



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Maßgebliches und Unmaßgebliches

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

„Ach was, erwiderte Tante Toni, die wohlbeleibte und resolute Schwester des Oberpredigers, wer will ihm denn was thun? Und wenn ich dabei bin, Klara, brauchst du gar nichts zu besorgen, ich sehe zum Rechten, darauf kannst du dich verlassen.“

Also der Herr Oberprediger trat in Aktion, versammelte seine bühnenkundigen Jünglinge und Jungfrauen und verstärkte seine Gesellschaft durch einige würdige Meister und Bürger, die die Ratsherren darstellen sollten, besonders durch Meister Krickel, der die Rolle des Königs Wenzel „kreieren“ und außerdem das gesamte Garderobefach übernehmen sollte, sowie durch Herrn Rentier Schlacke, der ein unübertrefflicher Souffleur war, verteilte die Rollen und begann die Proben, für die Beteiligten das schönste von der ganzen Geschichte.

Während dessen machte sich Meister Giesecke an die Dekorationen. Zu den Kulissen des ersten und zweiten Aktes konnten die Zimmerdekorationen genommen werden, vor denen alle Bühnenverlobungen der letzten zehn Jahre stattgefunden hatten; aber für den dritten Akt mußte eine neue Dekoration, das Stadthor von Schmalzleben darstellend, noch dazu mit beweglichem Thor, angefertigt werden. Meister Giesecke erwog die Sache reiflich und machte sieben Entwürfe, die er jedermann zeigte. Darauf zog er in Nachbar Rübefams Scheune, hängte daselbst seine Leinwand auf und begann mit der Arbeit. Leider schritt diese nur langsam fort, da Meister Giesecke viel Besuch erhielt, und da er jedem Besucher von neuem seine künstlerischen Absichten auseinandersetzen und immer wieder sein Werk vom perspektivischen Hauptpunkte aus durch die hohle Hand und mit geneigtem Kopfe betrachten mußte.

(Schluß folgt)



Maßgebliches und Unmaßgebliches

Die deutsche Seemacht vor fünfzig Jahren. Im Mai 1849 erschien aus der Feder des bekannten Marineschriftstellers J. von Wiede in der „Deutschen Vierteljahrschrift“ ein Aufsatz über „Die deutsche Kriegsflotte in ihrer Gegenwart und Zukunft,“ worin die ganze Misere und Ohnmacht der deutschen Nation zu jener Zeit um so deutlicher zum Ausdruck kommt, je begeisterter und hoffungsreicher der Verfasser für die damaligen Flottenpläne eintritt. Es ist nötig, die deutschen Jüngpolitiker des *fin de siècle*, die noch vor kurzem in der Samoaangelegenheit Kaiser und Reich der Lässigkeit und der Rückständigkeit in der Machtentfaltung zur See ziehen, mit Vorwürfen überhäufte und ohne Sinn für die Geschichte Deutschlands und ohne jede Kenntnis und Pietät für das, was ohne sie errungen ist, die Wahrung der nationalen Ehre und Macht als Monopol für sich in Beschlag nehmen möchten, ab und zu einmal an das, was war, zu erinnern.

Wiede hatte schon im Jahre 1844 in derselben Wochenschrift, angeregt durch das Gedeihen des Zollvereins, die Einführung einer gemeinsamen Nationalflagge für die Handelsflotte eifrig befürwortet und ebenso im Juni 1848 für die Schaffung einer deutschen Kriegsflotte die Trommel gerührt. „Was wollen wir machen,

