Morgen-Ausgabe
No. 145 — 59. Jahrgang

Berliner Volks-Zeitung

Fünftes Beiblatt
Sonntag, 26. März 1911

Millionenstädte.

[Nachdruck verboten.]

Jahrhundertelang, seit Marco Polos Berichten bis in die ersten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts hinein, hat die europäische Statistik die größten, das heißt volkreichsten Städte der Welt in Ostasien, in Japan und China vermutet. Für die einzigen Millionenstädte galten damals Miako und Peking. Miako ist die alte Hauptstadt Japans und heißt jetzt Kioto. Ihre Einwohnerzahl wurde vor hundert Jahren auf anderthalb Millionen geschätzt. Zweifellos war diese Schätzung weit übertrieben. Heute hat Kioto kaum vierhunderttausend Einwohner. Mag auch diese Stadt früher, als sie noch die Hauptstadt des ostasiatischen Inselreichs war, erheblich volkreicher gewesen sein, anderthalb Millionen Bewohner hat sie schwerlich jemals gehabt. Für Peking wurde vor hundert Jahren eine Bewohnerzahl von einer Million angenommen. Das war auch nur eine Schätzung, sie mag aber der Wahrheit näher gekommen sein als die Schätzung für Miako. Später hat man für die Hauptstadt des Himmlischen Reiches erheblich niedrigere Bevölkerungsziffern angenommen. Auch jetzt weiß man über die Stärke der Bewohnerzahl Pekings nicht genau Bescheid. Die einen schätzen diese Zahl auf anderthalb Millionen, andere setzen sie weit niedriger an, und manche vermuten in Peking gar nur eine halbe Million Einwohner. Man geht vielleicht nicht fehl, wenn man heutzutage Peking seiner Einwohnerzahl nach in eine Reihe mit Kalkutta und Bombay stellt. Kalkutta wurde vor einem Jahrhundert auf sechshunderttausend Einwohner geschätzt und als die viertgrößte Stadt der Welt angesehen, nach Miako, Peking und London, das vor hundert Jahren kaum so groß wie heute Hamburg war. Seit kurzem zählt Kalkutta eine Million Einwohner, und Bombay wird gleich Hamburg, dem bei der letzten Zählung nur noch sechzigtausend zur ersten Million fehlten, auch bald so viele haben. Die volkreichste Stadt Asiens ist heute zweifellos Tokio, dessen Einwohnerzahl fast genau ebenso groß ist wie diejenige Petersburgs, dem bei der vor kurzem vorgenommenen Zählung nur etwa hunderttausend zu zwei Millionen mangelten. Nimmt man auch für Peking und Bombay je eine Million Bewohner an, so zählt gegenwärtig der Erdteil, in dem die „Wiege der Menschheit" stand, vier Städte mit einer Bevölkerung von ein bis zwei Millionen: Tokio, Kalkutta, Bombay und Peking.

In Afrika und Australien hat es nie, weder tatsächlich noch dem Vermuten nach, Millionenstädte gegeben und gibt es auch heute noch keine. Kairo hat etwa siebenhunderttausend Einwohner, und Sydney und Melbourne haben es erst auf etwas über eine halbe Million gebracht. Dagegen kann Amerika, das vor hundert Jahren in diesem Punkte noch gar nicht mitzählte, wie Asien mit vier Millionenstädten aufwarten, und zwar haben es die amerikanischen ganz anders „in sich" als die asiatischen. New-York hat etwa viereinhalb Millionen Einwohner, Chicago besitzt zweieinviertel Millionen, Philadelphia anderthalb Millionen und Buenos Aires knapp fünfviertel Millionen. Bei diesen vier wird es auch in Amerika einstweilen sein Bewenden haben. Die Hauptstadt Brasiliens, Rio de Janeiro, wird mindestens noch ein Jahrzehnt gebrauchen, bevor sie in die Schar der Millionenstädte aufgenommen wird.

