



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Zur deutschen Kriegsmarine. 9. : Die alte und neue Hansa.

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

Zur deutschen Kriegsmarine.

9.

Die alte und neue Hansa.

Es vereinigen sich in Deutschland sonderbare Widersprüche. Zur selben Zeit, wo in dem Königreich Sachsen tief im Binnenlande Stadt auf Stadt sich freiwillige Opfer auferlegt, um die Herstellung einer deutschen Nordsee-Flotte zu erleichtern, tönen von den Gestaden der Nordsee, aus Hamburg und Bremen, für die das Binnenland helfend eintritt, Stimmen der Klage: man muthe den großen deutschen Handelshäfen zu viel zu, wenn man von ihnen verlange, daß sie ganze zehn Schraubenkanonenboote bauen und unterhalten sollten.

Große Pressorgane Bremens und Hamburgs haben bis vor einigen Wochen alles Mögliche gethan, um der Idee der Herstellung einer deutschen Flotte auch im Binnenlande Eingang zu verschaffen. In dem Augenblicke, wo sie unsre Ueberzeugungen gewonnen haben, fallen sie ab, und rufen: lieber von Zeit zu Zeit Blockaden und keine Schiffahrt, als zehn Kanonenboote unterhalten.

Man möchte fragen: „ob die Hoffnung trunken war, worein sie sich hüllten? ob sie seitdem schlief, und nun erwacht ist, so bleich und krank das anzuschauen, was sie so fröhlich ansah?“

Die künftigen Geschichtschreiber werden die Thatsache bemerken, daß sich im Juli 1861 in großen und kleinen sächsischen Städten Vereine bildeten, um zum Schutze der Nordsee Schiffe zu bauen, daß aber Hamburg und Bremen zur selben Zeit noch keine solche Vereine aufzuweisen hatten, und daß die Senate dieser Städte schon Wochenlang berathschlagten, ob man überhaupt Schiffe bauen solle oder nicht? Die Geschichte mag dann darüber entscheiden, ob es der Scharfblick tieferer Einsicht war, der die beiden großen Hansestädte zu dieser sonderbaren Apathie veranlaßte.

Die beiden großen Städte der Hansa. — Im fernsten Winkel Europas wissen selbst die Bewohner der Binnenländer, daß einst eine Hansa existirte, der Hamburg und Bremen angehörten, und daß diese Hansa die Meere des nörd-

lichen Europas beherrschte. Am Besten und Genauesten wissen es die Bewohner von Bremen und Hamburg selbst, und kein öffentliches Gastmahl vergeht in diesen Städten, bei welchem nicht die Enkel die Schatten einer großen Vergangenheit herbeirufen, um von der Macht des deutschen Handelsstandes und der deutschen Handelsstädte Zeugniß abzulegen.

Es ist vielleicht gut, „die Städte“ daran zu erinnern, daß das Jahr 1361 die Feier der halbtausendjährigen Gründung der hanseischen Seemacht in sich trägt. Man scheint das in jenen Städten vergessen zu haben. Und die Enkel könnten von dem, was man im Jahre 1361 that, dasjenige lernen, was man im Jahre 1861 zu thun haben wird. Die fünfshundertjährige Wiederkehr der Erinnerung an die Gründung der größten Seemacht des Mittelalters wird die Rechtfertigung dafür bilden, daß wir weit entlegene Geschichten dem Auge einer Gegenwart vorführen, die sich auf den Höhen der Zeiten dünkt. Wir werden von dieser Abschweifung zu unserer Zeit zurückkehren, damit sie in diesem Spiegel eine Vergleichung anstelle.

Im Jahre 1361 war Karl der Vierte deutscher Kaiser; Deutschland war damals schon in ähnlicher Weise wie gegenwärtig im Innern zerfallen, nach Außen ohnmächtig. Die Fürsten, Grafen und Herrn regierten selbständig in dem Territorium. Die von ihnen ganz oder zum Theil unabhängigen Städte des nördlichen Deutschlands und vor Allem die Seestädte hatten Niemand, der ihre Interessen vertrat. Sie hatten sich aber schon seit lange selbst geholfen. Sie wußten sich des Feudaladels zu erwehren, der die Verkehrsstraßen durch Räubereien unsicher machte, und hatten dadurch dem Handel, den sie zwischen dem Osten und Westen Europas vermittelten, eine feste Grundlage gegeben.

