



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

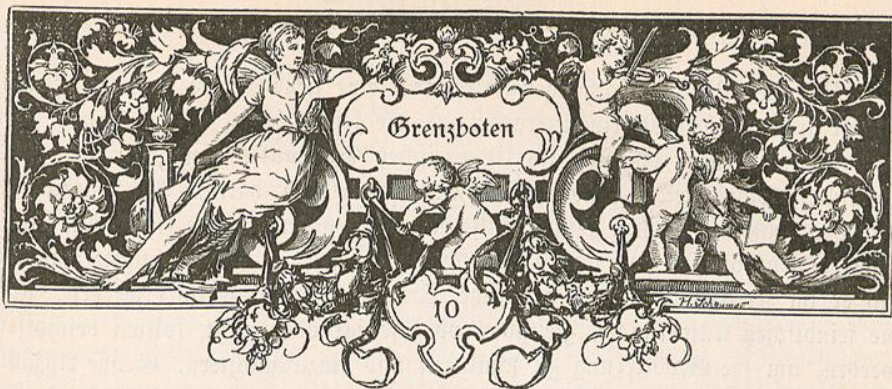
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wislicenus, Georg: Französische Marinelitteratur

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



französische Marinelitteratur

Von Georg Wislicenus



Unter Marinelitteratur im engeren Sinne verstehe ich den Teil der vielseitigen nautischen Litteratur, der das Kunsthandwerk des Kriegsschiffsbaus und die Wissenschaft der Seekriegführung behandelt. An volkstümlicher novellistischer Marinelitteratur fehlt es in keinem Lande, wo es eine Kriegsflotte giebt. Anders steht es mit der ernstern, besonders für Fachleute bestimmten Litteratur des Seekriegswesens; sie ist sogar in England schwach bestellt, und auch in Deutschland ist nur wenig davon vorhanden. In beiden Ländern begegnet man ihr fast nur in Zeitschriften. In Frankreich dagegen ist das Seeoffizierkorps schon lange daran gewöhnt, seine Ansichten über die Waffen und über die Grundsätze der Seekriegführung in größern wissenschaftlichen Arbeiten auszusprechen; auch wird dort die Seekriegsgeschichte und die Seefahrtkunde emsig durch literarische Thätigkeit gefördert. Demgemäß steht auch die Belletristik, die das Seeleben schildert, bei den Franzosen auf einer Höhe, wie sie seit Marryat und Cooper nirgends wieder erreicht worden ist. Man denke nur an den herrlichen Roman Pierre Lotis „Die Islandsfischer“ und an andre Werke dieses mit Künstleraugen begabten Seeoffiziers. Gerühmt werden auch die Seemannslieder von Yann Nibor, dem capitaine-poète der französischen Marine.

Auf dem Gebiete der Seekriegsgeschichte ist vor allem der kürzlich gestorbne Vizeadmiral Jurien de la Gravière zu nennen. Seine Werke sind mustergiltig. Das größte Lob errang seine kritische Beschreibung der Seekriege zwischen England und Frankreich in den Jahren 1789 bis 1815. Von andern französischen Marinehistorikern nenne ich noch den Linienschiffsleutnant Voir, dessen Hauptwerk über die französische Marine deren ruhmreiche Vergangenheit schildert.

Grenzboten I 1895

Um die Mitte der achtziger Jahre trat eine neue Gruppe von Fachleuten in der französischen Marinelitteratur auf, die *jeune école*. Ihr Haupt war der Admiral Aube, der sich als litterarischen Adjutanten den geistreichen und geschickten Schriftsteller Gabriel Charmes auserkoren hatte. Aube suchte zu beweisen, daß die großen Panzerschiffe machtlos gegen schnelle kleine Angreifer, gegen Torpedoboote und schnelle Kanonenboote seien. Die wichtigste Aufgabe sah er im Kreuzerkrieg; der feindliche Seehandel sollte zerstört werden, und die feindlichen Küstenstädte, gleichviel ob besetzt oder nicht, sollten beschossen werden, um die Bevölkerung zu schädigen und einzuschüchtern. Große Anzahl, Geschwindigkeit und (möglichste) Unsichtbarkeit forderte er als wichtigste Eigenschaften für die Seestreitkräfte. Dem Geschwaderkampf mit Panzerschiffen müsse man bei Tage ausweichen; nachts sollten diese Schiffe angegriffen und zerstört werden.

