

Kleinere Mitteilungen.

Europa.

Bemerkungen zur Lage von Leipzig und Halle.

Während die Haupt- und Residenzstadt Dresden ziemlich zentral im Königreiche Sachsen liegt, hat Leipzig, das dieses im letzten Jahrzehnt an Einwohnerzahl überflügelt hat und damit die größte Stadt Sachsens geworden ist, eine auffallend randliche Lage im äußersten nordwestlichen Zipfel des Königreiches unmittelbar an der preußischen Grenze. Wenn auch diese Lage an einer Staatsgrenze heute nicht mehr so viel bedeutet wie z. B. die Lage von Basel oder Aachen, zwei Großstädten, die unmittelbar an der Grenze des Deutschen Reiches entstanden sind, so ist die Lage Leipzigs in dieser Beziehung doch interessant genug, um kurz charakterisiert zu werden. Von besonderer Bedeutung war die Lage dieser Grenzstadt gegen Preußen so lange, als Sachsen nicht dem Deutschen Zollvereine angehörte, wodurch das Weiterbestehen seines alten und blühenden Handels in Frage gestellt wurde. Die sächsisch-preußische Grenze ist durch die Bestimmungen des Wiener Kongresses, also gerade vor einem Jahrhundert entstanden. Damals kam die heutige Provinz Sachsen bei der Teilung Sachsens an Preußen. In diesen hundert Jahren hat sich Leipzig aus einer Stadt von knapp 34.000 Einwohnern zu einer mächtigen Großstadt von rund 650.000 Einwohnern entwickelt.

Eine solche Lage an einer Staatsgrenze bringt für eine Großstadt auf der einen Seite mancherlei Hemmungen in der Entwicklung mit sich, während auf der anderen Seite die Wechselbeziehungen zwischen beiden Staaten auch in mancher Hinsicht fördernd auf sie einwirken können. Beide Vorgänge können wir an Leipzig beobachten, das ziemlich genau in der Mitte des Teiles des Königreiches Sachsen liegt, der halbkreisförmig mit einem Radius von ungefähr 11 km (Mittelpunkt der Leipziger Marktplatz) in das preußische Gebiet nach Nordwesten vorspringt. Auf drei Seiten wird das Stadtgebiet Leipzigs von Preußen eng umschlossen und nur im Osten, Südosten und Süden öffnet es sich gegen Sachsen. Im Süden der Stadt bei Zwenkau und im Osten bei Gerichshain springt die preußische Grenze besonders weit gegen Osten und Süden vor, so daß sie dort von der Stadtmitte Leipzigs nur 14, beziehungsweise 15 km entfernt liegt. Vom Marktplatz haben wir nur $7\frac{1}{2}$ km nach Nordwesten zu gehen, um die preußische Grenze beim Lindentaler Tannenwalde zu erreichen; nördlich der

Stadt bei Breitenfeld beträgt diese Entfernung nur 8 km, bei Hänichen in der Elsteraue 9 km, im Norden bei Podelwitz $9\frac{1}{2}$ km und im Westen bei Markranstädt 10 km. Noch auffälliger ist es, wie nahe das Leipziger Stadtgebiet an die preußische Grenze heranreicht. Beim Dorfe Lausen im Südwesten ist die Stadtgrenze nur 3 km vom preußischen Gebiet entfernt, im Norden an der Berliner Bahn $3\frac{1}{3}$ km und bei den Gohliser Kasernen $3\frac{1}{2}$ km.