hatte er dabei geklagt, wenn es jetzt dem Pascha von Ägypten oder dem Dei von Tunis oder dem König von Sardinien einfällt, der deutschen Flagge den schimpflichsten Hohn anzuthun? Nichts, gar nichts als demütiges Bitten und Flehen, selbst wenn wir auch das größte Recht haben sollten, bleibt uns übrig, oder wir müssen, wie es bisher immer in solchen Fällen von unsrer Seite geschah, uns an andre Staaten wenden und diese bitten, doch unsre Partei zu nehmen, uns Schutz zu gewähren.“ Immer, bei allen Gelegenheiten müsse der Deutsche, sagt er, im Ausland nachstehn, stets werde er zurückgesetzt, und andre Nationen würden ihm vorgezogen. Dem Engländer wie dem Franzosen gäbe das Gefühl, immer und überall unter dem Schutz des Vaterlandes zu stehn, den hohen Grad von Nationalstolz, den wir Deutschen nicht hätten. Gerade diese Sicherheit verleihe beiden Völkern ein so großes Vertrauen, ermutige sie zu so vielen glücklichen Unternehmungen und sichere dadurch ihrem Handel solchen Erfolg. Solange wir keine Flotte hätten, könne unsre Industrie nicht zu der Entwicklung gebracht werden, die ihr nötig sei, und könne unser auswärtiger Handel nicht gedeihen. Freilich könnten wir nicht daran denken, sogleich eine Flotte herzustellen, die es im offenen Seetreffen mit der englischen, französischen, ja in der ersten Zeit auch nur mit der russischen aufnehmen könnte. England und Frankreich hätten Jahrhunderte dazu gebraucht und Milliarden über Milliarden ausgegeben, um ihre Flotten dazu zu machen, was sie wären, und lange würden wir zu streben haben, wenn wir nur so viel Schiffe beisammen haben wollten, wie eine einzige englische Flottendivision enthalte.

Das war im Juni 1848 geschrieben. Im Mai 1849 freut sich Wiedede, doch wenigstens schon von einer deutschen Flotte „sprechen“ zu können. Zwar hielten zehn bis zwölf dänische Fregatten und Korvetten auch jetzt wieder den gesamten deutschen Seehandel danieder und blockierten unsre Küste von Memel bis Emden, während die neu erworbenen deutschen Kriegsfahrzeuge ruhig im Hafen liegen mußten. Wir mußten auch diesmal wieder unsre Ohnmacht zur See bekennen, aber wir hätten wenigstens die „Aussicht, daß das auch das letztemal“ gewesen sein werde.

Was war nun in dem einen Jahre für die deutsche Seemacht gethan worden? Die Nationalversammlung hatte 6 Millionen Thaler zur Errichtung einer Flotte bewilligt. Aber Oesterreich erklärte von vornherein, nicht mit zu machen, Bayern, Sachsen, Luxemburg und Limburg hatten bis zum Mai 1849 den größten Teil der auf sie fallenden Beiträge noch nicht gezahlt, nur 3263762 Thaler waren von den bewilligten Geldern überhaupt verfügbar geworden. An freiwilligen Beiträgen waren außerdem 97000 Thaler eingegangen. Schon im November 1848 hatte man eine eigne Marineabteilung im deutschen Handelsministerium als Zentralbehörde aller Flottenangelegenheiten begründet, der nun die Aufgabe, aus nichts etwas zu schaffen, zufiel.

„Das erste, erzählt Wiedede wörtlich, wonach mit Recht die Marineabteilung trachten mußte, war, sich einige tüchtige Oberoffiziere des Seewesens zu verschaffen. Man richtete auf die Vereinigten Staaten von Nordamerika zuerst seine Blicke, da die Marine derselben als sehr tüchtig bekannt ist, und man bei den wiederholten Ausßerungen der Freude über das endliche Zustandekommen eines einigen kräftigen Deutschlands von Washington aus sich der Hoffnung hingeben durfte, brauchbare Offiziere von dort zu bekommen.“ Der Marinesekretär der Vereinigten Staaten sei auch auf das Gesuch der Zentralgewalt zunächst eingegangen, „mehrere tüchtige Oberoffiziere, Schiffsbaumeister und womöglich auch einen Kommodore, der die Stelle

eines Admirals bei uns bekleiden sollte, zu senden.“ Mitte Januar traf Kommodore Parker aus Washington in Frankfurt a. M. ein. „Leider, sagt unser Gewährsmann, hatte derselbe aber zuvor Berlin berührt, und dort, wo die Zentralgewalt und alle Bestrebungen nach deutscher Einheit dem Ministerium Brandenburg-Manteuffel und der reaktionären Hofpartei von jeher sehr mißliebig waren, wußte man ihn auf alle Weise gegen dieselbe einzunehmen und ihm die Schöpfung eines einigen Deutschlands und also auch einer deutschen Flotte als Unmöglichkeit darzustellen. Im geheimen suchte man ihn auch speziell für den preussischen Dienst anzuwerben, was er aber sehr entschieden abgelehnt hat.“ Parker riet daraufhin seiner Regierung ab, Offiziere nach Deutschland zu schicken, wonach sich das Marine-departement der Vereinigten Staaten dann auch richtete.

