



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

Maßgebliches und Unmaßgebliches

Zur Flottenfrage. In der berechtigten Voraussicht, daß die am 12. Dezember dieses Jahres begonnenen Verhandlungen über den Reichshaushaltsetat von den Parteien dazu benutzt werden würden, die bisher nur halbamtlich in Aussicht gestellte neue Flottenvorlage zu erörtern, war der Reichskanzler ermächtigt worden, im Namen der verbündeten Regierungen die notwendigen Erklärungen über die in Vorbereitung begriffene Flottengesetznovelle noch vor Beginn der Etatsverhandlungen abzugeben, wodurch zugleich die beteiligten Staatssekretäre des Auswärtigen, der Marine und des Schatzes in die Lage kamen, sich zur Sache zu äußern. Durch dieses staatsrechtlich auch vor der peinlichsten Kritik berechnete Vorgehen ist nun Gott sei Dank der halbamtlichen Waschzettelwirtschaft das Monopol der Behandlung der so überaus wichtigen Sache entzogen worden, und ihre ganze öffentliche Besprechung vorläufig in glattere Bahnen geleitet.

Wörtlich erklärte Fürst Hohenlohe am 12. Dezember zur Sache:

„Bei der großen Bedeutung, die die Flottenfrage besitzt, halten sich die verbündeten Regierungen für verpflichtet, dem Reichstage mitzuteilen, daß sich eine Novelle zum Flottengesetz in Vorbereitung befindet, die auf eine wesentliche Erhöhung des Sollbestands der Flotte abzielt. Dabei ist, vorbehaltlich der Beschlußfassung des Bundesrats über die Vorlage, in Aussicht genommen eine Verdopplung der Schlachtflotte und der großen Auslandschiffe bei gleichzeitiger Streichung des ganzen Küstengeschwaders. Eine Beschaffungsfrist für die Vermehrung des Sollbestands soll gesetzlich nicht festgestellt werden, vielmehr wird die Zahl der jährlich in den Etat einzustellenden Schiffsbauten der etatsmäßigen Feststellung überlassen bleiben. Die verbündeten Regierungen gehen dabei von der Annahme aus, daß den bei der Finanzierung des Etats im allgemeinen festgehaltenen Grundsätzen entsprechend die zur Erreichung des erhöhten Sollbestands bestimmten Schiffe aus Anleihemitteln bezahlt werden.“

Nach den in Heft 46 der Grenzboten vom 16. November vertretenen Ansichten über die neue Flottenfrage kann der Inhalt dieser Erklärung in der Hauptsache nur mit aufrichtiger Freude von uns begrüßt werden. Hoffentlich wird es gelingen, die noch immer vorhandenen Keime unnötiger Zwiespältigkeiten und Verwirrungen im Interesse einer glatten Verständigung über Ziel und Wege bis zum Erscheinen des Gesetzentwurfs selbst zu beseitigen. Daß die Flottenvermehrung grundsätzlich von den laufenden Einnahmen des Reichs unabhängig gemacht werden soll, und daß damit zugleich die sehr ungeschickte Verkopplung dieser Frage mit den zukünftigen Schutzollerträgen und der Schutzollpolitik abgelehnt wird, von der die halbamtlichen Waschzettel sprachen, ist sehr zu billigen. So wenig willkommen auch eine so starke Zunahme der Reichsschulden, wie sie hier in Aussicht gestellt ist, erscheinen muß, so ist doch grundsätzlich gegen die Deckung der Kosten für die Neubauten durch Reichsanleihen nichts einzuwenden. Den Gefahren, die aus einem Übermaß der Reichsschulden entstehen könnten, kann auf einem andern Gebiete begegnet werden. Daß die Lebensdauer der Kriegsschiffe verhältnismäßig kurz ist, kann nicht gegen die Anleihendeckung eingewandt werden. Es handelt sich in diesem Falle um eine ganz außergewöhnlich kostspielige Versicherungsmaßregel für die nationale Zukunft, die jetzt wegen frühern, vielleicht entschuldbaren Unterlassungen nötig geworden ist, die aber auch den Reichsgläubigern zu gute kommen wird. Wenn irgend etwas die Sicherheit der Schulden des Deutschen Reichs in ein un-

günstiges Licht stellen könnte, so wäre das allein der Umstand, daß uns die starke Kriegsflotte fehlte, die wir brauchen. Der vielleicht ansprechende Gedanke, die Kosten durch eine besondere Besteuerung der Bevölkerungskreise zu decken, die unmittelbar den größten materiellen Gewinn von einer stärkern Seemacht haben, läßt sich nicht ausführen; theoretisch und praktisch geriete man damit ad absurdum. Industrie und Handel werden sowieso den größten Teil der Kosten zu tragen haben.