Der deutsche Seehandel bestand damals wesentlich in dem Austausch der Producte Rußlands und der Ostküsten gegen die Producte der westlichen und südlichen Länder Europas. Der Handel Dänemarks, Schwedens und Norwegens lag damals ganz und ausschließlich in den Händen der deutschen Ostseeküste. Als Entrepot für die sämtlichen russischen Waaren, vor Allem Pelzwerk, diente die nominell auf schwedischem Boden belegene Hauptstadt der Insel Gothland, Wisby, eine damals überwiegend von deutschen Kaufleuten bewohnte, im Wesentlichen unabhängige Stadt.

Bis zum Jahre 1361 waren die deutschen Seestädte noch niemals veranlaßt worden, an bewaffneten Schutz ihrer Handelschiffahrt als durch die übliche Bewaffnung der Mannschaften der Kauffahrer zu denken. Ein Zermürfniß mit Norwegen wurde durch eine kurze Handelsperre erledigt. Aus demselben Grunde bestand zwischen der norddeutschen Seeküste nur eine lockere Handelsverbindung. Das Jahr 1361 schuf aus der Handelsmacht des deutschen Nordens eine Seemacht.

Zu beiden Seiten des Sundes herrschte damals König Waldemar der Sechste von Dänemark, ein energischer Regent, der im Kampfe gegen die Schleswiger und Holsteiner, die Schweden und Norweger sein Reich wiederhergestellt und es innerlich gestärkt hatte.

Zwischen den dänischen Königen und den deutschen Städten hatte bis dahin noch nie ein Streit bestanden. Noch im Jahre 1360 hatte Waldemar der Sechste den bedeutendsten Städten ihre Handelsfreiheit bestätigt und mit denselben ein näheres Verhältniß hergestellt.

Da plötzlich läuft im Juli 1361 eine dänische Flotte aus dem Sund aus und richtet sich, den König selbst an der Spitze, nach Wisby. Ohne jegliche Ursache, ja selbst ohne irgend einen Vorwand, überfällt der König die Stadt. 1800 ihrer Bürger fallen vor ihren Mauern, dann ergibt sie sich am 28. Juli auf Gnade oder Ungnade. Der Sieger zieht mit seinem Heere durch die in der Mauer geöffnete Bresche ein und läßt die reiche Handelsstadt ausplündern.

Diese selbst in jenen gewaltsameren Zeiten unerhörte That wurde der Anlaß zur Gründung der hanfischen Seemacht.

Schon am 1. August 1361 finden wir die Abgesandten der deutschen Ostseestädte in Greifswald zu einem Tage versammelt. Sie beschließen ein Verbot jeglichen Verkehrs mit Dänemark und die Beschlagnahme alles dänischen Eigenthums. In einer zweiten Versammlung zu Greifswald vereinigen sich die Städte Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Colberg, Stettin und Anclam, zu denen bald darauf noch Hamburg, Bremen und Kiel traten, eine Kriegsflotte zu gründen, die aus 25 großen Schiffen und einer verhältnißmäßigen Anzahl kleinerer Fahrzeuge bestehen und 2730 Bewaffnete außer den Matrosen und Werkleuten tragen soll. Auf Grundlage dieser Beschlüsse kam schon am 8. September zu Greifswald ein Bündniß mit Schweden und Norwegen zu Stande, in welchem die Contingente an Kriegsschiffen und Bewaffneten, welche jede einzelne Stadt zu stellen hatte, genau festgesetzt wurden. Die Kosten für die Herstellung und Unterhaltung jener Flotte wurden durch eine gemeinschaftliche Steuer der Städte gedeckt.