Aube starb, ehe er seine Ansichten zu festen Lehrsätzen ausbauen konnte. Seine Jünger aber wuchsen beständig an Zahl und haben jetzt schon manchen Graubart in ihren Reihen.

In jüngster Zeit haben zwei Seeoffiziere, der Kommandant Z... und H. Montéchant, gemeinschaftlich mehrere Werke verfaßt, von denen das wichtigste *Essai de Stratégie navale* hier etwas näher betrachtet werden soll. Das Buch enthält eine ausführliche wissenschaftliche Seekriegskunst im Sinne des Admirals Aube. In der Einleitung wird zunächst freimütig bekannt, daß Frankreich gegen jedes andre Volk mit stärkerem Seehandel einen Kaperkrieg zur See führen müsse; denn der Kaperkrieg, der ja nur ein von der Kriegsmoral erlaubter Seeraub ist, schädigt Frankreichs Wohl nicht. Deshalb hat Frankreich das Recht und die Pflicht zum eignen Vorteil nach Korsarenart zu handeln (*d'être corsaire*). Andre Völker sind über solche Unbarmherzigkeit zu weilen entrüstet; aber sie zögern nicht, selbst herzlos zu handeln, wenn es ihr Vorteil gebietet. Und ist es denn ein größeres Verbrechen, ein Handelsschiff des Feindes in den Grund zu bohren, als eins seiner Kriegsschiffe? Der Pariser Vertrag vom 15. April 1856 wird als ein unumstößliches Zeugnis für die umständliche Einfalt (*compendieuse niaiserie*) der Diplomaten bezeichnet; dieser Vertrag handelt von der angenommenen und der wirklichen Blockade und von der Abschaffung der Kaperei.

Die Verfasser nennen das Recht die Waffe der Macht, und die Macht die Bestätigung des Nutzens. Die Geschichte der menschlichen Entwicklung ist zugleich die Geschichte der größten menschlichen Machtentfaltung. Der Nutzen wechselt mit den Zeiten, mit den Ländern, mit den Menschen und mit ihren Sitten. Im Kriege herrscht die Gewalt; im Frieden droht der Mächtige, Gewalt anzuwenden. Mit welchem Rechte hält z. B. England Cypern besetzt und verwaltet Ägypten?

England fand es 1856 vorteilhaft, die Kaperei durch Verträge zu ver-

bieten; 1863 zog England den Nutzen daraus, daß der Kaperkrieg den Seehandel Nordamerikas zerstörte. Es ist also an der Zeit, daß die Politik die Beschäftigung mit abstrakten Fragen des Völkerrechts u. s. w. aufgibt; sie kann nichts besseres thun, als die Machtmittel des feindlichen Volkes zu studiren und die Wege aufzusuchen, wie zum eignen Nutzen der Feind unterworfen oder doch geschwächt werden kann. Die beste Kriegführung gegen England besteht darin, die Handelsschiffe zu vernichten, die den Engländern Fleisch und Brot, Baumwolle und Wolle bringen. In einem Kriege mit Italien kann Frankreich den größten Erfolg mit der Zerstörung der italienischen Seestädte erringen. Auch bei einem Kriege gegen Deutschland bleibt der Kaperkrieg die wichtigste Aufgabe der französischen Flotte. Man berechne nur den Nutzen, den die Wegnahme von zwanzig großen hamburgischen und bremischen Handelsdampfern bringt, von denen jeder mit Ladung etwa fünf Millionen Mark Wert hat; er ist für die Franzosen viel größer, als wenn sie in hartem Kampfe zehn deutsche Kriegsschiffe vernichteten. Folglich ist der Kreuzerkrieg nicht ungerechter als jede andre Art der Kriegführung.