Europa steuert zu dieser Schar die meisten Mitglieder bei: London, Paris, Berlin, Wien, Petersburg, Moskau und Konstantinopel, also sieben, so daß die Zahl der Millionenstädte der Erde gegenwärtig im ganzen fünfzehn beträgt. London, nach der Anschauung vor hundert Jahren die drittgrößte Stadt der Welt, marschiert mit siebeneinhalb Millionen unerreichbar an der Spitze. Paris hat jetzt, wie die jüngste Volkszählung in Frankreich lehren wird, etwa drei Millionen; Wien besitzt, wie die vor kurzem bewirkte Volkszählung in Oesterreich-Ungarn gezeigt hat, viertausend über zwei Millionen; die Einwohnerzahl Petersburgs ist bereits genannt worden; die Moskaus beträgt anderthalb Millionen und die Konstantinopels ungefähr eisthunderttausend. Nach diesen Angaben nähme Berlin den dritten Platz in Europa und den fünften Platz in der Welt ein. Vor sich hätte es London, New-York, Paris und Chicago. Zu Berlin muß man aber die Vororte hinzurechnen. Bei fast all den erwähnten Millionenstädten sind die Vororte hinzugenommen. Ohne die Vororte wären Konstantinopel und Moskau kaum Millionenstädte. Eine große Rolle spielen die Vororte auch in London, New-York, Petersburg, Tokio und den anderen asiatischen Millionenstädten. Wien hat vor einigen Jahren Eingemeindungen in großem Stile vorgenommen. Dank dieser Erweiterung steht seine Einwohnerzahl gegenwärtig nur um sechzigtausend hinter der des eigentlichen Berlin zurück. Nur bei einer Vergleichung zwischen Berlin und Paris ist es zweifelhaft, was richtiger ist: Berlin ohne Vororte oder Berlin mit Vororten der französischen Hauptstadt gegenüberzustellen. Nimmt man Berlin mit Vororten, so ist es die zweitgrößte Stadt Europas und die drittgrößte der Welt.

Vor hundert Jahren wurde London, wie gesagt, als die drittgrößte Stadt der Welt und die größte Stadt Europas betrachtet. Tatsächlich wird es schon damals auch die größte Stadt der Welt, die größte Europas war es ohne Zweifel, gewesen sein. Nach London kamen Paris, das nach der Zählung von 1806 550 000 Einwohner hatte, und Konstantinopel, dessen Bevölkerung auf eine halbe Million geschätzt wurde. Dann kamen Neapel, Petersburg, Moskau, Wien, Amsterdam, Madrid und Lissabon. Nur erst, in Europa an elfter Stelle, erschien Berlin, mit dem an Bewohnerzahl einige italienische Städte — Italien wies damals von allen europäischen Ländern die meisten Großstädte auf —, Mailand, Venedig, Palermo, wetteiferten. Von diesen Städten hat eine, Venedig, verglichen mit damals, überhaupt nicht an Einwohnerzahl zugenommen. Kaum verdoppelt haben sich Palermo, Lissabon und Neapel. Bei allen vier erklären die politischen Ereignisse des vergangenen Jahrhunderts dieses Zurückbleiben vollauf. Nicht viel mehr als verdoppelt haben sich Madrid und Amsterdam. Auch Konstantinopel hat seiner früheren Größe nicht allzu viel zugelegt. Kaum versechsfacht haben sich Paris und Moskau, versiebenfacht hat sich Petersburg, verachtfacht haben sich London und Wien, und — verzwanzigfacht hat sich Berlin mit Vororten. Ein ähnliches Wachstum ist bei verschiedenen englischen Städten festzustellen, die in zehn oder zwanzig Jahren gleichfalls Millionenstädte sein werden, wie Birmingham, Glasgow, Liverpool, Manchester. Rüstig auf die Million zuschreiten außer Hamburg, das schon bei der nächsten Volkszählung, 1915, Millionenstadt sein wird, Budapest, das nach der jüngsten Volkszählung fast neunhunderttausend Einwohner hat, und Warschau, das beinahe achthunderttausend Einwohner zählt. Europa allein kann in einigen Jahrzehnten so viele Millionenstädte haben, als deren gegenwärtig die ganze Erde besitzt.