„Für die Kriegsschiffe in der Nordsee, erzählt Wickebe weiter, wurde darauf der griechische Fregattenkapitän Brommy (Bromme), ein geborner Sachse, mit dem Oberbefehl betraut, den Oberbefehl über die schleswig-holsteinische Flottille erhielt Kapitän Donner, ein geborner Altonaer, der früher in der dänischen Marine gedient hatte. Preußen engagierte sich einen Obersteuermann der holländischen Marine, Schröder, einen gebornen Preußen, zum Oberbefehlshaber seiner Kanonenboote, die es in großer Anzahl auf seinen Werften baute. Zum Vorstande der technischen Sektion der Marineverwaltung in Frankfurt erwählte man gleich anfangs im November 1848 den Prinzen Adalbert von Preußen, einen jungen Mann, der sich schon früher theoretisch dem Studium der Marine gewidmet und eine recht gute Schrift über den Gegenstand geschrieben hatte. Mit großem, anerkennenswerthem Eifer widmete sich derselbe auch anfänglich dieser Ehrenaufgabe und hat manches darin geleistet, bis es endlich den Intriguen des erwähnten preussischen Ministeriums und der rastlos thätigen Kamarilla gelang, ihn zu bewegen, seinen Posten aufzugeben und im März (1849) nach Berlin zurückzugehen. Da man aber außer den Kommandeuren noch andre Offiziere brauchte, die leider auch nicht in Deutschland zu finden waren, so engagierte man für die größern Schiffe der Nordsee vorläufig wenigstens sechs englische und zwei belgische Flottenoffiziere, die alle durch die günstigsten Zeugnisse empfohlen waren. Zu Schiffsführern und Leutnants ernannte man aber junge, seerfahrne und dabei auch theoretisch in ihrem Fach gebildete Kapitäne und Steuerleute deutscher Handelsschiffe. Von diesen sind (immer Mai 1849) in Bremen, Hamburg und Kiel einige dreißig angestellt worden, wodurch vorläufig wenigstens das dringendste Bedürfnis gedeckt ist. Wahrscheinlich werden übrigens auch einige amerikanische höhere Offiziere in unsre Dienste treten, und es sind jetzt namentlich wieder Unterhandlungen mit einem sehr tüchtigen nordamerikanischen Kommodore angeknüpft worden.“

Als Unteroffiziere suchte man zunächst deutsche Bootskleute, die auf ausländischen Kriegsschiffen gedient hatten, zu gewinnen. Auch einige geborne Engländer und Holländer — „oft mit sehr hohem Gehalt“ — wurden vorläufig angestellt, im übrigen mußten Bootskleute der Rauffahrteischiffe herhalten. Auch die Gewinnung der Mannschaften machte Schwierigkeiten, doch berichtet Wickebe, daß auf den deutschen Kriegsschiffen der Nordsee etwa 700 Mann, auf den Kriegsschiffen in Schleswig-Holstein etwa 450 Mann und auf den preussischen Kanonenbooten und der Korvette „Amazone“ in der Nordsee etwa 400 bis 500 Mann eingestellt seien, im ganzen also 1700 bis 1800 Mann. Diese Leute seien aber in der Bedienung der Geschütze noch ungeübt, und deshalb würden noch zwei Monate zu ihrer Ausbildung verwandt werden müssen, ehe man den Kampf gegen die dänischen Schiffe aufnehmen könnte.