Gut wäre es, wenn der Verzicht auf die „gesetzliche“ Festlegung einer „Beschaffungsfrist“ auch thatsächlich dazu führte, daß die Flottenvermehrung so schnell als möglich zustande käme. Wir können es uns erklären, daß die Verständigung über einen sogenannten „Sollbestand“ den Beteiligten erwünscht erscheint, wenn wir auch den Gründen dafür, wie sie die Staatssekretäre des Auswärtigen und der Marine, jeder in anderer Weise, am 12. Dezember vorgetragen haben, beim besten Willen keinen großen praktischen Wert zuzusprechen vermögen und sie vorläufig für nicht ganz klar halten. Wir legen allerdings der ganzen Frage nach dem „Soll“ auch keine übergroße ungünstige praktische Bedeutung bei. Das „Können“ ist die Hauptsache. Wir müssen zunächst Schiffe bauen, soviel wir können; darüber darf niemand mehr im Zweifel sein. Es wäre zu bedauern, wenn durch die thatsächliche — nicht „gesetzliche“ — Festlegung einer „Beschaffungsfrist“ für den gesetzlich festgelegten Sollbestand auch thatsächlich für die alljährlich im Etat zu bewilligenden Bauraten eine neue Art von Bindung geschaffen würde, d. h. ein künstlicher, unnötiger Aufenthalt in den Schiffsbauten, die doch schon jetzt in der Höhe des ganzen Sollbestands dringend nötig sind. Hoffentlich wird vor allem in dieser Beziehung die Vorlage selbst und die Beratung alle Bedenken beseitigen.

Erfreulicherweise hat der Staatssekretär des Marineministeriums, Tirpitz, erklären können, daß man 1897 die Leistungsfähigkeit unsrer Werften nicht nur unterschätzt habe, sondern daß sie seitdem noch gesteigert worden wären und noch weiterer Steigerung fähig seien. Die Bauten für das Ausland würden ja bei größern und lohnendern Ansprüchen von selbst unterbleiben, und — sprechen wir das offen aus — ein Unglück und eine Schande wäre es auch für das Deutsche Reich nicht, wenn es im Notfall wieder einmal ausländische Werften zu Hilfe nehmen müßte. Schlimm wäre es, wenn aus der einseitigen Überspannung der einheimischen Schiffbauindustrie üble wirtschaftliche und soziale Nachwirkungen für unsere Gesamtindustrie, für die Gesamtwirtschaft überhaupt erwachsen könnten. Es muß selbstverständlich vorichtig vermieden werden, daß nicht etwa die an diesem Riesengeschäft beteiligten Großindustrien die Not, die uns drückt, zu Wuchergewinnen ausnutzen.

Auch über die Lösung der Bemannungsfrage hat sich Tirpitz günstig ausgesprochen, und was den Kostenpunkt betrifft, so ist von dem Schatzsekretär, Freiherrn von Tielmann, zwar die Summe von fast 800 Millionen Mark genannt worden, die ängstliche Gemüter wohl etwas erschrecken wird, aber daran wird der Plan nicht scheitern. Daß Deutschland diese Mehrbelastung seines Schuldkontos auf sich nehmen kann, wird von keinem Sachkundigen im Ernst in Zweifel gezogen. Freilich ist die Begebung von 800 Millionen Mark Reichsanleihe gerade jetzt ein schwieriges Geschäft, wenn man nicht schleudern will, und die Herren von der Finanz werden gut thun, sich die Köpfe beizeiten darüber zu zerbrechen, um Fehler zu vermeiden. Die „Bindung“ auf sechzehn Jahre wird aber auch dadurch nicht gerechtfertigt. Vielleicht wird der ungünstige Markt für Staatspapiere in Deutschland bald besser. Die Vorliebe für Industrie- und andre Spekulationswerte wird trotz des gesteigerten Schiffbaus bald einen gelinden Dämpfer aufgelegt bekommen.