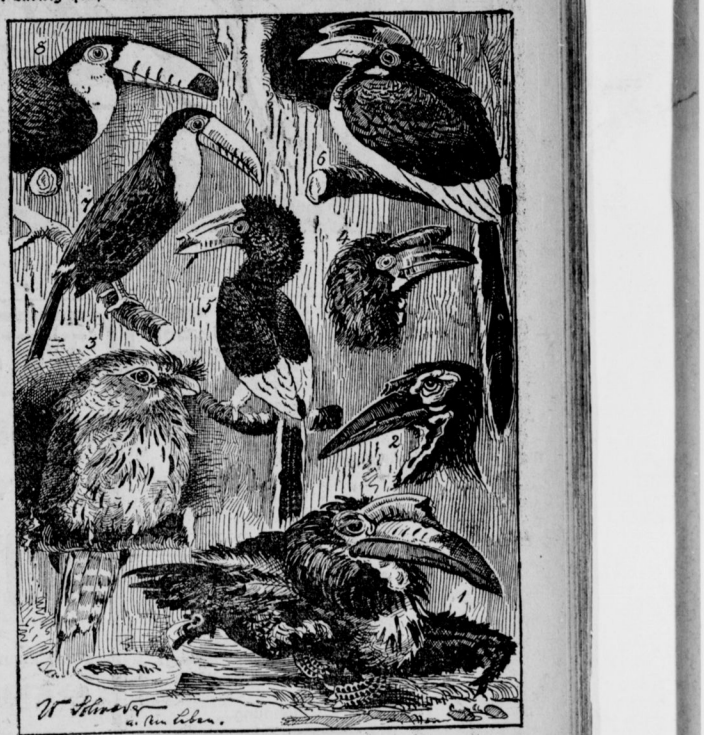
A. St.

Die sonderbarsten Bewohner des neuen Vogelhauses im Berliner Zoo.

Von Professor Dr. Ludwig Heck, Direktor des Zoologischen Gartens.

Das sind sie wirklich, diese Hornraben und anderen Nashornvögel, diese Tukane und Pfefferfresser, und nicht zuletzt dieser dick aufgeplusterte Schlankschwalm, der seinen deutschen Namen wie zum Hohne führt! Bleiben wir gleich bei ihm (Nr. 3)! Mag sein, daß andere Arten, die in den Tropen Asiens und Australiens, eine auch in Südamerika, leben, noch weniger schlank aussehen als unser Australier; schon im eigenen Heimatlande wird er darin von einer zweiten Art übertroffen, die so groß wird wie ein Waldkauz, während er es nur bis zur Schleiereulengröße bringt. Aber schlank wird man diesen etwas wüsten und wirren Federklumpen für gewöhnlich mit dem besten Willen nicht nennen können. Das merkwürdigste an dem Vogel ist indes etwas anderes: der ungeheure, breit gespaltene Rachen, der die ganze Gruppe der Schwalme auszeichnet und einer asiatischen Gattung den Namen „Froschmaul" eingetragen hat. Wenn ich unseren Schwalm, der ein sehr zahmer, harmloser Pflegling ist, aus dem Käfig nehmen lasse, und während er auf der Hand des Wächters sitzt, eine oder mehrere junge Mäuse in seinem Rachen verschwinden als sehr bequem mit einem Ruck und Schluck zu bewältigende Bissen, da staunte der Laie und begreift zunächst nicht, was dieses Froschmaul bei einem Vogel für einen Zweck haben soll. Wenn ich aber an unseren heimischen Ziegenmelker oder die Nachtschwalbe erinnere, gewissermaßen eine kleine Ausgabe eines Schwalms, im Verhältnis ebenfalls mit solchen weitem Rachen, der zum Aufschnappen großer Nachtschmetterlinge und Käfer aus der Luft dient, so geht uns schon eher ein Verständnis für den Schwalmenrachen auf: er dient denselben Zwecken und ist nur so viel größer, wie auch die tropische Insektenbeute größer ist, die er fassen muß.