Was die Bereitstellung von Kriegsschiffen bis zum Mai 1849 betrifft, so berichtet Wickedede in der Hauptsache folgendes. Auf deutschen Werften konnte man, abgesehen von Kanonenbooten, keine bauen lassen. In England, Holland und Nordamerika durften gute Kriegsschiffe nach den bestehenden Gesetzen nicht verkauft werden. Man wollte auch möglichst nur Dampfschiffe erwerben. Die ersten Schiffe waren die der sogenannten Hamburger Flottille, die zunächst von einem Hamburger Privatkomitee unter Beihilfe aus der Bundeskasse angeschafft, bald aber (im Oktober 1848) von der Zentralgewalt übernommen worden waren. Die Flottille bestand aus dem großen, früher nordamerikanischen Rauffahrteischiff „Deutschland,“ das zur Korvette umgewandelt und mit 32 Kanonen armiert worden war; ferner aus den drei Dampfschiffen der Hamburg-Huller Dampfschiffahrtskompagnie „Hamburg,“ „Bremen“ und „Lübeck“ von je 250 Pferdekraft. Weiter waren für die Nordsee in England die beiden großen Postdampfschiffe „Acadia“ (in „Barbarossa“ umgetauft) und „Britannia“ (später: „Erzherzog Johann“) je von 500 Pferdekraften zusammen für 700 000 Thaler angekauft worden. Der „Erzherzog Johann“ hatte aber das Unglück, an der holländischen Küste zu stranden, und mußte einer langwierigen Reparatur unterzogen werden. „Außer diesen Dampffregatten, schreibt Wickedede, ist noch eine viel größere, die United-States, von 880 Pferdekraften und völlig armiert, in Nordamerika für Rechnung der Zentralgewalt angekauft worden, und man erwartet ihre baldige Ankunft mit Zuversicht.“ — „Im Bau für Rechnung der Zentralgewalt sind gegenwärtig auf fremden Werften noch eine große und zwei kleinere Dampfkorvetten, bei deren Erbauung und Ausrüstung man alle neuern Erfindungen anzuwenden gedenkt. Außer diesen größern Fahrzeugen besitzt die Zentralgewalt jetzt in der Nordsee schon 17 kleine Kanonenboote, und 10 dergleichen liegen noch auf dem Stapel. Mit der Armierung dieser Kanonenboote wird jetzt begonnen, und jedes wird zwei schwere Geschütze erhalten. Leider fehlt es an der gehörigen Mannschaft für dieselben, die wegen der Muderarbeiten nicht unbedeutend ist. Dies ist der Stand unsrer Marine in den Nordseehäfen.“

In den schleswig-holsteinischen Ostseehäfen waren, von der provisorischen Regierung der Herzogtümer zuerst ausgerüstet, später von der Zentralgewalt übernommen, eine kleine neuerbaute Kriegskorvette „General Bonin“ und 10 vollständig armierte Kanonenboote. Ferner lag im Hafen von Eckernförde unter deutscher Flagge die frühere dänische Fregatte „Gefion“ (in „Eckernförde“ umgetauft), „von unsern heldenmütigen Strandbatterien in dem heißen Kampfe am 5. April erobert.“

Über den preussischen Anteil an der Ostseeflotte sagt Wickedede wörtlich: „Fahren auch schmählicherweise die preussischen Kriegsschiffe noch nicht unter deutscher Flagge, so wollen wir dieselben in der sichern Hoffnung, daß die jetzige undeutsche Verwaltung des Ministeriums Brandenburg-Manteuffel bald ihr Ende erreicht haben wird, doch hier schon mit anführen. Preußen besitzt jetzt 39 neue kleine Kanonenboote, die größtenteils schon alle armiert und meistens auch wohl bemannt sein werden. Ferner eine kleine Korvette, die „Amazone,“ von 18 Kanonen, die schon vor mehreren Jahren erbaut wurde und schon Übungsreisen in das Mittelländische Meer und nach Nordamerika gemacht hat. Dieselbe ist vollständig bewaffnet und bemannt. Außerdem hat man zwei der preussischen Regierung zugehörige Postdampfschiffe notdürftig mit einigen kleinen Kanonen bewaffnet.“

Wickedede hat gewiß recht, wenn er über diese Resultate seine ehrliche Freude mit folgenden Worten ausdrückt: „Bedenkt man, daß vor einem Jahre noch nichts, gar nichts von einer Flotte, nicht einmal auf dem Papier vorhanden war, so wird

man mit einiger Gerechtigkeit erkennen müssen, daß in diesem kurzen Zeitraum viel, sehr viel geschehen ist. Aufrichtigen Dank zollt Deutschland den Männern, welche seit dem Herbst vorigen Jahres sich dieser so wichtigen Sache angenommen haben.“

Und diesen Dank kann es auch nicht schmälern, wenn es der so schnell geschaffnen deutschen Flotte nicht vergönnt gewesen ist, außer der notdürftigen Sicherung der Küste, im deutsch-dänischen Kriege damals irgend etwas nennenswerthes zu leisten. Und auch dafür konnten die Begründer nichts, daß im Jahre 1852 die ganze Herrlichkeit durch Bundesratsbeschluß unter den Hammer kam. Die deutsche Flotte hörte wieder auf zu existieren, selbst auf dem Papier.