Dem Grafen von Bülow fiel am 12. Dezember die Hauptrede zu. Er hat

Grenzboten IV 1899

sehr viel und sehr gut geredet, obgleich er mit Recht daran erinnern durfte, daß er in seiner amtlichen Stellung manches nicht sagen und nicht auf jedes i den Punkt machen könne. Es würde uns schlecht anstehn, wollten wir versuchen, in einer Glossie zu dieser Rede das zu sagen, was der Staatssekretär zu verschweigen oder zwischen und hinter seinen Worten und Sätzen nur vermuten zu lassen für gut fand. Das Ausland hat die Rede verstanden, wie ihre Besprechung in der Presse der ganzen Welt gezeigt hat. Wir enthalten uns jedes weitem Worts darüber.

Aber Herr von Bülow hat vor allem für das Inland gesprochen und auch über die Gründe, die das Inland für die Flottenvermehrung bietet. Wird auch das hinreichend verstanden, hinreichend beherzigt werden?

Wir möchten hier nur an eine Stelle der Rede erinnern, in der es wörtlich heißt: „Die rapide Zunahme unsrer Bevölkerung, der beispiellose Aufschwung unsrer Industrie, die Tüchtigkeit unsrer Kaufleute, kurz, die gewaltige Vitalität des deutschen Volkes haben uns in die Weltwirtschaft verflochten und in die Weltpolitik hineingezogen. Wenn die Engländer von einer Greater Britain reden, wenn die Franzosen von einer Nouvelle France sprechen, wenn die Russen sich Asien erschließen, haben auch wir Anspruch auf ein größeres Deutschland — nicht im Sinne der Eroberung, wohl aber im Sinne der friedlichen Ausdehnung unsers Handels und seiner Stützpunkte.“

Wer in den letzten Jahren die Vorgänge in der öffentlichen Meinung Deutschlands verfolgt hat, dem muß die Bedeutung dieser Auslegung des Schlagworts vom „größern Deutschland“ in die Augen springen. Wer so spricht bei solcher Gelegenheit, der ist ganz gewiß frei von dem Imperialismus, der schon von dem Berufe Deutschlands, „das Erbe Englands anzutreten,“ als von dem bewußten praktischen Ziele faßelt, dem die Flottenpläne gelten. Wer so spricht bei solcher Gelegenheit, der ist aber auch ebenso weit entfernt von den utopischen Vorstellungen des Hochschutzzolls und des Parteiagrariertums, die grundsätzlich das Erwerbaleben auf die politischen Grenzen einschränken möchten und praktisch die Gesamtwirtschaft des Volkes zum Nutzen eines Teils der Reichsbürger künstlich und unnatürlich reglementiert sehen wollen. Graf Bülow ist nicht so kurzichtig, die ungeheure Bedeutung zu verkennen, die für das Gedeihen der deutschen Nation und des Deutschen Reichs die deutsche Landwirtschaft hat und hoffentlich immer haben wird; er wird sicher die Interessen der Landwirtschaft niemals preisgeben wollen, ebenso wenig wie der Reichskanzler das thun wird oder der Kaiser selbst. Aber er ist — das hat er jetzt bewiesen — doch auch der Mann, den einseitigen, unberechtigten Ansprüchen der Parteiagrarien entgegenzutreten, obschon er weiß, daß er sich dadurch den Haß und die versteckten und offenen Angriffe der weitverzweigten mächtigen Fronde aussetzt, deren sehr unkonserervative Kampfstimmung und Kampfaktik wir erst im vorigen Hefte der Grenzboten beklagt haben.

Und am tiefsten muß man es von dem konservativen Standpunkt aus beklagen, der in der Politik des Deutschen Reichs jetzt und künftig allein berechtigt und allein möglich ist, daß am 12. Dezember die konservative Partei die mit der Flottendebatte zusammenfallende erste Lesung des Reichshaushaltsetats zu einem neuen unerhört schroffen Angriff gegen den Fürsten Hohenlohe benutzt hat. Wenn man auch hoffen darf, daß die Partei schließlich für die Flottenvermehrung eintreten wird, und daß sich formell ein Zusammenhang des Angriffs des Grafen Limburg-Stirum gegen den Reichskanzler mit der Flottenfrage abstreiten ließe, so erhält doch sachlich dieser Angriff durch diese Frage eine ganz besonders traurige Bedeutung. Es war eine geradezu ungeheuerliche Ungeheuerlichkeit der konser-