Diese nahe Lage zur preußischen Grenze hat für Leipzig¹⁾ mancherlei Folgen. Schon seit einigen Jahren greift das Machtbereich der sächsischen Großstadt hinüber ins preußische Gebiet. Die nördliche Hälfte des Exerzierplatzes der Leipziger Garnison liegt schon auf preußischem Boden und die elektrische Außenbahn verbindet den Stadtkern Leipzigs mit der preußischen Stadt Schkeuditz. Andere elektrische Straßenbahnen reichen nahe an die preußische Grenze heran, so die nach Gundorf, nach den Gohliser Kasernen und zum städtischen Krankenhause St. Georg bei Eutritzsch. Über die Hälfte der in Leipzig mündenden Eisenbahnen sind preußisch, so die Linien von Kottbus—Eilenburg, Berlin—Bitterfeld, Halle, Weißenfels—Naumburg, Lützen und Gera—Zeitz; sie gehören zur Eisenbahndirektion Halle. Auch die Verbindungsbahnen im Westen und Norden der Stadt sind preußisch. Vor der Erbauung des Hauptbahnhofes hatte Leipzig nur zwei sächsische Bahnhöfe (Dresdener und Bayerischen Bahnhof), dagegen fünf preußische (Berliner, Thüringer, Magdeburger, Eilenburger und Plagwitz-Lindenaauer Bahnhof). Durch die Zusammenfassung des Personenverkehrs in einen Hauptbahnhof, der in diesem Jahre als größter Europas vollendet werden wird, sind die drei erstgenannten preußischen Bahnhöfe weggefallen. Der Hauptbahnhof vereinigt in einem Gebäude zwei Bahnhöfe, einen preußischen im westlichen und einen sächsischen im östlichen Teile.

Die Stadt Leipzig hat sich in den letzten Jahrzehnten stark nach Norden gegen die Grenze des Nachbarstaates zu entwickelt. Der Bau der Kasernen bei Gohlis und Möckern hat ein neues Stadtviertel, das Französische, entstehen lassen. Nördlich von Eutritzsch, kaum 3 km von der Landesgrenze, wurden die große Luftschiffhalle und der Flugplatz erbaut und gute Straßen- und Vorortbahnverbindungen hatten das Anwachsen von Villenkolonien zwischen Wahren und Lindental und bei Wiederitzsch zur Folge. So kommt es, daß die Häusermassen Leipzigs im Norden und Nordwesten nur noch 3 bis 4 km von der preußischen Grenze entfernt sind. Auch im Nordwesten macht sich in der weiten Elsteraue die nahe Lage der Staatsgrenze fühlbar. Die Regelung der Hochwässer, die Leipzig im vorigen Winter wieder besonders stark heimsuchten, und die der Abwässer, die aus dem Stadtgebiet nach Preußen übertreten, kann nur durch ein Zusammenarbeiten beider Staaten erfolgen. Auch der seit Jahrzehnten

¹⁾ Näheres über Lage, Entwicklung und Stadtbild von Leipzig bei Hassert in den Mitteil. des Vereins für Erdkunde zu Leipzig 1898 und bei Rudolphi in den Mitteil. des Vereins der Geographen an der Universität Leipzig I, 1911.

begonnene, bisher aber nicht über das Stadtgebiet hinaus vorgeschrittene Bau des Elster-Saale-Kanals, der die Industrieviertel im Leipziger Westen mit der Saale südlich von Merseburg verbinden soll, kann nur durch ein Zusammenwirken Sachsens mit Preußen zustande kommen. Die Nachbarstadt Halle sträubt sich naturgemäß gegen diesen Kanal, um sich die Überlegenheit der Wasserstraße zu sichern, wie auch Preußen alle Leipziger Kanalpläne bekämpft, die auf eine Verbindung der Stadt mit der Elbe zielen, so daß in absehbarer Zeit nicht an eine Verwirklichung dieser seit Jahrzehnten erwogenen Pläne zu denken ist, die Leipzig mit den bedeutendsten schiffbaren Strome des Reiches bei Riesa, Torgau, Dessau oder Aken verbinden wollen.