Schwieriger ist eine Erklärung für die Riesenschnäbel der übrigen Vögel auf unserem Bilde zu geben, zumal bei den Nashornvögeln, die eben deshalb so heißen, weil die mächtigen Schnäbel der verschiedenen Arten auch noch mit verschieden gestalteten und mehr oder weniger abenteuerlich wirkenden Aufsätzen „geziert" sind. Für diese sonderbaren Bildungen hat man meines Wissens überhaupt noch keine Erklärung; in den mir zugänglichen Werken finde ich wenigstens keine. Bei näherer Untersuchung merkt man nur, daß der Schnabel für seine Größe federleicht ist, und auf Durchschnitten sieht man, daß er hohl, aber mit einem System von Knochenbalken durchsetzt ist. Dieses System soll genau nach den Gesetzen der Statik angeordnet sein und erlaubte, uns dann wenigstens so viel Einblick in die Sache, daß wir den Pfefferfressers- und Nashornvogelschnabel als ein sehr leichtes, aber doch sehr festes Gebäude erkennen könnten. Freilich füttern wir die merkwürdigen Vögel in der Gefangenschaft meist gar nicht mit harten Stoffen, Nüssen, Fruchtkernen und ähnlichem; denn wir betrachten sie als Obstfresser und nebenbei auch als Fleischfresser, halten sie dementsprechend und haben damit gute Erfolge; also müssen wir doch wohl das Richtige getroffen haben. Die südamerikanischen Tukane oder Pfefferfresser lieben Früchte anscheinend noch mehr als die altweltlichen, indisch-afrikanischen Nashornvögel, die regelmäßig auch Fleisch, mit Vorliebe sogar Mäuse und Sperlinge nehmen. Namentlich die großen, hochbeinigen Hornraben der afrikanischen Steppe, die viel auf der Erde leben, tun dies gern und sollen auch in der Freiheit Mäusen, Eidechsen und anderem Kleingetier eifrig nachstellen. Die übrigen Nashornvögel dagegen, besonders alle die großen Arten aus Hinterindien und der malayischen Inselwelt sind ausgesprochene Baumvögel, die wenig auf die Erde herunter kommen; das beweisen schon ihre kurzen Beine mit den drei eng nebeneinander gestellten, zum Teil sogar verwachsenen Vorderzehen, die sich nur zur Umklammerung von Baumästen eignen. In diesem Fußbau weichen die amerikanischen Tukane ab: sie tragen zwei Zehen nach vorn, zwei nach hinten und stehen deshalb auch im Vogelsystem abseits, nicht so nahe bei den Nashornvögeln, wie man nach der allgemeinen äußeren Aehnlichkeit wohl annehmen möchte.



1. Blaukehliger Hornrabe, hockend. 2. Südafrikanischer Hornrabe. 3. Schlankschwalm. 4. Schwarzer Nashornvogel. 5. Schopf-Nashornvogel. 6. Kron-Nashornvogel. 7. Fischer-Tukan. 8. Riesen-Tukan.

Wie ist es möglich, sechs Tage lang radzufahren?

Sechs Tage lang in flottem Tempo im Kreise herum zu fahren, das ist etwas, was vielen unbegreiflich erscheint. Zwischendurch gibt es ja Ruhepausen; doch sie sind von kurzer Dauer, und oft, wenn der Schlaf am süßesten ist, rüttelt die rauhe Hand des Managers den Schlafenden wieder wach. Der Sattel ist hart, auch so hart und die Strecke lang. Aber es hilft nichts: Es muß gefahren werden.