In allen diesen Dingen muß man den Franzosen Recht geben. Anders steht es mit dem von ihnen aufgestellten Grundsatz: der Kampf mit Panzerflotten sei ein Hirngespinnst. Für den Schutz der zahlreichen, unmittelbar an der Küste liegenden französischen Häfen glauben die Anhänger der neuen Schule die großen Panzerschiffe schon bei dem jetzigen Stande der Seekriegstechnik entbehren zu können; nur mit vielen kleinen und schnellen Kanonenbooten und Hochseetorpedobooten wollen sie die Küste verteidigen. Das würde ja vielleicht gehen, wenn sie keine Angriffe bei Tage zu befürchten brauchten; aber dann, und besonders wenn zum Tageslichte noch etwas bewegte See hinzukommt, sind die kleinen Mücken machtlos gegen die schweren Schlachtschiffe und auch gegen die vortrefflichen Panzerkreuzer, die außer Deutschland alle Kriegsflotten bis hinab zu denen dritten Ranges schon haben. Die Mücken sind machtlos, weil eine frische Brise für sie schon Sturm bedeutet, und weil ihre Hauptwaffe, der Torpedo, erst aus kurzer Entfernung wirkt, während die großen Schiffe bei Tage ihre Schnellfeuergeschütze auch bei bewegter See schon gegen weit entfernte Ziele mit gutem Erfolge gebrauchen können. Außerdem aber stellen es die Verfasser denn doch gar zu leicht dar, das feindliche Panzergeschwader bei Nacht anzugreifen und zu vernichten. Sie rechnen überhaupt nicht mit der größern Wahrscheinlichkeit, daß die kleinen Angreifer die feindliche Panzerflotte bei Nacht nicht finden und dann selbst bei Tage in ihren Schlupfwinkeln durch Artilleriefeuer zerstört werden können. Sie verlangen, die Panzerschiffe aufzugeben, weil diese stets noch durch andre Schiffe, Kreuzer und Torpedoboote, geschützt werden müssen. Aber ist es denn beim Heere anders? Führt da die schwere oder auch die leichte Artillerie den Krieg allein? Wird sie nicht auch von der Reiterei und vom Fußvolk gedeckt, wenn sie in

Lagen gerät, wo sie ihre Waffen nicht mit Erfolg gebrauchen kann? Es ist merkwürdig, wie dieser Trugschluß von der Nutzlosigkeit der Panzerflotte diese sonst so klar denkenden Männer beherrscht. Sie verstehen es übrigens, ihre Lehre so schön zu entwickeln, daß man beim ersten Lesen des Werks zweifelhaft werden kann, ob die Panzerriesen vielleicht doch schon zum alten Eisen gehören. Nein, man kann zur Verteidigung der eignen Küste gegen die Hochseepanzerschiffe des Feindes wie zum Angriff auf die feindliche Küste solche Schiffe nicht entbehren, die bei jedem Wetter seetüchtig und kampffähig sind. Um ihren Zweck zu erfüllen, müssen diese Schiffe die stärksten Trug- und Schutzwaffen tragen können, müssen also sehr groß sein. Solange aber der Feind mächtige Schlachtschiffe baut, solange muß sie die eigne Flotte auch haben. Warum legt denn die französische Admiralität nach wie vor Panzerschiffe auf Stapel? Ein Nachtangriff ließe sich freilich mit andern Mitteln abwehren, aber weder ein Tagangriff würde zurückgeschlagen, noch die Blockirung der eignen Küste, die den ganzen Seeverkehr tötet, würde ohne Panzerschiffe verhindert werden können. Es mag wohl sein, daß man mit der eignen Panzerflotte durch Beschießungen der feindlichen Häfen mehr erreichen kann als durch eine Schlacht mit der feindlichen Flotte; aber man wird gewiß oft zu einer Schlacht gezwungen sein, um nicht die eignen Häfen oder wichtige Küstenteile dem Feinde preisgeben zu müssen.