vativen Partei, dem Reichskanzler durch den verbittertsten Führer der altpreussischen agrarischen Fronde als dem „süddeutschen Liberalen“ den Fehdehandschuh in der brüsktesten Form vor die Füße werfen zu lassen. Die preussische Junkerpartei wird an diese unglückliche Stunde, an dieses böse Wort denken. Wen Gott verderben will, dem raubt er die Überlegung. In wirklich blinder Gehässigkeit haben die Herren ganz Deutschland herausgefordert zur scharfen, reinlichen Unterscheidung zwischen der politischen Gesinnung, der politischen Reife und Bildung des „süddeutschen Liberalen“ Fürst Hohenlohe und den politischen Qualitäten des ostelbischen Junkertums im Bunde der Landwirte. Nur der tolle Entschluß, der in der preussischen Kanalfrage durchgeführten Kraftprobe jetzt im Reiche eine zweite, auf die Entfernung des „süddeutschen Liberalen“ abzielende folgen zu lassen, scheint dieses plumpe Vorgehen erklären zu können. Das preussische Junkertum mag dabei vielleicht auf die Bundesgenossenschaft Hardens und Gleichgesinnter rechnen dürfen; im übrigen wird es ihm die Isolierung und die Degradierung in der deutschen Politik eintragen, die es verdient, zum Segen des Reichs und zum Segen Preußens.

Raum glücklicher war der Führer der „herrschenden“ Partei, Dr. Lieber, mit seiner Rede zur Flottenfrage. Auch er forderte mit seltenem Ungeschick einen Vergleich heraus, indem er der Hamburger Klage des Kaisers über die Parteipolitik im deutschen Volke am 18. Oktober das Lob des Kaisers für die Bewilligung des Flottengesetzes vor zwei Jahren gegenüber stellte. So selbstverständlich die Berechtigung der Hamburger Klage für jeden war, der gesunde Sinne hat — natürlich auch für Herrn Dr. Lieber —, so wenig waren der Dank und das Lob vor zwei Jahren von ihm und seinen Leuten verdient. Es ist sehr gut, wenn an geeigneten Ort immer wieder in Erinnerung gebracht wird, daß dem Jesuitismus und seinen wissenden Vertretern gegenüber ehrliche, warmherzige Gefühlsäußerungen immer gefährlich und schnöder Enttäuschung sicher sind. Dr. Lieber hat am 12. Dezember den Bogen gewaltig überspannt und das am 13. wohl auch schon selbst eingesehn. Aber die gute Lehre, die er gegeben hat, wird beherzigt werden; darauf kann er sich verlassen. ß

Von der deutschen Reederei. Dr. Max Peters giebt (bei Gustav Fischer in Jena) ein Werk: „Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn dieses Jahrhunderts“ heraus, wozu ihn seine Thätigkeit in einem Reedereigeschäft und ein darauffolgendes Universitätsstudium angeregt hat nebst dem Umstande, daß eine zusammenhängende Darstellung des Gegenstandes noch nicht vorhanden war. Der soeben erschienene erste Band reicht bis zum Jahre 1850, wo die letzten Reste der englischen Navigationsakte beseitigt wurden und der großartige Aufschwung der Dampfschiffahrt beginnt. Wir geben einen kurzen Abriss der von Peters erzählten Entwicklung. Obwohl die Nordseehäfen für den Welthandel günstiger liegen und eisfrei sind, die Ostseeschiffahrt noch überdies durch den Sundzoll verteuert wurde, hatte dennoch in der ersten Hälfte unsers Jahrhunderts die Ostseereederei das Übergewicht. Im allgemeinen wurde ja der deutsche Seehandel von hunderterlei Hindernissen gefesselt: er hatte keine Flagge, die ihn hätte schützen und ihm Ansehen verschaffen können und war vielfach genötigt, sich fremder Flaggen zu bedienen; was aber den Verkehr mit dem Hinterlande betrifft, so gab es bis zum Jahre 1805 in ganz Preußen nur eine Chaussee: die von Berlin nach Potsdam, und nicht allein war jeder der deutschen Staaten durch Zollschranken von dem andern abgesperrt, sondern auch das preussische Staatsgebiet wurde noch von etwa sechzig verschiedenen Tarifen und Zollgrenzen zerrissen, die Städte hatten Accise, und die Beschränkungen des Gewerbebetriebs ließen keine Industrie aufkommen. Trotzdem war die