Auffallend nahe bei Leipzig hat sich auf preußischem Boden an der schiffbaren Saale eine andere Großstadt entwickelt, deren Stadtmitte nur 34 km von der Leipzigs entfernt liegt. Halle hatte zur Zeit des Wiener Kongresses noch keine 20.000, 1885 dagegen schon 82.000 Einwohner und jetzt ist es eine Großstadt von rund 200.000 Einwohnern. Diese alte Siedlung,²⁾ die als wichtige Salz- und Handelsstadt entstanden ist, ist in den letzten Jahrzehnten mächtig emporgewachsen, sowohl als hervorragender Knotenpunkt der preußischen Eisenbahnen, wie auch auf Grund des regen Abbaues der reichen Braunkohlenlager seiner Umgebung und der darauf beruhenden Industrien. Die Stadtgrenze Halles ist von der Leipzigs sogar nur 23 km entfernt. Zwischen beiden Städten findet ein lebhafter Verkehr statt, den unter anderem 10 Schnellzüge täglich in jeder Richtung vermitteln. Den früher erwogenen Plan, beide Großstädte durch eine besondere elektrische Schnellbahn zu verbinden, hat man wieder aufgegeben. Dagegen wird später die elektrische Außenbahn zwischen Leipzig und Schkeuditz durch die abseits von der Eisenbahn liegenden Dörfer bis Halle verlängert werden und die Inbetriebnahme der seit einiger Zeit vollendeten Elektrisierung der Eisenbahnlinie Leipzig—Halle ist nur durch den Krieg vorläufig verhindert worden. Beide Großstädte stellen mit den dazwischen liegenden Gemeinden zusammen eine Bevölkerungsansammlung von über einer Million Menschen dar.

Die preußische Eisenbahnpolitik hat Halle, oft mit Umgehung von Leipzig, seit 1870 ungemein begünstigt, so daß es im Verhältnis zu seiner Größe ein wichtigerer Eisenbahnknotenpunkt geworden als seine große Nachbarstadt, die sich dieser Fürsorge natürlich nicht erfreuen konnte. So kommt es, daß hier unmittelbar beieinander zwei hervorragende Verkehrsmittelpunkte entstanden sind, die wir zusammen genommen als das mitteldeutsche Verkehrszentrum bezeichnen können, durch das der ganze Verkehr zwischen Berlin, den Thüringischen Staaten und Bayern sowie einen großen Teil von Süddeutschland, zwischen dem mittleren Westdeutschland (Frank-

²⁾ Kirchhoff, Über die Lagenverhältnisse der Stadt Halle. Mitteil. des Vereins für Erdkunde zu Halle a. d. S. 1877.

furt a. M.—Kassel), Thüringen und dem Königreiche Sachsen, der Provinz Sachsen und Schlesien hindurchgeht. Leipzig mit 69 und Halle mit 63 Schnellzügen³⁾ täglich in jeder Richtung gehören mit zu den wichtigsten Knotenpunkten des Durchgangsverkehrs des Deutschen Reiches. Hier kreuzen sich die stark befahrenen Eisenbahnlilien Berlin—Leipzig—Hof—München, Berlin—Halle—(Leipzig—Saalfeld)—München, Berlin—Halle—(Leipzig)—Bebra—Frankfurt am Main, Berlin—Halle—Kassel—Frankfurt a. M., Kassel—Halle—Kottbus—Breslau und Magdeburg—Halle—Leipzig—Dresden. Auf der Strecke Berlin—Bitterfeld mit 24 Schnellzügen täglich in jeder Richtung führt der größte Teil des Verkehrs von der Reichshauptstadt nach Süddeutschland. In Bitterfeld teilt sich diese meistbefahrene Strecke in einen Zweig nach Halle mit 17 und einen nach Leipzig mit 12 Schnellzügen täglich in jeder Richtung. Während aber Halle in erster Linie eine wichtige Station des Durchgangsverkehrs ist, hat Leipzig eine größere Bedeutung als End- und Ausgangspunkt des Verkehrs, was auch darin zum Ausdruck kommt, daß sein Hauptbahnhof eine Kopfstation ist, wie dies auch seine alten, jetzt meist verschwundenen Bahnhöfe waren, während Halle einen Durchgangsbahnhof besitzt.