In mehreren sehr lehrreichen Abschnitten werden die Grundsätze der See-Strategie zu den Zeiten Tourville's (am Ende des siebzehnten Jahrhunderts) mit denen unsrer Zeit verglichen. Früher war der Flottenkampf das Ziel des Kriegs, in einzelnen Fällen auch Truppenlandungen an feindlichen Küsten; heute muß man schon in der ersten Stunde nach der Kriegserklärung auf die Beschießung der Hafencstädte und Schiffswerften, auf Handstreich gegen die Torpedostationen, gegen die Leuchttürme, Telegraphenlinien, Signalstationen und Küstenbahnen gefaßt sein. Früher wurden die Handelsschiffe in großen Geschwadern gesammelt und von Kriegsschiffen begleitet; heute beginnen die feindlichen Kreuzer sofort die Jagd auf die alleinfahrenden, zunächst noch ungewarnten Handelsschiffe. Von zwanzig frühern strategischen Grundsätzen haben nur drei noch heute Geltung, darunter besonders der, daß nach einer Seeschlacht beide Flotten zur Ausbesserung der Schäden in ihre Häfen zurückkehren müssen. Wie früher, so bleibt es auch heute eine der schwierigsten Aufgaben, den Feind auf See aufzusuchen, sei es um seine Bewegungen zu verfolgen, sei es um ihn zu bekämpfen; hierzu sind schnelle und doch gut bewaffnete Kreuzer nötig, die mit den feindlichen Vorposten, ebensolchen Kreuzern, Einzelkämpfe bestehen können. Daß die Verfasser dabei nichts vom Geschwaderkampf wissen wollen, ist schon bemerkt worden. Um so wichtiger erscheint ihnen der Kreuzerkrieg, der leicht auszuführen ist, weil die Kurse und Fahrzeiten, die Geschwindigkeiten, ja sogar die Frachten der Handelsdampfer schon

im Frieden genau bekannt sind. Auch im Kriege können ihre Abfahrten aus neutralen Häfen jederzeit telegraphisch mitgeteilt werden, und sie sind leicht zu finden, weil sie meistens bestimmte Wege innehalten.

Die Jünger Aube's suchen den höchsten Preis zu gewinnen: sie wollen mit ihrer Flotte Englands Seegeltung brechen. Dazu soll ihnen der Kreuzerkrieg dienen, dessen Bedeutung mit der Zunahme des Seehandels von Jahr zu Jahr wächst. Sie berechnen, daß die Engländer trotz ihrer ungeheuern Kriegsflotte einem viermal größern Schaden durch den Kreuzerkrieg ausgesetzt sind. Mit nur achtundvierzig sehr schnellen Kreuzern, für die drei Weltmeere je drei Gruppen von je vier Schiffen, wollen sie der englischen Seehandelsfahrt das Leben sauer machen. Und ferner sagen sie: „Hat sich nicht die deutsche Handelsflotte des zweiten Ranges bemächtigt, den die unsrige bis 1891 [nur bis 1881!] einnahm? Kommen nicht die hamburgischen und bremischen Flotten an Bedeutung unmittelbar hinter der Handelsflotte des britischen Königreichs?“

Die Größe der deutschen Handelsflotte verhält sich zu der der französischen wie 15 zu 9, während unsre Kriegsflotte kaum ein Drittel der französischen Marine erreicht. Dieses ungeheure Mißverhältnis zum Schaden unsers Landes ist nur damit zu erklären, daß man in Deutschland immer noch nicht den Zweck einer Kriegsflotte kennt. Der Zweck der Kriegsflotten ist: die Küsten und den Seehandel des eignen Volks zu schützen, die Küsten und den Seehandel der Feinde anzugreifen. Wie viel kann davon unsre Flotte in ihrer jetzigen Stärke erfüllen, soweit es nach menschlichem Ermessen zu schätzen ist? Kaum den Schutz der eignen Küste, weil sogar dabei zum Aufklärungs- und Vorpostendienst mehr schnelle Kreuzer nötig sind, als wir bis jetzt haben.