preußische Reederei an der Jahrhundertwende in einer sehr günstigen Lage. Hohe Getreidepreise und starke Getreideausfuhr, sowie die Zunahme des Kolonialwarenverbrauchs begünstigten den Seehandel, das wohlfeile Holz und die niedrigen deutschen Matrosenlöhne noch außerdem den Schiffbau und die Reederei besonders; auch wurden in den Seekriegen gegen Frankreich preußische Schiffe der neutralen Flagge wegen vom Auslande begehrt. Im Jahre 1805 betrug der Bestand der preußischen Reederei 168 700 Registertonnen. Der Einfall der Franzosen, die Zertrümmerung Preußens, die Kontinentalperre und die Kaperei machten dieser Blüte ein Ende. Der Bestand sank bis 1815 auf 115 700 Registertonnen, und namentlich Königsbergs Seehandel und Reederei wurden beinahe vernichtet. Nur Memel hielt sich und blühte sogar immer mehr auf. Memel hatte während der Kontinentalperre den Stapelplatz für den Schmuggel mit englischen Waren abgegeben, und während der Besetzung Danzigs durch die Franzosen hatte sich die russische Holzausfuhr, die früher über diesen Hafen gegangen war, nach Memel gewandt. Und dieser Holzhandel, zu dem dann noch der Handel mit russischem Hanf kam, hielt Memel auch über Wasser, als nach einem kurzen Aufschwung in den Jahren 1816 bis 1818 eine längere Depression eintrat. Die preußischen Reformen hatten nämlich zwar wohl die innern Verkehrshindernisse gehoben, dafür traten aber nun zwei äußere Hindernisse ein, die vertragswidrige Absperrung Rußlands und die englischen Kornzölle. Dazu kam die Not der Landbevölkerung, die unter den Nachwehen des Kriegs und unter niedrigen Getreidepreisen litt, und da die Landbevölkerung die überwiegende Mehrzahl der Einwohnerschaft ausmachte, so drückte die Verminderung ihrer Konsumfähigkeit den Seehandel. Am meisten litten die Häfen, die ausschließlich oder fast ausschließlich der Getreideausfuhr dienten, und diese waren die Mehrzahl; eine Ausnahme machten Memel aus dem angeführten Grunde und Stettin, dessen Handel weit mannigfacher und vorzugsweise Einfuhrhandel war. Der Übergang zum Freihandel verschlimmerte zunächst die Lage der preußischen Schifffahrt, da er anfangs mehr den ausländischen Schiffen zu gute kam. Die Regierung that alles mögliche, um der Schifffahrt aufzuhelfen; sie gründete Navigationschulen, baute Leuchttürme, richtete Rettungsanstalten ein, regelte das Lotsenwesen und bewilligte der Stettiner Versicherungsgeellschaft Staatsunterstützung. Der Grundsatz der Handelsfreiheit wurde zwar aufrecht erhalten, den fremden Schiffen aber ein Flaggengeld auferlegt, und zwar denen solcher Nationen ein höheres, die preußische Schiffe nicht gleich einheimischen oder als meistbegünstigte behandelten. Mit dieser Waffe wurde zunächst der englischen Regierung die Abschaffung des Tonnengeldes und dann ein Gegenseitigkeitsvertrag abgerungen. Wie günstig diese Maßregeln wirkten, konnte man daraus entnehmen, daß die englischen Reeder über den Vertrag Klage erhoben und in der Presse eifrig gegen Preußen hetzten. Dem ersten Vertrage folgten solche mit den andern deutschen Küstenstaaten, mit den Vereinigten Staaten und Brasilien nach. Der Bestand der Reederei war nach 1818 noch weiter gesunken, bis auf 87 000 Registertonnen im Jahre 1825; von da ab hob er sich wieder langsam, wobei auch die wiederbeginnende Kornausfuhr nach England mithalf; doch hatte er 1836 mit 106 500 Registertonnen den Bestand von 1815 noch nicht ganz erreicht. Von 1837 ab geht es dann rascher. Der im Jahre 1832 gegründete Zollverein fängt an zu wirken, die Industrie macht Fortschritte, Chausseen verbinden alle Städte, Eisenbahnen werden gebaut, in England werden die Korngesetze aufgehoben, und die Kornpreise steigen; so hebt sich der Bestand der preußischen Handelsflotte auf 200 600 Registertonnen und hat also endlich den Umfang von 1805 überschritten. Was die einzelnen Hafenstädte anlangt, so sind Königsberg, Elbing, Danzig und Stralsund zurück-