So ist hier im Herzen von Mitteldeutschland ein hervorragender Mittelpunkt des Verkehrs, der Industrie und des Handels entstanden und die wachsende Bedeutung der einen Großstadt kommt auch der anderen ihr nahe liegenden zugute, wenn auch beide durch eine Staatsgrenze getrennt sind. Leipzig ist aber zweifellos durch seine Lage im äußersten Winkel Sachsens mehrfach benachteiligt, wie wir das an den Kanalplänen und den Eisenbahnen sahen. Da beide Städte dicht beieinander liegen, so kann keine von beiden einen ausschlaggebenden Vorzug der geographischen Lage vor der anderen haben. Daß Halle in den letzten Jahrzehnten so kräftig emporgewachsen ist, verdankt es nicht zum wenigsten der Fürsorge des preußischen Staates, denn seine Entwicklung zur Großstadt und Konkurrentin Leipzigs fällt erst in das Zeitalter der Eisenbahnen. Wir haben hier aber auch ein besonders wichtiges Zentrum des geistigen Lebens vor uns, denn ähnlich wie Frankfurt a. M., Marburg und Gießen liegen die Universitäten Leipzig, Halle und Jena so nahe beieinander und sie haben untereinander so gute Eisenbahnverbindungen, daß man an einem Tage an allen drei Hochschulen Vorlesungen hören könnte; Jena ist von Leipzig nur 70 km, von Halle weniger als 70 km und Halle von Leipzig rund 30 km entfernt.

Dr. Hans Rudolphi (Leipzig).

Dalmatinische Morlaken.

Als die Slawen beim Besiedeln der europäischen Gebiete zum ersten Male an die deutschen Stämme gestoßen sind, nannten sie die

³⁾ Hedemann, Schnellzugskarte des Deutschen Reiches, Petermanns Mitteilungen 1914, I, Tafel 9.

selben, da sie sich mit ihnen nicht verständigen konnten, in ihrer Naivität die Stummen, was in ihrer Sprache „nemci“ hieß.

Diese Bezeichnung ist den Deutschen fast bei allen slawischen Völkern geblieben und auch die Rumänen benützen noch heute den Ausdruck „nemtzi“. So nennt der Tscheche den Deutschen „němec“, der Pole „niemiec“, der Ruthene „nimec“, der Serbe und der Kroatte „nijemac“. Die Serben kannten sogar Österreich noch im Anfang des 19. Jahrhunderts nur unter dem Ausdrucke „Nemačka“.

Genau dasselbe wie den Slawen passierte den alten Deutschen, als sie mit den ersten romanischen Stämmen in Berührung kamen. Auch sie wunderten sich, daß es noch ganz anders sprechende Leute geben könne, und so wurde vom Standpunkte der alten Teutonen behauptet, daß diese Volksstämme ihre Muttersprache fälschen, woraus mit der Zeit die Gesamtbezeichnung die Wälschen (später Welschen) entstanden ist, die noch heute in vielen Sprachen für die romanischen Volksstämme üblich ist.

Die Südslawen kamen zu Zeiten Karls des Großen mit dem westgermanischen Volksstamme der Franken, unter denen dieser Ausdruck schon geläufig war, in nähere Beziehungen und haben die italisch-keltischen Völker, wie sich die romanisierten Nachkommen der alten Römer seit Odoaker, dem ersten König von Italien, nannten, ebenfalls die Wälschen geheißten, welcher Ausdruck des Wohlklanges wegen in ihrer Sprache in „vlasi“ umgeändert wurde. (Vergleiche später die Umbenennung des Ausdruckes „morski vlah“ in der italienischen Sprache.) Noch heute besteht diese Benennung in der kroatischen und in der serbischen Sprache (Singular: *vlah*), in der slowenischen Sprache heißen die Italiener „vlahi“ (Singular *lah*).

Gegen das Ende des 9. Jahrhunderts herrschte in der Posavska Hrvatska (d. h. Kroatien entlang der beiden Saveufer), das bereits mit dem pannonischen Erzbistum im kirchlichen Verbande war, der Herzog Braslav, welcher ein Verbündeter des Königs Arnulf in dessen Kriegen mit dem großmährischen Fürsten Svatopluk war. Nachdem der Slawenapostel Methodius auch hier gewirkt hatte, waren es seine Priester, welche die südslawische Bezeichnung für die Welschen bei den nordslawischen Völkern eingebürgert haben. Noch heute nennen die Tschechen den Italiener mit einem zweiten Ausdrucke „vlach“ (Plural: *vlašī*), die Polen „wołoch“ (Plural: *włoši*).

Eine andere Auslegung hat der Ausdruck bei den Ruthenen. Auch sie kennen die obige Benennung, benützen sie jedoch nur für den romanischen Stamm der Rumänen. Unter „wołoch“ (Plural: *woločy*) versteht man den österreichischen Rumänen, unter „kuwołoch“ den Rumänen aus dem Königreiche. Die Rumänen hießen früher bekanntlich allgemein Walachen, ihre Urheimat, der südwestliche Teil Rumäniens, die Walachei.