Die Stärke ihrer Marine halten die französischen Seestrategen für das wirksamste Mittel, England vom Dreibunde fernzuhalten. Nichts ist in der That leichter für Frankreich, als den Krieg à l'Anglais vorzubereiten. Der Kreuzerkrieg oder Handelskrieg, wie er auch genannt wird, hat seine bestimmten, scharf begrenzten Regeln. Ohne Mitleid den Schwächern überfallen, ohne falsche Scham dem Stärkern entfliehen, das soll die Hauptsache dabei sein. In der längern Untersuchung über die beste Art der Küstenverteidigung kommen die Verfasser zu dem Schlusse, daß ein feindlicher Kriegshafen nicht eher mit Erfolg beschossen werden könne, als bis die feindliche Flotte fast ganz zerstört sei. Angreifen, ehe der Feind die bedrohte Küste erreicht, ihn verfolgen, wenn er die Küste beschossen hat, und auf ihn vor seinem eignen Hafen lauern, wenn er glaubt, der Verfolgung schon entwischt zu sein — das sind die Grundsätze der jungen Seestrategen für den Küstenkrieg.

Nur noch einige Bemerkungen seien aus dem interessanten Werke mitgeteilt. Die Schiffskommandanten, sagt der Verfasser, sollen Gelehrte sein; denn Wissen ist Macht: ils sont sans honneur, s'ils sont sans science. Ein

Strategie soll vom Lande aus den ganzen Seekrieg leiten. Für die Gruppenführer im Kreuzerkriege fordern sie 12 Panzerkreuzer von der Art des amerikanischen Handelszerstörers (so lautet die amtliche Bezeichnung) *New York*; sieben gute Panzerkreuzer hat Frankreich schon, die sollen aber im Küstenkrieg benutzt werden. Als ungeschminktes, also wertvolles Lob muß es für unsere Flottenabteilung gelten, daß die französischen Strategen zwei unsrer Schiffsorten, die sie auch genau beschreiben, als mustergiltig bezeichnen und gleichartige Schiffe für ihre Flotte fordern; es ist der *Aviso Meteor*, den sie zum Kreuzerkrieg verwenden wollen, und unser neues Torpedodivisionsboot, das sie mit geringer Änderung in der Bewaffnung für das zweckmäßigste *bateau-canon*, den eigentlichen Küstenverteidiger, halten. Dieses ideale Kanonenboot soll 25 Seemeilen laufen können, 360 Tonnen Wasserverdrängung haben und mit 3 Schnellladekanonen von 65 Millimeter Kaliber und mit einem 27 Centimeter-Mörser bewaffnet sein. Der Mörser soll den neuen Sprengstoff in die Küstenstädte schleudern. Jedes *bateau-canon* soll der Gruppenführer von 3 Hochseetorpedobooten sein. Für die Kreuzer mittlerer Größe erscheint ihnen der italienische *Piemonte* am geeignetsten. Im ganzen hat Frankreich jetzt 21 geschützte schnelle Kreuzer, 18 Torpedokreuzer und etwa 50 Hochseetorpedoboote von der Größe unsrer Divisionsboote.