geblieben, während Memel, Stettin, Greifswald, Wolgast und Barth ihren Bestand über den von 1805 hinaus vermehrt haben. Die Reederei steigt und fällt nicht etwa in gleichem Verhältnis zum Handel eines Hafens. Am auffälligsten tritt das in dem Gegensatz von Königsberg und Barth hervor. Königsberg war trotz der Schläge, die es im Kriege erlitten hatte, der bedeutendste Hafen nach Stettin und Danzig geblieben, Barth kaum dem Namen nach bekannt, dennoch besaß im Jahre 1850 Barth 84 Schiffe mit 14 200 Registertonnen, Königsberg nur 49 Schiffe mit 11 300 Registertonnen. In größerm Maßstabe und unter bedeutend verschiedenen Verhältnissen wiederholt sich dieser Gegensatz, um das voranzunehmen, bei Bremen und Hamburg. Hamburgs Reederei blieb trotz größern Eigenhandels und viel größern Hafenverkehrs lange Zeit hinter der von Bremen zurück und überflügelte sie erst am Ende der Periode. Die Küstenorte Oldenburgs wiederum, die so gut wie gar keinen Eigenhandel haben, betreiben eine Reederei, die dem bremischen Handel dient.

Unter den kleinern deutschen Küstenstaaten zeichnet sich Mecklenburg durch eigentümliche Verhältnisse aus. Seine feudale Regierung hatte alles aufgegeben, den Handel zu vernichten; so z. B. wurden die Kaufleute mit einer Unmasse verschiedner Abgaben und Zölle beschwert, während die Ritter und alle Nichtkaufleute (mit Ausnahme der in Rostock und Wismar ansässigen) ganz steuerfrei blieben und alle Waren zollfrei aus den Nachbarstaaten beziehen konnten ohne Vermittlung der mecklenburgischen Kaufleute. Trotzdem blühte die Reederei; ihr Bestand betrug 1850 ein Drittel der preußischen. Und sie erfreute sich einer Verfassung, die ihren Segen gleichmäßig über die ganze Küstenbevölkerung verbreitete. Der Reeder war nämlich niemals alleiniger Eigentümer des Schiffs, sondern nur Teilhaber, die übrigen Anteile — Parten sagt man in Mecklenburg — waren im Besitz von Kaufleuten, Gutsbesitzern, Beamten und Offizieren, vor allem aber der Kapitäne und ihrer Verwandten, sowie der Matrosen bis zum Schiffszungen herunter. Dieser genossenschaftliche Charakter der Reederei, der die halbe Bevölkerung zu Interessenten machte, bewährte sich auch bei Unglücksfällen. Die Schiffe wurden gewöhnlich nicht versichert; verlor ein Kapitän sein Schiff unverschuldet, so brachte seine Verwandtschaft die Mittel zu einem neuen auf.

Was die Hansestädte betrifft, so ist dem oben schon Gefagten noch hinzuzufügen, daß auch Lübeck bei bedeutendem Handel keine bedeutende Reederei hatte; es hängt eben überall von besondern Umständen ab, ob der Unternehmungsg Geist in der eignen Reederei oder im Handel auf fremden Schiffen besser seine Rechnung findet. Hamburg und Bremen litten zuerst im französischen Kriege und dann unter der Depression bis 1825 nicht weniger als die preußischen Häfen; ihnen schadete außerdem auch noch die Konkurrenz des aufblühenden Triests. Sie ergriffen ähnliche Maßregeln wie Preußen, und namentlich die Schiffahrtsverträge halfen ihnen so kräftig, daß sich das Verhältnis der in ihren Häfen verkehrenden eignen und fremden Schiffe bald umkehrte. Während im Handel Bremens mit Amerika bis 1830 fünf Siebentel der Schiffe amerikanisch und nur zwei Siebentel bremisch gewesen waren, machten nach 1836 die bremischen Schiffe vier Fünftel, die amerikanischen nur ein Fünftel aus. Den Handel mit den englischen Kolonien erschwerte vorerst noch die Navigationsakte, die allerdings unter dem Einfluß der Freihandelschule abzubrecheln anfing. Dagegen hatten die Bemühungen der Hanseaten, die englische Vermittlung aus dem Verkehr mit Brasilien, Mexiko und den nichtenglischen Inseln Westindiens auszuschalten, sofort Erfolg. Es kam dann in den dreißiger Jahren die deutsche Auswanderung nach den Vereinigten Staaten hinzu, die für die bremische Reederei einen eignen Geschäftszweig schuf; die Auswandererschiffe nahmen die Rückfracht

