebhaft und ergebnisreich werden, wenn Breslaus Lage ihm die Vermittlung zwischen verschiedenen Wirtschaftsgebieten übertrug. Das war in doppelter Richtung wirklich der Fall: zwischen Süd und Nord, zwischen Ost und West. Breslau liegt selbst in dem Tiefland des deutschen Ostseegebietes, das von diesem Meer die Ernte seiner Fischereigründe und die Erzeugnisse seiner Uferländer empfängt. Zugleich aber liegt Breslau vor dem Rande des mitteleuropäischen Berg- und Hügellandes, welches aus den Quellen seines Reichtums an nutzbaren Gesteinen, des Sonnenglanzes seiner Weingelände und des Gewerbflusses seiner Bevölkerung zu allen Zeiten Ströme wertvoller Waren niedersendete in das einförmigere Vorland. Der Handel mit Salzfishen war im Mittelalter, als die Heringsfischerei ihren Schwerpunkt noch in der Ostsee hatte, in ihrem Umkreis besonders lebhaft, zumal die Fastenordnung der Kirche den Fischen eine viel wichtigere Stellung unter der Volksnahrungsmitteln anwies, als sie heute besitzen. Breslau übernahm die Verteilung dieser Fischwaren über sein südliches Hinterland. Aus diesem aber wurden ungarisches Kupfer und Gold, galizisches Salz, oberschlesisches Blei, Silber und Zinkerz, steirisches Eisen, die mannigfachen Metalle des schlesischen und sächsischen Gebirgsrandes auf den Breslauer Markt gebracht. Ja im Mittelalter erstreckte sich dieser von Breslau vermittelte Warenaustausch zwischen Nord und Süd durch die ganze Breite des Festlandes hindurch von Danzig bis Venedig. Breslau ward ein wichtiger Vorposten des von Venedig aus sich verzweigenden Handels

mit den Gewürzen des Orients, den feurigen Weinen des Mittelmeergebietes, den Werken der dort blühenden Kunstfertigkeit. Die erstaunlich entwickelte, fruchtbare Verkehrsbeziehung mit Venedig trug wohl am meisten dazu bei, dem Handelsgetriebe Breslaus im Mittelalter einen grossen weltmännischen Zuschnitt zu geben und die Formen des Handelslebens dem Muster der vorangeschrittenen Entwicklung der italienischen Grosshandelsplätze anzupassen. So kehrte damals auch das Innere des Erdteils bis weit über die Wasserscheide der Meere hinaus dem im Mittelpunkte des Welt Handels stehenden Mittelmeergebiete sein Angesicht zu. Breslau versendete damals indische und arabische Erzeugnisse nach Norden.

Aber so hoch man auch den Wert aller der Mittagslinie folgenden Verkehrsbeziehungen Breslaus anschlagen mag, weitaus wichtiger ist für sein Emporkommen doch gewesen seine Lage auf der Grenze zwischen dem Westen und Osten des Erdteils. Der wirtschaftliche Unterschied beider war im Mittelalter viel schärfer als heute und deshalb war auch das Bedürfnis nach dem Austausch dessen, was im Osten die rohe Naturkraft, im Westen der Menschen Witz und Kunst erzeugte, viel grösser und dringender. Das hat vortrefflich bereits hervorgehoben die erste Schilderung Breslaus aus der Feder des Humanisten Barthel Stein (1512). Sie bezeichnet die Wurzeln der Bedeutung Breslaus so treffend, dass ihre Worte heut noch der Erinnerung wert erscheinen. „Hierher brachte man aus dem fernsten Norden und Osten Europas, was wertvolles und nützlichendes das ganze sarmatische Tiefland erzeugt; hierher führten Ruthenen, Walachen, Litauer, Preussen, Masuren, Polen die Waaren zusammen, welche die Natur, nicht eigene Betriebbarkeit ihnen bereitet, und andrerseits strömte hierher aus ganz Deutschland, was die Kunstfertigkeit schaffte zu Nutz und Zierde des Lebens, namentlich Stoffe zur Kleidung.“ Er betont, dass trotz des Aufstrebens Krakaus damals im Allgemeinen die Oder die Grenzlinie der beiden Wirtschaftsgebiete gebildet habe, und versichert: „So halte ich es für eine ganz unzweifelhafte Wahrheit, dass die ganze Kultur Schlesiens, aller Wohlstand und alle Bildung begonnen hat von Breslau, wo zuerst eine lebhaftere Handelsbewegung der umwohnenden Völker sich einstellte; nachher sind auch andere Städte emporgekommen.“ Stein hat vollkommen Recht. In der Vermittelung eines grossen Weltverkehrs liegt Breslaus Blüte begründet, sein Aufschwung ist nicht eine Folge der

Eroberung Schlesiens für die abendländische Kultur, sondern ging dieser voran und half sie fördern. Breslau war sicher ein bedeutender Handelsplatz lange vor dem Mongolenbrande; die Handelsbeziehungen welche Breslauer Kaufleute 1245 im Geleit Plan Carpin's nach Kiew führten, sprechen unzweideutig dafür. Die bei dieser Gelegenheit bezeugte Strasse über Krakau verlor seit dem selbständigen Emporstreben dieses Handelsplatzes für den Fernverkehr Breslaus nach Klein-Russland entschieden an Bedeutung, wenn sie auch für den Handel mit Krakau, namentlich für die Zufuhr polnischen Salzes, wichtig blieb. Endeten so die südlichen Strahlen des von Breslau nach östlichen Richtungen sich verzweigenden Strassenfächers, die „Salzstrassen“ über Oppeln — Beuthen — Oświęcim und über Namslau — Kreuzburg — Czenstochau für den Breslauer Verkehr später schon in Krakau, so zielte mehr ins Weite „die polnische Bunzelstrasse“ Oels — Warthenberg — Boleslawice (Poln. Bunzlau) — Wielun — Radom — Lublin — Wladimir — Kiew. Dazu traten die drei nordostwärts gegen Thorn und Danzig führenden Wege Oels — Kalisch — Konitz, Militsch — Jarotschin — Peisern, Kosten — Posen — Gnesen — Inowrazlaw.

Mit den auf diesen Wegen nach Breslau zusammenströmenden Naturerzeugnissen Salz, Pottasche, Vieh, Leder, Pelzwerk, Wachs, Honig, Flachs trafen hier an der Grenze des deutschen Wirtschafts- und Sprachgebietes zusammen die Waaren des Westens, besonders Flandrisches Tuch und die mannigfachen Ergebnisse süddeutschen Gewerbefleisses. Nach den Niederlanden als fernstem Ziel strebten sowohl die „Niedere Landstrasse“ (Parchwitz — Lüben — Glogau — Frankfurt — Hamburg), wie die „Hohe Landstrasse“ nach Leipzig. Von der dort stattfindenden Strassenverzweigung waren nur die nach Nordwesten und westwärts durch Thüringen nach Frankfurt führenden Wege für Breslaus Verkehr von hoher Wichtigkeit. Denn mit Nürnberg und dem übrigen Süddeutschland verkehrte das mittelalterliche Breslau lieber über Prag.

Von der Geschichte der Handelsbewegung auf all diesen Strassen wird ein farbenreiches Bild der Öffentlichkeit vorliegen, sobald Prof. Markgraf sich entschliesst seine reichhaltigen vom Verfasser mit Bewunderung und Dank, aber natürlich nur mit Zurückhaltung benutzten Aufzeichnungen über den Handel Breslaus im Mittelalter abzuschliessen. Dann erst wird man vollkommen übersehen, welche weitgreifende Bedeutung Breslau als Vermittlerin eines ganz Mitteleuropa

und den wertvollsten Teil des Ostens umfassenden Handels damals besessen hat.

Aber Breslau trat früh auch mit eigener Gewerthätigkeit ein in den Wettbewerb mit den fernen Ländern, deren Erzeugnisse es vertrieb. Es übernahm nicht nur die Verarbeitung der Rohprodukte des Ostens, sondern suchte namentlich dessen starke Nachfrage nach Tuch möglichst durch eigene Fabrikation zu befriedigen. Im Jahre 1333 zählte die Tuchmacherzunft Breslaus 900 Köpfe. Am Ende des 15. Jahrhunderts führte Schlesiens aufkommende Leinenindustrie dem Handel Breslaus neue Nahrung zu. Weiten Rufes erfreute sich auch Breslaus Brauerei. Schlesien war im Mittelalter für einen weiten Umkreis eine so gefeierte Quelle des beliebten Volksgetränks wie heute Bayern.