Der geistreichste unter den französischen Marineschriftstellern ist wohl der Kontreadmiral Réveillère; sein neuestes Werk: *La Conquête de l'Océan* ist ein Beweis dafür. Sein Ideal ist der ausgedehnteste Verkehr der Menschheit, wobei jedes Volk für die Gesamtheit arbeiten soll, ohne seine Eigentümlichkeit aufzugeben. Dabei soll die Schifffahrt die soziale Frage lösen, soll den Arbeiter möglichst unabhängig vom Kapital machen: *c'est la marine, qui fera l'unité morale de la planète*. Seine trefflichen Gedanken über die Entwicklung der Seeschifffahrt, über Kolonialpolitik (ein Volk ohne Ackerbaubolonien ist ein Bienenstock, der nicht schwärmt) und über andres, was mit dem Meere und mit der Seefahrt zu thun hat, verdienen einmal ausführlicher besprochen zu werden. Von der Furcht vor England will er nichts wissen, er sieht aber auch im Kreuzerkriege das beste Mittel zur Bekämpfung Englands; er strebt eher nach einem Bündnis mit ihm zur Beherrschung der Erde und glaubt, daß England mit Rücksicht auf den unvermeidlichen eignen Schaden einem Kriege mit Frankreich so lange als irgend möglich ausweichen werde.

Nach Réveillère ist die französische Marine in zwei Schulen geteilt, von denen die ältere in dem Gedanken aufgeht, die Schiffe zu schützen, während die jüngere von dem Verlangen erfüllt ist, anzugreifen. Aus den geschichtlichen Arbeiten von Surien de la Gravière schließt er, daß, wie für die Zeit der Segelschiffe der Hochseekampf, so der Küstenangriff für die Zeit des Dampfes die Kampfweise bilden müsse. Der Kreuzerkrieg erscheint ihm noch wichtiger als den jungen Seestrategen; neben den Kriegsschiffen sollen so viel schnelle

Handelsdampfer für den Kaperkrieg bewaffnet werden, wie die Handelsflotte überhaupt hat. Zur Vermehrung der schnellen Dampfer regt er an, die Staatsunterstützung nur noch als Prämie für die Schnelligkeit der Postdampfer zu zahlen. Diesen Vorschlag hat die französische Regierung vor kurzem in dem Gesetzentwurf über den Postvertrag mit der Dampfergesellschaft Messageries Maritimes berücksichtigt. Die Handelsdampfer sollen dem Admiral auch zur Truppenbeförderung dienen. Im Kriege gegen Deutschland könnte nach seiner Ansicht eine Landung französischer Truppen in Dänemark auf den Krieg von großem Einfluß sein, namentlich wenn Dänemark mit Deutschlands Gegnern verbündet wäre. Der Admiral sieht schon im Geiste die deutschen Küsten von den verbündeten Panzergeschwadern Frankreichs, Dänemarks und Rußlands beunruhigt und von den Kreuzern blockirt, denen die Geschwader als Stützpunkte dienen.

In einem Kriege Frankreichs mit Deutschland hält es Réveillére für sehr wichtig, den deutschen Seehandel lahm zu legen. „Im Kreuzerriege zwischen Deutschen und Franzosen hätten wir den Vorteil, fast überall Stützpunkte zu haben. Dakar (beim Kap Verde) und Martinique (die Perle der kleinen Antillen) würden in einem solchen Kriege als strategische Punkte unschätzbaren Wert haben. Zwischen diesen Punkten Deutschland jede Verbindung mit dem südatlantischen Ozean und also auch mit dem Stillen und Indischen Ozean abzusperrern, wäre sehr leicht. Man beginnt einzusehen, wie wichtig, ja vielleicht entscheidend die Rolle der Kriegsflotte gegen den Dreibund sein würde, sei es durch Beunruhigung Italiens auf seinen Inseln und an seinen Küsten, sei es in der Ostsee, um Deutschland zu zwingen, aus Furcht vor einer Landung ein Heer an seinen Küsten aufzustellen, oder um ihm durch eine strenge Blockirung jede Verbindung mit dem Auslande abzuschneiden; dieses doppelte Ziel ist mit der wahrscheinlichen Unterstützung durch Dänemark und Rußland keineswegs unerreichbar. Seit dem Abschlusse des Dreibunds und des französisch-russischen Einvernehmens (entente) ist die Kriegsflotte eine wichtigere Waffe geworden als je zuvor, und das besonders aus zwei Gründen: der Krieg gegen Italien muß und wird hauptsächlich zur See geführt werden; im Bunde mit Rußland, besonders wenn Dänemark dem Bunde beitreten würde, wird die Flotte in der Ostsee einen den Krieg vielleicht entscheidenden Flankenangriff machen. Und schließlich, je mehr wir auf dem Meere zu fürchten sind, um so mehr können wir darauf rechnen, daß England neutral bleibt.“