gewöhnlich in Westindien ein. Die erste regelmäßige Paketfahrt nach Newyork eröffnete Bremen 1826. Der erste Hamburger Versuch mißglückte, der zweite, vom Schiffsmakler Robert Smiles Sloman unternommen, hatte Bestand. In Bremen wurde 1842 eine zweite Linie nach Newyork, bald darauf eine nach Philadelphia und eine nach New-Orleans eingerichtet; Hamburg folgte 1845 mit einer zweiten Newyorker Linie und einer nach New-Orleans. Die erste Dampferlinie zwischen Bremen und Newyork im Jahre 1848 war ein amerikanisches Unternehmen. Eine Dampferlinie nach Newyork eröffnete dann Sloman in Hamburg 1850 mit der „Helena Sloman,“ sie ging aber schon in demselben Jahre wieder ein, und Bremen blieb der Ruhm vorbehalten, durch die Gründung des Norddeutschen Lloyd 1851 die regelmäßige Verbindung mit den Vereinigten Staaten in deutsche Hände zu bringen. Neben dem transatlantischen Verkehr pflegten die Hanseaten den mit den Mittelmeerküsten. Für die sogenannte Fruchtfahrt, das Holen von Südfrüchten, waren nur schnellsegelnde Schiffe zu gebrauchen; diese stellte Bremen in seinen Zweimastschonern, deren sich auch die Hamburger Kaufleute und die der nordischen Staaten bedienten. Die Triester Fahrt brachte Rückladung von Rosinen und Korinthen und wurde bald auch nach dem griechischen Archipel und der syrischen Küste ausgedehnt. Während einer ungünstigen Konjunktur in den vierziger Jahren haben einige hamburgische und bremische Unternehmer Ersatz im Walfischfang in südlichen Meeren gesucht. Was den Bestand der Reederei am Schluß der Periode betrifft, so besaß Hamburg im Jahre 1850 326 Schiffe (darunter 9 Dampfer) von zusammen 71300 Registertonnen, Bremen 222 Schiffe von 67800 Registertonnen. — Bei der gewaltigen Entwicklung, die der deutsche Seehandel und der deutsche Schiffbau seitdem genommen haben, wird der zweite Band wohl bedeutend umfangreicher ausfallen als dieser erste, der nur 185 Seiten stark ist.

Nochmals die Reisekosten der Staatsbeamten. In dem Artikel: Die Reisekosten der Staatsbeamten Nr. 45 Seite 326 der Grenzboten sind Ansichten aufgestellt, die wenigstens in einzelnen Punkten für eine abweichende Auffassung Raum lassen. Zuzugeben ist, daß die Dienstreisen meist einen vom Staate nicht direkt gewollten pekuniären Gewinn ergeben. Auch mag es, wie der Herr Verfasser meint, reiselustige Beamte geben, bei denen das Lied zutrifft: „Welche Lust gewährt das Reisen.“ Allein Dienstreisen sind doch keine gewöhnlichen Reisen und haben auch ihre großen Schattenseiten. Man muß vielfach auch im Winter in sehr früher Morgenstunde abreisen und kommt meist erst spät zurück. Besichtigungen finden oft bei sehr schlechtem Wetter statt, und die Wirtshäuser namentlich auf dem Lande sind meist sehr primitiv. Schreiber dieses — der nicht mehr im aktiven Dienste steht, also an der vorliegenden Angelegenheit durchaus kein persönliches Interesse hat — ist oft ganz gegen seine sonstige Gewohnheit genötigt gewesen, nach längerer kalter Fahrt sein Wärmebedürfnis mit fragwürdigen Schnäpsen zu stillen, weil nichts andres zu haben, namentlich der Kaffee erfahrungsgemäß ungenießbar war. Wenn man über die Reisekosten der Staatsbeamten schreibt, darf man nicht bloß an die großen Städte denken. Denn auch höhere Beamte haben, wenn es sich um Anlage von Straßen, Besichtigung von Fabriken, Schulen u. s. f. handelt, nicht eben selten auf dem platten Lande zu thun und müssen dann, wenn es die Verhältnisse mit sich bringen, in der nächst gelegnen kleinen Stadt übernachten. So ist, zumal bei schlechtem Wetter, das Reisen keineswegs immer ein Vergnügen, ja es ist vielfach für den Beamten viel anstrengender, als wenn er in seinem Arbeitszimmer bleibt und an des Dienstes ewig gleichgestellte Uhr gebunden ist.