Preußen hat dann allein für Deutschlands Seemacht gesorgt. Es hatte 1848 nur 1 Segelfregatte, die „Amazone,“ und 2 Kanonenboote; Ende 1853: 1 Segelfregatte, 1 Segelfregatte, 2 Dampffregatten, 42 Kanonenboote und 5 andre Kriegsfahrzeuge mit zusammen 186 Kanonen. Die österreichisch-ungarische Flotte zählte 1853 im ganzen 100 Schiffe mit 716 Kanonen. Tempora mutantur! Wir begnügen uns hier mit diesem kurzen Rückblick in eine noch nicht zwei Menschenalter hinter uns liegende Vergangenheit. Er lehrt, wieviel seitdem erreicht ist, er lehrt aber auch, was uns fehlt: die von den Großvätern vorgethane Arbeit, die den Enkeln ein müheloses Genießen erlaubt. Wir haben noch schwere Arbeit nötig, bis wir uns selbst genügen können.

Ethik und Religionsphilosophie. Die von Richard Avenarius gegründete Vierteljahrsschrift für wissenschaftliche Philosophie wird jetzt von Paul Barth herausgegeben (bei D. N. Reiskand in Leipzig) und will fortfahren, „eine möglichst enge Verbindung zwischen den Einzelwissenschaften und der Philosophie aufrecht zu erhalten.“ Das erste Heft des laufenden 23. Jahrgangs enthält u. a. eine interessante Studie des Herausgebers über die Frage des sittlichen Fortschritts der Menschheit. Er versucht darin die Behauptung Buckles zu widerlegen, daß sich weder die sittlichen Grundsätze noch die sittlichen Gefühle ändern. Wenn nun auch die Veränderung nachgewiesen wäre, so wäre damit noch nicht der Fortschritt außer Zweifel gestellt; glaubt doch Barth selbst, daß „die Gegenwart einen absteigenden Ast der Entwicklung“ darstelle. Wir selbst bekennen uns, wie die Leser wissen, zu Buckles Ansicht, können aber Barths Arbeit als einen wertvollen Beitrag zur Erkenntnis des schwierigen Gegenstandes empfehlen. — Dr. Thomas Achelis hat in Gestalt eines Bändchens der Sammlung Göschen im vorigen Jahre eine kleine Ethik herausgegeben, die in drei Abschnitte gegliedert ist: Geschichte der Ethik und Kritik ihrer Systeme, die Erscheinungen der Sittlichkeit, die Prinzipien der Sittlichkeit. Das Büchlein ist sehr brauchbar als Leitfaden für die Orientierung, aber seine Ergebnisse befriedigen nicht ganz. Die beiden Sätze: „daß wir es in der Ethik nicht mit einem von vornherein feststehenden Kanon sittlicher Normen zu thun haben, sondern mit einem organischen Entwicklungsprodukt“ (S. 41), und daß „die Welt des Sittlichen beherrscht wird durch die höchste Norm der Zwecke, die das individuelle Dasein dem sozialen und sogar dem kosmischen System unterordnen“ (S. 74), kann man unter Vorbehalt beide gelten lassen; aber sie widersprechen einander, und wie der Widerspruch zu lösen sei, wird nicht klar gemacht. Daß ferner Sittlichkeit nur in der Gemeinschaft möglich und der Individual-Eudämonismus in seinen rohern Formen unzulässig sei, wird heute nicht leicht jemand bestreiten, aber indem sich Achelis bemüht, den Weltzweck, das höchste Gut, aus dem Individuum hinaus zu verlegen, verliert er zuletzt den Boden unter den Füßen, denn es giebt außerhalb der geistigen In-