Im Mai 1362 lag die deutsche Flotte unter Führung des Grafen Heinrich des Eisernen von Holstein vor Kopenhagen. Sie nahm die Stadt ein und rächte das Schicksal Wisby's. Dann erst erschien die dänische Flotte, von dem Thronfolger befehligt, und am 8. Juli 1362 kam es zur Schlacht. Die dänische Flotte wurde geschlagen, des Königs einziger Sohn tödtlich verwundet, nach späteren Zeugnissen durch eine Kanonenkugel. Es ist jedenfalls der erste Kampf im nördlichen Europa, wo die Anwendung des Pulvers erwähnt wird.

Der weitere Verlauf des Krieges entsprach, da die Bundeshülfe der Schwe-

den und Norweger gänzlich ausblieb, dem Anfange nicht; derselbe blieb resultatlos und ließ das Uebergewicht Dänemarks in der Ostsee bestehen.

Die norddeutschen Städte fühlten indeß die Gefahr, die ihrem Handel dadurch drohe. Sowol die Binnenstädte als die Seestädte sandten am 11. November 1367 ihre Gesandten nach Cöln, um der Unsicherheit der Verhältnisse ein Ende zu machen, und hier wurde jener Bund geschlossen, welcher 80 Städte zu einem gemeinsamen Kriege gegen Dänemark und das mit denselben verbündete Norwegen vereinigte.

Eine neue größere Kriegsrüstung wurde beschossen, eine neue gemeinsame Steuer ausgeschrieben. Alle niedersächsischen Seestädte stellten ihre Contingente.

Schon im April 1368 erschien die Flotte der Städte in See, und ihr Uebergewicht war so erdrückend, daß sich keine dänische Flotte blicken ließ. König Waldemar der Sechste floh ohne Kampf aus seinem Reiche, Kopenhagen und Helsingborg wurden genommen, ein Theil Seelands und Schonens erobert. Dänemark, gleichzeitig von den Schleswigern und Holsteinern in Jütland angegriffen, entging der Zerstückelung nur durch einen raschen Frieden, den die deutschen Städte dictirten. Dieselben erhielten im Stralsunder Frieden vom 24. Mai 1370, außer ausgedehnten Handelsrechten, die Provinz Schonen auf 15 Jahre abgetreten, alle Kriegskosten ersetzt und das Recht, daß kein dänischer König ohne ihre Zustimmung gewählt werde.

Auf der Höhe dieses Friedens ist die Stellung der deutschen Ostseestädte während anderthalb Jahrhunderte verblieben. Diese Stellung war durch die Flotte der Städte errungen und wurde auch durch sie behauptet; die Flotte war damals die mächtigste Europa's, England hatte seinen Activhandel, die Basis seiner Seemacht, noch nicht entwickelt.

Die Hansestädte haben ihr Uebergewicht im nördlichen Europa auch dann behauptet, als Dänemark, Schweden und Norwegen unter einem König vereinigt wurden. In drei glücklichen Kriegen (1426—1435; 1509—1512; 1522—1523) gelang es ihnen, diese Union der drei nordischen Königreiche zu schwächen und sie endlich durch die Unterstüßung der von Dänemark unterdrückten Schweden zu zerstören. Es war schließlich fast nur noch Lübeck, das nördliche Venedig, welches in Verbindung mit drei oder vier Ostseestädten, Wismar, Rostock, Stralsund, die Politik der alten Hansa fortsetzte und die Last der Seekriege trug. Aus den andern Städten verschwand allmählig der große politische und kriegerische Sinn der Hansa, und so hat schließlich Lübeck allein die beiden letzten Seekriege der Hansa geführt, den vom 1534 bis 1536 gegen Dänemark und Schweden, um die Erneuerung einer Verbindung Dänemarks und Schleswig-Holsteins zu verhindern, den siebenjährigen Krieg gegen Schweden von 1563 bis 1570, um die alte Handelsstellung im Norden zu behaupten und dem anwachsenden Uebergewicht Schwedens entgegenzutreten.

