III. Die süddeutschen Becken.

1. Das schwäbisch-fränkische Becken.

Zu dem eben skizzierten nordalpinen Vorlande bildet das schwäbisch-fränkische Becken fast in jeder Hinsicht einen tiefgehenden Gegensatz. Zwar wird es im Süden und Osten durch die Steilgehänge des Jura und im Südwesten durch den Schwarzwald umschlossen, gegen Nordwesten aber öffnet es sich in einer breiten Senke zur fruchtreichen Rheinebene, und zwischen Vogelsberg, Rhön, Thüringer Wald und Fichtelgebirge gewähren tiefe Einsenkungen genügenden Raum für den Verkehr mit Mittel- und Norddeutschland. Franken und Schwaben liegen erheblich tiefer als das südliche Bayern (Nürnberg 300 m, Stuttgart 250 m, München 520 m) und erfreuen sich daher eines milderen Klimas und mannigfaltigerer Bodenprodukte als dieses. Erwägt man ferner den Wert schiffbarer Wasserstraßen für den Verkehr, die Vorteile der geringen Höhenunterschiede innerhalb des ganzen Naturgebietes (Frankenhöhe und Steigerwald sind nur niedrige Bodenschwellen), endlich die Gunst der offenen Lage gegen das übrige Deutschland, so begreift man den großen wirtschaftlichen Gegensatz zu dem vorher beschriebenen Naturgebiete und die Verschiedenheiten der Volkscharaktere, und man versteht die hohe Entwickelung des Handels, des Verkehrs, der Industrie und weiterhin die reichere Städtesiedelung in dieser Landschaft. Stuttgart und Heilbronn sind die Mittelpunkte des schwäbischen, Nürnberg und Würzburg die des fränkischen Beckens.

Nur eines dieser herrlich aufstrebenden Gemeinwesen wollen wir näher würdigen, Nürnberg (S. 87). Wie die Kegelberge des Jura aus der Neckarniederung, so erhebt sich bei Nürnberg aus der mittelfränkischen Ebene ein Sandsteinfelsen des Plateaus, der das umliegende Gebiet weithin beherrscht und zur Befestigung vortrefflich gelegen ist. Noch heute trägt er die weithinschauende Feste der einstigen Burggrafen von Nürnberg (s. Abbildung). Dieser Fels wurde der Kern eines späterhin glanzvoll sich entwickelnden Gemeinwesens, das in der Gunst der geographischen Lage einen mächtigen Bundesgenossen fand. Von allen Seiten leicht zugänglich, erhebt sich Nürnberg annähernd in der Mitte des Regnitzbeckens, wohin alle Flüsse Mittelfrankens streben. Bedeutsamer aber wurde seine Lage zu den großen Handelsstraßen des Mittelalters und zwar am Kreuzungspunkte der Linien Wien—Regensburg—Mainz und Venedig—Augsburg—Bamberg—Leipzig. Durch seine Verbindung mit den bedeutendsten Orten jener Zeit gelangte es allmählich zu hoher Handelsblüte, ja es wurde das Zentrum des deutschen Handels, und Kunst und Kunstgewerbe erreichten hier ihre höchste Vollendung. In zahlreichen Bauten hat Nürnberg bis heute seinen Charakter als mittelalterliche Kunst- und Handelsstadt bewahrt, und seine Mauern und Türme, seine Gräben und Zugbrücken geben eine lebhafte Vorstellung von der Bedeutung der Stadt als einem fast uneinnehmbaren Bollwerk jener Zeit. Wohl hat auch diese deutsche Stadt den Wandel der Zeiten erfahren, aber unter dem modernen Fabrikbetrieb, Handel und Verkehr hat sie als die zweitgrößte Stadt Bayerns und als erste Fabrikstadt des Landes einen glänzenden Aufschwung genommen und zählt heute bereits 162,000 Einwohner. Neben der alten Moris hietet Rothenburg an der Tauber (S. 87) noch das getreue Abbild einer deutschen Reichsstadt des Mittelalters, und das Bild aus Sebastian Merians Topographie unterscheidet sich kaum von den Darstellungen der Stadt aus der jüngsten Zeit.

Die Einkiefungen des Main- und Neckarthales sind die natürlichen Straßen, durch die das schwäbisch-fränkische Becken mit der oberrheinischen Tiefebene, mit der es so viele landschaftliche und wirtschaftliche Vorzüge gemein hat, in Verbindung tritt. Genau an der Stelle, wo die beiden Flüsse in die Ebene heraustreten, liegen die Städte Frankfurt und Heidelberg. Frankfurt a. M., die alte „Wahl- und Krönungsstadt des heiligen römischen Reiches deutscher Nation", verdankt seine Bedeutung als Handelsemporium Süddeutschlands vorzüglich der Lage am Ausgangspunkte zweier Hauptwege nach Nord- und Nordostdeutschland, und die Gunst dieser Lage mußte mit der Entwickelung der modernen Verkehrsmittel in erhöhtem Maße zur Geltung kommen. Es zählt heute mit Bockenheim und Sachsenhausen bereits