dividuen überhaupt nichts Wirkliches in der Welt, am wenigsten etwas Objektives; der „oberste objektive Zweck“ kann also nirgend wo anders liegen als in den Subjekten. Nach Seite 146 soll „die rastlose und allseitige Erfüllung der großartigen Kulturaufgaben“ das „konkrete höchste Gut“ sein; also wohl das Bauen am Suezkanal, am Mittellandkanal, an der Jungfrauabahn? Haben die aber Sinn und Zweck, wenn sie nicht einer Anzahl von einzelnen Menschen zu gute kommen? Auf derselben Seite heißt es dann noch: „Diese organische, freilich gelegentlich durch verhängnisvolle geistige Krisen und Rückschläge unterbrochene Gestaltung des wahrhaft Menschlichen“ enthalte die Summe alles sittlich Wertvollen, bilde somit das höchste Gut. Dem können wir beistimmen, müssen aber daran erinnern, daß dieses wahrhaft Menschliche nicht etwa ein Entwicklungsprodukt ist, das erst in ferner Zukunft zustande kommen wird, sondern schon in der Odyssee vorliegt, und daß es sinnlos wäre, die „Gestaltung“ als Zweck zu denken, anstatt dessen, was die Gestalteten von ihrem Dasein haben, nämlich ihre Glückseligkeit. Zu loben ist, daß Achelis den Gedanken eines unbewußten Willens zurückweist und einen andern als den bewußten Willen nicht gelten läßt. Ob er daran gedacht haben mag, daß er damit die Persönlichkeit Gottes bewiesen hat? Einige Verwunderung wird es bei vielen erregen, daß er in der historischen Übersicht von den Epikuräern unmittelbar auf Augustinus und von Thomas von Aquin auf Bacon von Verulam überspringt ohne weder die Bibel noch die Reformatoren zu nennen. Eine Ethik hat ja weder Matthäus noch Luther geschrieben, aber für die Entwicklung der ethischen Begriffe haben beide doch wohl etwas geleistet. — Ein sehr gutes Buch ist: Darstellung und Kritik der Kantischen Lehre von der Willensfreiheit mit einem geschichtlichen Rückblick auf das Freiheitsproblem von Dr. phil. P. Salits (Rostock, Ablers Erben, 1898). Der Verfasser beleuchtet die wichtigsten Aussprüche der bedeutendsten Philosophen über die Freiheit und führt diese Ansprüche im Urtexte an. Bei Kant gelangt er zu dem Endergebnis, daß dieser große Apostel der sittlichen Freiheit seine eigne Ethik unmöglich gemacht habe, da die „intelligible,“ die „transcendente“ Freiheit eine leere Fiktion sei und weder für die Moralität noch für die Pädagogik die Grundlage abgeben könne; Kant sei in einem unlösbaren Widerspruch stecken geblieben, indem er den kategorischen Imperativ verkünde, den empirischen Menschen aber, den allein dieser Imperativ etwas angehe, dem durch die Kausalität unabänderlich bestimmten Naturlauf unterwerfe. Die Unbefangenheit, mit der Salits dieses betrübende Ergebnis darlegt, muß ihm um so höher angerechnet werden, als sie ihm ohne Zweifel große Selbstüberwindung gekostet hat, denn er ist ein begeisterter Verehrer Kants und glaubt an die Freiheit, wenn er auch einzugestehen genötigt ist, daß noch niemand das Rätsel gelöst hat, wie Kausalität und Freiheit zusammen bestehen können. Er nennt nirgends den modernen Mystiker du Prel; ob er nicht weiß, daß dieser ziemlich populäre Okkultist die Platonisch-Kantische Lehre von der Bestimmung des Menschenschicksals durch einen vorzeitlichen Willensentschluß der präexistenten Seele zum Angelpunkt seiner Lehre erwählt hat? — Etwas voreilig schreibt ein Denker, der sich nicht nennt, eine Philosophie für das XX. Jahrhundert. (Berlin, Conrad Skopnik, 1899.) Der erste Teil enthält eine neue Naturphilosophie, die der Äthertheorie ein Ende machen soll. Ihre Hauptkräfte sind: die Strahlen des Lichts, der Wärme, der Elektrizität usw. sind nicht Stoß- sondern Zugwirkungen und sind dasselbe wie die Gravitation; sie sind nicht Ätherbewegungen, sondern Bewegungen des Stoffs. Alle gegenwärtigen Naturerscheinungen, einschließlich der Aggregatzustände, sind aus andern gegenwärtigen Erscheinungen, das heißt Stoffbewegungen abzuleiten, nicht aus frühern,