So kam Breslau im Mittelalter rasch zu Reichtum und Macht empor. Das geographische Denkmal dafür ist die Umgestaltung des Oderlaufs. Die auf die Stadt hinzielende Strecke von der Strachate bis zum Zoologischen Garten, an deren Ufer Breslaus Bürger heute in der frischen Luft des Stromes und im Anblick seiner grünen Ufer und seines belebten Fahrwassers mit Vorliebe Erholung suchen, ward erst am Ende des 15. Jahrhunderts durch Menschenhand eröffnet. Es war das Zeitalter, in dem Breslau das stolzeste Wahrzeichen seiner Blüte, sein herrliches Rathaus errichtete, auch das Zeitalter, in dem Breslau, allerdings mit grossen Opfern, doch nicht ohne nachhaltige Wirkung und sicher dem deutschen Volk zum Heile eine eigene Politik getrieben hat. Ihm ist es zu danken, dass Schlesien nicht willenlos zu einem Schauplatz böhmischer Willkür herabsank. War auch der von Breslau herbeigeführte Anschluss Schlesiens an die Länder der ungarischen Krone ein keineswegs wohlthuender Abschnitt in der Entwicklung des Landes, den einen Vorteil brachte er doch, die Einwirkungen böhmischer Herrschaft auf einige Zeit zu unterbrechen.

Aber gerade in jenen Jahrzehnten, in denen Breslaus Vorangehen für die politischen Geschehnisse seiner Umgebung entscheidend ward, begannen die Grundlagen seiner mittelalterlichen Handelsstellung ernstlich zu wanken. Im Westen ward Breslaus Handelswirksamkeit eingeengt durch das Emporkommen Leipzigs und der grossen süddeutschen Handelsplätze Nürnberg und Augsburg, welche die Vermittlung der Beziehungen Deutschlands mit dem neuen Weltmarkt Lissabon viel vollkommener in der eigenen Hand ver-

einigten, als es ihnen je gegenüber Venedig gelungen war. Verhängnisvoller aber war für Breslau das Ankämpfen der aufstrebenden polnischen Handelsstädte wider seine alten Vorrechte. Als der Tag von Petrikau 1511 die volle Handelsperre Polens gegen Breslau aussprach, blieb diesem nichts übrig, als den Frieden durch förmlichen Verzicht auf sein Niederlagsrecht (1515) zu erkaufen. Diesen Sieg der Gegner, die mit ihrem Gebiet Schlesien im Osten und Norden umklammert hielten, erleichterte die Eifersucht anderer Oderstädte, namentlich Glogaus, das sich längst bestrebt hatte, einen Haupthandelszug von Krakau über Kalisch, Kosten, Fraustadt zu seinem Oderübergang und von da weiter nach Görlitz und Leipzig zu führen. Da gleichzeitig im Lande selbst das wieder aufgeschossene Raubrittertum wichtige Landstrassen gefährdete, schien Breslaus Lage damals überaus trostlos. Seine Bürger überkam die Empfindung, an einem Wendepunkte des Schicksals zu stehen, am Grabe einer grossen Vergangenheit. Das war die Stimmung, welche Barthel Stein 1512 die Feder in die Hand drückte zur Abfassung der ersten Beschreibung Breslaus. Das Schriftchen sollte, wenn Breslau verarme und sinke, der Nachwelt ein Denkmal dafür sein, was für eine Stadt und wie gross Breslau einst gewesen.

Die schlimmsten Befürchtungen erfüllten sich nicht. Die Breslauer Handelswelt wusste elastisch auch den veränderten Verhältnissen sich anzupassen. Breslau blieb auch im 16. Jahrhundert wohlhabend und mächtig und durch die feine Bildung und den Kunstsinn seiner Patrizier-Geschlechter ein Brennpunkt höherer Gesittung. Es schien in steigendem Grade das Lob verdienen zu wollen, das 1505 im Stiftungsbrief der geplanten Universität Breslau König Wladislaw ihm gezollt hatte. „Ganz Schlesiens Metropole, übertrifft Breslau durch wunderbar glückliche Ortslage, Stattlichkeit der prächtigen Bauwerke, überdies durch Bildung der Bürger wohl alle Städte Deutschlands<sup>1)</sup>.“ Der Wohlstand der Stadt war es, der ihr in einer Zeit, welche die Habsburger zur Rücksicht auf ihre hilfsbereite finanzielle Leistungskraft sehr nachdrücklich nötigte, den ungehinderten Anschluss an die Reformation möglich machte. Vertrauen in die eigene Kraft

---

<sup>1)</sup> G. Kaufmann, Geschichte der Deutschen Universitäten. Stuttgart 1896 II, 566. Universe Slesie est metropolis, miraque loci felicitate edificiorumque ac insignium structurarum prestantia civiumque insuper humanitate cunctas facile Germanie urbes exsuperat.

und der Wille, sie zielbewusst zur Geltung zu bringen, spricht sich auch aus in dem 1530 zu vorübergehendem Gelingen durchgeführten Versuche, in östlicher Richtung längs der Weide einen bis zu dem festen Vorposten des Breslauer Fürstentums, Namslau, reichenden grossen Territorial-Besitz zu gewinnen und dadurch der seit 1424 festgehaltenen Hauptmannschaft des Fürstentums gesteigerten Wert und Inhalt zu geben <sup>1)</sup>.

Für den Rang, den Breslau am Beginn des 17. Jahrhunderts unter Deutschlands Städten einnahm, ist das Urteil Philipp Clüvers beachtenswert. Wenn ihm Köln als die volkreichste, Nürnberg als die machtvollste und stolzeste Stadt Deutschlands erscheint, erkennt er den Preis der Schönheit drei anderen zu: München, Leipzig und Breslau. Für die Kraft der Stadt spricht es auch, dass es ihr gelang, die schwersten Leiden des dreissigjährigen Krieges von sich fern zu halten, sich kaiserlichem ebenso wie schwedischem Kriegsvolk zu verschliessen. Aber der frische Aufschwung des Mittelalters hatte doch schon im 16. Jahrhundert sein Ende erreicht. Es trat ein merklicher Stillstand in der Mehrung der Volkszahl und der räumlichen Entwicklung ein. Jeder neu erzielte Erfolg erschien nur wie ein Ersatz für einen Verlust auf anderer Seite.

Die wichtigste Errungenschaft der beginnenden Neuzeit war die schon in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts versuchsweise, seit dem dreissigjährigen Kriege endgiltig gelingende Öffnung der märkischen Oder für die schlesische Schifffahrt. Sie setzte, seit 1668 der Friedrich-Wilhelms-Kanal Oder und Spree verband, Breslau in wirksame Wasserverbindung mit einem dem freien Meere nahen Seehandelsplatze. Als im März 1669 zum ersten Male Breslauer Güter in 25 Tagen nach Hamburg schwammen und Hamburger Schiffer in Breslau Anker warfen, da empfand diese Stadt mit verständnisvollem Jubel die Bedeutung des Augenblicks, der einer bisher unterbundenen Arterie ihres Verkehrs einen Pulsschlag freien Lebens versprach. Die grosse Wasserdiagonale des norddeutschen Tieflands war gezogen, der wirtschaftliche Zusammenhang der von ihr durchschnittenen Länder angebahnt, lange ehe man an die Möglichkeit ihrer politischen Vereinigung zu denken wagte. Wie schnell die Wirkung dieser

---

<sup>1)</sup> H. Wendt, Breslaus Streben nach Landbesitz im 16. Jahrhundert. Zeitschr. d. Ver. f. Gesch. u. Altert. Schlesiens. XXXII. 1898, 215—228.