Dieser letztere Krieg erschöpfte die Kräfte der von den übrigen Hansestädten allein gelassenen heldenmüthigen Stadt. Seitdem ist auf der See nur noch Eine deutsche Flotte, die nach der Schlacht von Fehrbellin rasch und energisch hergestellte und im Kampf gegen Schweden und Spanien mit Erfolg verwandte Flotte des großen Kurfürsten erschienen. Einzelne Hansestädte, wie namentlich Hamburg, hielten noch bis an das Ende des 17. und wahrscheinlich auch in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts einzelne größere Kriegsschiffe, um die Handelsflotten zu geleiten. Die gänzliche Wehrlosigkeit der Hansestädte wird nicht viel älter als Ein Jahrhundert sein.

Die Seemacht der Hansa verdankte einer Gesinnung ihren Ursprung, welche vor Allem die bleibende und den Handel emporhebende Machtstellung des politischen Gemeinwesens erstrebte. Dieses Gemeinwesen schützte dagegen jeden einzelnen Rheder und Kaufmann wider jede Belästigung, welche das Ausland anzuthun versuchte: der hanseische Krieg von 1509 fand namentlich in dem von den dänischen Kriegsschiffen gegen die hanseischen Handelsfahrzeuge beanspruchten, ausgedehnten Durchsuchungsrecht seinen Anlaß. Welche Gewaltthaten können heute von den Kapern der südlichen Staaten Nordamerika's gegen die Schiffe Hamburgs und Bremens ungestraft begangen werden!

Die Seemacht der Hansa ging unter, — nicht weil der Handel andere Wege gesucht hatte, — dieser Grund trifft nur die Bedeutung der einzelnen Städte der Hansa untereinander, speciell Hamburgs und Lübeck's, — sondern weil der große politische nationale Sinn am Anfang des 16. Jahrhunderts, nachdem er schon längst aus dem übrigen Deutschland entwichen war, den Hansestädten verloren ging. An die Stelle der weisen Opferfähigkeit eines nationalen Gemeinwesens trat die einsichtslose und beschränkte Selbstsucht der Kleinstaaterie, der man heute wie in den meisten deutschen Staaten so auch in dem officiellen Hamburg als einem Staatsprincip begegnen kann. Während diese Gesinnung im übrigen Deutschland dem Drucke des wiedererwachenden Nationalgefühls jetzt allmählig weicht, scheint sie sich in den Hansestädten, wie das Verhalten derselben zu dem deutschen Handelsgesetzbuch, zur erstrebten Einheit des deutschen Münzwesens und der Gründung einer Flotte zeigt, noch länger halten zu wollen.

Die seit dem 16. Jahrhundert veränderte Richtung der deutschen Hansestädte hat sich an der Scheide der alten und neuen Zeit in einem merkwürdigen Worte ausgesprochen, das in seinem Cynismus die Unsterblichkeit in Anspruch nimmt. Als Lübeck seinen letzten großen Seekrieg gegen Schweden führte, suchte es bei seinen Töchterstädten und den übrigen Hansestädten Hilfe. Es blieb ohne alle Unterstützung. Aus der Mitte der übrigen Seestädte wurde damals geäußert: mit Betteln habe man mehr als mit Krieg ausrichten können.

Drei Jahrhunderte später, im Juli 1861, drückte eine Zeitung der souve-

ränen Stadt Bremen diesen Satz weniger kräftig, aber nicht weniger cynisch so aus:

„Wer vorurtheilsfrei die Thatsachen prüft, kann auch nicht wol umhin einzuräumen, daß die Anschaffung und Unterhaltung einer Flotille von je zehn bewaffneten Dampfschiffen für Hamburg und Bremen eine weit größere Calamität sein würde, als alle Verluste, welche für sie aus einem von Zeit zu Zeit eintretenden Seekriege wahrscheinlicher Weise entstehen könnten.“