Schon aus diesem Grunde dürfen meines Erachtens die Reisekosten nicht zu schmal bemessen sein. Dazu kommen aber vielfach Ausgaben, die zwar nicht absolut notwendig, aber durch die Verhältnisse gegeben sind; dazu gehört in großen Städten, wenn man auf sich angewiesen ist, der Besuch des Theaters. Wie oft habe ich auch auf Dienststreifen außerregulativmäßige Trinkgelder gegeben und Untergebne auf meine Kosten an meiner Mittags- oder Abendmahlzeit mit Einschluß von Wein, Kaffee und Cigarre teil nehmen lassen. Und, um nicht zu sehr auf Einzelheiten einzugehn, zum Schluß nur noch eins. Wie soll der Beamte bei Berechnung des „Zu- und Abgangs“ nachweisen, daß er die von ihm verrechnete Droschke auch wirklich benutzt hat? Soll er sich vom Droschkenkutscher darüber eine Bescheinigung geben lassen? Das wird wohl der Herr Verfasser nicht verlangen wollen. Und dasselbe ist mit dem Gepäckträger usw. der Fall.

w.

Italienische Litteratur. Ein Band von mehr als 600 Seiten in Lexikon-octav mit vielen Abbildungen (Leipzig und Wien, Bibliographisches Institut), die „Geschichte der italienischen Litteratur von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart“ enthaltend, erfüllt ein wirkliches Bedürfnis, denn wir haben bisher kein ähnliches Buch gehabt. In die Aufgabe haben sich zwei Verfasser geteilt, Dr. Berthold Wiese hat die ältere Geschichte bearbeitet, die spätere, vom sechzehnten Jahrhundert an, Professor Erasmo Percopo. Es macht einen guten Eindruck, daß dieser nicht, wie so viele seiner Landsleute, das jüngste litterarische Italien höher schätzt, als es es verdient, daß er z. B. den glattfrisierten Manieristen Gabriele d'Annunzio dahin stellt, wohin er gehört, und daß er am Ende einer abschließenden Betrachtung das Wort wagt: „Eins ist freilich zur vollen Entfaltung des neuen Geistes noch nötig: völlige innere politische Gesundung.“ Höchstens hätte er noch hinzusetzen können: wirtschaftliche und moralische! Der Stoff ist von beiden Verfassern mit wissenschaftlicher und sogar gelehrter Gründlichkeit behandelt worden, sie geben viel mehr an Schriftstellern und an einzelnen Sachen, als in einem solchen Werke für das große Publikum erwartet werden kann. Es ist im besten Sinne belehrend und, wo ich es immer prüfend aufgeschlagen habe, zuverlässig. Was die Ökonomie betrifft, so hat die Behandlung nach Gattungen im zweiten Teil zur Folge gehabt, daß einzelne Schriftsteller, z. B. Bembo, nicht so bedeutend hervortreten, wie es bei einer andern Stoffeinteilung der Fall gewesen wäre. Auf den Höhepunkten hätte man wohl einen höhern Stil der Darstellung erwarten dürfen. Man schlage z. B. das Kapitel „Dantes Leben und kleinere Werke“ auf oder die Notizen über L. B. Alberti, man vermißt die lapidare Formulierung und das große Bild der Dinge, und auch übrigens ist die Schreibweise zwar klar und verständig, aber nirgends anziehend und fesselnd, zum Weiterlesen reizend. Wer sich das verhehlen wollte, für den wäre Gasparys Geschichte der italienischen und so manche Geschichte der deutschen Litteratur nicht geschrieben. — In der Kritik gilt es zwar im allgemeinen nicht für geschmackvoll, das zu sehen, was nicht da ist. Dennoch ist es mit Rücksicht auf den großen Stoffreichtum des verdienstlichen Werks vielleicht erlaubt zu fragen: Warum fehlt ein Schriftsteller der Hochrenaissance, der eine in ihrer Einfachheit einzige klassische Prosa schreibt, noch dazu über Gegenstände, die jeden menschlich interessiren müssen, und der außerdem ein persönlicher Charakter von einer seltenen Reinheit und Freundlichkeit ist? Luigi Cornaro aus Venedig verfaßte in Padua drei kleine Schriften über das mäßige Leben. Manchem habe ich diese schon empfohlen, und noch jeder hat seine Freude daran gehabt.

u. p.