folgenreichen Wendung sich geltend machte, lehrt ein bemerkenswertes Aktenstück aus jener Zeit, eine Schilderung der nunmehrigen Handelsstellung Breslaus in einer Vorstellung seines Rates gegen die drohende Gefahr eines neuen Elbzolls in Glückstadt (1678)<sup>1)</sup>. Von den drei wichtigsten Richtungen des schlesischen Handels war die nach Ungarn, das früher viel Tuch, Leinwand, Kolonialwaren aus Schlesien für den eigenen Bedarf oder zur Versorgung Rumäniens und Bulgariens bezogen hatte, durch die Türkenkriege und die Unsicherheit der Strassen nahezu erloschen; auch der Handel nach Polen hatte durch die Auswanderung vieler Tausende schlesischer Tuchmacher, Weber, Parchner, Färber nach diesem Nachbarlande und die dort vollzogene Begründung einer eigenen Industrie, die durch Schutzzölle gekräftigt wurde, schweren Abbruch erlitten; über die Weichsel hinaus liessen Krakau und Thorn den Breslauer Handel überhaupt nicht mehr vordringen; so gewann die Beziehung zu Hamburg und dem Meere für Schlesien immer höhere Bedeutung. Dorthin ging aus Schlesien ein Hauptstrom seiner eigenen Waren (Garn, Leinwand, Wolle, Färberöte) und der Rohprodukte Polens und Ungarns (Felle, Leder, Unschlitt, Honig, Wachs), auch steirische Stahlwaren; und von jenem Seeplatz kamen Kolonialwaren, portugiesisches Seesalz, spanischer und französischer Wein, Industrieartikel aus Frankreich, den Niederlanden und England, Fischwaren und russisches Pelzwerk ins Binnenland empor. Als Hauptartikel des Welthandels tritt hier nach jeder Richtung schlesische Leinwand auf.

Die Wende des 17. und 18. Jahrhunderts brachte Weltereignisse, die für Breslaus Handelsaussichten die Zukunft weiter verdüsterten. Der Übergang der Polnischen Krone auf den Kurfürsten von Sachsen (1697) knüpfte Leipzigs Beziehungen mit dem polnischen Handel enger; zu dieser unmittelbaren Schmälerung der vermittelnden Handelsstellung Breslaus trat die endgültige Ablenkung des russischen Handels durch die Begründung von Petersburg (1704); Russland hatte nun eigenen Zugang zum Meere und damit unmittelbare Fühlung mit den Industriestädten und den Märkten des europäischen Westens. Das war eine Thatsache, welche wesentlich dazu beitrug, dem schlesischen Gewerbefleiss den Wettbewerb mit anderen Ländern freierer Verkehrslage zu

<sup>1)</sup> K. Wutke, Die Schlesische Oderschiffahrt in vorpreussischer Zeit, Cod. Dipl. Sil. XXII. Breslau 1896, S. 198—200.

erschweren. Die schlesische Tuchmacherei namentlich geriet schon am Anfang des 18. Jahrhunderts in ernste Bedrängnis, sie musste die Zahl ihrer Arbeitskräfte bedeutend einschränken.

Viel tiefer aber als alle jene Fernwirkungen griff in Schlesiens Schicksal ein der Übergang unter preussische Herrschaft. Die Grundlagen der Handelsstellung Breslaus wurden dadurch schwer erschüttert und nachhaltig umgestaltet. Für die Sperrung des bisher der schlesischen Industrie offen stehenden österreichischen und ungarischen (seit 1772 auch des galizischen) Absatzgebietes konnte die dürftige, schmale Verbindung mit der Mark und Pommern nicht entfernt einen Ersatz bieten. Die alte Verkehrsvermittlung zwischen West und Ost kam zeitweise völlig zum Stillstand, da Friedrich der Grosse, von der Idee geleitet, der Leipziger Messe eine Breslauer gegenüberzustellen, durch einen Transitzoll von 75% den polnischen Handel geradezu zwang, seine Fühlung mit Sachsen nun auf einem Umwege durch österreichisches Gebiet zu suchen. Die Handelsgrundsätze des Merkantil-Systems fielen mit erdrückender Schwere gerade auf die beinahe rings von fremden Staatsgebieten umschlossene Provinz Schlesien. Nur der Leinwandhandel kam durch überseeische Beziehungen zu einer höheren, aber unverkennbar von jeder Wendung der Weltereignisse mit rascher Vernichtung bedrohten Blüte. Auch Breslau hatte daran Anteil. Im Übrigen aber verspürte es von dem Regiment des grossen Königs neben den Vorzügen auch die unleugbaren Härten<sup>1)</sup>. Friedrich liess gegenüber Breslau nicht so unbeschränkt die Grundsätze landesväterlicher Fürsorge walten, von denen er gegenüber den Städten seiner altererbten Provinzen sich leiten liess, sondern hat sich hier — nach den Worten eines klassischen Zeugen, des Ministers für Schlesien Grafen Hoym — „ganz Dero sonstigen Gewohnheit zuwider der strengen Forderungen eines Eroberers bedient.“ Schon die Form der staatlichen Lasten wirkte verstimmend. Die Kammereien der schlesischen Städte wurden als königliche Domänen angesehen. Die königliche Kriegs- und Domänenkammer hatte das entscheidende Wort über die Aufstellung des städtischen Etats und hatte diesen so einzurichten, dass ein jährlicher Überschuss sich ergab, der an die königliche Kasse zur Disposition Sr. Majestät abgeführt werden musste. Eine Menge

<sup>1)</sup> Markgraf, Finanz- und Verfassungsgeschichte Breslaus unter Friedrich Wilhelm II. Zeitschrift des Vereins für Gesch. u. Altert. Schles. XXVIII. 1894, 1—18.

städtischer Grundstücke wurden ohne jede Entschädigung einfach vom Staat eingezogen, wenn dieser die bisher von der Stadt geführten Verwaltungen, denen sie dienten, in eigene Hand nahm. Das Kämmerereivermögen Breslaus schmolz auf diese Weise, zumal gelegentlich auch direkt von obenher Veräußerungen städtischen Besitzes angeordnet wurden, um die verlangten „Überschüsse“ herauszubringen, unter Friedrich II. erschreckend zusammen, und da andererseits bei schweren Katastrophen, wie den Hochwasserschäden der 80er Jahre, bei denen der König anderwärts helfend und mildernd eingriff, der empfindlich geschädigten Stadt nicht die geringste Erleichterung zu Teil wurde, stand Breslau nach 40 Jahren fridericianischen Regiments vor der vollendeten Thatsache einer Zerrüttung seines städtischen Haushalts. Als das Auge des strengen Herrn sich für immer schloss, sah man mit Hoffnung und Vertrauen dem Wirken des Nachfolgers entgegen. Wenn Breslaus Bürger heute unter den Baumgruppen des Scheitniger Parkes ihre Erfrischung suchen, streift manchmal wohl ein verwunderter Blick oder die Frage eines überraschten Fremdlings das Standbild Friedrich Wilhelms II., das auf dem freundlichen Rasenplatz zwischen den mächtigen Eichen eine schlanke Säule krönt. Nur wenige wissen es, wie wohlverdient dies Denkmal des milden Herrschers ist, bei dem die Bürgerschaft einer Jahrzehnte lang unsanft behandelten Stadt endlich Gehör für ihre begründeten Klagen, den aufrichtigen Willen zu helfen und schliesslich wirklich eine gewisse Linderung des harten Druckes fand, unter dem sie bisher gehalten worden war.

Bald kam die schwere Zeit der Napoleonischen Kriege, in ihrem Gefolge die Kontinentalsperre, die alle überseeischen Verbindungen zerriss. Es schien, als wolle der Anfang des Jahrhunderts alle aus der Vergangenheit überkommenen Grundlagen des schlesischen Handels vernichten. Breslau hatte seine Geschichte als Festung mit der Uebergabe an die Truppen des Rheinbunds beschlossen. Der alten Bollwerke entkleidet, sah es fast einer zerstörten Stadt gleich (H. Steffens). Aus diesen Ruinen erhob sich auf des Königs Ruf an sein Volk das neue Preussen. Und als Freiheit und Friede ehrenvoll erstritten waren, begann für Breslau allmählich eine neue Zeit, deren wirtschaftliches Getriebe wenig gemein hatte mit den Überlieferungen früherer Jahrhunderte.