Die deutschen Hansestädte sind zu gewöhnlichen Handelsstädten herabgesunken, aber zu Handelsstädten, welche Kleinstaaten sind und denen jeder Seeschuß fehlt. Der Fluch der Kleinstaaterie wirkt lähmend auf das nationale Ehrgefühl des Handelsstandes, der Mangel eines bewaffneten Schutzes auf die Kraft des Handels. Der Handel jener alten Städte der Hansa war sehr verschieden von dem der heutigen Hansestädte. Jener Handel war ausschließlich Eigenhandel, wie heute der Englands; der der heutigen Hansestädte, namentlich Hamburgs, ist zum großen Theil Commissions- und Expeditionshandel, d. h. früher war der deutsche Kaufmann stets der Herr der Waare, das Schiff trug sein volles Eigenthum, heute ist er vielfach nur der Vertreter der Fremden. Man ist dessen zufrieden, weil auch das Commissionsgeschäft immerhin einen erklecklichen Vortheil abwirft.

Die Senate der jetzigen freien Städte Deutschlands haben nicht über Eine Kanone auf dem Wasser zu verfügen, ausgenommen etwa über die Völlerchen, welche bei den Festen abgebrannt werden.

Diese Senate schützen den städtischen Handel durch ergebenes Bitten bei dem Auslande. Zur selben Zeit, als man in der alten Hansa meinte, daß man mit dem Betteln weiter komme, als mit Kriegsführen, entstand jenes deutsche Sprichwort: „mit dem Hute in der Hand kommt man durch's ganze Land.“

Die Senate der freien Städte kommen sogar mit dem Hut in der Hand durch die ganze Welt. Freien hanseatischen Staatsangehörigen wird in Südamerika ihre Habe ohne allen Grund confiscirt — sofort muß der Consul bitten, man möge sie doch wieder herausgeben. Da man sie aber genommen hat, um sie zu behalten, folgt ein abschläglicher Bescheid, und damit ist die Sache abgethan. Um doch System in diese Wirthschaft zu bringen, hat bekanntlich der Hamburger Senat vor Kurzem auf den Ersatz für alle künftig hamburgischer Staatsangehörigen in bürgerlichen Unruhen erwachsenden Schäden vertragsmäßig Verzicht leisten wollen.

Ueberall, bei jeder Gelegenheit muß die Hilfe und Vermittlung anderer Staaten in Anspruch genommen werden, am Meisten und am Liebsten wendet man sich an England, und dieses ist gewöhnlich nicht ungeneigt, durch wohlfeile Hilfsleistungen eine Art verpflichtenden Protectorats über den hambur-

gischen Handel zu erhalten, mitunter freilich läßt die Handelseifersucht es nicht zu einer wirklichen Hilfe kommen, wie das während der letzten Jahre in Japan der Fall war, wo die hanseatischen Staatsangehörigen von englischer Seite direct benachtheiligt wurden und daher von der Japanischen Regierung ausgetrieben worden wären, wenn nicht preußische Kriegsschiffe dazwischen kamen.

In vielen Fällen kann eine fremde Nation nicht einmal den Schutz übernehmen, wie z. B. jetzt an den nordamerikanischen Küsten, wo von Seiten der Nordstaaten durch chicanöse Blokaden der Handel der Neutralen beeinträchtigt wird.

Dieser klägliche Zustand führt dazu, daß man in den Hansestädten sich da, wo es Kosten macht, von dem Verbande mit Deutschland und seinen Interessen loszumachen sucht.

Bei dem Ausbruch des dänischen Kriegs suchte Hamburg neutral zu bleiben. Während die Bevölkerung Hamburgs und Lübeds mit ganzer Seele für die deutsche Sache eintrat, suchten dagegen die Magistrate dieser beiden Städte sich bei dem Feinde beliebt zu machen. In Hamburg geschah dies nur in untergeordneten, namentlich Post-Verhältnissen, in Lübeck ging es so weit, daß unter Verletzung der ersten Pflichten des Völkerrechts und der Menschlichkeit einem verfolgten schleswig-holsteinischen Kriegsfahrzeuge der Aufenthalt in der Trave verweigert und dasselbe dadurch dem Feinde überliefert wurde.