Doch den Fahrern sieht man es nicht an, daß sie müde sind, oder daß sie sich mit sentimentalen Gedanken quälen. Frisch und elastisch schwingen sie sich aufs Rad, am ersten wie am sechsten Tage. Und wenn das Rennen beendet ist, dann werfen sie sich nicht aufs Lager, um nun tagelang zu ruhen und zu schlafen. Man kann sie im Gegenteil schon am nächsten Tage in den Cafés sitzen und plaudern sehen, wie wenn sie nur eine Sonntagsspazierfahrt gemacht hätten.

Man möchte an Wundermittel glauben, die den Fahrern eine solche enorme Leistungsfähigkeit verschaffen. In Wirklichkeit ist es das monatelang vorher betriebene Training, welches sie in den Stand setzt, Leistungen zu vollbringen, an die zu denken, uns ein Grausen überläuft. Doch das Training ist es nicht allein. Eine große Rolle spielt auch die Ernährung vor und während des Rennens.

Fredy Budzinski erzählt in seiner Broschüre über das zweite Berliner Sechstage-Rennen (Verlag der Radwelt), wie sich die Fahrer ernähren. Er schreibt:

„Wohl essen und trinken die Fahrer das Beste vom Besten, aber sie wissen, wann sie aufzuhören haben, und ihre Manager hüten sie vor dem Zuviel. Die Speisen sind selbstverständlich sehr nahrhaft und leicht verdaulich gewählt und die Getränke alkoholfrei. Ein von den Sechstagefahrern in beiden Berliner Rennen gern genommenes Kräftigungsmittel bildete das Biomalz. Die Vorzüge, die dem Präparat von den Herstellern nachgerühmt wurden, veranlaßten die Sechstagerenner, bereits im März 1909 einen Versuch zu machen. Dieser Versuch hatte ein sehr gutes Resultat, denn Mac Farland, Moran und Stol, die sich des Biomalz bedienten, zeichneten sich in dem Rennen besonders aus. Das gute Resultat veranlaßte die Rennfahrer im zweiten Berliner Sechstagerennen, ausgiebigeren Gebrauch von dem Nährmittel zu machen, und man darf wohl sagen, daß sich Biomalz hervorragend gut bewährt hat. Die fünf ersten Paare stellten der Firma ein gutes Zeugnis aus und man darf den Erfolg des Biomalzes im Sechstagerennen wohl als eine ganz hervorragende Empfehlung betrachten. Der Konsum an Biomalz war sehr groß, denn von den Sechstagefahrern wurden nicht weniger als 788 halbe und 175 ganze Dosen verklgt, woraus man ersehen kann, wie sehr der Appetit der Fahrer durch das Nährmittel gehoben wurde. Besonders die Wirkung des Biomalzes auf die Nerven und auf die Verdauung wurde von den Fahrern gerühmt. Es ist festgestellt worden, daß Sechstagefahrer nach dem Rennen mehr gewogen haben, als am Start."

Nun erklärt es sich, warum einer der oben genannten Renngrößen im letzten amerikanischen Sechstagerennen nicht gut abgeschnitten hat. Er war so vorsichtig, eine Kiste mit Biomalz mit nach Amerika hinüberzunehmen. Aber als er das Schiff verlassen wollte, sah er sich vergebens nach seiner Kiste um. Sie war spurlos verschwunden, und er verlor das Rennen — denn ohne Biomalz ging es nicht mehr.

Also Training und ein gutes Kräftigungsmittel ermöglichen die Vollbringung hervorragender körperlicher Leistungen. Das sollten sich diejenigen merken, die nicht sechs, sondern dreihundert Tage im Jahr einen harten Daseinskampf zu führen gezwungen sind; die auf der Rennbahn des Lebens fort und fort ihre Kreise ziehen müssen und niedersinken, wenn sie nicht wohlvorbereitet sind und hin und wieder durch eine Auffrischungskur für die stete Erneuerung ihrer Gesundheit sorgen.

Auch in dem gegenwärtig stattfindenden Berliner Sechstagerennen wird, wie wir hören, Biomalz als einziges Kräftigungsmittel den Rennfahrern gereicht.