Das 19. Jahrhundert stellte neue, früher nie geahnte, noch weniger in ihrem Wert gewürdigte Kräfte in den Dienst

des Menschen und gab unter den Segnungen eines nur durch kurze Kriegsgewitter unterbrochenen Friedens dem wirtschaftlichen Leben Europas einen gewaltigen Aufschwung. Die gesteigerte Herrschaft über die Natur erhöhte die Schöpferkraft jedes Zweiges der Arbeit und beflügelte den Verkehr zwischen ihren Werkstätten und den Absatzgebieten. Auch Schlesien hat die Triebkräfte dieses Zeitalters empfunden und sich durch sie umgestalten lassen. Aber die Lage dieser Provinz tief im Binnenlande, eingekeilt zwischen fremde Staaten, hat doch erschwerend auf die Entwicklung, beschränkend auf ihr Ergebnis gewirkt. Wer das Breslau der Gegenwart richtig beurteilen will, muss erst die Widrigkeiten kennen, aus denen diese Stadt sich emporzurichten hatte — ein Gestrüpp, dessen dornige Ranken immer wieder hemmend ihren Schritt umklammern.

Schlägt man um Breslau einen Kreis von etwa 120 km Radius, so trifft seine Peripherie bei Marklissa und bei Peisern an der Warthe die Grenzen des Staates. Der Winkel zwischen den Verbindungslinien Breslaus mit diesen Grenzpunkten oder mit den grösseren Städten Dresden und Bromberg, ein Winkel von  $115^{\circ}$ , umschliesst die Verkehrsstrahlen, welche ungehemmt durch Zollgrenzen zwischen Köln und Danzig die Fühlung mit dem Seeverkehr suchen können. Schon die Luftlinien nach Chemnitz und Thorn führen durch ausländisches Gebiet, das in geringer, zwischen 70 und 200 km schwankender Entfernung  $245^{\circ}$  des Umkreises der schlesischen Hauptstadt einnimmt. Davon fallen  $91^{\circ}$  auf russisches,  $154^{\circ}$  auf österreichisches Gebiet. Breslau sieht also auf mehr als zwei Drittel seines Umkreises seinen Handelsverkehr abhängig von dem Willen fremder Staaten.

Es gab eine vom Breslauer Handel noch nicht vergessene Zeit, da zwischen den Zollgrenzen der beiden grossen Nachbarn eine 20 km breite Lücke klappte. Die Wiener Verträge hatten zwischen der Weichsel und der Weissen Przemsza den Freistaat Krakau an den Grenzmarken der drei östlichen Grossmächte geschaffen als ein Freihandelsgebiet, das für Schlesien eine unschätzbare offene Pforte nicht nur zur Ausfuhr seiner Erzeugnisse, sondern auch zum Betrieb eines regen Durchgangshandels mit Kolonialwaaren darstellte. Breslau beherrschte diesen Handel, der Krakau zu einem lebhaften Stapelplatz machte, von dem aus diese Waaren dann grossenteils mit Umgehung der Zollstellen in die Kaiserreiche weiterbefördert wurden. „Von 92 000 Centnern Durchgangsgut,

welche 1844 die schlesische Grenze überschritten, gingen fast 78000 über Neu-Berun nach Krakau, von der gesammten schlesischen Ausfuhr etwa die Hälfte; ein einziges grosses Breslauer Handelshaus berechnete seinen jährlichen Umsatz in der Republik auf 900000 Thaler<sup>1)</sup>.“ Es ist ein beschämendes Blatt in der Geschichte der preussischen Politik, auf dem der Vorgang verzeichnet steht, wie leichtherzig und willensschwach 1846 die damaligen Leiter der Geschicke unseres Staates sich darein fügten, dass dies Luftloch, durch das der schlesische Handel nach Südosten noch athmen konnte, vernagelt wurde durch die bedingungslose Einverleibung Krakaus in die österreichische Monarchie. Diese Vernichtung eines Freihandelsgebietes, das die Wiener Verträge eingesetzt hatten, war nicht nur an sich ein schwerer Verlust, den unsere Provinz bei Begründung ihrer wirtschaftlichen Ansprüche dem preussischen Staate zu Lasten zu schreiben hat, sondern die damit vollzogene Verletzung der Wiener Verträge rächte sich noch weiter. Russland konnte daraus das Recht herleiten, an jene Verträge sich nicht mehr gebunden zu halten, und seinerseits Kongress-Polen, das bisher ein eigenes Zollgebiet gewesen war, in die russische Zolllinie aufzunehmen. Das geschah 1851; an die Stelle der wenig sorgfältigen Bewachung der polnischen Zollgrenze trat nun die chinesische Mauer der russischen Zolllinie. So hat, ohne dass der Staat auch nur eine ernste Gegenanstrengung gemacht hätte, erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts der fremde Zollgürtel sich fest geschlossen, der Schlesien beengt und den Pulsschlag wichtiger Adern des alten Breslauer Verkehrs zum Stillstand verurteilt hat.

Das russische Reich hat — mit Ausnahme der Zeit des Krimkrieges, in welchem die Zufuhr von Deutschland her die Hauptquelle unentbehrlicher Bedürfnisse war — die Zölle an seiner westlichen Festlandsgrenze immer sehr hoch gehalten. Das hing teils mit seinem Finanzsystem zusammen, in welchem die Zölle eine besonders hohe Rolle spielen, teils mit dem Wunsche eines wirksamen, den Zutritt fremden Wettbewerbs ausschliessenden Schutzes für seine erst allmählich sich hebende Industrie. Aber es hat ausserdem auch — teils aus militärischen, teils aus wirtschaftlichen Gründen — seinen Vorteil darin gesucht, den Grenzverkehr auf möglichst

---

<sup>1)</sup> H. v. Treitschke, Deutsche Geschichte im Neunzehnten Jahrhundert. V. Leipzig 1894. S. 547.

wenige Uebergänge zu beschränken und auch an diesen oft geflissentlich zu lähmen. Zwischen Thorn und Myslowitz überschreitet keine Bahnlinie die westliche Grenze. Vergebens hat Breslau seit mehr als 40 Jahren nach einer Verbindung mit Warschau gestrebt. Auch die Vollendung der auf Czenstochau zielenden Strecke Lublinitz-Herby (1892) hat ebensowenig wie der Ausbau der gerade auf Lodz und Warschau gerichteten Strecke Oels-Wilhelmsbrück (1872), welche mit ihrem hoffnungsreichen Namen Breslau-Warschauer-Bahn der Entwicklung der Dinge weit vorauselte, die Russen bewogen, ihre Anschlussbahnen zu bauen. Breslau verkehrt noch heute mit Warschau über Myslowitz und dieser Anschluss an die Wien-Warschauer Bahn verlängert nicht nur den in der Luftlinie 367 km betragenden Abstand auf 507 km, sondern bei der geringen Rücksicht der genannten Hauptlinie auf den Breslauer Anschluss sind für diese Reise im günstigsten Falle 14 Stunden notwendig. Der Güteraustausch auf dieser künstlich verlängerten Strecke ist selbstverständlich sehr beschränkt.

Als eine Folge dieser planmässigen Absperrung Russlands gegen Breslau ist zu betrachten das Emporkommen einer ansehnlichen Industrie- und Handelsstadt auf russischem Gebiete, die teilweise in die Stellung eintrat, welche früher Breslau in der Vermittlung der Beziehungen zwischen Deutschland und dem Osten ausgefüllt hatte. Lodz ist ein auf russischem Gebiet aufgestellter Spiegel, der Verkehrsstrahlen auffängt und wieder reflektiert, die ehemals Breslau erreichten. Trotzdem hat Breslau ausdauernd nach Möglichkeit Beziehungen mit dem Weichsel-Gouvernement weiter gepflegt und die häufigen Aenderungen der Handelsbedingungen mit den östlichen Nachbarn mit empfinden müssen, zuletzt den Zollkrieg von 1893 und den ihn beendenden Handelsvertrag<sup>1)</sup>.

Was der Ablauf seiner zwölfjährigen Frist bringen wird, — wer kann das sagen?