Wie darf es, bei solcher Herabstimmung mannhafter und nationaler Gefühle, Wunder nehmen, wenn gegenwärtig in den Hansestädten Stimmen laut werden, daß es nicht bloß kostspielig, sondern gefährlich sei, Kriegsschiffe zu besitzen! Der Satz, daß man mit Betteln weiter komme als mit Krieg, lautet heute auch wol: der friedliche Handel flöße nirgends Mißtrauen ein und sei überall willkommen.

Die lange Gewohnheit der Machtlosigkeit und das Bitten hat die Einsicht genommen, daß der schutzlose d. h. „friedliche“ Handel nur deshalb willkommen ist, weil man sich im Auslande mit ihm nicht zu geniren braucht. Diesen Leuten sind die Engländer mit ihrer großen Flotte Dummköpfe; sich von einer einzigen dänischen Fregatte die Lebensader abschneiden zu lassen, gilt für Weisheit; denn wenn man dadurch auch mit Einem Schlage Millionen verliert, so hat man doch vorher einige Tausende gewonnen.

Indessen die dunkle Nacht, die sich seit Jahrhunderten über die Hansestädte wie über ganz Deutschland gelegt hat, ist im Entweichen begriffen. Auch in den Bürgerschaften der Hansestädte macht sich der frischere Lufthauch der neuen Zeit geltend und führt jenen Sinn wieder zurück, der die alte Hanfa zur meerbherrschenden Seemacht erhob. Es ist Zeit, daß die Magistrate dieser Städte jenes Wort, daß man mit Betteln weiter als mit Krieg komme, aus der Flagge der Hansestädte, auf der es seit drei Jahrhunderten geschrieben steht, auslöschen

und daß sie ihre Stärke statt in der Demuth des sogenannten „friedlichen Handels“ wieder in der eigenen Wehrhaftigkeit und in der Verbindung mit dem nationalen Gemeinwesen, dem sie angehören, suchen. Es ist jetzt die Gelegenheit vorhanden, daß sie zunächst im Anschluß an diejenige Macht, welche die größte Strecke des deutschen Küstenlandes und von Königsberg bis Stralsund zugleich die meisten Seestädte der alten wehrhaften Hanfa begreift, auf's Neue eine Kriegsflotte gründen und dadurch ihrer Handelschiffahrt und dem Wohlstande Deutschlands eine Sicherheit verleihen, deren Mangel grade Hamburg und Bremen noch vor wenigen Jahren am Schmerzlichsten empfanden.

Die Pariser Kunstausstellung von 1861 und die bildende Kunst des 19. Jahrhunderts in Frankreich.

4.

Die Stellung der Malerei zum Zeitalter. Die religiöse Kunst der Gegenwart.

Das moderne Culturleben Frankreich's, wie es in der Architektur und auf der Bühne zur Erscheinung kommt, haben wir nur so weit berührt, als es in den Rahmen der Gegenwart geht. Die Literatur erregte unser Interesse nur sofern sie der Ausdruck der gegenwärtigen Sitte, Denk- und Lebensweise ist, und von den bildenden Künsten hat allein die Malerei eine wirkliche Geschichte, einen fruchtbaren Entwicklungsgang.

In der Sculptur wie in der Baukunst ist das Zeitalter mehr oder weniger auf die Reproduction angewiesen; eines eigenthümlichen Styls kann es sich weder in der einen noch in der andern rühmen. Es hat keine religiöse Phantasie, welche sich getrieben fühlte, ihren dunkeln Formtrieb bewußtlos und ahnungsvoll in große Steinmassen niederzulegen, die gleichsam die Stätte würden für die Ideale des Herzens; es findet seinen Gott und seine Götter in der eigenen Brust und in dem lebendigen Pulsschlag der Geschichte, in die es mit hellem Bewußtsein und Willen eingetreten ist. Die Baukunst ist für die Zeit zur dienenden Form ihrer praktischen Zwecke geworden, und soll diese Form schön sein, so muß sich jene, wie wir gesehen, nachbildend an vergangene