Diese Darstellung des französischen Admirals läßt zugleich die schwere Aufgabe erkennen, die der deutschen Flotte in einem Kriege gegen Frankreich und Rußland zufallen würde. Mit dem Heere allein, und wenn es noch so stark ist, könnte die Landung französischer Truppen in Dänemark nicht verhindert werden, vielleicht nicht einmal an allen Teilen der deutschen Küste; mit dem Heere kann der Seeweg, auf dem Zufuhr aller Art ins Land ge-

schafft werden muß, nicht offen gehalten und unsre Handelschiffahrt nicht geschützt werden. Dazu ist die Flotte nötig, dringend nötig; je stärker sie ist, desto besser für uns. Wer aber von dieser Notwendigkeit überzeugt ist, der gehe hin und versuche die Unkundigen und Wankelmütigen in unserm Lande der bedächtigen und oft auch bedenklichen Denker zu überzeugen. In Frankreich wurde 1892 von der Volksvertretung der Kostenanschlag für die Flotte fast um vierzig Millionen Franks erhöht, nur in dem Bestreben, die Wehrfähigkeit des Vaterlandes zu stärken. Wo sind bei uns die Männer, die aus Liebe zum Vaterlande alle Sonderbestrebungen vergessen, um mit gleicher Einigkeit wie die französischen Abgeordneten die bescheidenen Forderungen unsrer Marineverwaltung zu bewilligen? Mit jedem Kreuzer, der bewilligt wird, bekommen deutsche Arbeiter Brot, und mit jedem Kreuzer mehr wächst die Aussicht, daß die vielen Besitzlosen in unserm Lande in irgend einem Erdteile guten deutschen Grund und Boden zugeteilt bekommen können. Mehr Kreuzer aber brauchen wir vor allem auch zum Schutze unsrer Handelsflotte, wir müssen den französischen Seestrategen mit ihrem eignen Sprichworte dienen: *A corsaire corsaire et demi.*



Stölzels juristische Lehrmethode



er Präsident der preußischen Justizprüfungskommission, Stölzel, hat im Wintersemester 1893/94 an der Berliner Universität eine Reihe öffentlicher Vorlesungen über Rechtsfälle aus der zivilistischen Praxis gehalten, die nicht bloß bei den Studenten und Referendaren, sondern auch bei den schon im Amte stehenden Juristen und selbst in Laienkreisen Aufsehen und Interesse erregten. Aus dem ursprünglich gewählten kleinen Hörsaal mußte bald in einen großen, der 600 Plätze enthielt, übergesiedelt werden, und dieser war den ganzen Winter über fast vollständig gefüllt.

Diese rege Teilnahme hatte ganz gewiß nicht bloß darin ihren Grund, daß hier der Präsident der Prüfungskommission sprach, dem viele der Hörer früher oder später vors Messer kommen mußten; so könnte nur der urteilen, der den Mann nicht selber gehört hat. Wer ihn gehört hat, wird bezeugen, daß der Grund nicht in dem Range und der Stellung des Vortragenden lag, sondern in seiner Persönlichkeit und in der Besonderheit der Darstellungsweise, die ein Lehrgeschick aufwies, wie es selten vorkommt. Dabei beherrschte den