Freundlicher und vielseitiger sind allzeit die Beziehungen zur österreichisch-ungarischen Monarchie gewesen. Aber aller gute Willen, durch gegenseitiges Entgegenkommen sich zu verständigen, schloss feste Wahrnehmung der Sonderinteressen nicht aus, und diese führte das Donaureich naturgemäss zu Entschliessungen, die Schlesiens und insbesondere Breslaus

<sup>1)</sup> Nähere Charakteristik der Handelsbeziehungen Breslaus zu Russland bietet die Denkschrift im Jahresbericht der Handelskammer für 1893, S. 67—93.

wirtschaftlichen Wünschen entgegenwirkten. Seit 1857 die Südbahn die nördlichen Kronländer an Triest knüpfte, suchte Österreich in seiner eigenen Seepforte den Anschluss an den überseeischen Verkehr, und soweit doch noch sein Bedarf an Kolonialwaren oder sein eigenes Ausfuhrbedürfnis mit deutschen Seeplätzen rechnete, bestrebte es sich mit diesen direkte Beziehungen anzuknüpfen und Breslaus Vermittlung auch bei einem Schlesien durchziehenden Güterverkehr zu überspringen. Andererseits legten die österreichischen Eisenbahnen Wert darauf, die Erzeugnisse der Monarchie möglichst weit auf ihren eigenen Linien zu befördern und brachten — selbst mit zeitweiligen Opfern — einen von der Natur wenig begünstigten Verkehrszug längs der Südgrenze Schlesiens, am Südsaum der Sudeten in Aufnahme, von Galizien nach Nord-Böhmen zur Elbumschlagstelle Laube bei Bodenbach. Die Absperrung Russisch-Polens gegen Breslau brachte selbst polnisches Getreide in diese Bahn. So trat Österreich bei dem von der Natur gegebenen Wettbewerb der Oder- und Elb-Linie im diagonal nordwestwärts strebenden Verkehr immer mit seinem Einfluss für die westlichere Route ein, für die ausser anderen Vorzügen der Ursprung dieses Wasserweges im Herzen Böhmens sprach. Die von der Natur aufgerichtete Scheide der Karpathen und der Sudeten zwischen den Weltwegen Hamburg-Breslau-Odessa und Hamburg-Dresden-Wien-Pest ward so zu Ungunsten Breslaus durch den österreichischen Bahnverkehr entkräftet. Eine Änderung der Interessen Österreichs bei der Wahl zwischen Oder und Elbe ist indess in naher Zukunft möglich, wenn der Donau-Oder-Weichsel-Canal, dessen Aussichten sich merklich bessern, wirklich zu Stande kommt. Dann würde der Verkehr Schlesiens einen wirksamen Anschluss an die östlichen Kronländer der österreichischen Monarchie, an das March- und Weichselland gewinnen, und es würde eine gewaltige Güterbewegung um die Mährische Pforte sich entwickeln, an der dem Breslauer Handel unfehlbar ein reicher Anteil zu fallen müsste. Aber vorläufig schwebt die Verwirklichung dieser hochfliegenden Hoffnungen doch noch im Ungewissen.

Eine Lage wie die Schlesiens zwischen zwei fremden Mächten erscheint aussichtsvoll für einen lebhaften Durchgangsverkehr. Auch er verlor für Schlesien nach Krakaus Einverleibung in den Kaiserstaat sehr an Bedeutung. Nicht nur Russlands Kontinentalzölle widerstrebten ihm, sondern lange Zeit auch die ansehnlichen Transitzölle des Zollvereins.

Wenn so der feste Rahmen fremder Gebiete, der Schlesien von Nordost über Ost und Süd bis Südwest umspannt, sehr merklich ablenkend auf Verkehrsströmungen einwirkt, die vormalig ihren Weg nach Schlesien nahmen, muss die Hoffnung dieses Landes und seiner Hauptstadt sich ganz vorwiegend auf die Belebung der ihnen offen stehenden Verbindungen mit dem übrigen Deutschland richten. Hatte schon 1815 die Vereinigung grosser Teile der Lausitz mit Preussen den Zusammenhang der Provinz mit dem Staate erheblich verbreitert, so hob der Anschluss Sachsens an den Zollverein 1834 auch die Zollschranken in der seit alter Zeit wichtigen westlichen Richtung hinweg. Aber damit war doch erst eine Vorbedingung für die engere wirtschaftliche Verknüpfung Schlesiens mit dem übrigen Deutschland gewonnen. So begeistert die Schlesier die Entwicklung des Zollvereins verfolgten, so hoffnungsfroh sie den Augenblick begrüsst, da er 1851 die Fühlung mit der Nordsee, mit dem offenen Weltmeer gewann, war ihnen noch manch entsagungsvolles Jahr, manch fruchtloses Ringen vorbehalten, ehe sie des Zusammenhangs mit dieser aufblühenden wirtschaftlichen Gemeinschaft uneingeschränkt froh werden konnten. Lange blieb der Zustand der Verkehrswege, die diesen entlegensten, der Nordsee fernsten Zipfel des Zollvereinsgebietes an dessen Gesamtheit knüpften, unvollkommen; und namentlich die Auswertung der Verkehrsmittel war beherrscht von Gesichtspunkten, denen eine besondere Rücksicht auf Breslaus hergebrachte Handelsstellung und sein künftiges Wohl durchaus fremd war.

Bei einem Blick auf die Karte muss die Oder als die von der Natur gebotene Verbindung Schlesiens mit dem märkischen Wassernetz und seinen beiden Ausmündungen in Ostsee und Nordsee erscheinen. Die Pflege dieser Wasserverbindungen war doppelt verlockend, seit die gerade für die fernsten Anwohner des ganzen schiffbaren Wassernetzes besonders empfindlichen Elbzölle — ein Jahrzehnt bevor sie 1874 ganz verschwanden — erheblich ermässigt und der dänische Sundzoll 1857 abgelöst wurde. Aber das Alles half Schlesien nichts, solange sein Oderlauf in trauriger Versandung der Schifffahrt sich verschloss. Selten ist die Gutmütigkeit der Schlesier auf eine härtere Probe gestellt worden, als mit der langen Verzögerung und dem mehrere Jahrzehnte überaus lässigen, eines einheitlichen Planes entbehrenden Betrieb der Oder-Regulierung. Im Jahre 1819 begonnen, machte sie 50 Jahre lang nur kümmerliche Fortschritte. Erst 1856

fiel das letzte der unterhalb Breslau den Strom sperrenden und nicht ohne Gefahr für die Schiffe passierbaren Wehre bei Beuthen a/O. Aber auch nachher machte der wiederholte Wechsel regulierter und verwaarloster Strecken einen an sichere Zeitmasse sich bindenden Stromverkehr unmöglich. Erst als die jahrelang regelmässig und zuletzt nicht ohne Bitterkeit erhobenen Klagen der schlesischen Handelswelt mehr als einmal ein kräftiges Echo nicht nur im Provinziallandtag, sondern in der Landesvertretung gefunden hatten, entschloss sich die Staatsregierung der von Jahr zu Jahr weiter zusammenschwindenden Schifffahrt mit durchgreifenderen Massregeln zu Hilfe zu kommen. Der von 1868 bis 1886 thatkräftiger ausgeführte Ausbau der Stromrinne erzielte bis Breslau aufwärts einen befriedigenden Erfolg, eine Normaltiefe von 1 m, die Schiffen von 400 t (8000 Ctr.) Ladefähigkeit soweit aufwärts zu dringen gestattete, wenn auch einen grossen Teil des Jahres über nicht mit voller Ladung. Breslau war dadurch Endstation des Grossschifffahrtsverkehrs geworden, der im letzten Viertel des Jahrhunderts sich mit raschem Aufschwung entwickelte, nachdem der vorhergegangene Rückgang der Schifffahrtsthätigkeit im Jahre 1874 seinen tiefsten Punkt erreicht hatte. Dadurch gewann der Umschlagsverkehr zwischen den nach Breslau zusammenführenden Eisenbahnlinien und dem Strom hohe Bedeutung, und der Jahrzehnte lang aus kurzsichtiger Interessenpolitik von der wichtigsten Eisenbahn-Verwaltung verzögerte Anschluss an den Strom trat am linken Ufer unterhalb der Stadt bei Pöpelwitz endlich 1882<sup>1)</sup> in Wirksamkeit, als der Anschluss der Konkurrenzbahn auf dem rechten Oderufer bereits im Werke war. Aber erst allmählich kamen die Umschlags-Einrichtungen beider Ufer und die dafür festgestellten Tarife mit den Wünschen des Breslauer Handels in Übereinstimmung.