also nicht z. B. aus allmählicher Abkühlung der Erde, womit die Kant=Laplace'sche Hypothese und sonstige Entwicklungstheorien beseitigt sind. Der zweite Teil enthält Phantasien à la Verne: Reisen nach andern Himmelskörpern usw., deren Verwirklichung durch die neue Theorie verbürgt sein soll. Der Mensch wird zuerst die Außenschicht der Erde einschließlich der Atmosphäre, dann das Erdinnere durchdringen und nach seinen Zwecken willkürlich verändern, also auch der Witterung und der Erdbeben Herr werden. Im dritten Teile werden volkswirtschaftliche, soziale, politische und ethische Nutzenwendungen gemacht. Über das Schicksal dieser nicht uninteressanten Philosophie werden zunächst die Physiker des zwanzigsten Jahrhunderts zu entscheiden haben. — Die moderne Seele von Max Messer (Leipzig, Hermann Haacke, 1899) enthält Betrachtungen und Bekenntnisse eines frommen Mystikers in poetisch schöner Sprache. Die Dinge gehen von Gott, dem allliebenden, aus und kehren in ihn zurück. Jesus hat das Gemüt, das Herz, von der grausamen Verstandesherrschaft befreit, hat die Seele des Weibes, des Kindes verstehen gelehrt, die Gott näher stehen als der entwickelte Verstand des Mannes und daher das Höhere sind. Modern nennt der Verfasser die Seelen, „welche die lebensunfähige Vergangenheit abschütteln wollen und Raum machen zur Entdeckung neuer Daseinsmöglichkeiten. . . Die Beden sind modern, Plato ist modern, Swedenborg ist modern und die Evangelien! Und zu jeder Zeit gab es Unmoderne, Rückständige. Die Richter des Sokrates, die Mörder Christi, die Feinde Luthers und Fuß [so!], die Zweifler an Columbus und die Folterer Galileis waren unmodern.“ Von solchen Gesichtspunkten aus überschaut er die verschiedenen Lebensgebiete: Kunst, Religion, Liebe, Leiden, Erziehung. — Die Gottverdung des Menschen von Nikolai Mikalowitsch (Chicago Ill., im Selbstverlag, 1898) ist eine gut gemeinte sozialdemokratische Dummheit, die tief unter den Utopien von Bebel, Bellamy und Herzka steht; denn diese haben sich wenigstens bemüht, die technische Möglichkeit des Zukunftsstaats nachzuweisen, der kindliche Mikalowitsch dagegen bildet sich ein, man brauche bloß die Nichtexistenz Gottes und die Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit aller Menschen zu proklamieren, so sei die Sache fertig. Die Einkleidung ist läppisch. Der Verfasser läßt vom Mars, dessen Bewohner uns Terrestriern etliche tausend Jahre voraus sein sollen, ein Paar Weise herunterkommen und einen Pfarrer zu der angeblichen Marsweisheit bekehren, die auf Erden der alte Lucretius schon vor zweitausend Jahren verkündet und vor noch längerer Zeit der Psalmist mit dem unhöflichen Worte abgethan hat: Der Narr spricht in seinem Herzen, es ist kein Gott. — Professor Schell ist jetzt wahrscheinlich eifrig damit beschäftigt, seinen Satz, daß der Katholizismus das Prinzip des Fortschritts sei, einer gründlichen Nachprüfung zu unterwerfen. Vor anderthalb Jahren, wo er noch unentwegt in der Arena stand, Ultramontane wie Protestanten gleichermaßen herausfordernd, hat sein kühnes Paradoxon zusammen mit dem stark antipolitischen Teufel Vitru und seiner Miß einen braven Protestanten, Dr. Karl Feyerabend, zu einem Waffengange mit den Katholiken gereizt. Er beleuchtet im 172. Hefte der von Ungen=Sternberg und Th. Wahl (bei Chr. Welter in Stuttgart) herausgegebenen Zeitfragen des christlichen Volkslebens Katholizismus und Protestantismus als Fortschrittsmächte. Er liefert eine nützliche Stoffsammlung in ansprechender Form, bringt aber natürlich die alte Debatte nicht weiter; das kann nicht vom konfessionellen, sondern nur vom philosophischen Standpunkte aus geschehen. — Das Beste zuletzt! Der Weg zu Gott für unser Geschlecht, ein Stück Erfahrungstheologie von Dr. Adolf Bollinger, Professor der Theologie in Basel (Frauenfeld, F. Huber, 1899)