Am Balkan lebt ein romanischer Volksstamm, den wir mit dem Literaturnamen als die Aromunen kennen. Bezeichnend ist, daß diese schon in den mittelalterlichen serbischen Denkmälern des 12. Jahrhunderts auch unter der jetzt noch üblichen Bezeichnung „vlasi“ vor-

kommen (siehe Dr. G. Buschan, Die Balkanvölker in Vergangenheit und Gegenwart, Seite 43). Von den Griechen in Thessalien werden die Aromunen Vlachopimeni, Arwanitovlachi und Vlachalbanesen genannt; in Bulgarien nennt man sie dagegen kurz Vlasi oder Kutzovlasi (= hinkende Vlachen).

Es sei noch kurz in Erinnerung gebracht, daß der vielgebrauchte Stamm des Ausdruckes „wälsch“ noch in anderen Sprachen zu finden ist, so z. B. heißen die Bewohner von Wales englisch „welsh“, „welshmen“. Der französisch-belgische Volksstamm der Wallonen verdankt den Namen der holländischen Bezeichnung „Walen“.

Wie der Gelehrte Ivan Kukuljevič Sakcinski erwähnt, nannten seit jeher die dalmatinischen Kroaten die am Meere wohnenden Zaraer Römlinge: die Meer-Vlachen, d. i. wörtlich übersetzt: *morski vlasi*. Diese Bezeichnung allein bildet den Ursprung des Namens „Morlaken“ und entspricht auch vollkommen dem Gebrauche dieses Wortes bei so vielen Völkern. Die Venezianer änderten später den Sinn und unter ihrer Herrschaft war unter „morlacco“ der slawische Bewohner der Ostküste der Adria bis südlich von Spalato zu verstehen, welcher Begriff von ihnen sogar in spöttischem Sinne angewendet wurde. Die italienischen Endlaute entstanden durch die Romanisierung der Einzahl „vlah“ in ein harmonischeres „lacco“, welche Verwandtschaft noch besser bei dem slowenischen Worte „lah“ ersichtlich ist. Die Substituierung des „h“ durch etwas anderes ist um so verständlicher, wenn man sich vor Augen führt, daß der Italiener „h“ in seiner Sprache nicht kennt.

Originell ist, daß auch in Bosnien und in der Herzegowina eine Umbezeichnung des Urbegriffes stattfand, und zwar durch die mohammedanisierten Kroaten und Serben. Ebenfalls hier kannte man den Ausdruck „vlah“, der sogar eine Nebenbedeutung hatte, worunter „Fremdling“ gemeint war. Diese stammt aus der Regierungszeit des Banus Kulin (1180—1204), einer der glücklichsten Perioden Altbosniens, in welcher Zeit viele Italiener ins Land als Kauflleute kamen und von der Bevölkerung nicht besonders geliebt wurden, so daß man damals unter „vlah“ auch einen nicht gerne gesehenen Fremdling verstand.

Der fanatische bosnische Mohammedaner späterer Zeiten änderte im Sinne der überlieferten Überzeugung, daß nur ein Rechtgläubiger ein wahrer Gebieter in der Heimat sein könne, sozusagen nach venezianischem Muster den Sinn und nannte die Landesmitbewohner christlichen Bekenntnisses, trotzdem sie ein und dasselbe serbo-kroatische Idiom sprachen, mit dem verächtlich gemeinten Ausdrucke „vlah“, worunter er verabscheute Fremdlinge verstand. Diese Gehässigkeit erreichte den Höhepunkt in einer damals viel gebrauchten folgenden Redewendung: „Mit den Vlachen kannst du machen, was du willst, nur waschen mußst du dich darnach.“

Auf solche Weise wurden im Sprachgebrauche aus den romanischen Morlaken slawische Kroaten und aus den bosnisch-herzegowinischen christlichen Slawen eigentlich romanische Vlachen.

F. V. Kučera.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1914

Band/Volume: [58](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. Europa. Bemerkungen zur Lage von Leipzig und Halle. 461-466](#)