Eine Verschiebung dieser Stellung Breslaus als obersten der Grossschifffahrt erreichbaren Oderhafens brachte die Kanalisierung der Oder zwischen Kosel und der Neisse-Mündung (1891—1895) und der Anschluss dieses neuen Schifffahrtsweges an das Breslauer Unterwasser durch den neuerdings (1896—1897) erbauten Kanal, der Breslau Nordseite unter Anschluss an das Bett der Alten Oder umgeht. Wenn Breslau für dies Bauwerk selbst grosse Opfer gebracht

<sup>1)</sup> In Cosel 1860, in Oppeln 1858.

hat, so hat es damit einen weiten, nicht nur den nächstliegenden Vorteil erfassenden Blick bewiesen. Wohl gleiten, ohne zu verweilen, heute an Breslaus Nordseite die grossen Eisenkähne Berliner Kohlenkönige vorbei, die im Koseler Hafen sich mit der Ausbeute oberschlesischer Gruben füllen, und ein Teil des Verkehres, der früher Breslaus Umschlagsstellen belebte, sucht heute weit höher den Strom auf. Aber das Pflichtbewusstsein der Hauptstadt einer aufstrebenden Provinz hat doch den richtigen Gedanken in den Vordergrund gerückt, dass Alles, was dem Hinterlande Breslaus, dem Oberschlesischen Industrie-Révier nützt, auch das Leben in den Adern des Breslauer Handels steigert. Immerhin verdient die Freiheit und Grösse der Gesichtspunkte, von denen die Stadt sich in dieser Angelegenheit leiten liess, um so bestimmtere Betonung, da manche der übrigen Faktoren, welche auf ihr Wirtschaftsleben entscheidenden Einfluss übert, nicht immer auf gleicher Höhe der Auffassung sich gehalten haben.

Die lange Verzögerung der zeitgemässen Entwicklung des Stromlaufs und seines Verkehrs hat auch das langjährige Streben Breslaus nach einem den Bedürfnissen seines Handels entsprechenden Hafen erst in jüngster Zeit zum Ziele kommen lassen. Erst das Jahr 1901 öffnet die neue Hafenanlage am unteren Ende der Stadt dem Verkehr. Auf der Landspitze, welche die sich wieder vereinigenden Stromläufe der Oder und der Alten Oder trennt, am sogenannten Zehndelberge, verfügte die Stadt über eine Fläche von 33,7 ha. Auf ihr sind 3 Hafenbecken, ein doppeltes gabelförmiges (5,5 ha) mit Ausgang gegen die Alte Oder, ein kleines (1 ha) an der äussersten Landspitze, und eines (4,2 ha) mit Ausgang gegen den Hauptstrom vorgesehen. Nur das letztgenannte (750 m lang, 50 m breit) ist bereits ausgeführt und an den nahen Rechte-Oder-Ufer-Bahnhof angeschlossen, dessen eigener kleiner Hafen unmittelbar oberhalb des neuen Stadthafens sich öffnet. Die Speicher für Zucker, Korn, Düngemittel und mannigfache Güter, sowie die Lagerplätze für Freilagergut sind dem gegenwärtigen Bedürfnis reichlich angemessen und der Erweiterung fähig, wenn eine Verkehrssteigerung die Aushebung der übrigen Hafenbecken fordert.

So tritt Breslau ins 20. Jahrhundert ein mit einer Vorbereitung zu einer Ausnutzung seines Grossschiffahrtsweges, wie sie keine frühere Zeit auch nur annähernd kannte. Allerdings wird der Erfolg dieser Anstrengungen wesentlich ab-

hängen von der Leistungsfähigkeit weiter abwärts liegender Glieder des Wassernetzes, insbesondere der Verbindung zwischen Oder und Elbe. Die Gefahr einer Überlastung der Spree oberhalb Berlin durch Aufnahme des Stettiner Verkehrs bei Ausführung des östlichen Projekts eines Berlin-Stettiner Grossschiffahrtsweges (Erckner—Buckow—Wrietzen) ist beseitigt durch die für den westlichen Entwurf (Havel—Finow) gefallene Entscheidung. Aber dringend wünschenswert bleibt zur Entlastung der überfüllten Wasseradern Berlins für den direkten Verkehr Breslau—Hamburg noch die schnelle Ausführung des Teltower Kanals, der die schlesischen Schiffe um die Südseite Gross-Berlins von Köpenick gerade nach Potsdam hinüberführen wird.

Noch unmittelbarer brennend aber sind für Breslaus Schiffahrtsleben die gegenwärtig lebhaft umstrittenen Ansätze der Schiffahrtsabgaben auf der oberen Oder und den märkischen Wasserstrassen. Mit Spannung sieht die Provinz, deren Verkehrslage von Natur so ungünstig ist, der Entscheidung entgegen, ob wirklich der Verkehr auf den an bescheidenere Grenzen der Leistungsfähigkeit gebundenen Wasserstrassen des Ostens der Monarchie schwerer belastet werden soll als die Schifffahrt auf den kostspieligeren und für grössere Fahrzeuge zugänglichen Kanälen des Westens<sup>1)</sup>.

Da erst im letzten Abschnitt des 19. Jahrhunderts die Oder den Wert eines Grossschiffahrtsweges gewann, war Schlesien für seinen Verkehr mit dem übrigen Norddeutschland mehrere Jahrzehnte lang fast ausschliesslich angewiesen auf seine Schienenwege<sup>2)</sup>. Ihr Netz hat seit 1842 nicht ohne Stockungen so sich entwickelt, dass nach 40 Jahren die Hauptlinien vollendet waren und gegenwärtig ein Stern von acht Strahlen nach allen Richtungen die Hauptstadt der Provinz in Beziehung setzt mit der näheren und weiteren Umgebung. Man sieht es diesem schönen, heut ganz vom Willen des Staates beherrschten Stern nicht an, wie schwer es manchen seiner Strahlen geworden ist, ihr Ziel zu erreichen. Die gewinnreiche Monopolstellung der ältesten Linien (O. S. E. und N. M. E.), die zu dem Hauptverkehrszug, zum Rückgrat des schlesischen Verkehrslebens sich zusammenfügten, war stark

<sup>1)</sup> Die Vorstellungen der Breslauer Handelskammer vom 28. Juni 1901 in deren Mitteilungen III, S. 35—56.

<sup>2)</sup> Dazu vgl. Marie Krauske, Breslaus Stellung im Schnellverkehr. Festschrift des Geograph. Seminars zur Begrüssung des XIII. D. Geographentages. Breslau 1901.

genug, den längst als erforderlich erkannten Bau der Parallel-  
linien (R. O. U. E. und Breslau-Stettin) in schwer zu recht-  
fertigender Weise zu verzögern. Die Eisenbahnen stellten  
naturgemäss sich nicht als selbstlose Werkzeuge in den Dienst  
des Verkehrs, sondern waren gewinnbringende Unter-  
nehmungen, die sehr zielbewusst, aber oft mit recht engen  
Gesichtspunkten ihre eigene Interessenpolitik trieben. Liefen  
deren Bestrebungen schon bei der Entwicklung des Verkehrs-  
netzes den Wünschen der Handelswelt oft grade zuwider, so  
gerieten beide auch in immer erneuten Kampf bei der Re-  
gelung der Tarife. Den rothen Faden in der Arbeit der  
Breslauer Handelskammer, die in den 50 Bänden ihrer Jahres-  
berichte niedergelegt ist<sup>1)</sup>, bildet die nie rastende Abwehr der  
Schläge, welche der ewige Wechsel der Bahntarife dem Bres-  
lauer Handel versetzte. Allerdings handelte es sich dabei  
keineswegs immer um eine willkürliche Nichtbeachtung be-  
rechtigter örtlicher Forderungen, sondern sehr oft um die  
grossen Grundfragen der Umgestaltung des Güterverkehrs  
beim Ausreifen des Zeitalters der Eisenbahnen.