ist eines der winzigen Bücher, die eine ganze Bibliothek ersetzen, und von denen kaum alle fünfzig Jahre einmal eins erscheint. Weil wir wünschen, daß es von allen gelesen werde, verraten wir nichts von seinem Inhalt, sondern sagen nur: falls der Theologie noch eine Wiederauferstehung beschieden sein sollte, würde sie von hier aus erfolgen. Damit ist zugleich auch schon gesagt, daß die Schrift so ziemlich das Gegenteil von dem ist, was heute noch Theologie genannt wird; sind doch deren Erzeugnisse alle gleich ungenießbar; Bollingers Büchlein dagegen kann jedes Kind verstehen und kann sich dran erfreuen.

Anton Springers Handbuch der Kunstgeschichte hat bald nach dem Erscheinen der von uns an dieser Stelle eingehend gewürdigten vierten Auflage die fünfte erreicht. Der Text des 2. bis 4. Bandes ist in liebevoller Pietät gegen den verstorbenen Verfasser nur wenig umgestaltet worden, doch sind verschiedene neuere Forschungen, z. B. auf dem Gebiete mittelalterlicher Baukunst, venezianischer Plastik und flandrischer Malerei, gebührend berücksichtigt worden. Durchaus neu bearbeitet ist der erste Band mit seiner Schilderung des klassischen Altertums; Professor Michaelis in Straßburg, der Freund Springers, hat sich dieser Mühe unterzogen und, wie nicht anders zu erwarten war, die Aufgabe glänzend gelöst. Eine wesentliche Verbesserung ist der illustrativen Ausstattung zu teil geworden, zahlreiche alte Ritzzeichnungen sind ausgeschieden und durch neue ersetzt worden. Daß man noch weitergehende Wünsche in dieser Richtung hegen kann, ist selbstverständlich. Es wird aber kaum möglich sein, ein andres deutsches Verlagswerk nachzuweisen, das bei demselben Preise (25 Mark für vier Bände in Quart mit 1588 Textabbildungen und 14 Farbendruckern; der einzelne Band 7 Mark) eine anerkannte Meisterschöpfung der wissenschaftlichen Litteratur auch nur in annähernd gleicher Ausstattung bietet. Ich glaube, daß hier ein Verdienst des Verlegers (E. A. Seemann) vorliegt, das öffentliche Anerkennung verdient. Vermehrung und Vertiefung der kunstgeschichtlichen Bildung ist trotz des in den letzten Jahren erfolgten Umschwungs unserm deutschen Volke noch immer in hohem Maße zu wünschen; Springers Handbuch wird, wie wir nicht zweifeln, in seinem neuen Gewande wesentlich zur Erfüllung dieses Wunsches beitragen.

E.

Reisebücher

Der Harz. Fünfzehnte Auflage. Meyers Reisebücher. Leipzig und Wien, Bibliographisches Institut, 1899. — Reliefkarte Harz=Brocken, herausgegeben auf Veranlassung des herzoglichen Badekommissariats in Bad Harzburg. Maßstab 1:25000. Kommissionsverlag von H. Woldags Buchhandlung. — Der Harz. Von Hans Hoffmann unter Mitwirkung von Geh. Bergrat Prof. Dr. von Könen, Prof. Dr. Regel, Prof. Dr. Peter, Prof. Dr. Marshall, Major a. D. Förtsch, Archivrat Dr. Jacobs. Leipzig, C. F. Amelangs Verlag, 1899.

Zur gegenwärtigen Reisezeit empfiehlt sich das altbewährte Meyersche Reisehandbuch, der Harz. Es hat seine alten Vorzüge bewahrt und hält sich auf dem Laufenden. Neuerdings wendet es sich auch an die Radfahrer. Die neueste Auflage bringt das Erforderliche über die Brockenbahn. Harzburg empfiehlt sich durch