Breslau war früher ein grosser Zwischenhandelsplatz. Es  
nahm die Rohprodukte des Ostens auf und erntete Gewinn  
bei ihrer Verteilung an westlichere Absatzgebiete. Insbe-  
sondere im Getreidehandel hat Breslau zeitweilig für den  
ersten Platz des Kontinentes gegolten. Diese Stellung geriet  
naturgemäss ins Wanken, als der moderne Schnellverkehr  
sich bemühte die Produktionsgebiete in möglichst direkte  
Verbindung zu bringen mit fernen Märkten. Die Beobachtung,  
wie vorteilhaft man eine Waare, wenn sie einmal auf der  
Achse war, ohne Umladung auch in recht weite Ferne be-  
fördern könne, und der Wunsch der Bahnen, möglichst viel  
Güter auf ihre Linien zu ziehen und sie auf möglichst weite  
Strecken an diese zu fesseln, führte unvermeidlich zur Ent-  
wicklung der Differential-Tarife, welche die Fracht nicht pro-  
portional nach der Entfernung abstufen, sondern wichtigen  
Handelsplätze in grosser Ferne, die bedeutende Gütermengen  
an sich zogen, dafür stark ermässigte Frachten bewilligten.  
Das ergab die Ausschaltung der Zwischenhandelsplätze. Für  
Breslau war es eine eingreifende Erschütterung altbegründeter  
Handelsbeziehungen, wenn die Kolonialwaren, welche es einst  
nach Österreich weiter gab, nun zu niedriger Fracht durch

---

<sup>1)</sup> Der 50. Bericht für 1899 wird eingeleitet durch eine kenntnissreiche  
Übersicht der Handelsbewegung der letzten 50 Jahre.

seine Bahnhöfe hindurch direkt ins Nachbarland gingen und die höheren Tarife für den in Breslau unterbrochenen, hier verweilenden Verkehr derselben Güter den Ort von einem Anteil an der Handelsvermittlung ausschlossen. In derselben Weise ward dem Getreidehandel Breslaus der Boden beschränkt durch die billige direkte Beförderung der Ernten der Karpathenländer nach Stettin. Eine solche Umwandlung des ganzen Handelsbetriebes war zweifellos begründet in der Änderung der Verkehrsmittel. Aber eine unerträgliche Schärfe, gegen die man mit aller Kraft sich auflehnen musste, gewann sie doch erst durch die unberechtigte Willkür der Bahnverwaltungen, die zu Ungunsten Breslaus — wie die Kommission des Abgeordnetenhauses für Handel und Gewerbe 1861 einstimmig anerkannte — „so exorbitante Unterschiede in Frachtsätzen“ walten liess, dass „die grössten Nachteile für den inländischen Verkehr herbeigeführt werden mussten<sup>1)</sup>“. Es hiess einen wichtigen Zweig Breslauer Handels wider jedes Recht lahm legen, wenn der Doppelcentner Getreide von Pest nach Dresden via Breslau um 3 Pfennige<sup>2)</sup>, von Jassy nach Stettin via Breslau um 26 Pfennige<sup>3)</sup> billiger gefahren wurde, als nach Breslau selbst.

Diese Tarifentwicklung musste — auch wenn es gelang, hier und da eine ihrer schärfsten Spitzen abzubrechen — die einst im Vordergrund stehende Bedeutung Breslaus als Vermittlerin des Handels entfernter Gebiete immer stärker einengen. Wenn ein Teil des Getreideverkehrs noch bis über die Einführung der Kornzölle hinaus Breslau erhalten blieb, so wirkte darauf wesentlich die Thatsache hin, dass für die Backfähigkeit des Mehles eine Mischung des weichen, viel Mehl gebenden stärkereichen Weizen deutscher Herkunft mit dem kleberreichen, roten, harten Weizen des Ostens als wertvoll erkannt worden ist. Darin lag ein förderlicher Umstand für Breslaus Getreidehandel wie für seine Mühlenindustrie.

Im Allgemeinen aber nahm die Entwicklung des Breslauer Handels im 19. Jahrhundert den Gang, dass immer stärker in ihm die Vermittlung der Bedürfnisse und des Absatzes des Lebens und der Arbeit von Provinz und Stadt

<sup>1)</sup> Jahresbericht der Handelskammer 1861, S. 95.

<sup>2)</sup> Ebenda 1882, S. 36.

<sup>3)</sup> Ebenda 1875, S. 65. Andere Beispiele 1863, S. 113. 1867, S. 26. 1868, S. 33.

vorwaltete. Dieselben Naturbedingungen also, welche in ganz Deutschland den Aussenrand der Berglandschaften derartig belebten, dass von 33 Grossstädten des Reiches heute 16 in diesem Landgürtel liegen, — die Vereinigung der Fruchtbarkeit und Verkehrsfreiheit der Ebene mit der Nähe der Bodenschätze und Industrieerzeugnisse des Berg- und Hügellandes fester Gesteine — haben auch für Breslau die Entscheidung seines Wachstums und seines Wohlstands im 19. Jahrhundert hauptsächlich begründet. Auch dabei traten wieder die Tariff Fragen als besonders schwierig und entscheidungsvoll hervor. Bei der Lage der Provinz am äussersten Ende des freien deutschen Marktes, fern von den Seeplätzen, kommt alles darauf an, dass sie — um den Wettbewerb mit günstiger gelegenen Landschaften auszuhalten — billig arbeitet und billig verfrachtet. Aber ein verständnisvolles Entgegenkommen zur Erleichterung dieser Lage war von den Bahnen, so lange einzelne eine thatsächliche Monopolstellung einnahmen, nicht zu erlangen. Die Frachten der O. S. E. und der N. M. E. hielten sich lange unverhältnismässig hoch. Es war eine starke Besteuerung der schlesischen Arbeit, wenn die letztere Eisenbahn aus dem bescheidenen Verkehr der 60er Jahre jährlich etwa 2 Million Thaler Überschüsse herauswirtschaftete. Die Industrie Schlesiens wurde durch die Bahntarife unter einem künstlichen Druck erhalten, der ihre Entwicklung verzögern musste. Mildernd fiel nur ins Gewicht die Thatsache, dass der Handel damals noch mit erheblich höherem Gewinn arbeitete als im Drange des scharfen heutigen Wettbewerbs. Besonders erschwerend wirkten hohe Tarife für diejenigen Industrien, welche auch ihr Rohmaterial aus der Ferne zu beziehen hatten. Schlesiens Baumwollindustrie hatte noch 1892 für die Zufuhr von Rohbaumwolle mit einem Tarifsatz zu rechnen, der höher gegriffen war als der für die blühende Industrie Süddeutschlands geltende.

Schlesiens Wirtschaftsleben und der davon beherrschte Handelsbetrieb seiner Hauptstadt hat im 19. Jahrhundert starke Veränderungen durchgemacht. Die Forsten Oberschlesiens, die am Anfang des Jahrhunderts unvollkommen gepflegt und durch ein so dürftiges Wegenetz erschlossen waren, dass man — um sie nur überhaupt zu verwerthen — zur Anlage von Holzkohlen-Hochöfen schritt, haben nun durch den musterhaft geregelten Betrieb der Bewirtschaftung und durch den modernen Verkehr eine so weittragende Leistungsfähigkeit erlangt, dass sie trotz des starken Bedarfs des oberschlesischen

Bergbaus auf dem Wasserwege und den Schienen eine bedeutende Holzmenge, zum Teil schon verschnitten, den Breslauer Holzhöfen, Bauplätzen und Werkstätten zuführen, die auch aus Galiziens Wäldern zeitweilig stark versorgt wurden. Die Landwirtschaft, welche in den ersten Jahrzehnten durchaus den Getreidebau in den Vordergrund stellte und schon deswegen, aber auch wegen der schwächeren Bevölkerung des Landes ständig eine Quelle für den starken Getreideabfluss aus Schlesien bildete, deckt nur durch die intensive Steigerung ihrer Erzeugungskraft in der Gegenwart noch überschüssig den Roggenbedarf des Landes, aber nicht immer den an anderen Feldfrüchten. Die lange blühende Schafzucht mit dem Ziele feinsten Wollerzeugung ist unter dem Druck des Wettbewerbs klimatisch begünstigter überseeischer Gebiete wieder stark zusammengeschwunden, mit ihr der einst berühmte, für einen weiten Umkreis massgebende Wollmarkt Breslaus. Dafür steht der Rübenbau und die Zuckerindustrie nun voran unter den Betriebszweigen der mittelschlesischen Ebene. Auf dem schwarzen Boden um Breslau scharen sich besonders dicht ihre Felder und ihre Fabriken. Hier liegt der östliche Kernsitz des deutschen Zuckerhandels, der grösste nächst Magdeburg. Reges Leben ist aufgeblüht auf den Kohlenfeldern Oberschlesiens. Das ist das wertvollste Hinterland Breslaus, dessen immer noch sich steigernde Leistungskraft und Aufnahmefähigkeit die Wurzeln des Breslauer Handels neu stärkt, wenn auch mancher seiner alten Aeste verdorrte. Für das Breslau der Gegenwart ist es von ganz unschätzbare Bedeutung, dass ihm die Aufgabe zufällt, dieser dichten Ansammlung arbeitsamer, ihre Lebensforderungen erfreulich erhöhender Menschen, dieser Riesenwerkstatt, die innerhalb Deutschlands nur in zwei Landschaften, an der Spree und an der Ruhr, ihres gleichen findet, die Bedürfnisse ihrer Arbeit und ihres Lebens zuzuführen. Im Wetteifer mit der Arbeit, die Oberschlesiens Bodenschätze hebt, und mit dem mannigfachen gewerblichen Leben des Gebirges ist auch Breslau der Sitz einer bedeutenden Industrie geworden.

Der alte Mühlenbetrieb, der an die beiden Staustufen des Oderstroms sich knüpfte, hat sich in steigender Vervollkommnung behauptet, wenn auch die Absatzgebiete etwas beschränkt oder verschoben wurden und für den Verlust des österreichischen Marktes in Süddeutschland Ersatz gesucht werden musste. Von vorübergehender Bedeutung war die nach der Mitte des 19. Jahrhunderts blühende Ölmüllerei,

der bald das Aufkommen der Erdöl-Verwertung und der Gasfabrikation engere Schranken zog. Dagegen hat in den letzten Jahrzehnten — Dank dem gesteigerten örtlichen und provinziellen Bedarf — die Brauerei einen gewaltigen Aufschwung genommen, während die Spritfabrikation, welche nach der Mitte des verflossenen Jahrhunderts emporkam und glänzende Jahrzehnte erlebte, der Verengung des ausländischen Marktes und der Veränderung der Produktionsbedingungen nicht ohne Mühe sich anpasst. Sind so zahlreiche Werkstätten der Provinzialhauptstadt thätig für die Verbreitung der Erzeugnisse der Landwirtschaft, so sorgt für den Ersatz der Pflanzennährstoffe, die sie dem Boden entzieht, die ausgebreitete Fabrikation künstlicher Düngestoffe, — ein Hauptzweig der chemischen Industrie Schlesiens, welcher einst sicher noch eine höhere Entwicklung bevorsteht, wenn erst der Staat sich entschliesst, die vorläufig hinter den Wünschen einer anderen Provinz zurückgestellten Interessen der regen schlesischen Gewerbsthätigkeit durch Errichtung einer technischen Hochschule zu fördern.

Ein solcher Herd der technischen Wissenschaften würde sicher auch gesteigertes Leben in den schlesischen Maschinenbau hineinbringen, den schon jetzt in Breslau eine Reihe grosser Werke mit beständig fortschreitender Entwicklung betreibt. Namentlich die Landwirtschaft der schlesischen Ebene und auch die Russisch Polens ist ein Abnehmer, dessen Kauflust der Mangel an Arbeitskräften in den letzten Jahren unverkennbar gemehrt hat. In einem Zweige, dem Eisenbahnwagenbau, nimmt Breslau nicht nur der Menge nach (1899: 3337 Wagen), sondern auch in der Vollkommenheit der Einrichtung einen hervorragenden Platz ein. Es baut alle Arten von Fahrzeugen, von den einfachen Güterwagen an bis zu den elegantesten Salonwagen des kaiserlichen Hofzuges.

Unter den übrigen Gewerbszweigen, deren volle Übersicht hier unmöglich versucht werden kann, nimmt die Bekleidungsindustrie eine bedeutende Stelle ein. Die umfangliche Verwendung weiblicher Arbeitskräfte hat der sogenannten „Konfektion“ von Damenmänteln, Herren- und Damen-Garderobe, auch von Arbeiterwäsche eine Entwicklung gegeben, die nicht nur für die Bedürfnisse der Grossstadt selbst sorgt, sondern für die fernsten Teile des deutschen Arbeitsmarkts erfolgreich in Wettbewerb tritt. Die Hauptgrundlage dieser Industrie ist die Arbeitswilligkeit und Genügsamkeit



eines Heeres von Arbeiterinnen, dessen Vorhandensein allein schon daran erinnert, dass Breslau, im Grossen genommen, doch keine reiche Stadt ist, sondern eine Stadt mühevoller, um bescheidenen Lohn ernst ringender Arbeit.

Auch das Gebiet, das die Stadt mit ihrem Handel zu beherrschen und zu versorgen zunächst berufen scheint, die Provinz, die in ihm den Mittelpunkt ihrer Verwaltung und und ihres geistigen Lebens findet, wird ihrer wirtschaftlichen Pflege zum Teil entrückt durch die überlegene Anziehungskraft der Reichshauptstadt. Nach ihr verlegt Niederschlesien und sein Gebirge um so bestimmter seinen wirtschaftlichen Anschluss, je mehr die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse es dazu anleitet. Die trotz alles Andringens und trotz der offen liegenden Möglichkeit unterbliebene Herstellung einer kurzen geraden, für Schnellzüge brauchbaren Verbindung mit Hirschberg weist das obere Bobergebiet bestimmter, als es die Natur gethan, darauf hin, sein Verkehrsgesicht dem Westen zuzuwenden: Dresden und Berlin. Ja selbst in Oberschlesiens Arbeitsleben kann man erkennen, dass neuerdings die höhere Entwicklung der Verkehrsmittel dahin zielt, das provinzielle Centrum vielfach auszuschalten und die fernsten Werkstätten des Landes unmittelbar mit der Reichshauptstadt in Beziehung zu setzen. Seit der Telephondraht das beflügelte Wort zwischen Berlin und der Dreikaiserecke hin und wieder trägt, kann der Wink der Berliner Geschäftsstelle das Getriebe eines oberschlesischen Werkes lenken. Dem Centrum des Reiches strömt Alles zu: der im Glanze höfischen Sonnenlichtes sich wohl führende Edelmann der Provinz, der seinen alten Breslauer Familiensitz in ein Mietshaus oder ein Hôtel verwandeln lässt, wie der aus Galizien zugewanderte Emporkömmling, der in Breslau sich heraufgearbeitet hat und als gesättigte Existenz dann in der Grossstadtluft seinen Überfluss ausstrahlen möchte.

Aber so zweifellos die Hauptstadt Schlesiens der Anziehungskraft der Metropole des Reiches unterliegt und den eigenen Wirkungskreis durch sie beengt sieht, bleibt ihr doch noch eine sehr gewichtige selbständige Bedeutung im Bereiche der wirtschaftlichen Arbeit und der nationalen Kraftentwicklung des deutschen Volkes. Gewöhnt auf einem Vorposten der deutschen Kultur zu stehen, hat Breslau kraft unverwüstlicher Vorteile seiner natürlichen Lage trotz mancher Ungunst der politischen Witterung es immer verstanden, auch schwierigen Verhältnissen sich anzupassen und sich mit elastischer Spann-

kraft gegen jeden Druck, mochte er kommen woher er wollte, zu behaupten. In oft geprüfter, reifer Kraft trat Breslau über die Schwelle des 20. Jahrhunderts. Es kann getrost in die Zukunft schauen, weil jeder Rückblick über seine wechselvolle Geschichte ihm lehrt, dass es sein Emporkommen zur heutigen Grösse und Blüte nicht unstäter Gunst äusserer Gewalten zu danken hat, sondern der tüchtigen Arbeit des deutschen Bürgertums. Wie herrlich traf Breslaus Wesen des heimischen Dichters Wort:

Auch an den Ufern der Oder ragt eine stolze Stadt,  
Die deutsche Macht und Ehre gar treulich gehütet hat:  
Doch zieht der Strom der Wanderer an Breslau nur vorbei,  
Als ob die deutsche Veste nicht wert des Grusses sei.

Wohl hat kein Herrscherwille den Stempel ihr aufgedrückt  
Und sie mit Prachtgebäuden verschwenderisch geschmückt:  
Vom Fleisse ihrer Bürger ist sie ein stolzes Mal,  
Von fürstlicher Gnadensonne traf selten sie ein Strahl.

(Theod. Schmidt 1894).



